



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 50 (1 169) 7 – 13 декабря 2020 года

ХРОНИКА

- Состоялось седьмое заседание российско–японской рабочей группы по транспорту.
- Перечень маршрутов программы субсидирования региональных воздушных перевозок дополнен 71 маршрутом.
- В Якутске открылся новый укрупненный центр Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Дано поручение

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин поручил Минтрансу и Минвостокразвития России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, правительством Мурманской области, РЖД и Государственной транспортной лизинговой компанией подготовить предложения для реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Речь идет об увеличении провозной и пропускной способности железнодорожной инфраструктуры до 100 млн т грузов в год к 2035 году, о синхронизации сроков завершения строительства угольного терминала мощностью 18 млн т в год и железнодорожной инфраструктуры, а также о тарифной политике в отношении порта Мурманск, обеспечивающей его конкурентоспособность.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Финансирование – не снижать

Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам совместно с Комитетом СФ по экономической политике провел совещание «О ходе исполнения рекомендаций «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах».

Мероприятие в режиме видеоконференции провел председатель Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов. В нем приняли участие сенаторы, представители федеральных и региональных органов государственной власти.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Наделят полномочиями

Госдума на пленарном заседании приняла во втором чтении законопроект о наделении Ространснадзора полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах с учетом поправки к созданию реестра российских перевозчиков, осуществляющих международные перевозки.

Госдума приняла законопроект в первом чтении еще в феврале. Первоначальной редакцией законопроекта предлагалось наделить Ространснадзор полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах, а также «в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки».

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Сегодня транспортный комплекс страны является одним из стратегических сегментов экономики. От его эффективной деятельности во многом зависят стабильность в обществе, мобильность граждан, доступность широкого спектра товаров и услуг, совершенствование и оптимизация производственных процессов, реализация ключевых проектов в самых различных сферах.

Председатель Совета Федерации ФС Валентина Матвиенко



Реализуются ключевые проекты

по развитию транспортной системы Москвы и Московской области



ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин в режиме видеоконференции провел очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области. Участие в нем приняли первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавиации Александр Нерадько, руководитель Росжелдора Владимир Токарев, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра по развитию Центрального и Санкт–Петербургского транспортных узлов Олег Тони, представители транспортных организаций Москвы и Московской области.

В онлайн–режиме Марат Хуснуллин открыл после реконструкции станцию Крехино будущего МЦД–4 на Киевском направлении Московской железной дороги. Он отметил, что, несмотря на распространение коронавирусной инфекции, строители полностью выполнили запланированный объем работ на железнодорожных узлах в Москве в 2020 году.

Участники заседания подвели итоги реализации ключевых проектов развития Московского транспортного узла в текущем году и определили планы на следующий год. В частности, обсуждался вопрос строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги. «В этом году надеемся, что 90% ЦКАД будет закончено. Останется 10% на следующий год. Сейчас необходимо составить схемы дорожного движения на пуск, чтобы в последнюю неделю декабря запустить еще порядка 100 км ЦКАД», – отметил Марат Хуснуллин.

«Действительно очень важно окончание строительства ЦКАД. И здорово, что оно реально сдвинулось за последний год, просто на глазах. И те принципиальные

вопросы, которые долго не решались, решены, и теперь уже стоит только вопрос технологий и времени. ЦКАД будет, конечно, самым серьезным образом влиять на ситуацию – и транспортную, и экологическую – в Московском регионе. Она разгрузит трафик

СОБЫТИЕ

” В онлайн–режиме Марат Хуснуллин открыл после реконструкции станцию Крехино будущего МЦД–4 на Киевском направлении Московской железной дороги. Он отметил, что, несмотря на распространение коронавирусной инфекции, строители полностью выполнили запланированный объем работ на железнодорожных узлах в Москве в 2020 году.

не только между районами Московской области, но и на МКАД, и на вылетных магистралях. Поэтому, конечно, мы будем делать все возможное, чтобы оказать содействие и запустить в полном объеме всю ЦКАД, включая участок, который проходит по территории Новой Москвы», – подчеркнул Сергей Собянин.

Также говорилось о развитии железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла. Как отметил заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росжелдора Владимир Токарев, в текущем году пассажиропоток Центрального транспортного узла составит около 548 млн человек. К 2024 году планируется рост этого показателя до 791,5 млн пассажиров.

Ключевой задачей на 2021 год станет развитие инфраструктуры будущих диаметров МЦД–3 «Ленинградско–Казанский» (от Ленинградского до Раменского) и МЦД–4 «Киевско–Горьковский» (от Апрелевки до Железнодорожного), включая строительство дополнительных железнодорожных путей, автомобильных путепроводов, остановочных пунктов и транспортно–пересадочных узлов.

«Когда запускался проект МЦД, задача была сделать жизнь наших жителей комфортнее,

сэкономить их время и деньги. Теперь, например, если едешь из Подольска в центр Москвы, тратишь на дорогу не час, как раньше, а полчаса. По нашим подсчетам, 30 тыс. автомобилистов пересели на общественный транспорт, – сказал Андрей Во-

лучит транспортную ситуацию на въезде в Москву.

Для ликвидации «узких» мест в Московской области ведется активное строительство автодорог. В 2020 году планируется открыть движение на 15 км новых дорожных объектах – это 31 км автодорог. До 2024 года в планах построить еще 63 объекта, которые обеспечат среднегодовой прирост новых дорог не менее чем на 122 км.

На заседании также рассмотрен вопрос обеспечения безопасности дорожного движения. С докладом выступил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

Он отметил, что в текущем году на всей протяженности федеральной дорожной сети Московской области наблюдается снижение показателей аварийности. Количество ДТП сократилось на 11%, число погибших и раненых – на 8% и 12% соответственно.

Из значимых мероприятий, реализованных в 2020 году, отмечены введенные участки Дмитровского шоссе в районе деревни Глибки, трассы «Холмогоры» в районе Пушкино, а также две транспортные развязки на автодороге М–7 «Волга». В рамках различных программ ведется обустройство автодорог, направленное на обеспечение безопасности дорожного движения. В текущем году на эти цели предусмотрено 800 млн руб. В частности, установлены 45 км барьерных ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки. Также запущена программа освещения пешеходных переходов, работы выполнены на 69 объектах. В 2021–2022 годах будут освещены еще порядка 200 таких объектов.

В 2021 году продолжатся мероприятия по ликвидации очагов аварийности на дорогах. За 10 месяцев текущего года выявлены 50 таких очагов, из них 43 ликвидированы.

Наш корр.

На снимке: новая станция Крехино. Фото Агентства городских новостей «Москва»

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

На новую структуру

перешло воздушное пространство в небе над европейской частью России

3 декабря в 03:00 по московскому времени Московская и смежные с ней зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации начали работу в условиях новой структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства изменилась не только в столичном регионе, но и почти над всей европейской частью России.

На момент перехода в воздушном пространстве Московской и смежных с ней зон Единой системы находились 478 воздушных судов. В том числе 97 воздушных судов российских авиакомпаний, 381 – иностранных авиакомпаний, 374 из них транзитные.

На процедуре перехода в центре управления полетами филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» присутствовали первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько и заместитель руководителя Росавиации Дмитрий Ядров.

Теперь пропускная способность воздушного движения в Московской зоне Единой системы увеличена в 1,5 раза. Это позволило сделать современные методы и средства навигации при формировании маршрутов, бесконфликтность схем прибытия и схем вылета основных аэродромов, а также независимые одновременные заходы на посадку на параллельные взлетно–посадочные полосы аэродромов Шереметьево и Домодедово.

Кроме того, время полета в Московской зоне Единой системы сокращено в среднем на 15%, а протяженность маршрутов – на 21%. Уже сегодня над Московской и смежными с ней зонами организации воздушного движения может обеспечить для каждого аэродрома такое количество взлетно–посадочных операций, которое в состоянии принять наземная инфраструктура аэродрома.

Показатель расхода топлива сократится почти на 14%. При этом расчетная экономия топлива в среднем для прибывающих воздушных судов в Шереметьево составит 39%, в Домодедово – 34%, во Внуково – 23%. В новой структуре оптимизированы запретные зоны и зоны ограничения полетов, разработаны схемы маневрирования для основных аэродромов Московского узлового диспетчерского района, а также для других аэродромов Московской и смежных зон Единой системы. Всего изменения затронут 84 аэродрома.

Особое внимание при внедрении новой структуры уделено безопасности полетов. Ожидается, что уровень безопасности повысится в 1,8 раза. Оценка безопасности полетов в новой структуре проведена в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов Российской Федерации и с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В результате внедрения новой структуры воздушного пространства количество сеансов радиосвязи с экипажами воздушных судов сокращается кратно. Как следствие – снижается загруженность авиадиспетчеров и экипажей. Новая структура имеет большой потенциал для дальнейшего развития. Обеспечивается возможность внедрения в ближайшее время перспективных интеллектуальных технологий управления потоками прилетающих и вылетающих воздушных судов (AMAN/DMAN).

Александр Нерадько поздравил всех пользователей воздушного пространства и провайдеров услуг с переходом на новый уровень работы. Он подчеркнул, что внедрение новой структуры является ярким примером совместной работы и общего вклада экспертов отрасли и ее международных партнеров в совершенствование системы организации воздушного движения России, ее развитие на самом современном технологическом уровне. «Мы являемся свидетелями новой ступени в истории развития отечественной гражданской авиации. Еще никогда таких масштабных изменений структуры воздушного пространства в России не происходило. Уверен, вся проделанная работа по реализации данного проекта обеспечит высокий уровень безопасности полетов в небе страны и даст дополнительный импульс для развития нашей отрасли», – отметил Александр Нерадько.

В условиях ограничений

В фокусе внимания – организация международных автоперевозок в Приморском крае

Росавтотранс провел рабочее совещание с перевозчиками Приморского края по актуальным вопросам в сфере межрегиональных и международных перевозок автомобильным транспортом в условиях ограничений, вызванных распространением новой коронавирусной инфекции.

Мероприятие состоялось во Владивостоке при участии представителей Международного департамента Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, филиала ФГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Росграницы» в г. Владивостоке. Дальневосточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы в сфере транспорта, министерства транспорта и дорожного хозяйства Приморского края, агентства международного сотрудничества Приморского края, дальневосточного представительства АСМАП. Провел совещание первый заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Руслан Лужецкий.

В ходе встречи участниками были подняты актуальные вопросы выполнения международных автоперевозок в 2020 году и рассмотрены меры, предпринимаемые в связи с распространением коронавирусной инфекции. Было отмечено значительное снижение автомобильных грузоперевозок при сохранении общего объема перевозимых грузов.

Перевозчики были проинформированы о текущем состоянии автомобильных пунктов пропуска, расположенных на территории Приморского края, планируемых реконструкциях и сроках их окончания, а также о проводимой работе с правительством Китайской Народной Республики по вопросу увеличения количества транспортных средств, проходящих через российские китайские пункты пропуска. Рассматривается возможность введения круглосуточного режима работы пунктов пропуска «Краскино» и «Пограничный».

Участники совещания обменялись информацией об особенностях осуществления грузовых перевозок в текущей эпидемиологической ситуации в части необходимости проведения ПЦР–тестов водителями и порядке проезда грузовых машин в КНР. Из–за большого скопления грузового автотранспорта перед автомобильными пунктами пропуска на отдельные из них правительством Приморского края внедрена электронная очередь.

Одним из актуальных вопросов дискуссии стала тема господдержки транспортных компаний, оказавшихся в тяжелом финансовом положении из–за введенных ограничений в период пандемии. Перевозчики Приморского края отметили значительный эффект от предлагаемых мер и выразили мнение о необходимости их продления до полного снятия ограничений.

В рамках встречи Росавтотранс представил перевозчикам преимущества использования автоматизированной системы «АС 220–ФЗ» для развития маршрутной сети межрегиональных перевозок с разьяснением всех положительных моментов при работе в системе через личный кабинет.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Финансирование — не снижать

В фокусе внимания — наполнение региональных дорожных фондов

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Парламентарий указал, что большинство рекомендаций прошедшего два года назад «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах» сохранили актуальность. Вместе с тем некоторые акценты за это время изменились.

В частности, отметил он, речь идет о поэтапном увеличении норматива зачисления налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы в региональные дорожные фонды. Глава Комитета СФ указал, что даже к концу планового периода 2023 года в прогнозе пока не предусматривается их стопроцентное зачисление.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте бюджета на 2021–2023 годы сокращаются иные межбюджетные трансферты субъектам Федерации на дорожную деятельность в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» на 2022–2023 годы под предлогом поэтапного зачисления дополнительных доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов.

Сенатор также коснулся объема федерального финансирования проекта «Безопасные и качественные дороги» в прогнозе на трехлетку.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте федерального бюджета на 2021–2023 годы заложено сокращение расходов Федерального дорожного фонда: «Нас продолжает интересовать, каковы планы Министерства транспорта РФ по формированию опорной сети автомобильных дорог, перспективы перевода в федеральную собственность ряда региональных дорог».

Первый заместитель председателя Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Елена Перминова указала, что тема строительства федеральных, региональных и муниципальных дорог остается очень важной. «Нам удалось ускорить распределение субсидий. Они распределяются федеральным законом о федеральном бюджете на три года, а соглашения заключаются до 1 января. Реализация этих норм позволяет субъектам практически с начала нового года начинать выполнение дорожных работ», — сказала Елена Перминова.

Вместе с тем, отметила сенатор, в проекте федерального бюджета на следующие три года иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» распределены только на 2021 год. «Это опять ставит на паузу принятие решений», — подчеркнула парламентарий.

Она отметила, что по итогам указанного «круглого стола» Министерству финансов РФ было рекомендовано увеличить объем поддержки дорожного хозяйства в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

«Сейчас мы находимся в стадии рассмотрения проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы. Анализ данного проекта показал, что на следующие три года предусмотрено ежегодное увеличение расходов на Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Особенно значительно эти расходы (на 50,6%) возрастут в 2022 году по сравнению с 2021-м. Такая динамика финансирования окажет стимулирующее воздействие на возобновление экономического роста и повышение инвестиционной активности в российской экономике в плановом периоде», — рассказала Елена Перминова.

Однако по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено существенное снижение объемов финансирования по всем годам «бюджетной трехлетки». «Мы понимаем, что такая динамика обусловлена снижением пиковых расходов 2020 года, связанных с необходимостью стимулировать инвестиционную активность в условиях пандемии коронавируса до уровня, предусмотренного паспортом данного национального проекта. Но мы полагаем, что в среднесрочной перспективе необходимо предусмотреть увеличение объемов финансирования национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» из федерального бюджета», — заявила Елена Перминова.

Сенатор отметила, что в СФ продолжает внимательно следить за темой наполнения региональных дорожных фондов, особенно в условиях снижения цен на нефть, сокращения доходов от акцизов на нефтепродукты и сокращения межбюджетных трансфертов.

Наделят полномочиями

Ространснадзор по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Комитет Госдумы по транспорту и строительству тогда принял решение данный законопроект поддержать в первом чтении, но доработать его ко второму чтению. Как отмечал глава комитета Евгений Москвичев, предложенная формулировка фактически дает право осуществлять посадку пассажиров вне остановок. По его мнению, в дальнейшем поправками следует предусмотреть полный запрет посадки пассажиров вне автостанций и автовокзалов на международные автобусные рейсы.

Ко второму чтению текст законопроекта был значительно переработан. Новой редакцией уточняется, что надзор будет вестись в отношении пассажирских международных автомобильных перевозок, а на останках проверки предлагается проводить при выявлении факта посадки пассажира в транспортное средство, осуществляющее международную автомобильную перевозку, или высадки из него.

Также ко второму чтению был добавлен ряд новых положений.

Так, законопроектом теперь также устанавливается, что к международным автомобильным перевозкам, за исключением осуществляемых транспортных средствами Вооруженных Сил РФ, Ространснадзором допускаются российские перевозчики в соответствии с установленными условиями. В частности, в отношении российского перевозчика, допущенного к осуществлению международных автомобильных перевозок, закрепляется перечень обязанностей. Правительство РФ предлагается наделить полномочиями по установлению правил допуска российских перевозчиков к перевозкам.

Ространснадзор также предлагается наделить полномочиями по формированию и ведению реестра российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, который не является информационной системой. При этом отсутствующих в таком реестре перевозчиков допускать к международным перевозкам не будут.

Кроме того, будут устанавливаться сроки, на которые перевозчики будут допускаться к перевозкам: 1 год — для российского перевозчика, сведения о котором включаются в реестр впервые, далее перевозчики будут допускаться до перевозок на 5 лет. Вместе с тем устанавливается, что российский перевозчик, допуск которого к осуществлению международных автомобильных перевозок был аннулирован, не может быть повторно допущен к осуществлению международных автомобильных перевозок до истечения 1 года со дня аннулирования такого допуска.

КОРОТКО

В аэропорту Симферополя открыли новый зал ожидания для малоавтомобильных пассажиров.

Авиакомпания «Победа» открыла в Москве центр операционного контроля.

В Забайкалье открыли дорогу, соединяющую пять районов.

Аэропорт «Гагарин» (г. Саратов) получил сертификат соответствия аэродрома II категории ICAO.

Цифровой двойник российских дорог

В Москве презентована Система контроля дорожных фондов



IT-ТЕХНОЛОГИИ

55% местных дорог. Полностью завершить работу по заполнению системы данными планируется до 2021 года. После этого СКДФ будет открыта для публичного доступа. Кстати, будет несколько уровней доступа

сформировать, по сути, новый механизм участия граждан в дорожной деятельности, в дорожных стройках», — добавил генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Алексей Варятченко.

ФАКТ

В России появится новый информационный ресурс — Система контроля дорожных фондов (СКДФ). Она создается в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и призвана сделать дорожную отрасль максимально прозрачной и доступной не только для государства, но и для граждан.

к этой информационной системе: для обычного пользователя; для проектных и иных организаций; для специалистов ведомств, осуществляющих управление отраслью.

Сама информация о состоянии дорожной сети также включает три уровня: местный (улично-дорожная сеть), региональный и федеральный. Каждый из них содержит детализированную карту автомобильных дорог, сведения о состоянии транспортной инфраструктуры, наличии аварийных и ремонтируемых участков. Помимо этого, система открывает пользователям доступ к паспорту каждой автодороги, истории изменений, которые происходили с ней в течение нескольких лет, и к результатам диагностики дорожной сети передвижными лабораториями ФАУ «РОСДОРНИИ».

«Государство тратит очень серьезные средства на привнесение дорог в нормативное состояние, и динамика действительно потрясающая: за последние три года сильно улучшилось качество дорог, и граждане это видят. Но тем не менее срез статистики об удовлетворенности граждан серьезно отстает. Мы придумали (совместно с Агентством стратегических инициатив)

туализировать знания в сфере дорожного строительства. Для этого предусмотрена система вебинаров, которая уже начала работу.

Для реализации функций общественного контроля в СКДФ реализованы сразу два приложения: «Моя дорога», для доступа с персонального компьютера и мобильная версия — приложение «Гражданин», которое скоро будет доступно для скачивания в GooglePlay и AppStore. С их помощью любой пользователь, выбрав определенный участок дороги на виртуальной карте, сможет оценить его, узнать, когда и кем ремонтировалась дорога, сколько средств на это было потрачено и когда запланирован следующий ремонт. А в случае необходимости с помощью приложения можно будет оперативно подать жалобу или предложение и получить обязательный ответ от представителя владельца дороги или дорожно-строительной организации. На основе оценок пользователей портала «Моя дорога» и мобильного приложения «Гражданин», а также данных обследования дорог мобильных лабораториями будет создан единый индекс качества автодорог России, который позволит видеть качество дорог в целом по стране и быстро выявлять проблемные места, чтобы направлять максимум усилий на устранение недостатков.

Единая мультимедийная платформа «Моя дорога» позволит каждому желающему получить конкретный участок улично-дорожной сети, чтобы контролировать его состояние, и пройти необходимое для этого дистанционное обучение с выдачей сертификата. Также на платформе можно будет увидеть положительные изменения дорожной инфраструктуры с помощью фото- и видеоматериалов от граждан, экспертов, журналистов и блогеров.

Людмила ИЗЬЮРОВА,
обозреватель «ТР»

На родину Деда Мороза

ОАО «РЖД» и Вологодская область договорились о совместном развитии туризма в регионе

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

В Вологде состоялась рабочая встреча губернатора Вологодской области Олега Кувшинникова и заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Пегова с ведущими российскими туроператорами.

«Более 65% туристов прибывают в Великий Устюг именно железнодорожным транспортом, поэтому мы уделяем развитию этого направления самое пристальное внимание. Наша совместная задача — наладить эффективное железнодорожное сообщение с крупными мегаполисами страны, чтобы обеспечить качественным туристическим продуктом как можно большее число россиян», — сказал Олег Кувшинников.

Перспективности этого направления отметил и Дмитрий

Пегов, подчеркнув, что внутрироссийский железнодорожный туризм становится все более популярным у россиян.

Город Великий Устюг считается одной из главных туристических жемчужин Вологодчины и всего Русского Севера. Ежегодно его посещают более 300 тыс. туристов, треть из которых — в высокий зимний сезон. В конце декабря — начале января туристы со всей России стремятся попасть в вотчину Деда Мороза, чтобы провести новогодние праздники в сказочной атмосфере. Для этого в период новогодних и рождественских праздничных дней планируется назначить 19 туристических поездов, 9 из которых придут непосредственно в Великий Устюг, еще 10 — в соседний город Котлас Архангельской области.

Для удобства туристов, прибывающих в Котлас, холдинг

«РЖД» дополнительно проработан вопрос организации пригородного поезда до Великого Устюга, который уже начал курсировать и продолжит поездку до 31 января, при этом будет увеличено стыкование во времени с поездами дальнего следования.

«Чтобы пересадка стала удобной, на станции Великий Устюг будет обустроено дополнительное место высадки и посадки пассажиров пригородных поездов. Это позволит существенно увеличить ее пропускную способность и обеспечить перевозки с соблюдением всех требований безопасности», — сообщил Дмитрий Пегов.

Также компания обновляет вокзал Великого Устюга: его планируется привести в соответствие всем стандартам безопасности, в том числе адаптировать для маломобильных групп населения.

Еще одним форматом железнодорожного путешествия в Великий Устюг станут туристические поезда выходного дня. Руководство АО «Дед Мороз» разработало целый пакет предложений для потенциальных туристов из крупных городов, которые не ограничиваются новогодними праздниками и новогодней тематикой. Туристические операторы уже проявили интерес к подобному формату и запустят первые поезда уже в ближайшее время: 5, 12 и 26 декабря. Если интерес гостей будет стабильно высоким, поезда и туры выходного дня станут регулярными.

Также в этом году из Москвы и Санкт-Петербурга планируется запустить экспериментальные круизные туры по кольцевому маршруту с остановками сразу в нескольких городах Русского Севера, включая Великий Устюг.

Наш корр.

НОВОСТИ

Первая проводка

Главной универсальной атомной ледокол «Арктика» проекта 22220, введенный в эксплуатацию в конце октября, завершил свою первую проводку в акватории Северного морского пути. Об этом говорится в сообщении Росатома.

Первый заместитель генерального директора — директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица отметил, что первый заход ледокола «Арктика» продемонстрировал эффективность работы судна на морском канале.

«Отличные маневренные характеристики, осадка атомохода позволяют ему гарантированно обеспечивать безопасные ледокольные проводки на одном из самых интенсивных судоходных участков Севморпути», — приводятся в сообщении слова Леонида Ирлицы.

Судопропуск завершен

Завершился судопропуск 2020 года через шлюзы БФУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Последний судопропуск в навигацию 26 ноября был произведен на Верхне-Свирском шлюзе при шлюзовании вверх теплохода «ОС-332», сообщила пресс-служба Росморречфлота.

Продолжительностью работы шлюзов основной трассы Волго-Балтийского водного пути в навигацию 2020 года в среднем составила 216 суток. Работа по судопропуску сверх установленной даты окончания работы шлюзов продолжалась в среднем в течение восьми суток.

Напомним, что в оперативном управлении Администрации Волго-Балта находятся 11 шлюзов, а всего более 100 гидротехнических сооружений судоходного назначения, в том числе несколько исторических, являющихся объектами культурного наследия.

План действий

План совместных мероприятий по охране окружающей среды на Байкальской природной территории при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры БАМа и Транссиба утвержден Министерством природных ресурсов и экологии РФ и Российскими железными дорогами. Как сообщает пресс-служба РЖД, план предполагает создание информационно-аналитической платформы видеонаблюдения, сбора, обработки и анализа результатов мониторинга, контроля и интеграции этой платформы в единую систему экологического мониторинга.

Также в документ вошли мероприятия по охране центральной экологической зоны — очистка берега от поселка Байкал до поселка Таловка (361 километр).

Кроме того, будут установлены контейнеры для раздельного сбора мусора на 10 станциях и остановках Кругобайкальской железной дороги и на станциях БАМа и Транссиба, которые расположены на Байкальской природной территории, где пройдут строительство и реконструкция магистралей.

По инициативе РЖД в план вошли мероприятия по охране животного и растительного мира — восстановление 20 гектаров леса и привлечение пожарных поездов к тушению пожаров вблизи железной дороги. Также будут организованы различные просветительские мероприятия, связанные с экологической проблематикой.

Компенсировали ущерб

Росморпорт в октябре–ноябре 2020 года в рамках природоохранных мероприятий по компенсации ущерба водным биоресурсам России выпустил около 2,5 млн экземпляров молоди ценных пород рыб: сазана, палии и балтийского сига.

Молодь выращена по заказу филиалов ФГУП «Росморпорт» специализированными рыбодовными предприятиями.

Общие расходы филиалов на проведение мероприятий составили более 34 млн руб.

Выпуски состоялись в нескольких регионах России в присутствии представителей государственных контрольно-надзорных органов.

По сообщениям информационных агентств

Возможности и риски

Как соблюсти баланс интересов при реализации дорожных проектов

КОНФЕРЕНЦИЯ

Специфика проектов Госкомпании «Автодор» состоит в том, что все они капиталоемкие, с длительным сроком реализации. Пока объект проектируется и строится, на рынке ресурсов, в том числе финансовых, могут произойти перемены, начнет меняться экономическая ситуация. Эти и другие непредвиденные сложности, с которыми могут столкнуться дорожники, нужно изначально предусматривать и, опираясь на накопленный опыт, просчитывать все возможные риски реализации того или иного проекта.

Таков один из аспектов дискуссии, состоявшейся на конференции «Современные тренды развития транспортной инфраструктуры и инвестиционные возможности дорожной отрасли» на площадке форума «Транспортная неделя 2020». К участию в разговоре были приглашены представители инвестиционных компаний, банков, подрядных организаций, эксперты.

В этом году решение характерных для отрасли проблем приходится рассматривать сквозь призму ограничений, вызванных пандемией коронавируса. Но сложности, с которыми столкнулась госкомпания в начале года, не повлияли на выполнение объемов запланированных работ, пояснил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. В целом 2020 год оказался для нее вполне позитивным. Так, недавно запущено движение на третьем пусковом комплексе ЦКАДа, где впервые введена в действие система безбарьерного проезда «Свободный поток». Высвобождающиеся трудовые и технические ресурсы будут передислоцироваться на строительство скоростной автотрассы М-12 Москва – Казань, которое должно быть завершено до 2024 года. С учетом сжатых сроков принято решение о реализации этого проекта в режиме подряда с привлечением средств на госкомпанию.

По словам первого заместителя председателя правления по экономике и инвестициям Госкомпании «Автодор» Сергея Перникова, за минувшие 11 лет работы компанией накоплен значительный опыт в сфере строительства скоростных платных автодорог, и сегодня он, безусловно, учитывается при реализации новых проектов. Все они, как сказано выше, капиталоемкие, с длительным сроком реализации, многостадийные. Проекты являются среднесрочными, но эта доходность гарантирована на долгосрочный период, что важно для крупных финансовых институтов и различных инвесторов. Для компании работа с проектом не заканчивается инвестиционной стадией, а продолжается десятки лет на стадии эксплуатационной.

Являясь госкомпанией, Автодор выполняет те задачи, которые ставит перед ним государство, но при этом предлагает инвесторам приемлемые условия вложения средств. Чтобы соблюсти баланс интересов при реализации проектов, компания старается справедливо распределять риски с учетом всех стадий проекта, особенно предпринимательской, которая, как показала практика, во многом является определяющей.

За период работы госкомпания удалось привлечь около 340 млрд руб. внебюджетных инвестиций, это и облигационные займы, и средства частных инвесторов. В настоящее время у Автодора на стадии реализации находятся 18 различных инвестиционных проектов общим объемом один триллион руб. Госкомпания реализует проекты развития инфраструктуры, обладающие существенными мультипликативными эффектами в связанных отраслях.

Компания использует как государственное, так и частное финансирование, что позволяет сокращать сроки реализации проектов и увеличивать их ко-

личество без роста нагрузки на федеральный бюджет. Важно отметить, что более 800 км дорог госкомпания эксплуатируются ею за счет собственных средств, то есть доходов, полученных за годы деятельности.

Помимо строительства скоростной автодороги от Москвы до Казани, в портфеле госкомпании есть перспективные проекты ее продолжения до Екатеринбурга. Эта трасса будет продолжением на Урал транспортного коридора «Запад – Восток» и соединит Приволжский и Уральский федеральные округа. Другое направление – развитие дорог юга России.

ФАКТ

” Являясь госкомпанией, Автодор выполняет те задачи, которые ставит перед ним государство, но при этом предлагает инвесторам приемлемые условия вложения средств.

В работе с инвесторами для реализации проектов Автодор использует все возможные организационно-правовые формы, предусмотренные законодательством. В частности, действуют концессии, долгосрочные инвестиционные соглашения, договоры подряда. Кроме того, госкомпания размещает облигационные займы на интересных для участников рынка условиях.

Задача завершения строительства скоростной автотрассы Москва – Казань в сжатые сроки, конечно, сложная. Дорога первой категории протяженностью 794 км будет насыщена искусственными сооружениями: на ней предстоит построить 15 транспортных развязок, 348 мостов и путепроводов, в том числе три внеклассных моста через реки Ока, Сура, Волга. Трассу пересекут 37 магистральных трубопроводов и высоковольтных линий электропередачи.

Чтобы сократить сроки строительства автодороги М-12, о начале которого было объявлено 10 июля текущего года, конкурсы были проведены «под ключ» и заключены контракты с подрядчиками сразу на проектирование и строительство, сообщил первый заместитель председателя правления – руководитель дирекции (филиала) М-12 Госкомпании «Автодор» Марс Газизуллин. Таким образом потенциал проектировщиков и подрядчиков был объединен, и теперь они, как говорится, в одной лодке. Это позволило отыграть как минимум 8–9 месяцев. Кроме того, создана рабочая группа с участием представителей Главгосэкспертизы. На этой площадке одновременно обсуждаются и согласовываются основные технические решения, чтобы при защите проектов не было сложностей. Напомним, что строительство М-12 разделено на 9 этапов, каждый из которых является отдельным проектом.

По словам Марса Газизуллина, ускорить строительство трассы М-12 поможет и тот факт, что Правительством РФ поставлена задача Газпрому, Роснефти и Россетям, чтобы они выполнили проектирование и перенос коммуникаций собственными силами. Во всех пяти субъектах РФ, территории которых пересечет будущая скоростная дорога, созданы региональные штабы, которые помогают подрядчикам решать на местах все возникающие вопросы. Это касается земельно-имущественных отношений, карьеров добычи местных ресурсов и других.

Как известно, госкомпанией и Минтрансом России была проведена работа, направленная на снижение ограничений правового регулирования, касающегося земельно-имущественных отно-

шений и отношений с компаниями – владельцами инженерных сетей. Специалисты рассчитывают, что ускорению реализации проекта строительства автодороги М-12 будет способствовать так называемый транспортный закон – ФЗ № 254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ» от 31 июля 2020 года. После его вступления в силу разрешительную документацию на ряд ключевых инфраструктурных проектов стало возможно согласовывать по упрощенной схеме. Также внесены предложения по изменениям в Лесной кодекс РФ, закон «О недрах», которые, как надеются специалисты, в ближайшее время будут рассмотрены, приняты и облегчат реализацию не только этого, но и других перспективных проектов.

Компания «ДСК «Автобан» будет строить два участка трассы М-12 общей протяженностью 255 км – от Мурома до Арзамаса и от Сергача до Канаша, проходящих по территории Нижегородской области и Чувашии. По словам генерального директора АО «ДСК «Автобан» Алексея Андреева, задержка с переустройством коммуникаций особенно остро сказывалась во время работы на третьем и четвертом пусковых комплексах ЦКАДа, поэтому решение о том, что при строительстве трассы М-12 переносом коммуникаций займется владелец инженерных сетей, – важный положительный момент.

Очень правильным назвал Алексей Андреев и решение о строительстве всех объектов М-12 «под ключ». Это, безусловно, сократит сроки реализации проектов, повысит их качество, а также ограничит рост стоимости в изначально установленных пределах. Ведь когда компания получает проектную документацию, разработанную 8–10 лет назад, то на маршруте прохождения дороги нередко обнаруживаются появившиеся совсем недавно новые коммуникации. Их переустройством ложится дополнительный финансовый бременем на строящийся объект. Компания «Автобан» имеет большой опыт работы с проектными организациями (проекты ЦКАД-3, ЦКАД-4, обход Тольятти). В сетевом планировании ее специалисты начали применять BIM-технологии. А строительные мощности у Автобана на сегодняшний день достаточны.

Определяющим в финансировании любого проекта для банков является вопрос распределения рисков, отметил старший вице-президент блока «Проекты развития» ВЭБ.РФ Сергей Евдокимов. Банки привыкли финансировать дорожные проекты в рамках концессионных соглашений или долгосрочных инвестиционных соглашений, которые госкомпания заключает с подрядчиками. Так вот, чаще всего в проектах автодорожного строительства риски связаны с ростом сметы или недостаточностью трафика (вопреки прогнозам) на построенной платной дороге. Публичный партнер и при неблагоприятных исходах гарантирует банкам выплату предоставленных кредитов и процентов по ним. В общем, оценка подобного рода рисков – для всех достаточно сложная проблема. Экспертам понятны вызовы, стоящие сейчас перед Госкомпанией «Автодор». Поэтому, по мнению Сергея Евдокимова, нужно рассматривать проекты по отдельности, понимать дефицит финансирования каждого из них с учетом возможностей Автодора по привлечению средств.

Конечно, концессии для банков – самый комфортный инструмент, включился в дискуссию исполнительный вице-президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер. Но в Газпромбанке, финансирующем несколько проектов Автодора, готовы работать с любым инструментом, предлагаемом госкомпанией. Команда специалистов найдет креативные схемы для защиты своих рисков и рисков вкладчиков, для того чтобы эти сделки на уровне Автодора завершались вовремя и с успехом.

Как подчеркнул Сергей Перников, проекты, которые в перспективе госкомпания будет предлагать рынку, специалисты рассчитывают структурировать во всех возможных формах, при этом гарантируя участникам проектов, потенциальным инвесторам устойчивую доходность.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

Запредельно

В Совете Федерации обсудили ситуацию с аварийным состоянием мостов и путепроводов

АКТУАЛЬНО!

Сегодня для многих субъектов РФ проблема ветхих и аварийных искусственных сооружений вышла на первый план. Снижается прочность мостовых конструкций, растет число их обрушений и аварий. Сообщения о рухнувших мостах с завидной регулярностью появляются в лентах новостей: обрушение пролета моста в Краснодарском крае привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джубга; в Муромцевском районе Омской области обвалился мост, соединявший с «большой землей» восемь поселков; в городе Свободном Амурской области под весом самосвала упал пролет путепровода над железнодорожными путями; в Оренбурге рухнул мост, не выдержавший веса колонны проезжавших самосвалов.

Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушений или просто ограничения движения вызывают существенные потери для экономики, значительные неудобства для населения. Не менее актуальной темой является одноуровневое пересечение автомобильных и железных дорог, связанное с риском дорожно-транспортных происшествий и ростом социальной напряженности.

На автодорожной сети в стране в целом находятся 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах – 64 тыс. таких объектов. Реализация мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние предаварийных и аварийных мостов и искусственных сооружений является необходимым компонентом комплексной программы дорожного строительства в России.

Об этом шла речь в Совете Федерации на «круглом столе», который провел член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан Ирек Ялалов. В мероприятии, прошедшем в режиме видеоконференции, приняли участие сенаторы, представители Минтранса России, Федерального дорожного агентства, ФАУ «РОСДОРНИИ», а также региональных проектных команд и научного сообщества.

Открывая обсуждение, Ирек Ялалов напомнил, что без строительства и реконструкции искусственных сооружений невозможно решить задачу обеспечения опережающих темпов строительства и ремонта дорог и объектов дорожной инфраструктуры.

В рамках подготовки новой редакции паспорта национального проекта БКАД для обеспечения национальных целей в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2020 года» Минтрансом России предложено изменение, касающееся включения мероприятий по приведению в нормативное состояние мостовых сооружений и строительству путепроводов.

Паспортом федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусматривается приведение в нормативное состояние всех аварийных и предаварийных мостовых сооружений к 2030 году. В этот период планируется привести в нормативное состояние мостовые сооружения общей протяженностью 290 км, а также построить и реконструировать еще 291 путепровод.

По словам заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Костюченко, ведомство находится в плотном взаимодействии с региональными властями по решению проблемы аварийных мостов и путепроводов, сформирован перечень, в который первоначально вошли более 3,9 тыс. объектов. «По поручению министра транспорта совместно с РАДОР и субъектами РФ мы провели работу по актуализации этих данных. В настоящее время количество заявленных субъектами РФ искусственных сооружений возросло с 3,9 тыс. до 5,7 тыс. объектов. Общая протяженность аварийных и предаварийных искусственных сооружений увеличилась с 190 тыс. п. м до 290 тыс. п. м. По предварительной оценке, объем федеральной поддержки для приведения их в нормативное состояние в период до 2024 года вырастет с 290 млрд руб. до 370 млрд руб. В случае выхода на горизонт 2030–2035 годов



эта сумма составит порядка 527 млрд руб.», – проинформировал Игорь Костюченко.

Сегодня субъектам выгодно ремонтировать дороги, а не искусственные сооружения, так как эти работы очень капиталоемкие, сказал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков: «Если ремонт 1 км дороги в среднем по стране составляет 14–18 млн руб., то стоимость ремонта 1 п. м мостового сооружения – минимум 2 млн руб., в некоторых регионах планка поднимается до 4 млн руб.».

Очевидно, что бюджеты субъектов РФ не смогут за счет собственных средств решить поставленную задачу. Возможности федерального бюджета также не безграничны. Какой выход?

СИТУАЦИЯ

” Паспортом федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусматривается приведение в нормативное состояние всех аварийных и предаварийных мостовых сооружений к 2030 году. В этот период планируется привести в нормативное состояние мостовые сооружения общей протяженностью 290 км, а также построить и реконструировать еще 291 путепровод.

Для начала нужно выбрать приоритетные объекты с точки зрения их важности и значимости для сети автомобильных дорог регионального и местного значения, которые приводятся в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние в рамках реализации нацпроекта БКАД, считают в Росавтодоре. Финансирование указанных мероприятий планируется за счет средств, полученных в связи с изменением норматива зачисления и порядка распределения налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы.

Согласно паспорту нацпроекта БКАД в 2022 году регионы будут получать до 83,3% всех поступлений от акцизов на горюче-смазочные материалы, в 2023 году – до 91,6%, в 2024 году все доходы от акцизов в объеме 100% должны будут оставаться в региональных бюджетах.

Что предлагается сделать? «Мы хотим резервировать принцип окрашивания, когда часть средств, идущих на формирование региональных дорожных фондов, будет направляться в субъект РФ именно для решения задачи приведения в нормативное состояние искусственных сооружений», – пояснил Игорь Костюченко. – В 2022–2024 годах предлагается 77,5% от сбора акцизов направлять в регионы, где 58,1% от этой суммы – это базовая часть и 19,4% – целевые средства, которые пойдут на реализацию нацпроекта БКАД. В 2022 году порядка 5,8%, в 2023 году – 14,1%, в 2024 году – 22,5% средств предлагается направлять через Федеральный дорожный фонд РФ в виде иных межбюджетных трансфертов на реализацию нацпроекта БКАД с обязательным закреплением в Бюджетном кодексе РФ обязательство по направлению этих средств в субъекты, для чего необходимо внести изменения в бюджетное законодательство».

Новый механизм финансирования, который поддержан подавляющим большинством субъектов РФ, направлен на то, чтобы деньги целевым образом из федерального бюджета поступали в регионы. Кроме всего прочего, у регионов автоматически появится возможность занимать эти деньги у Федерального дорожного фонда из будущих периодов финансирования, перенести их на более ранние сроки, а потом возвращать в федеральный бюджет от

сумм поступающих акцизов, пояснил Григорий Волков: «Наша задача состоит в эффективном управлении этими средствами. Внесение изменений в правила предоставления межбюджетных трансфертов позволит нам направлять деньги не только на строительно-монтажные работы, но и на разработку проектно-сметной документации. Таким образом, стройку и проектирование можно будет вести в рамках единого контракта, в том числе за счет предоставляемых трансфертов».

К слову, в текущем году часть субъектов РФ, где была готова проектная документация по ремонту и строительству мостов и путепроводов, уже получили поддержку «К концу года ожидаем, что около 32 тыс. п. м будут отремонтированы и построены субъектами. Стареем максимально все свободные деньги

литетов». Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Например, Хакасия и Тыву связывает дорога, на которой расположены 20 мостовых сооружений. По мнению сенатора, работу нужно начинать с мостов, благодаря которым осуществляется связь между регионами.

Член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от исполнительного органа государственной власти Республики Татарстан Ленар Сафин обратил внимание на то, что в настоящее время действующие нормы проектирования одинаковы для мостов, расположенных на дорогах как федерального, так и регионального и муниципального значения. «На муниципальных искусственных сооружениях нет необходимости закладывать такой уровень прочности, поскольку там нет большой интенсивности движения», – заявил сенатор и предложил пересмотреть действующие ГОСТы, что позволит сэкономить на строительстве муниципальных мостов.

Еще одна проблема связана с тем, что муниципалитеты не обладают необходимыми компетенциями, как правило, у них нет своих служб заказчика. Целесообразно, чтобы региональные службы могли выступать заказчиками строительства и ремонта муниципальных мостов, считает Ленар Сафин.

В настоящее время ФАУ «РОСДОРНИИ» разработаны методические материалы по формированию субъектами региональных проектов в части приведения в нормативное состояние мостов и мостовых сооружений, строительство новых путепроводов. В частности, подготовлен проект разъяснений работ по внесению изменений в паспорт регионального проекта. Также определен перечень обосновывающих материалов, который позволит обеспечить системный подход к сбору, обработке, хранению, анализу информации об искусственных сооружениях, расположенных на территории регионов и в отношении которых запланировано проведение работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту в рамках реализации программ дорожной деятельности. Данные материалы находятся на согласовании в Минтрансе, после их утверждения будут направлены в субъекты РФ.

В ходе дискуссии было отмечено, что при реализации мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние предаварийных и аварийных мостов и искусственных сооружений необходимо уделять должное внимание вопросам ценообразования, чтобы подрядные организации не работали в убыток, и осуществлять жесткий весогабаритный контроль, в противном случае мостопад станет перманентным явлением. «Необходимо, чтобы все федеральные ресурсы, направляемые на строительство и ремонт мостов и путепроводов, были потрачены эффективно», – сказал Ирек Ялалов, завершая обсуждение.

В настоящее время проект паспорта национального проекта БКАД согласован с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и одобрен на заседании проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Вышеуказанный проект паспорта будет внесен в установленном порядке для утверждения в Президиум Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»



АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Не везет тому, кто возит честно

Разрозненность региональной автотранспортной политики усугубляет общие проблемы

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

За время между первым Всероссийским отраслевым автотранспортным форумом «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», который прошел в феврале 2020 года, и вторым Всероссийским отраслевым автотранспортным форумом «Автобусные перевозки и платёжные решения для транспорта 2020», состоявшемся в ноябре текущего года, произошло много событий. И не только те, что ожидалось и планировались, но и непредвиденные. Страну накрыла волна эпидемии COVID-19. Началась карантин – и по объективным причинам отраслевым по взаимодействию с органами государственной власти не удалось в полной мере реализовать итоговые наработки первого форума. Всем пришлось в той или иной степени отвлечься на форс-мажорные обстоятельства, что нанесло по автотранспортникам достаточно серьёзный финансово-психологический удар.

Учитывая актуальность ноябрьского форума, организованного АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» и ассоциацией «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» при поддержке Комитета Госдумы по транспорту и строительству, принять участие в нем пожелали более 120 делегатов из 25 регионов. Плюс порядка 160 представителей заинтересованных организаций и предприятий из почти 40 регионов подключились к видеотрансляции.

Под диктовку пандемии

Открывая форум, заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» Александр Старовойтов отметил, что, несмотря на трудности, отрасль все же выдержала первый натиск эпидемии, но расслабляться ни в коем случае еще нельзя. Транспортникам нужно уделить максимум внимания здоровью водителей и персонала автовокзалов, автостанций, которые находятся буквально на передовых позициях.

Александр Старовойтов прокомментировал ряд изменений, произошедших в эпидемиологической ситуации. В частности, поправки к Федеральному закону № 220-ФЗ, касающиеся переноса сроков начала действия контрактной системы на два года. То есть региональные власти получили право продлить действующие контракты с автобусными перевозчиками до 2022 года. На этот же срок разрешено продлевать договоры, заключенные до вступления в силу № 220-ФЗ.

До 1 июля 2021 года продлены сроки вступления в силу требований об оснащении тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении. Кроме того, продлены сроки для вступления в силу требований о применении контрольно-кассовой техники для расчетов за перевозку транспортными средствами.

Еще одним важным изменением в деятельности перевозчиков является наделение их правом в случае существенного сокращения спроса на перевозки, вызванного действием ограничительных мер, в одностороннем порядке сокращать количество рейсов, использовать автобусы меньшего класса, чем это предусмотрено картой маршрута. Правда, пока такое право распространяется на перевозки по регулируемым тарифам.

Говоря о финансовой нагрузке на хозяйствующие субъекты, от которой напрямую зависит транспортная безопасность, Александр Старовойтов подчеркнул, что в этом вопросе должна быть четкая грань между тем, что для обеспечения транспортной безопасности должно делать государство и что должно ложиться на плечи автотранспортников.

Считая, что при реализации требований по обеспечению транспортной безопасности необходимо снижать финансовую нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры, но, безусловно, без ущерба уровню их защищенности и защищенности транспортных средств от актов незаконного вмешательства, – отметил Александр Старовойтов. – Кстати, в этих вопросах все большее значение приобретает внедрение цифровых технологий, и очень важно, что генеральными партнерами и многие участники нынешнего форума – это технологические цифровые компании, разработ-



чики программных продуктов, которые уже сейчас очень активно используются в отрасли. И от того, как они взаимодействуют с операторами отрасли, автовокзалами, пассажирскими автотранспортными предприятиями, напрямую зависят такие характеристики, как качество, прозрачность и безопасность.

Есть мнения... Противоречивые

Итак, участие в форуме приняли представители ряда компаний, являющихся разработчиками информационно-цифровых технологий, предназначенных для внедрения в автотранспортной отрасли, эффективность которых определяет польза. Естественно, чтобы не ударить в грязь лицом и, что особенно важно, не потерять сложные средства, разработчики тщательно просчитывают всевозможные риски.

– Что же касается информационных систем, предназначенных для государственного контроля за перевозчиками, ситуация иная, – отметил президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов. – Использование таких систем является обязательным. Они, как правило, создаются и функционируют за счет бюджетных средств и хозяйствующих субъектов. Однако вопросы оценки их эффективности отходят на второй план. Трудно привести примеры сколько-нибудь серьезных исследований и охримых результатов их внедрения. Как правило, все сводится к уверенности разработчиков в том, что новое будет намного лучше прежнего. Поэтому всегда существуют риски, что эти благие намерения могут обернуться самыми неприятными последствиями.

То, что это не пустые слова, Олег Старовойтов подтвердил несколькими примерами. Первый из них – система тахографического контроля. Для чего она? По мнению выступающего, ответ вроде бы очевиден – для повышения эффективности федерального государственного контроля в области БДД. Но есть и другая сторона вопроса. Транспортное сообщество и Минтранс России без всяких тахографов прекрасно знают, что переработки водителей на регулярных перевозках имеют место. И происходит это не по какому-то злову умыслу перевозчика, а в связи со сложившимися условиями хозяйственной деятельности. На автомобильном транспорте, в особенности при перевозках пассажиров по регулируемым тарифам, на протяжении десятков лет наблюдается острый дефицит водителей. Он обусловлен в том числе тем, что органы власти искусственно сдерживают тарифы на перевозки, а также всеми правдами и неправдами стремятся минимизировать бюджетные расходы на компенсацию недополученных доходов. Чтобы переломить ситуацию, Минтранс России утвердил порядок определения начальной цены контрактов, на основании которых осуществляются такие перевозки. В этот порядок заложены вполне обоснованные нормативы, предусматривающие нормальную зарплату водителей за нормальное количество отработанных рабочих часов. Но на практике этот порядок не работает, поскольку у органов власти есть возможность легко манипулировать цифра-

ми, добиваясь минимизации бюджетных расходов. При этом доказать искусственное занижение начальной цены контракта практически невозможно.

– Контроль за этими ценами возложен на местные финансовые органы, то есть на те органы, которые сами же их утверждают, – отметил Олег Старовойтов, – а суды без привлечения грамотных экспертов разобьются в хитросплетениях установленного порядка не в состоянии. Причем все это сопровождается ужесточением контроля за наличной выручкой

БОРИС ЛОРАН:

” Необходимо как можно быстрее менять региональную автотранспортную политику субъектов РФ. Автовокзалы в регионах, вне зависимости от формы собственности, должны быть признаны частью единой системы межсубъектных автобусных перевозок и, соответственно, поддерживаться региональными властями. Кроме того, все автовокзалы должны быть включены в перечень системообразующих предприятий и постоянно находиться под контролем со стороны государства.

обязательного применения контрольно-кассовой техники. В этих условиях надо быть волшебником, чтобы найти средства для сохранения кадров да еще привлечь дополнительных водителей в целях исключения переработки. Так что же будет, если ко всему прибавить еще тотальный тахографический контроль?

По мнению Олега Старовойтова, внедрению тахографического контроля должно предшествовать финансовое оздоровление транспортных компаний, для чего нужно закононом обязать органы власти перейти на специальные контракты, существенно упрощающие порядок определения их начальной цены, и чтобы искусственное занижение цен не было доказано в суде. Таким образом, для внедрения системы тахографического контроля должны быть приняты системные решения. Но, похоже, кроме самих перевозчиков, этим не озабочен никто.

Свою точку зрения относительно внедрения тахографического контроля выразил представитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Дмитрий Полуни. Он задался вопросом: соизмерима ли с чем-нибудь даже одна спасенная человеческая жизнь благодаря установленному на борту транспортного средства тахографическому оборудованию?

– С точки зрения Минтранса России, смешивать экономическую часть и безопасность перевозок нельзя, – отметил Дмитрий Полуни, – безопасность и жизни людей бесценны. Если в связи с экономической ситуацией, с очевидными финансовыми трудностями в регионах перевозчики вынуждены нарушать закон, то это сродни позиции – если у человека нет денег, он может совершить кражу. Что же касается установки тахографов, то процесс, как известно, отсрочен.

Второй пример, которому в свою очередь уделил внимание Олег Старовойтов, – это федеральная навигационно-информационная система. В соответствии с проектом в нее

должна стекаться навигационная информация о движении всех транспортных средств, на которых установка аппаратуры спутниковой навигации является обязательной. Но в ряде городов и регионов навигационная информация передается напрямую в региональные и муниципальные навигационно-информационные системы. И вновь Олег Старовойтов задает вопрос: зачем в этой цепочке находится посредник в лице оператора федеральной навигационной системы? Очевидно, ведь, что его появление

ных перевозчиков, закупивших минивены с количеством мест до восьми и смело занимающихся незаконными перевозками. Получается, если транспортное средство везет девять пассажиров, то на перевозчика ложится масса обременений – тахографы, ГЛОНАСС, кассовые аппараты, транспортная безопасность, и за все это перевозчик должен платить, а если у минивена семь мест, то и никаких расходов? А для чего нужны идентификационные коды для пассажиров, и вовсе не ясно. Тем более что никто не собирается отменять представление персональных данных о пассажирах в рамках госконтроля за обеспечением транспортной безопасности. В целом считаю, что концепция системы сырая.

И вновь оппонентом выступил Дмитрий Полуни, подчеркнув, что создание системы стало необходимым, поскольку традиционные меры борьбы с нарушениями не приносят ощутимых результатов, несмотря на все усилия Ространснадзора. У каждого автобуса инспектор не поставишь. И потом, нелегальная перевозка, которая осуществляется физлицом без регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, это уже компетенция МВД, ФНС, Ространснадзора в принципе не может остановить автобус.

– Мы же, понимая необходимость, пользу, эффективность цифрового контроля, где отсутствует коррупционная составляющая во всех автоматизированных процессах, считаем очевидной пользу ЕФС МКПП, – резюмировал Дмитрий Полуни.

Лозунг на перспективу

Кстати, 7 ноября 2020 года Правительство РФ издало распоряжение о тестовых испытаниях ЕФС МКПП. С 16 ноября по 14 декабря эти испытания осуществляются в отношении перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении.

Созданная на основе государственно-частного партнерства система затрагивает интересы и касается работы основных участников пассажирских перевозок – пассажиров, перевозчиков, автовокзалов и агентов услуг. Участники форума могли воочию, в реальном времени наблюдать за ходом тестирования – на связи находились диспетчеры автовокзалов, которые представляли информацию о том, какие рейсы сейчас осуществляются, какие готовятся к отправке. Как пояснила руководитель проекта компании ООО «ТЕХНОПАСС» Анастасия Москвина, система оперирует двумя большими потоками данных. Это плановые данные, которые сообщают автовокзалы и перевозчики, и фактические данные, которые скрупулезно собираются из разных других существующих информационных систем по стране.

– Задача системы – сопоставлять два потока информации, – отметила Анастасия Москвина, – информация, которую нам сообщают перевозчики, подающая число которых добросовестные и порядочные люди, необходима для встречи их на дорогах, чтобы, скажем так, отложить ее в сторону и сконцентрировать все внимание на тех автобусах, о которых мы ничего не знаем. Определив государственные номера таких авто-

бусов, затем, получив информацию об их владельцах, а для этого мы тесно сотрудничаем с Ространснадзором, выясняем, есть ли у этих владельцев лицензия на осуществление пассажирских перевозок. Соглашались, большим автобусом в нашей стране мало кто владеет.

После обработки обоих потоков информации результат анализируется с точки зрения критериев, которые принято считать нарушениями. Если есть отклонения, то система об этом сообщает, благодаря чему, во-первых, можно проинформировать об этом законопослушного перевозчика, чтобы он принял меры, а во-вторых, все данные по нелегалам упаковываются в некую фактуру. И чтобы она была максимально полезной для привлечения нарушителей к ответственности, осуществляется консультация с Ространснадзором. Чем более качественная доказательная база, тем более содержательной будет работа в суде.

Лозунгом оператора системы является слоган «Нелегалов нет!», под которым ЕФС МКПП собирается работать плодотворно и довольно длительное время. Отвечая на вопрос, как долго этот лозунг будет актуален, Анастасия Москвина ответила.

Есть прогнозы, что через пять лет количество нелегалов должно уменьшиться на 20%, а в течение последующих 10 лет они и вовсе исчезнут. Естественно, все это требует поддержки на законодательном уровне. Но на данный момент законодательство с точки зрения регионов разрозненно. Поэтому, когда нужно внедрить какую-то практику, все необходимо согласовывать с законодательством региона и вместе с тем, чтобы это не противоречило федеральному законодательству.

Без вины виноватые

О некоторых законодательных коллизиях в рамках деятельности автовокзалов и автостанций рассказал президент ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны», член правления Российского автотранспортного союза Борис Лоран. Он, в частности, остановился на процедуре включения автовокзалов в утвержденный перечень отраслей, пострадавших в результате распространения коронавируса инфекции и, соответственно, имеющих право на получение государственной поддержки. Но в перечень – то попали, а дальше возникли некоторые нестыковки. Вопрос касается Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД).

А точнее, неполного его совпадения с тем, который указан в постановлении Правительства РФ № 434 от 03.04.2020. В результате часть автовокзалов и автостанций не прошла по критериям, предъявляемым к предприятиям малого и среднего бизнеса, а ведь в каждом регионе таких объектов чуть ли не по 40–50. И они работают из последних сил, выполняя социальные заказы, а помощи им ждать неоткуда. Вот и получается, что, как выразился выступающий, автовокзалы и автостанции, как всегда, на последнем месте, без вины виноватые.

– Минтранс России в стремлении разобраться в возникшей проблеме нас поддержал, но нам непонятна позиция Минэкономразвития России, лишая автовокзалы поддержки, – прокомментировал ситуацию Борис Лоран. – Пока государственное нахождение в стадии осознания происходящего, связанного с пандемией, «серая» часть рынка, величина которой сегодня составляет порядка 40%, мгновенно «накачалась» кислородом, и получилось, что государству, как регулятору и контролеру процесса, не удалось вовремя взять его под свой контроль. А ведь эти 40% и есть утерянные средства и пассажиропоток, необходимые для нормальной работы системы автобусных междугородных перевозок.

Резюмируя свое выступление, Борис Лоран подчеркнул, что необходимо как можно быстрее менять региональную автотранспортную политику субъектов РФ. Автовокзалы в регионах, вне зависимости от формы собственности, должны быть признаны частью единой системы межсубъектных автобусных перевозок и, соответственно, поддерживаться региональными властями. Кроме того, все автовокзалы должны быть включены в перечень системообразующих предприятий и постоянно находиться под контролем со стороны государства.

**Валерий БУДУМАН, обозреватель «ТР»
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР**

НОВОСТИ

Установлен порядок

экзамена

на компетентного международного автоперевозчика

С 1 января 2021 года устанавливается порядок проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика.

К экзамену допускаются лица, прошедшие обучение по основным программам профессионального обучения или по дополнительным профессиональным программам в области международных автомобильных перевозок.

Проведение экзаменов осуществляется аттестационными комиссиями, создаваемыми распоряжением Минтранса России с указанием субъектов РФ.

Комиссии формируются из представителей территориальных органов Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс» (при наличии филиала в субъекте РФ), учебных и некоммерческих организаций.

Составы комиссий с указанием адреса электронной почты и контактного телефона публикуются на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс».

Экзамен считается сданным, если кандидат правильно ответил не менее чем на 75% вопросов.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство, действующее 5 лет.

Наш корр.

Привлечены к ответственности

водители автобусов и должностные лица

Сотрудниками ГИБДД Якутска выявлены маршрутные автобусы, осуществляющие перевозку пассажиров с техническими неисправностями.

Помимо водителей к ответственности привлечены должностные лица, отвечающие за эксплуатацию автобусов в технически исправном состоянии.

Так, 12 ноября в г. Якутске инспекторами отделения технического надзора был выявлен автобус «ПАЗ», который имел неисправности тормозной системы и рулевого управления. Водитель общественного транспорта осуществлял перевозку пассажиров на коммерческой основе.

16 ноября схожий случай произошел в г. Ленск. Сотрудниками ОГИБДД России по Ленскому району был остановлен маршрутный автобус с признаками технической неисправности тормозной системы.

Водители были привлечены к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ за управление транспортными средствами при наличии неисправностей.

В отношении должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, выпустивших на линию неисправные автобусы, были составлены протоколы, каждый был оштрафован на 5 тыс. руб.

Кроме того, Госавтоинспекцией в адрес индивидуальных предпринимателей было внесено представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений, и направлены уведомления об уголовной ответственности по ст. 238 УК РФ в случае продолжения оказания услуги по перевозке пассажиров с выявленными неисправностями.

Всего в текущем году за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, переоборудованного без соответствующего разрешения, а также выпуск на линию транспортных средств без тахографа к административной ответственности привлечены 242 должностных и 10 юридических лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, из них 22 должностных лица – за выпуск на линию неисправных автобусов.

За управление транспортным средством с заводом неисправной тормозной системой, рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда) полицейскими составлен 101 протокол в отношении водителей транспортных средств, в том числе 8 – в отношении водителей автобусов.

За внесение изменений в конструкцию автобусов в нарушение установленных правил прекращения регистрации 21 транспортного средства.

Управление ГИБДД МВД по Республике Саха (Якутия)

Традиции и успех

ОМГУПС: 120 лет на службе отрасли

ДАТЫ

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС) – одно из старейших высших учебных заведений России. Его появление напрямую связано со строительством Транссибирской магистрали, создавшей потребность в квалифицированных специалистах железнодорожного транспорта. История университета берет свое начало с утверждения 12 июня 1900 года государем императором положения о Томском технологическом институте императора Николая II (ТТИ).

Именно в этом вузе, на механическом отделении, началась подготовка инженеров-специалистов по железнодорожному делу (устройству и ремонту паровозов и подвижного состава). Торжественное открытие института состоялось 6 декабря 1900 года.

В соответствии с приказом по Высшему совету народного хозяйства СССР от 18 мая 1930 года № 1381 и постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 23 июля 1930 года № 237 в результате реорганизации ТТИ на базе его железнодорожных специальностей образуется Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (СИИТ) – правопреемник ТТИ. В 1932 году СИИТ реорганизуется в самостоятельные специализированные вузы, среди которых – Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (ТЭМИИТ). В 1961 году ТЭМИИТ переводится в город Омск с изменением названия на Омский институт инженеров железнодорожного транспорта (ОмИИТ) в соответствии с приказом Министерства путей сообщения СССР от 28.06.1961 № 842 и приказом министра высшего и среднего специального образования СССР от 23.10.1961 № 294).

В 1994 году институт переименован в Омскую государственную академию путей сообщения (ОмГАПС), а в 1997 году в соответствии с решением Министерства образования Российской Федерации аккредитационный статус ОмГАПС изменен на «университет». Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Омский государственный университет путей сообщения» Министерства путей сообщения Российской Федерации стало правопреемником государственного высшего учебного заведения – Омской государственной академии путей сообщения, статус и наименование которого изменены в соответствии с приказом Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации от 22.07.1997 № 1630 и указанием МПС России от 21.11.1997 № 278у.

Эти исторические события неразрывно связаны между собой и характеризуют непрерывность процесса подготовки инженеров-железнодорожников в Сибирь. Таким образом, Омский государственный университет путей сообщения является правопреемником ТТИ, что установлено юридически и определено указанием Министерства путей сообщения от 03.11.2000 № П-2685у. В 2020 году университету исполняется 120 лет.



В настоящее время университет по праву считается одним из лучших в Омске среди технических вузов по материальной базе, кадровому потенциалу, научным исследованиям, использованию информационных технологий. ОмГУПС является базовым вузом по подготовке специалистов для железных дорог Урало-Сибирского региона, играет важную роль в выполнении отраслевых научно-технических программ, в выпуске наукоемкой продукции для нужд железнодорожного транспорта.

ФАКТ

В настоящее время университет по праву считается одним из лучших в Омске среди технических вузов по материальной базе, кадровому потенциалу, научным исследованиям, использованию информационных технологий.

Создана современная материальная база: учебно-научные комплексы, компьютерные классы, уникальные учебные установки в лабораториях, учебный полигон действующей железнодорожной техники, базовые кафедры на железнодорожных и промышленных предприятиях, 8 учебных корпусов, 8 общежитий, спортивный комплекс, комбинат питания, студенческий учебный центр.

В состав университетского комплекса входят филиал в городе Тайга (Тайгинский институт железнодорожного транспорта), структурные подразделения среднего профессионального образования – Омский техникум железнодорожного транспорта и Омское медицинское училище железнодорожного транспорта, шесть институтов, один факультет и 26 кафедр. В целом в университетском комплексе обучаются более 10 тыс. студентов, в том числе около 8 тыс. в головном вузе. В ОмГУПСе и его филиале работают более 400 преподавателей, более 80% которых (работающих по программам высшего образования) имеют ученые степени и звания. Ежегодно по направлениям от предприятия ОАО «РЖД» в ОмГУПС поступают около 200 первокурсников, а транспортная отрасль получает более 500 молодых специалистов.

Важная особенность обучения – использование современного технического и кадрового ресурса железнодорожных предприятий. В учебном процессе особую роль играет созданная на базе Омского территориального управления магистральной и Новокузнецкого узла сеть из 11 базовых кафедр. Ежегодно на базовых кафедрах проводятся практические занятия с участием преподавателей-производственников.

Сегодня ОмГУПС – учебно-научно-производственный комплекс с современной научной базой и опытно-экспериментальным производством, где решаются фундаментальные и конкретные практические за-

дачи развития технического прогресса и экономики в сфере промышленности, транспорта в отрасли и в Омском регионе. Повышение эффективности научно-технической деятельности предполагает инновационное развитие ОмГУПСа как научно-производственного центра на основе проведения научных исследований полного цикла «исследование – разработка – изготовление – внедрение» по созданию наукоемкой продукции, конкурентоспособной в реальном секторе экономики, обеспечивающей повышение качества учебного процесса и приумножение интеллектуальной собственности; дальнейшее развитие инновационной инфраструктуры с целью обеспечения становления ОмГУПСа в качестве опорного вуза отраслевой и региональной экономической системы.

Университет обладает одной из лучших в Омске вузовских библиотек, которая является методическим центром вуза. Ее фонд включает учебные, научные, справочные, научно-популярные, периодические и информационные издания по профилю университета, труды авторитетных и зарубежных авторов по экономике, истории, философии, культурологии, уникальные энциклопедии (более 1 млн экз.). В библиотеке можно найти все сборники научных трудов, которые выпускаются в СИИТе – ОмГУПСе за все годы существования вуза, труды отечественных ученых, чьи имена неразрывно связаны с историей развития железнодорожного транспорта.

В университете по решению ученого совета от 30 апреля 2010 года в соответствии с уставом ОмГУПС в год его 110-летия создана Ассоциация выпускников университета, которая сегодня объединяет более 10 000 единомышленников.

В области образования ОмГУПС сотрудничает с университетами Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Италии, Казахстана, Киргизии, Китая, Кореи, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Узбекистана, Украины, Франции, Чехии, Швеции, США. Сотрудничество предусматривает академическую мобильность студентов, аспирантов и преподавателей в рамках проектов TEMPUS, «Эразмус Мундус», «Евргисус Агрикола», обмены студенческими группами и учебно-ознакомительную практику, студенческие научные конференции в России и за рубежом, разработку совместных программ подготовки бакалавров и магистров, подготовку учебников и учебных пособий, совместные публикации и доклады на конференциях.

ОмГУПС является членом Международной ассоциации транспортных университетов стран Азиатско-Тихоокеанского региона и Ассоциации делового сотрудничества международных отделов высших учебных заведений стран Центральной и Восточной Европы (АМО).

Волонтерский центр, созданный в ОмГУПСе в 2011 году, обеспечил подготовку более 300 добровольцев, которые приняли участие в проведении Олимпийских игр в 2014 году в Сочи и чемпионата мира по футболу.

Идеология развития университета и его миссия состоят в сохранении и развитии вековых традиций и базовых ценностей отечественного образования и науки. Омский государственный университет путей сообщения видит свое предназначение в том, чтобы стать транспортным университетом, занимающим лидирующие позиции в образовательной и научной транспортной сфере, для кадрового и научного обеспечения Транссибирского комплекса – важнейшей составной части развития экономики государства.

Сергей ОБВАРЕНКО, ректор ОмГУПС, Ильхам ГАЛИЕВ, президент ОмГУПС

Реализуя потенциал

Транспортные вузы готовы к эффективному взаимодействию с ведущими отраслевыми организациями

ТЕХНОЛОГИИ ОБРАЗОВАНИЯ

В последние годы в связи с необходимостью выполнения крупных проектов федерального и национального значения система подготовки кадров претерпела некоторые изменения. В каком-то смысле сеть отраслевых вузов получила новый стимул для дальнейшего развития, в том числе возможность дополнительно обратить внимание на те виды транспорта, для работы на которых требуются специалисты нового типа.

Нельзя сказать, что до разработки подобных проектов представители системы отраслевого образования не знали, кого и для какой работы готовить. Это подтверждает и тот факт, что на сегодняшний день по всей стране успешно функционируют более 50 транспортных вузов, включая филиалы. Среди них есть авиационные, автомобильные, водного транспорта. Однако и по количеству образовательных программ, и по наличию целевых направлений подготовки кадров уже давно существуют очевидные лидеры – университеты железнодорожного сектора.

Специалисты Российского университета транспорта, ведущего транспортного вуза страны, отмечают: перед кадровой системой стоит задача разработать прогрессивные образовательные технологии для специализированной подготовки будущих инженеров железнодорожного транспорта.

Именно для решения этой задачи в 2019 году по заказу Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» в РУТе была разработана программа дополнительного профессионального образования «Комплексная технология управления эксплуатационной работой на основе сквозных принципов и специализации железнодорожных линий по преимущественным видам движения». Программа представляет собой авторский курс, что подразумевает привлечение к образовательному процессу авторов тематических исследований, проектов, нормативно-методических документов и разработчиков самих автоматизированных систем. Программа авторского класса реализуется на базе Института управления и цифровых технологий, педагогический состав которого ранее разрабатывал курсы по технологиям управления движением грузовых поездов, эффективному управлению парком грузовых вагонов, полигонным технологиям эксплуатационной работы.

Для того чтобы попасть на обучение в авторском классе, студенту необходимо пройти конкурсный отбор. Важно иметь целевое направление, но также педагогами проверяется успеваемость претендента – принимаются студенты только с положительными оценками, знанием иностранного языка, активно участвующие в научно-практических конференциях и семинарах, которые проводятся как самим университетом, так и ОАО «РЖД».

Учебный план программы рассчитан на 450 академических часов, на протяжении которых студентам предоставляется возможность прослушать 9 программ. В рамках обучения слушатели курса тесно взаимодействуют с представителями компании-заказчика, участвуют в совместных «круглых столах», практических и семинарских занятиях. В ходе встреч студенты узнают о новейших технологиях, актуальных проблемах отрасли, обмениваются мнениями и тренируются решать кейсы – практические задачи с предложением путей решения реально существующих проблем. По словам создателей курса, решение



подобных задач помогает применить проблемно-ситуационную модель обучения, которая впоследствии способствует развитию у студентов умения решать проблемы, быстро реагировать на них и оперативно устранять неполадки.

Важное место в учебном плане курса занимает и практическая сторона. Студенты отправляются на производственную практику на объекты портовых комплексов и в структурные подразделения ОАО «РЖД», где слушателям курса предстоит изучить отечественного опыта технологий работы станций, железнодорожных линий ОАО «РЖД» и портовых комплексов. После

АЛЕКСАНДР КЛИМОВ:

В настоящее время более 5000 студентов-целевиков обучаются в РУТе по четырем основным железнодорожным специальностям, 95% из них направлены от ОАО «РЖД». Более половины из них после окончания университета готовятся пойти работать на Московскую железную дорогу.

прохождения практики на объектах морских торговых портов Новороссийск, Туапсе, Усть-Луга, сортировочных станциях Новороссийск, Туапсе-Сортировочная, Лужская-Сортировочная, Санкт-Петербург-Сортировочный-Московский, Ярославль-Главный, наливной станции Новоярославская и в депо Металлострой, а также в Октябрьской, Северной, Куйбышевской, Приволжской и Северо-Кавказской дирекциях управления движением студенты отправляются на стажировку.

Одним из последних этапов обучения становится исследовательская работа, где студенты должны применить полученные навыки, использовать отчетные данные, полученные в ходе прохождения практики, а также актуальные статьи и научные исследования по выбранной тематике. После защиты исследовательской работы, которая совпадает с получением диплома о высшем образовании, студент получает свидетельство о повышении квалификации по дополнительной профессиональной программе и возможность претендовать на успешное построение карьеры в одной из главных транспортных компаний страны.

Кстати, недавно в Российском университете транспорта состоялась День компании ОАО «РЖД» в рамках которого ректор вуза Александр Климов отметил, что тесное и плодотворное сотрудничество с транспортной организацией продолжается уже 124 года. «В настоящее время более 5000 студентов-целевиков

дороги совместно с Центром развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа. Встреча 150 студентов-целевиков с представителями организации прошла в рамках выполнения программы взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта и на основании распоряжения заместителя генерального директора ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишукوف – руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа.

На сегодняшний день с полигона Куйбышевской железной дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования – 1211 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вуза с компанией строится на основе программы, подписанной министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» в январе 2020 года. Одним из ключевых направлений совместной работы является удовлетворение потребностей крупнейшей же-

лезнодорожной организации в квалифицированных кадрах.

Разумеется, период пандемии наложил некоторые ограничения на проведение практических занятий: пока что при необходимости студенты проходят производственную практику непосредственно в вузе, на базе учебного полигона, оснащенного современным оборудованием, развитой лабораторной базой и техническими средствами. Компания оказывает организационную и техническую помощь университету. В частности, в 2020 году на безвозмездной основе СамГУПСу были переданы 15 обучающих программных комплексов для подготовки специалистов в сфере управления движением и организации перевозок.

В рамках партнерских отношений с компанией в университете недавно также прошла церемония вручения благодарностей руководителям вуза за организацию работы студенческих строительных отрядов «Молодость» и «Линия связи». Студенческие строительные отряды были задействованы в путевых машинных станциях ПМС № 208 (г. Кинель) и в ПМС № 38 (г. Сызрань) Куйбышевской дирекции по ремонту пути. Руководители дирекции и подразделений остались довольны работой, которую выполнили студенты.

По словам руководителя Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа Сергея Тишукова, в этом году ректор университета совместно с Самарским региональным штабом студенческих отрядов был произведен набор студентов для работы на объектах Куйбышевской дороги в летний период. Центром совместно с Куйбышевской дирекцией по ремонту пути была разработана обучающая программа «Мониторинг пути 2-го и 3-го разрядов». «Кроме того, в связи со сложной пандемической ситуацией мы постоянно были на связи, контролировали положение дел, обеспечивали наших ребят карьерой и целевым обучением, чтобы в месте проживания проводилась санобработка. Все три месяца мы были на связи с нашими студентами и контролировали данные вопросы», – рассказал Сергей Тишукوف.

Остались довольны и сами стройотрядовцы. Как рассказали командиры отрядов Вадим Денисенко и Юлиан Хамидов, возглавлявшие студенческие отряды «Молодость» и «Линия связи» соответственно, все участники трудовой вахты приобрели опыт и практические знания в области освоиваемой специальности, узнали специфику работы на железной дороге, получили первую отраслевую зарплату.

Подобные дни компаний, а также в целом профориентационные мероприятия проводятся регулярно. По словам представителей как вузов, так и самой компании, такой формат общения помогает следить за этапами реализации стратегии развития железнодорожного транспорта, способствует взаимодействию с потенциальными кадрами напрямую. И действительно, посредничество в деле подготовки кадрового резерва нередко ведет к несовпадению желаемого с действительным на выходе. Да и сами студенты получают уникальный шанс оценить свои возможности, соотнести их с потребностями компании и понять, насколько их профессиональные пути совпадают. Ведь, как показывает практика, транспорт – это как часовая механика, где для достижения общего успеха каждый четко должен выполнять свою работу.

Елизавета КАРПОВА, обозреватель «ТР»

На снимках: студенты РУТа на занятиях



Готов к свершениям!

Финалист «Большой перемены» посетил Российский университет транспорта

ВЫБОР

Одиннадцатиклассник Иван Савинов, который во время видеоконференции с Президентом РФ Владимиром Путиным заявил о желании поступать в Российский университет транспорта, посетил вуз.

Иван Савинов принимал участие в проекте президентской платформы «Россия – страна возможностей» – конкурсе «Большая перемена». Вместе с другими финалистами ездил в «Артек», где состоялась видеоконференция с Владимиром Путиным. Школьник рассказал главе государства, что хочет стать инженером транспорта и поду-

мывает о поступлении в транспортный университет.

Иван Савинов приехал в РУТ (МИИТ) вместе с отцом. Гостей провели по учебным корпусам университета. Директор Института пути, строительства и сооружений Таисия Шепитько рассказала историю института, показала музей РУТа (МИИТ) и Центр мультимедиа транс-портных систем. Также гости встретились с ректором университета Александром Климовым, проректором Михаилом Кленовым, советником ректора Валентином Виноградовым и заместителем начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александром Збарским. Будущий абитуриент

задал все интересующие вопросы представителям руководства вуза и компании.

Старшеклассник добавил, что железные дороги и их эксплуатация начали интересовать его примерно с седьмого класса. Уже тогда он понял, что транспортная отрасль востребована, и именно с ней он хотел бы связать свою жизнь. В будущем он видит себя инженером-проектировщиком. Иван рассказал, что строительство – это возможность принести пользу миру. «Во-первых, это всегда актуально. Во-вторых, каждый хочет сделать мир лучше. Строительство – это создание. А создавать что-то новое всегда интересно», – отметил он.

Наш корр.

6

ПРЕСС–СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

Новая эмблема



В сентябре этого года специальным приказом Минтранса России установлены случаи применения новых эмблем подведомственных учреждений.

Официальный же символ ФГУП «УВО Минтранса России» был зарегистрирован Минюстом 26 октября 2020 года и уже вступил в силу.

Эмблема государственного предприятия состоит из большой и малой эмблем.

Большая эмблема состоит из изображения двуглавого орла серебристого цвета, увенчанного тремя объединенными лентой коронами. На груди орла расположена средняя эмблема Министерства транспорта РФ, а в лапах орла – перекрещивающиеся алебарды.

Малая эмблема состоит из алебард на фоне серебряной розы ветров, с двух сторон которой изображены крылья.

Незаконный провоз

Стрелками Краснодарского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» предотвращена очередная попытка провоза оружия в зону транспортной безопасности.

В ходе досмотра грузового автомобиля «МАН», двигавшегося в сторону Республики Крым, стрелки Елена Полтораки, Ольга Сысоева и начальник смены Дмитрий Серегов обнаружили среди вещей водителя пистолет–пулемет марки ППШ калибра 7,62 1943 года выпуска. Разрешительных документов на его провоз не было. Боевые свойства и качества автоматического оружия требуют оценки специалистов.

Составлен акт выявленного нарушения, а водитель задержан и передан сотрудникам линейного отдела полиции.

За прошедшую неделю ведомственная охрана в Краснодарском крае и Республике Крым задержала 80 человек, нарушивших требования пропускного и внутриобъектового режимов охраняемых территорий.

Виктор СЛОБОДЕНЮК,
ведущий специалист по связям с общественностью

Задержан злоумышленник

Сотрудники Северо–Кавказского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» задержали злоумышленника в рамках учений на аэродроме «Южный» в Таганроге. Учения были посвящены отработке действий состава дежурной смены при попытке проникновения на охраняемый объект нарушителя.

По легенде на охраняемую территорию аэродрома пробрался неизвестный. Группа быстрого реагирования оперативно нашла место проникновения и задержала нарушителя, после чего передала органам полиции. Действия дежурной смены и руководства отделения «Аэродром Таганрог» оценены хорошо.

Целью таких учений является проверка и повышение навыков работников ведомственной охраны Минтранса России при возникновении на объекте чрезвычайных ситуаций, а также совершенствование приемов, способов охраны и системы антитеррористической защищенности объектов.



Юлия АКСЕНОВА,
Пресс–служба Северо–Кавказского филиала
ФГУП «УВО Минтранса России»

Эффективный переход

Уралуправтодор установил новый модульный пешеходный переход на км 33 автодороги Р–351 Екатеринбург – Тюмень.

По результатам анализа аварийности, этот участок долгие годы был небезопасным для пешеходов. Так, например, в 2017 году в этом месте зафиксированы пять ДТП, из них в трех случаях был совершен наезд на пешеходов, все три человека погибли, а в двух других авариях пострадали три человека. В 2018 году в двух ДТП ранения получили два человека, в 2019–м еще в двух ДТП были совершены наезды на пешеходов (1 погиб, 1 ранен).

Нерегулируемый пешеходный переход не мог полностью обеспечить безопасность пешеходов. Чтобы разделить транспортные и пешеходные потоки и исключить наезды на пешеходов, был установлен надземный модульный пешеходный переход. Такие конструкции показали эффективность в снижении аварийности на многих трассах Уралуправтодора. Переход по модульному пешеходному переходу будет открыт после ввода его в эксплуатацию.

Пресс–служба ФКУ «Уралуправтодор»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Непрерывный мониторинг

Как реализуется пилотный проект

КОНТРОЛЬ
И НАДЗОР

В 2016 году президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам было принято решение о проведении реформы контрольной и надзорной деятельности (КНД). Среди 16 структур в реформу вошел и Ространснадзор.

Реформировать КНД необходимо было по 7 основным направлениям, в числе которых приоритетные проекты по актуализации и систематизации обязательных требований в сфере безопасности на транспорте. В том числе цифровизация и автоматизация процессов контроля и надзора, а также снижение административной нагрузки на бизнес.

Эти два взаимосвязанных направления из семи приоритетных и послужили толчком для разработки и внедрения проекта в виде эксперимента.

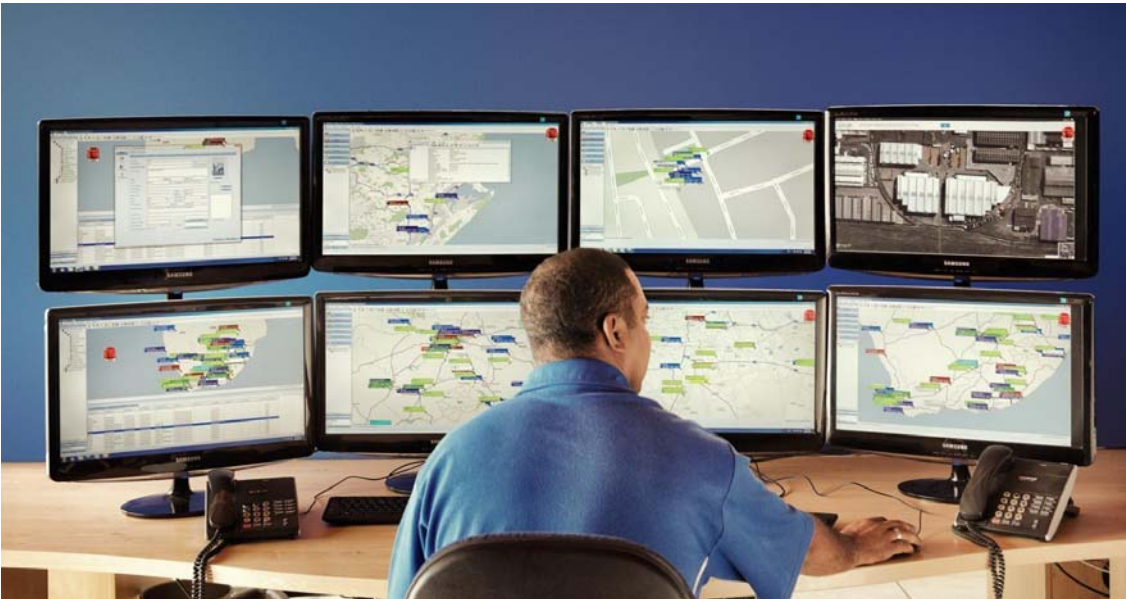
Проект был представлен Министрству транспорта РФ, и 28 февраля 2019 года на заседании коллегии Минтранса России Ространснадзору было предложено провести эксперимент по созданию системы непрерывного мониторинга состояния безопасности в предприятиях транспортного комплекса.

С 15 июля 2019 года Госморречнадзор приступил к проведению пилотного проекта, который имел три основные цели. Это повышение безопасности на объектах транспорта; организация системы, позволяющей Ространснадзору дистанционно, без взаимодействия с предприятиями водного транспорта (предприятия субъекта надзора) осуществлять непрерывный мониторинг исполнения обязательных требований, что позволит снизить административную нагрузку на организации транспортного комплекса и перейти на новый вид надзора – «непрерывный мониторинг» с отказом от проведения плановых проверок в отношении транспортных компаний.

Данный проект позволяет Ространснадзору снизить финансовые и материальные затраты, связанные с проведением выездных плановых проверок, и установить взаимодействие в электронном формате, сократив время уведомления организации о принимаемых в ее отношении решениях. А самое главное – предупредить наступление негативных последствий в связи с неисполнением обязательных требований, следствием которых могут стать аварийные ситуации на водном транспорте.

Таким образом, программа «Непрерывный мониторинг» представляет собой систему взаимосвязанных предупредительных профилактических и контрольных мер, направленных на исключение в деятельности организации транспортного комплекса нарушений обязательных требований, которые могут привести к аварии на транспорте, при этом позволяющих делать это дистанционно, без взаимодействия с транспортной компанией.

Пилотный проект проводится параллельно и независимо от проведения плановых и внеплановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпри-



нимателей, предусмотренных действующим законодательством.

Участие в пилотном проекте по непрерывному мониторингу носит добровольный характер. Таким образом, принять участие в проекте может любой субъект надзора, осуществляющий де-

стоятельной оценки исполнения обязательных требований в автоматизированную систему управления рисками ЕИАС Ространснадзора. (Сервис предназначен для самостоятельной оценки идентифицированных субъектом надзора исполнения обязательных тре-

или иного требования законодательства.

Теперь немного о наших действиях после получения декларации.

Получив ее, Ространснадзор проверяет документ с учетом информации, которая находится в распоряжении органа надзора и иных государственных органов (свидетельства о регистрации в соответствующих государственных регистрах и реестрах, их актуальность, актуальность информации об объектах юридического лица); с учетом результатов контрольных мероприятий государственных органов (мероприятий портового контроля) и результатов контроля, получаемых в результате обмена информацией в рамках международного взаимодействия и сотрудничества.

В дальнейшем, при принятии решения о целесообразности использования при осуществлении транспортного надзора данной формы надзора – «непрерывный мониторинг», периодичность самодекларирования может устанавливаться с учетом отнесения деятельности субъекта надзора к одной из категорий риска в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре». Например, для предприятий высокого риска самодекларирование ежеквартально; значительного риска – один раз в 6 месяцев; среднего и низкого риска – один раз в год.

На сегодняшний день территориальными управлениями Госморречнадзора были проведены 344 мероприятия (совещания, семинары и т. д.), на которых доводилась информация о необходимости участия в пилотном проекте.

В ходе проведения проекта заключила соглашение на информационное взаимодействие 331 компания, 53 из них направили 73 декларации соответствия. К учету приняты 67 деклараций.

В настоящее время Ространснадзор ведет тесное сотрудничество с поднадзорными субъектами. Ведется работа по улучшению и модернизации системы.

Андрей ЗАБУРДЕНКО,
начальник Управления
государственного морского и
речного надзора
Ространснадзора

Из выступления на международном форуме «Безопасность на транспорте»

ФАКТ

”

Данный проект позволяет Ространснадзору снизить финансовые и материальные затраты, связанные с проведением выездных плановых проверок, и установить взаимодействие в электронном формате, сократив время уведомления организации о принимаемых в ее отношении решениях.

ятельность на морском и внутреннем водном транспорте.

В целях осуществления непрерывного мониторинга между Ространснадзором и субъектами надзора заключается соглашение об информационном взаимодействии, в рамках которого субъект надзора представляет информацию о выполнении обязательных требований по видам деятельности, осуществляемым предприятием.

Программа «Непрерывный мониторинг» содержит в себе 2 модуля: сервис тестовой самооценки и сервис самооценки с последующим декларированием.

Тестовая самооценка осуществляется посредством заполнения в электронном виде опросных листов, содержащих информацию об исполнении обязательных требований. Перечень последних для каждого субъекта надзора формируется в Единой информационной системе Ространснадзора автоматическим, с учетом осуществляемых субъектом надзора видов деятельности.

Тестовая самооценка, являющаяся обезличенным характером, служит для подготовки к самооценке в личном кабинете субъекта надзора с последующим декларированием исполнения обязательных требований. Количество проведения субъектом надзора тестовых самооценок неограниченно.

Самодекларирование осуществляется в электронном виде в личном кабинете субъекта надзора, созданном в ЕИАС Ространснадзора, посредством направления результатов само-

оценок с последующим направлением результатов самооценки в автоматизированную систему управления рисками ЕИАС Ространснадзора и декларированием исполнения обязательных требований.)

Направление декларации свидетельствует об исполнении субъектом надзора обязательных требований применительно к деятельности, а также о принятии субъектом надзора необходимых мер для обеспечения безопасности своих объектов транспорта.

Декларирование исполнения обязательных требований возможно только при положительном результате прохождения самооценки в личном кабинете. Представление при декларировании заведомо недостоверной информации не влечет никакой ответственности субъекта надзора, однако будет свидетельствовать о его недобросовестности.

Вот, в принципе, что такое «непрерывный мониторинг» для компании. Если последняя знает и исполняет своевременно требования российской законодательства в области транспорта, заполнение опросного листа в удобном интерактивном формате и декларирование соответствия своей деятельности обязательным требованиям занимает от 20 до 40 минут.

И этот вид опосредованного контроля приходит на смену двадцатидневной плановой проверке с непосредственным участием комиссии, предъявлением объектов контроля, документов и материалов, подтверждающих исполнение того

Аварийная буксировка

На помощь пришел сухогруз «Василий Шукшин»

СПАСАНИЕ

Многофункциональное аварийно–спасательное судно «Спасатель Заборщикова»

Приморского филиала Морспасслужбы отбуксировало аварийное судно с опасным грузом и подозрением на COVID–19 у части команды на рейд порта Восточный. Судно

следовало из порта Пусан (Южная Корея) в порт Восточный (Российская Федерация) с опасным грузом, но на подходе к конечной точке маршрута потеряло ход и легло в дрейф,

без помощи спасателей экипаж справиться не мог.

Сухогруз «Василий Шукшин» под флагом Белиза дрейфовал в 35 милях к юго–востоку от порта Восточный. По информации капитана, судно не могло продолжать движение из–за нехватки топлива. На его борту находились одиннадцать членов экипажа, все граждане России, трое из которых больны – подозрение на COVID–19. Груз судна – двенадцать 20–футовых контейнеров с опасным грузом класса 7 общим весом 179,43 тонны. После обращения представителей судовладельца к Морспасслужбе с просьбой оказать помощь аварийному судну в точку дрейфа было направлено МФАСС «Спасатель Заборщикова». Экипаж аварийного судна предпринимал попытки самостоятельно справиться с ситуацией, но затем капитан совместно со спасателями принял решение начать буксировку.

Аварийная буксировка продолжилась около 10 часов, средняя скорость движения составила 5 узлов. После прихода аварийного судна «Василий Шукшин» в порт Восточный экипажу была оказана необходимая помощь, больные с подозрением на COVID–19 изолированы, ими занимаются медики.

Пресс–служба
Росморречфлота



«Слепое» вождение

В 2020 году на платных участках М–3, М–4 и М–11 произошло более 200 ДТП

ОПРОС

Согласно внутренней статистике оператора платных автомобильных дорог ОССП, в период с 1 января по 1 октября 2020 года на дорогах, обслуживаемых компаниями, произошло 221 ДТП по причине наезда на стоящее транспортное средство. Главным объяснением всех виновников происшествий стала невнимательность за рулем. Водители отвлекались на разговоры по телефону, общение в мессенджерах или использовали различные гаджеты за рулем.

Опрос, проведенный ОССП в сотрудничестве с одним из изданий, также подтверждает эту статистику: 4% водителей честно признались, что переписывались за рулем в мессенджерах во время движения и записывали аудиосообщения за рулем; 14% опрошенных сказали, что не видят никакой опасности в использовании телефона во время движения; 24% сами не звонят, но отвечают на звонки во время езды, а 38% водителей регулярно разговаривают по телефону, используя гарнитуру. И лишь 20% водителей совсем не пользуются телефоном за рулем.

«Когда водитель отводит взгляд от дороги на экран мобильного телефона, то управляет автомобилем буквально вслепую. А теперь представьте, что вы едете на скорости 110 км/ч и отвлеклись всего на 5 секунд, – получается, что вы проехали 150 метров, не глядя на дорогу! Отвлекаясь, водитель может вовремя не заметить опасность и спровоцировать аварийную ситуацию, чаще всего наезд на впереди стоящее транспортное средство. Ученые называют подобное поведение «рассеянным вождением», – заметил первый заместитель генерального директора ОССП Олег Трофимов.

В пункте 2.7 Правил дорожного движения прописан запрет на использование телефонов во время управления автомобилем, точно такое же предписание есть и в статье 12.36.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП). Использование телефона без устройства, позволяющего разговаривать, не держа телефон в руке, влечет за собой штраф 1500 руб. Однако даже использование гарнитуры во время движения все равно становится причиной рассеянного вождения.

Оператор ОССП объявляет о новой кампании по безопасности «Внимание на дороге, а не на телефон» и обращается к водителям с просьбой соблюдать правила дорожного движения, а также не отвлекаться на мобильные телефоны за рулем. Во всех офисах продаж на обслуживаемых нами участках дорог установлены специальные информационные плакаты, а на электронном табло транслируются предупреждающие сообщения.

Закинули сеть...

на недобросовестных водителей

РЕЙД

На территории Миасса прошло рейдовое мероприятие, в рамках которого сотрудники Госавтоинспекции выявляли грубые нарушения правил дорожного движения. В частности, инспекторы проверяли участников дорожного движения на состояние алкогольного опьянения. В результате рейда удалось поймать 12 нарушителей.

Как сообщила инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения Дарья Лунева, по итогам мероприятия выявлены 11 водителей, управлявших автомобилями в нетрезвом виде, и один отказавшийся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Водители привлечены к административной ответственности и по решению суда будут подвергнуты наказанию в виде лишения права управления транспортом на срок от 1,5 до 2 лет и административному штрафу в размере 30 тыс. руб.

Отмечается, что один из водителей не впервые сел за руль «под градусом», за что понесет уголовную ответственность в соответствии со статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Максимальная санкция этой статьи предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до двух лет.

Кроме того, сотрудникам ГИБДД попались шестеро водителей, управлявших транспортными средствами в отсутствие прав на управление. Они будут отвечать по статье 12.7 КоАП Российской Федерации.

Виртуальный полигон

Лучшее, что дали человечеству компьютерные игры, – это тренажеры виртуальной реальности



КВАЛИФИКАЦИЯ

Вооружившись лозунгом: «Учись, играя!», изобретатели всех стран объединились в своем стремлении превратить подготовку кадров в увлекательный, эффективный и относительно недорогой (по сравнению с полевыми испытаниями) процесс. Это направление удачно легло в русло глобальной цифровизации экономики.

Избежать реальных ошибок

Транспортный комплекс применяет симуляторы для обучения специалистов практически во всех отраслях и сферах деятельности. Для производства VR-тренажеров зачастую используется опыт создания игровых платформ: оборудование является коммерчески доступным и внедряется достаточно просто.

В автомобильном секторе есть тренажеры, адаптированные как для легковых, так и для тяжелых грузовых транспортных средств. Обучение, в том числе с применением программы симуляции аварий, позволяет, во-первых, проверить реакцию водителя, изучить мыслительные процессы, уровень стресса или растерянности. Параллельно идет тестирование систем безопасности, эргономики и оптимизации.

Существуют и варианты тренажеров технического обслуживания и ремонта автомобиля, предназначенных для обучения последовательности регламентных операций и аттестации персонала. Такой тренажер обучает алгоритму действий, например, при установке воздушного фильтра, замене фильтрующего элемента. При отработке поставленных задач всплывают подсказки для своевременного выполнения следующего этапа прохождения обучения.

Тренажер, предназначенный для отработки практических навыков речников и моряков по борьбе за живучесть судна, позволяет с помощью технологий виртуальной реальности заделывать пробоины, устранять течь в затопляемом отсеке. Симулятор для судоводителей имитирует программу управления судном при заходе в порт, выходе из порта, маневрировании во льдах и так далее, может быть запрограммирован под любой тип судна и любую задачу.

Широко представлены сегодня авиационные тренажеры. Например, авиасимулятор искусственно воссоздает полет самолета и окружающую среду, в которой он летит. Он воспроизводит системы, которые управляют полетом, а также реакцию самолета на взаимодействие этих систем и на внешние факторы, такие как плотность воздуха, турбулентность, изменение направления ветра, облачность, осадки и так далее. Имитационное моделирование полета применяется в летной подготовке, проектировании и разработке самолетов, а также при исследовании характеристик самолета и качества управления. Разработаны также специальные тренажеры для повышения квалификации авиадиспетчеров. А симуляторы для VR-демонстрации авиадвигателя позволяют увидеть технологические возможности оборудования, его эксплуатационные условия и особенности под различными углами зрения, продемонстрировать режимы работы.

Также созданы самые разные возможности для виртуального обучения железнодорожников. Например, для подготовки и аттестации локомотивных бригад воссоздан электропоезд с системами управления и моделью поведения, полностью

соответствующими эксплуатационной технике. Отправление и движение поезда осуществляется по воспроизведенному в виртуальной реальности участку местности с существующими объектами инфраструктуры. В тренажере предусмотрены возможности возникновения препятствий движению поезда и иных нештатных ситуаций. Обучение основным операциям по ремонту и обслуживанию электропоезда стрелки на железной дороге тоже может проводиться с использованием технологии виртуальной реальности.

Есть также интересный вариант коммуникативного тренажера для билетных контролеров. Он предназначен для повышения качества обслуживания клиентов и предотвращения

ный центр Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского во Владивостоке. Основной задачей центра является подготовка, переподготовка и повышение квалификации морских специалистов.

Центр создан в концепции виртуального судна и охватывает тренинг для работы на судах различных типов, моделирует районы плавания по всему миру и навигационную обстановку, включая особенности работы в полярных водах. Оборудование центра состоит из отдельных тренажеров, логически связанных между собой аппаратными и программными средствами. Тренажеры включены в единую сеть и могут функционировать как единая модель морского

морьям изучить все нюансы работы с электронными картами, включая создание и проработку маршрутов, ведение полноценной навигационной прокладки без бумажных навигационных карт, осуществление корректуры электронных карт, а также принципы отображения различной информации.

Тренажер грузовых и технологических операций на танкерах помогает получить навыки по принятию грамотных решений в эксплуатационных условиях и аварийных ситуациях. Помимо компьютерной модели, тренажер включает имитацию пульта управления грузовыми операциями, при помощи которого операторы отработывают навыки управления системами танкеров.

Для безопасности полетов

Тренажерный центр Санкт-Петербургского университета гражданской авиации организует деятельность четырех отделений, каждое из которых осуществляет профессиональное обучение студентов на летных или диспетчерских авиационных тренажерах. Цель тренажерного центра – уменьшить период их адаптации в реальной рабочей среде, в кабине самолета или на пункте управления воздушным движением за счет того, что студенты приобретут необходимые компетенции с помощью тренировок на тренажерах.

Для обучения студентов и тренировок летного состава авиационных команд в условиях, наиболее приближенных к производственным, создано отделение комплексных полифункциональных тренажеров самолетов (Full Flight Simulator, FFS). Это тренажеры самого высокого уровня, имеют систему подвижности, а кабины этих тренажеров выполнены в виде полной реплики реальной кабины воздушного судна. На комплексных тренажерах FFS установлены передовые системы визуализации окружающей среды и наземных объектов.

Подготовка студентов в области организации использования воздушного пространства и управления воздушным движением проходит на комплексных диспетчерских тренажерах (КДТ). Эффективно применяются КДТ «Эксперт» и «Синтез». Тренажер «Эксперт» полностью соответствует автоматизированной системе управления воздушным движением «Альфа», которая установлена более чем в 80 центрах обслуживания воздушного движения России.

КДТ «Эксперт» состоит из двух модулей: тренажера радиолокационного управления, позволяющего моделировать воздушную обстановку в зоне любой сложности, протяженности и интенсивности воздушного движения, и тренажера командно-диспетчерского пункта. В тренажере используются около 100 моделей самолетов и вертолетов различных типов, окрашенных в цвета международных и местных авиакомпаний, модели наземной техники, людей и животных. Для создания реалистичных моделей визуальной обстановки, в которой приходится работать диспетчеру вышки, имитируются лето и зима, день и ночь, снег и дождь, туман и гроза, облачность различных типов и интенсивности.

Если учесть важность тренажерного обучения при первоначальной подготовке и переподготовке диспетчеров для обеспечения безопасности полетов, то вполне оправданно, что основное внимание здесь уделяется максимальному соответствию учебной среды на тренажерах реальной эксплуатационной аэронавигационной среде.

Что наша жизнь? Игра!

Когда единой методики исследования нет

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

С каждым днем виртуальный мир компьютерных игр, в котором целое направление отдано теме транспорта во всех его проявлениях, становится все более разнообразным и реалистичным, а результаты многочисленных исследований, посвященных его воздействию на человека – все более неоднозначными. И если раньше врачи и педагоги отчаянно противостояли «миру чистогана» – производителям, дистрибьюторам и так далее – то теперь мнения разошлись и у бывших союзников.

Степень вредоносности

Начнем с того, что заявлять сегодня о разном направлении воздействия компьютерных игр на физическое и психическое здоровье геймеров – это все равно, что повесить на себя ярлык «Капитан Очевидность». Однако все не так просто: главная проблема заключается в том, что единой методики исследований нет, нет более-менее внятной практики проверки результатов, соответственно любые правила носят исключительно рекомендательный характер.

Казалось бы, определяющим фактором мог стать возраст игроков. Но нет: стать «зависимым» можно и в пять, и в пятьдесят пять, а можно и вовсе не «поддаться» на игровую в течение всей жизни, исключительно дополняя ими свой досуг, а не заменяя полностью. Точно так же пользу от развивающих игр получают и взрослые, и дети: концентрация внимания, формирование логического мышления способствуют тренировке мозга в целом.

То же и с воздействием, например, на зрение: так называемое специфическое зрительное утомление, «компьютерный зрительный синдром», свойственно людям любого возраста. Оно возникает в результате конфликта сформировавшейся за миллионы лет эволюции зрительной системы человека, которая приспособлена для восприятия объектов в отраженном свете, и спецификой мониторов гаджетов. Но есть и нюансы: в определенных исследовательских кругах сложилось мнение, что у пожилых людей видеогames способствуют профилактике и лечению не поддающейся коррекции с помощью очков или контактных линз амблиопии, известной в народе как «ленивые глаза», которую характеризует снижение остроты зрения.

Существует некая градация психологической вредоносности видеогим в зависимости от их жанра. Аркады (в них необходима ловкость и быстрота реакции игрока), головоломки, квесты – с этим все так или иначе ясно: если не перерабатывать, можно весело и с пользой провести свободное время. Стратегии – игры, где геймер выступает в роли человека, наделенного властью, более сложны с точки зрения эмоционального восприятия. В экономических стратегиях задача состоит в том, чтобы построить мощную финансовую корпорацию, победив в экономической войне своих конкурентов. В военных, выступая в роли военачальника, управляющего войсками, игрок должен победить врагов на поле боя. Конечно, если погружаться в стратегические планы и тактические маневры в режиме «двадцать четыре на семь», то можно загореться на лечение в известную клинику с диагнозом «Наполеон». А если слишком не усердствовать, то можно отточить некоторые полезные навыки для преодоления карьерной лестницы.

Но вот совсем другое дело – это ролевые компьютерные игры, где процесс полного погружения в жутковато реалистичный персонаж, отодвигается на задний план, а игрок в роли персонажа, будучи владельцем железнодорожной компании, вел ее к успеху посредством строительства путей, станций, вокзалов, оптимизируя перевозочный про-

жет привести к полной потере индивидуальности и в итоге к серьезным психическим расстройствам. Упомянутые выше стратегии, конечно, относятся к ролевым играм, но только отчасти.

Гонки на выживание

Впрочем, рассмотрим конкретные примеры – да-да, те самые игры, где в центре жужа находятся транспортные средства или элементы транспортной инфраструктуры.

Аркадные автомобильные гонки, как вспоминают безумные (как в дальнейшем выяснилось, в прямом смысле) фанаты данного жанра, долго находились в стагнации, вы просто ездили по кругу и набирали очки. Пока в 1997 году не наступил Cataclysm – был изобретен гоночный симулятор, игра, которая меняла людей. Идея была глубокой философской: любой маленький человек способен изменить мир. Просто он должен оказаться в нужном месте в нужное время и иметь желание что-либо делать. Ну, то есть тварь я дрожащая или право имею?

И какими же правами обладает игрок? Победить в гонке весьма нестандартным способом – по сути, уничтожив всех соперников. Физически уничтожив. Причем эволюционировала игра исключительно в сторону жестокости и кровожадности: постепенно, чтобы выиграть, уничтожение соперников – люди стало не просто побочным эффектом, а необходимостью. Мир восстал против такого беспредела: целые страны запрещали игру, таможенники были предупреждены. Создатели не растерялись и соперников из людей превратили в зомби – мол, их давить под колесами не жалко. Играйте на здоровье.

Что характерно, вышеупомянутые безумные фанаты до сих пор ностальгируют по первой версии, более того, считают, что выход внутренней агрессии в такой форме очень полезен – оторвался по полной в виртуальном мире, снял стресс, значит, в реальности ты возвращаешься уже с ясным умом, добропорядочным гражданином.

Совсем другое дело – серия гоночных компьютерных игр Need for Speed, шагающая по планете с 1994 года, которая считается самой успешной в мире из себе подобных. Она является классикой жанра в чистом виде. Реалистичная и красивая, игра дает возможность хоть отчасти ощутить себя пилотом автомобилей – символов эпохи, более того, в игровой процесс включен тунинг этих авто. Например, в первой части Ferrari F50 соперничает с Lamborghini Diablo, отсылая игрока к полной драматизации истории конкуренции двух великих автомобильных брендов, двух великих конструкторов и испытателей – Энцо Феррари и Ферруччо Ламборгини.

В игре появляется и один из быстрых суперкаров в истории, обладающий уникальным дизайном – McLaren F1, опять же напоминающий о том, как рождалась легенда. Конечно, не обошлось и без Porsche – марки, не только обладающей невероятным шармом, но и значительно опередившей свое время.

Эволюция культа

А теперь мы окунемся в самый «вкусный» для нас жанр – жанр транспортной стратегии. Стоит отметить, на игровом поле он представлен весьма скромно – в смысле количества, но отнюдь не качества. Игра Railroad Tycoon («Железнодорожный магнат»), первая версия которой появилась в 1990 году, заложила фундамент: игрок, будучи владельцем железнодорожной компании, вел ее к успеху посредством строительства путей, станций, вокзалов, оптимизируя перевозочный про-

цесс, преодолевая стихийные бедствия.

Через двадцать лет случилось истинное возрождение жанра – игра Cities in Motion («Города в движении») дала возможность игроку, выступающему в роли главы транспортной компании, построить гармоничную систему городского общественного транспорта с учетом приоритетов, определенных городской администрацией, пожеланий жителей города и требований экологов. В качестве общественного транспорта в игре рассматриваются автобусы и трамваи, метро, корабли и вертолеты.

Допустим, вы решили построить единую городскую систему железных дорог в трех уровнях – под землей, на земле, над водой, по эстакадам над зданиями. Каждый уровень имеет определенную цену. Вот и решайте, стоит ли прокладывать метро под рекой и платить огромные деньги, или же подвести к берегам автобусы и трамваи, а переправу осуществить при помощи паромов. Однако нужно прикинуть, справится ли такая сложносочиненная конструкция с пассажиропотоком, в ином случае – не проще ли возвести метрополит?

Вторая версия «Городов в движении» была выпущена многопользовательской, то есть в нее могли играть уже несколько человек одновременно, благодаря чему она покорила даже реальных зубров транспортной отрасли и была рекомендована некоторыми отраслевыми учебными заведениями школьникам в качестве довузовской подготовки.

Обратимся теперь к культовой серии мультиплатформенных компьютерных игр GTA, существующей более 20 лет, также демонстрирующей эволюционный подход к системам общественного транспорта: в каждой последующей части добавляется что-нибудь новенькое. Система общественного транспорта живет здесь независимо от действий игрока, но при этом есть возможность ею воспользоваться. Сначала это были метро и трамвайные линии, прообразом которых послужили Нью-Йоркские сабвей и знаменитый трамвай Сан-Франциско.

Далее появились полноценные автобусные маршруты. Игрок мог сесть за руль автобуса, выехать из автобусного парка по определенному маршруту и подбирать пассажиров на остановках. В третьей части серии разработчики представили игрокам интересную систему метрополитена, которая включает в себя две кольцевые линии – наземную и подземную, связывающие между собой островные части города. Дальше – больше: грузовые и пассажирские поезда, которые соединили между собой крупные города, станции и депо (игрок может устроить на работу машиниста); паромная переправа и фуникулер и даже метрограм.

Звучит как песня, особенно для фанатов общественного транспорта, не правда ли? Но это только если ты выбрал роль мирного пешехода, пассажира или законопослушного водителя, а не... бандита, рвущегося занять любой ценой свое место в криминальной иерархии. Выбор за игроком!

Хотелось бы верить, что он всегда за игроком, но, к сожалению, нынешний год оставил нам мало возможностей для выбора, жизнь многих и так превратилась в виртуальную реальность – работа и учеба проходят перед монитором. Конечно, сложно принять, когда близкие вам люди после трудового дня в онлайн-автомобильных играх в этот мир, в мир грез, каким бы реальным и безобидным он ни казался. Но – возвращаясь к разномасштабности – таким способом кто-то уходит от проблемы, а кому-то игра просто помогает преодолеть временные трудности.

Страницу подготовила Инна ДМИТРИЕВА



КРУГ ЧТЕНИЯ

Поздравляем юбиляров декабря

НАШ КАЛЕНДАРЬ

с 75 – летием
Горюнову Татьяну Михайловну – ветерана дорожной отрасли.

с 70 – летием
Журавлеву Нину Константиновну – ветерана дорожной отрасли.

с 65 – летием
Уткину Елену Анатольевну – ветерана дорожной отрасли.

С 45–летием
Турчака Андрея Анатольевича – первого заместителя председателя Совета Федерации, члена Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству.

С 40–летием
Бакирея Алексея Сергеевича – директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.
Развожаева Михаила Владимировича – губернатора города Севастополя.

У Нарвских ворот

История транспорта от конки до метро

ВЫСТАВКИ

В Музее городского электрического транспорта открылась выставка «У Нарвских ворот: от конки до метро». Горэлектротранс приурочил экспозицию к 65–летию со дня открытия «ближайшего родственника» трамвая – петербургского метрополитена. Станция «Нарвская» была открыта в составе первой очереди метрополитена 15 ноября 1955 года.

Нарвские триумфальные ворота – архитектурная доминанта площади Стачек и естественный центр районного транспортного узла. В наши дни с юга к ним подходит троллейбус № 20, а с северо–востока – трамвай № 16, чтобы, «обернувшись» на площади около ворот, отправиться обратно по своим маршрутам. А первые трамвайные пути появились здесь уже в 1908 году – на следующий год после открытия регулярного трамвайного движения в Санкт–Петербурге.

Именно у Нарвских ворот с 1916 года находилась конечная станция Оранзлы – Ораниенбаумской электрической линии. В общую сеть ленинградского трамвая она вошла только к началу 1930–х годов, а в 1960–е – пути на большом участке проспекта Стачек были демонтированы. Трамвайные маршруты окончательно «переехали» на улицу Маршала Говорова, проходящую параллельно. О связи с Оранзлой в наши дни напоминает небольшой туиковый путь рядом с Нарвскими воротами, который иногда используют музейные трамваи для стоянки во время специальных поездок.

В 1938 году у Нарвских ворот появился и троллейбус. Любопытно, что классическая фотография, сделанная в 1938 году, запечатлела тот самый ЯТБ–1 с бортовым номером 44, который был восстановлен реставраторами Музея городского электрического транспорта и сейчас является жемужиной троллейбусной коллекции музея. На историческом снимке ярославский троллейбус выполняет рейс по маршруту № 2.

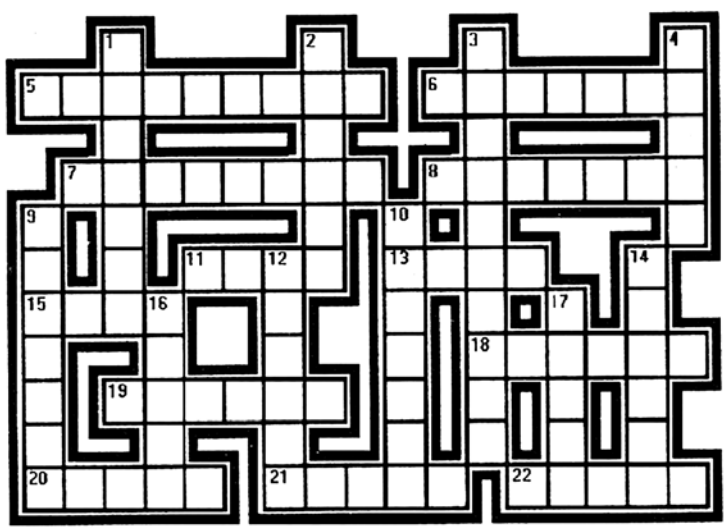
На выставке можно будет увидеть этот снимок среди других архивных материалов. Также посетителям покажут книги, документы и масштабные модели трамваев и троллейбусов из фондов Музея городского электрического транспорта, архива Горэлектротранса и личных коллекций. Часть экспонатов предоставил отдел «Нарвские триумфальные ворота» Государственного музея городской скульптуры и Музей Оранзлы. Свой творческий вклад в формирование выставки также внесли моделист Михаил Блескин и художник Мария Фомина.

Пресс–служба СПб ГУП «Горэлектротранс»

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Военный корабль с базированием на нем самолетов. 6. Государство в Европе. 7. Паломник, странник, скиталец. 8. Президент Турции. 11. Двухмачтовое парусное судно. 13. Движение судна относительно ветра. 15. Кронштейн крепления растяжки передней подвески в автомобиле. 18. Садово–огородный инструмент. 19. Веревка на судне или корабле. 20. Химический элемент, инертный газ. 21. Вторая по толщине составная часть троса на корабле. 22. Помещение для стоянки и ремонта самолетов.

По вертикали: 1. Крытая дорожная повозка. 2. Мореплаватель, капитан–командор российского флота. 3. Учение о звездах, основанное на вере, что по расположению звезд можно предсказать будущее. 4. Толстый холст домашнего производства. 9. Спортивный инвентарь для игры в сквош. 10. Важнейшая составная часть всех органических веществ в природе. 12. Разновидность одного и того же химического элемента. 14. Летний сорт яблоки канадского происхождения. 16. Популярная игра, разновидность лото. 17. Щипковый струнный музыкальный инструмент с трапециевидным корпусом.



Ответы

1. Канье. 2. Бернард. 3. Астрономия. 4. Рында. 5. Пакетка. 6. Ультроп. 7. Кипитая. 8. Бернард. 9. Астрономия. 10. Ультроп. 11. Кипитая. 12. Бернард. 13. Астрономия. 14. Рында. 15. Канье. 16. Пакетка. 17. Канье. 18. Рында. 19. Канье. 20. Канье. 21. Канье. 22. Канье.

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;
- профессиональных 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. № 5756–2020

Автогонщики Порше и Феррари

Создатели знаменитых автомобилей мира на монетах и памятных медалях



НУМИЗМАТИКА

В эпоху первых автомобилей они назывались именами своих создателей. Это были выдающиеся инженеры, и некоторые фирмы дожили до наших дней, не сменив свои вывески. В первую очередь на ум приходят Форд, Citroen, Даймлер, Бенц, Порше. В память о них и им подобных в мире отчеканены монеты.

Начнем с создателей первого в мире автомобиля – немцев Готлиба Даймлера и Карла Бенца. В 2011 году отмечалось 125 со дня данного события.

В 1886 году в Баден–Вюртемберге почти одновременно Карл Бенц сконструировал трехколесный автомобиль с газовым мотором, а Готлиб Даймлер – экипаж с бензиновым мотором. Многие годы они работали параллельно, не зная о существовании друг друга.

В основу первого автомобиля была положена трубчатая стальная рама велосипедного типа, колеса спицевые с литыми резиновыми шинами, переднее поворотное колесо было расположено в неподражаемой вилке.

От имени Ганы на одном из европейских монетных дворов в 2018 году были изготовлены биметаллические памятные монеты из титана «125 лет автомобильной техники в Германии» номинальной стоимостью 2 ганских седи. В 2020 году из–за популярности среди коллекционеров выпуск этой монеты был повторен.

Либриера 10 долларов из медно–никелевого сплава посвятила Карлу Бенцу. На монете изображен также его первый трехколесный заднемоторный автомобиль. Этот же автомобиль мы видим на серебряной монете Камеруна в 100 африканских франков 2011 года. На тот раз на фоне немецкого города Мангейма автомобилем управляет Берта Бенц, супруга Карла Бенца. Символический тираж монеты – 1886 штук (год получения патента на автомобиль).

Готлибу Даймлеру и Карлу Бенцу посвящено несколько немецких памятных медалей, отчеканенных в разные годы. Почти на всех изображен упомянутый трехколесный автомобиль. И

только на одной серебряной оба изобретателя сидят в четырехколесном.

Генри Форд (1863–1947) как создатель первого в мире автомобиля, собираемого на конвейере, также удостоился памятных монет и медалей. Среди первых – это 2 скудо Сан–Марино, выпущенные в 2013 году в честь 150–летия со дня его рождения.

ФАКТ

В 1886 году в Баден–Вюртемберге почти одновременно Карл Бенц сконструировал трехколесный автомобиль с газовым мотором, а Готлиб Даймлер – экипаж с бензиновым мотором. Многие годы они работали параллельно, не зная о существовании друг друга.

Острова Кука в 2008 году посвятили ему 10 серебряных долларов. Помещенный справа от портрета Форда знаменитый первый серийный автомобиль «Форд Т» (выпущено более 15 млн. экземпляров) позолочен. Отметим, что автомобиль этой марки присутствует на всех монетах с Генри Фордом.

Багамские острова в серии серебряных монет 1992 года «500 лет открытия Америки» одну посвятили Форду.

Когда во всем мире отмечался миллиум, то есть 2000 год, в США были выпущены памятные медали с портретами лиц, внесших наибольший вклад в развитие человечества в XX веке. К их числу отнесен и Генри Форд.

В честь Чарльза Эдгара Дюри, построившего в 1893 году первый в Америке автомобиль, выпущена серебряная плакетка (памятная четырехугольная медаль). Этот автомобиль был одноцилиндровый и в настоящее время находится в музее Смитсоновского института в Вашингтоне. Всего же вместе со своим братом Фрэнком, с которым Эдгар хотя и конфликтовал на образованийной или фирме, за три года они изготовили несколько десятков таких машин. Скончался Чарльз Дюри в 1938 году.

Возвратимся в Европу. Здесь монеты были отчеканены в честь

следующих знаменитых автоконструкторов.

Фердинанд Порше (1875–1951) вошел в историю автомобилестроения как создатель знаменитого Фольксвагена «Жук». Когда в 2000 году исполнился вековой юбилей его первой легковушки «Лохнер–Порше», в Австрии были отчеканены биметаллические 50 шиллингов. На

реверсе монеты помещено изображение этой машины и портрет Фердинанда. В 1906 году фирма Лохнер перешла в собственность компании Austro Daimler, а Порше получил должность шеф–конструктора. В следующем году он создал четырехцилиндровый двигатель, предназначившийся первоначально для самолетов и кораблей. Еще через год этот мотор мощностью 90 л. с. был установлен на автомобиль, подготовленный для традиционных австрийских гонок «Принц Генрих». Машина пришла к финишу второй, за рулем был сам Порше.

Интересный факт. В 1910 году «австро–даймлеры» завоевали все три первых места, причем первым был Порше, а в качестве механика в этот экипаж входил восемнадцатилетний хвост Иосиф Броз Тито.

Второй раз портрет Фердинанда Порше появился на серебряных 5 долларов тихоокеанского островного государства Самоа в 2013 году. Тогда отмечался 75–летний юбилей создания «Фольксваген Жук».

Портрет итальянца Энцо Феррари, гоночные автомобили фирмы которого много раз побеждали в «Формуле–1», помещен на серебряной монете номиналом

Еще одну забавную историю рассказал житель США, который сам пришел в полицию, чтобы поведать о своем «похищении». По словам американца, в автомобиль его жены, за рулем которого он находился, ворвались двое бандитов и заставили его ехать в Калифорнию. Чтобы вырваться из плена, водитель врезался в стену и, воспользовавшись замешательством похитителей, убежал.

В ходе следствия полиция установила, что всю историю о похищении американец придумал. На самом деле он просто опасался гнева своей жены, которая была страшно расстроена «гибелью» своей любимой машинки.

Странное и опасное поведение автомобилистов на дороге не уникально. В конце января в США были опубликованы данные опроса водителей, в которых выяснилось, что многие из них бреются за рулем, наносят макияж, красят ногти на ногах и меняют контактные линзы. А уж такие незначительные проступки, как употребление пищи и напитков за рулем, разговор по телефону и отправка SMS, совершают почти все американцы.

10 евро, выпущенной на его родине в 2016 году. Этот человек, помимо того, что был гениальным автомобильным конструктором гоночных и сверхпрестижных легковых автомобилей, занимался автогонками в качестве пилота, организовал гоночную команду «Феррари».

В 2009 году в честь юбилейной даты – выпуска первой гоночной машины «Бугатти–10» и создания предприятия Бугатти – французский монетный двор выпустил серию из четырех коллекционных монет из серебра и золота с одинаковым дизайном. На аверсе монет помещен портрет Этторе Бугатти, логотип компании Бугатти. На реверсе – «Бугатти–10» и год выпуска. Из золота отчеканены 50 евро и из серебра – 10, 20 и 50 евро.

Этторе Бугатти (1881–1947) – французский конструктор и промышленник, создатель выдающихся спортивных и гоночных автомобилей и автомобилей класса «люкс». Первая гоночная машина «Бугатти–10», юбилею которой и посвящены монеты, появилась в 1909 году, а сам Этторе Бугатти стал известным автогонщиком.

Из наиболее известных автомобилей Бугатти, недосягаемых по дизайну моделей класса «люкс», отметим наиболее известную «Туре 41» («Золотой Бугатти», или «Ля Ройаль Наполеон»), которая стала самой дорогой из машин 1920–х годов.

В настоящее время автомобили марки Bugatti выпускает французская автомобилестроительная компания Bugatti Automobiles S.A.S. Она также специализируется на выпуске легковых автомобилей класса «люкс».

Парижский монетный двор в 2008 году отметил 130–летие и знаменитого автопроизводителя Этторе Ситроена выпуском серии памятных монет из золота и серебра одинакового рисунка. На их аверсе изображен первый серийный переднеприводной автомобиль Citroen марки 15CV Traction Avant. На обратной – портрет Андре Ситроена и логотип концерна – двойной шеврон. Монеты из серебра имеют номинал 1,5 евро и 20 евро, из золота – 10 евро.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

Без памяти, зрения и «прав»

Водить автомобиль – это тоже искусство

ЗАРУБЕЖНАЯ МОЗАИКА

В Швеции полиция задержала пожилого автомобилиста, который оказался не в курсе, что в 1967 году движение в этой стране стало правосторонним. Оправдываясь в суде, 79–летний водитель рассказал, что он впервые за 40 лет выехал в город на машине, и его удивило, почему все едут ему навстречу. По счастливой случайности, единственной жертвой старого автомобилиста оказался сбитый светофор.

Другой водитель из Испании по имени Доминго Морино, похоже, вообще не знал, по какой полосе он едет, так как был слеп. Тем не менее это не помешало 57–летнему автолюбителю разогнаться до 154 километров в час, за что его и оштрафовала полиция.

На этом неприяности слепого водителя не закончились. Об инциденте стало известно страховой компании, которая за два года до этого согласилась выплатить Доминго Морино полмиллиона евро в качестве компенсации за потерю зрения. Страховщики заподозрили, что

водитель их обманул и на самом деле все видит. Выплата денег была приостановлена, а от Морино потребовали вернуть полученную сумму.

Делом занялся испанский суд, которому предстояло выяснить, был ли Доминго слеп, или он видел дорогу, когда ехал на большой скорости. Оказалось, что испанец сохранил только 10% зрения, и суд постановил выплатить ему страховку в полном объеме.

Если испанский водитель «рули» без «зрения», то в Голландии 62–летний автомобилист умудрился 47 лет ездить без прав. Когда его останавливала полиция, нарушитель всякий раз выдавал себя за своего брата, у которого есть водительское удостоверение, и уходил от ответственности. Уличить автолюбителя во лжи удалось только несколько дней назад, когда полиция смогла установить его личность.

Очень необычная история произошла в США. Там 53–летняя жительница штата Массачусетс не справилась с управлением своим автомобилем на офисной парковке и протаранила своим Ford Focus ограждение, после чего выехала на

дорогу, где столкнулась с внедорожником Ford Explorer, а затем врезалась в цветочную клумбу на парковке у автозаправки.

Собственно, подобные аварии случаются постоянно, но в данном случае интересна причина ДТП, которое произошло по вине... мусора, скопившегося в автомобиле американки. Прибывшая на место полиция обнаружила, что остатками продуктов питания и упаковками, а также обрывками бумаги завалены передние и задние сиденья машины. Не удивительно, что мусор попал под ноги водителя и полностью заблокировал педали тормоза и акселератора.

Порой новостным поводом становятся даже не сами автомобильные происшествия, а то, как водители оправдывают свои поступки. Например, житель Японии угнал патрульный автомобиль у полицейского просто потому, что ему «надоело идти домой пешком».

Полицейский оставил свою патрульную машину заведенной и зашел на почту. Выйдя на улицу, он не нашел свой автомобиль. Обнаружили пропажу буквально через 15 минут в четырех километрах от места происшествия.

Еще одну забавную историю рассказал житель США, который сам пришел в полицию, чтобы поведать о своем «похищении». По словам американца, в автомобиль его жены, за рулем которого он находился, ворвались двое бандитов и заставили его ехать в Калифорнию. Чтобы вырваться из плена, водитель врезался в стену и, воспользовавшись замешательством похитителей, убежал.

В ходе следствия полиция установила, что всю историю о похищении американец придумал. На самом деле он просто опасался гнева своей жены, которая была страшно расстроена «гибелью» своей любимой машинки.

Странное и опасное поведение автомобилистов на дороге не уникально. В конце января в США были опубликованы данные опроса водителей, в которых выяснилось, что многие из них бреются за рулем, наносят макияж, красят ногти на ногах и меняют контактные линзы. А уж такие незначительные проступки, как употребление пищи и напитков за рулем, разговор по телефону и отправка SMS, совершают почти все американцы.

В КОНЦЕ НОМЕРА

Пациенты и врачи

Британские врачи извлекли аппликатор для тестирования на COVID–19, оказавшийся в легком 51–летней пациентки больницы.

Прибор для выявления коронавирусной инфекции оказался в легком в результате несчастного случая.

Пережившей операцию женщине сделали надрез и установили специальную дыхательную трубку–трахеостому. Перед тем как выпустить пациентку, сотрудники медучреждения должны были убедиться, что она не подхватила коронавируса во время пребывания в больнице. Из–за трахеостомы мазок нужно было брать через дыхательную трубку, однако аппликатор сломался прямо во время процедуры. Обнаружить пропажу с помощью рентгена не удалось, и специалисты воспользовались компьютерной томографией. Снимок отобразил небольшой отек в районе правого легкого. Позже упавший фрагмент вытащили.

Надо сказать, что некоторые аппликаторы для проведения тестов на коронавирус специально сделаны таким образом, чтобы после взятия мазка ненужную длинную часть можно было легко отломать и выбросить, поместив в пробирку маленький фрагмент с материалом пациента.

Медики подчеркнули, что, несмотря на необходимость брать мазок на COVID–19 у пациентов с трахеостомой, в медицинский среде нет согласованных указаний по проведению данной процедуры.

Шанхайский врач Чжао Сяоцин набросился с кулаками на 60–летнего мужчину и сломал ему ребро.

По данным следствия, драка произошла из–за того, что потерпевший попытался обойти очередь и без спроса вошел в кабинет врача. Чжао потребовал выйти из кабинета, однако тот отказался, мужчины повздорили – завязалась потасовка. В итоге 60–летнего мужчину госпитализировали с переломом ребра. Врач в свою очередь отделался несколькими синяками – при быльшие на место полицейские надели на него наручники и увезли на допрос.

Многие ожидавшие в очереди пациенты раскритиковали полицию за жестокость и пожаловались, что они приехали на прием к Чжао из пригородов, а теперь им придется ехать домой без медосмотра. В социальных сетях врачи также поддержали коллег.

В итоге Чжао отпустили через 20 минут, а начальник полиции района Танцю пообещал улучшить работу подчиненных.

Житель китайского города Чжанчжоу, провинция Хэнань, напал на врача и ранил его из–за того, что тот не смог вылечить импотенцию.

Пациент по фамилии Инь обратился за помощью к 55–летнему профессору–урологу Мэн Цинцзиню из–за того, что страдал рядом сексуальных проблем, включая эректильную дисфункцию и низкое производство спермы.

Инь несколько раз приходил на прием к Цинцзиню. Врач распорядился, чтобы медсестры сделали ему укол и обследовали при помощи ультразвука. Неизвестно, было ли проведено пациенту еще какое–либо лечение, но с тех пор в больницу не получали никаких жалоб ни от него, ни от его родственников.

И вдруг Инь вновь пришел в больницу и сделал вид, что хочет попасть на прием к врачу. Он напал на Цинцзиня и нанес ему 12 ножевых ран лица, руки и шеи. Другой врач, Лю Юнфэй, поспешил на помощь коллеге и тоже получил ранения руки. Позже на место происшествия прибыли полицейские и задержали нападавшего.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

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

По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезенцева Е.А.
E–mail: kate@izdatelstvo–dorogi.ru

Злобина С.В.
E–mail: sv@izdatelstvo–dorogi.ru

Яшин А.В.
E–mail: yashin@izdatelstvo–dorogi.ru

Кушнirenко 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

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИ № ФЧ77–25210
Номер подписан в печать 10.12.2020 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E–mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

Подписка:
В «Издательстве Дороги» льготная подписка с любого номера газеты.
Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.

- по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы» 32766 – для организаций
- 35644 – для индивидуальных подписчиков
- 19181 – годовая подписка
- по Общероссийскому каталогу агентства «Пресса России» 84658 – полугодовая
- 84659 – годовая подписка
- по каталогу «Почта России» 11452 – полугодовая
- 84244 – годовая подписка

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора
материалы печатаются на правах рекламы.
За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

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») уведомляют о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е», 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 «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е» предусмотрена замена существующих трубопроводов на участке «Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497, с увеличением условного диаметра трубопровода с целью обеспечения технической возможности подключения дополнительной тепловой нагрузки по адресу: г. Иркутск, МК «Топкинский».

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

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. – 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 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: «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, 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: «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е» назначены на 12 января 2021 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 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 <http://admirk.ru>.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть») совместно с Администрацией муниципального образования «Каракулинский район» уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Обустройство Вятской площади Арланского нефтяного месторождения. Расширение куста №138» 1 этап.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Каракулинский район».

Цель намечаемой деятельности: обустройство куста № 138 Вятской площади Арланского нефтяного месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, УР, Каракулинский район, Вятская площадь Арланского нефтяного месторождения, в 2 км юго-восточнее д. Кухтино.

Заказчик: Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть»), юридический и почтовый адрес: 426004 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Пастухова, д.98а.

Генеральный директор – Г.Г. Кузьмин.

Контактное лицо - Заместитель начальника отдела НГДУ-1 ООП УКС Никонов М.С. тел. +7(3412) 917-847, e-mail: nikonovms@belkam.com.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью Научно-производственная фирма «Инженерно-строительные изыскания» (ООО НПФ «ИСИЗ»), юридический и почтовый адрес: 426060 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1.

Директор – Д.Д. Шараев.

Контактное лицо – начальник отдела экологических, гидрометеорологических изысканий и ООС С.П. Романов тел. +7 (3412) 249-538 (доб. 111), +7(912) 8504031, e-mail: rcp@ugazp.udm.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: начало – декабрь 2020 г., завершение – май 2021 г.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно в отделе строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, в приемной ООО НПФ «ИСИЗ» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, а также на официальном сайте Администрации муниципального образования «Каракулинский район» karakulino.udmurt.ru.

- техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно в течении 30 дней со дня опубликования данной информации;

- утвержденное Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно с «11» января 2021 г. в течении всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду;

- предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.;

- утвержденный окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «19» февраля 2021 г. до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

- проектная документация будет доступна с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Направить свои замечания и предложения можно: в отдел строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес отдела строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» karak-j@udm.net; в приемную ООО НПФ «ИСИЗ» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес ООО НПФ «ИСИЗ» - ugazrp@ugazp.ru; на электронный адрес ООО «Белкамнефть»: nikonovms@belkam.com.

Замечания и предложения принимаются в устной и письменной форме.

Общественные обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в форме опроса состоятся: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Сроки представления замечаний и предложений по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду в форме слушаний состоятся «12» февраля 2021 г. в 14-00 в помещении Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, зал заседаний.

Сроки представления замечаний и предложений по предварительному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду: с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.

Общественные обсуждения проектной документации в форме опроса состоятся: с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по проектной документации: с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по итогам общественных обсуждений: в течении 30 дней после дня проведения общественных обсуждений.

Общественные обсуждения

ПМУП «Полигон» информирует о том, что 3.12.2020 были проведены общественные обсуждения (состоялось заседание комиссии) по намечаемой хозяйственной деятельности в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы «Экотехнопарк г. Перми», включающий в себя мусоросортировочный комплекс и площадку мембранного компостирования».

Цели намечаемой деятельности: строительство комплекса по приему, сортировке и переработке твердых коммунальных отходов с целью извлечения вторичных материальных ресурсов (ВМР) для повторного использования и производства готовой продукции (технического грунта). В ходе слушаний (заседания комиссии) были проанализированы опросные листы, полученные от населения при проведении опроса. Предложения и замечания отсутствовали.

По итогам проведенных общественных обсуждений в форме опроса одобрено строительство объекта «Экотехнопарк г. Перми», включающий в себя мусоросортировочный комплекс и площадку мембранного компостирования» (протокол общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности № 5 от 3.12.2020 Администрации Пермского Муниципального района).

Местоположение намечаемой деятельности: Пермский муниципальный район Пермского края, находится в границах земельного участка № 59:32:522201:34 (планируется выделение отдельного участка из участка № 59:32:522201:34).

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Пермское муниципальное унитарное предприятие «Полигон», Юридический адрес: 614000, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д.79; Почтовый адрес: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д.79; тел: 241-27-77, 241-26-00 (бухгалтерия); эл. почта: rtupr_polygon@mail.ru.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «Институт проектирования, экологии и гигиены», г. Санкт-Петербург. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 17.09.2020-31.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района».

Форма проведения общественных обсуждений: опрос.

Форма представления замечаний: устная, письменная.

Ознакомится с материалами процедуры (материалами по оценке воздействия на окружающую среду) можно по адресам: ПМУП «Полигон»: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д. 79, приемная, пн -чт с 9.00 до 18.00, пт. с 9.00 до 17.00, обед с 13.00 до 14.00. тел. 8 (342) 241-27-77. МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: г. Пермь, ул. Шоссе Космонавтов, д. 315А, приемная, пн -чт с 8.00 до 17.00, пт. с 8.00 до 16.00, обед с 12.00 до 12.50. тел. 8 (342) 294-68-69. Ознакомление с документацией и материалами может происходить на протяжении всей процедуры оценки воздействия на окружающую среду (Примерные сроки -17.09.2020-31.01.2021).

Срок представления замечаний и предложений: 30 дней с момента опубликования настоящего извещения. Замечания и предложения возможно предоставлять по следующим адресам:

ПМУП «Полигон»: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д.79, приемная.

МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: г. Пермь, ул. Шоссе Космонавтов, д. 315А, приемная.

Ответственные организаторы:

От ПМУП «Полигон»: Инженер инвестиционно-строительных проектов Висков Михаил Владимирович, 8 (342) 241-27-77.

От МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: Главный специалист сектора «Охрана окружающей среды и природопользования» Подкин Владимир Васильевич, 8 (342) 296-33-90.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть») совместно с Администрацией муниципального образования «Каракулинский район» уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Обустройство Вятской площади Арланского нефтяного месторождения. Расширение куста №118».

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Каракулинский район».

Цель намечаемой деятельности: обустройство куста № 118 Вятской площади Арланского нефтяного месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, УР, Каракулинский район, Вятская площадь Арланского нефтяного месторождения, в 5 км западнее с. Галаново.

Заказчик: Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть»), юридический и почтовый адрес: 426004 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Пастухова, д.98а.

Генеральный директор – Г.Г. Кузьмин.

Контактное лицо - Заместитель начальника отдела НГДУ-1 ООП УКС Никонов М.С. тел. +7(3412) 917-847, e-mail: nikonovms@belkam.com.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью Научно-производственная фирма «Инженерно-строительные изыскания» (ООО НПФ «ИСИЗ»), юридический и почтовый адрес: 426060 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1.

Директор – Д.Д. Шараев.

Контактное лицо – начальник отдела экологических, гидрометеорологических изысканий и ООС С.П. Романов тел. +7 (3412) 249-538 (доб. 111), +7(912) 8504031, e-mail: rcp@ugazp.udm.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: начало – декабрь 2020 г., завершение – май 2021 г.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно в отделе строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, в приемной ООО НПФ «ИСИЗ» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, а также на официальном сайте Администрации муниципального образования «Каракулинский район» karakulino.udmurt.ru.

- техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно в течении 30 дней со дня опубликования данной информации;

- утвержденное Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно с «11» января 2021 г. в течении всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду;

- предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.;

- утвержденный окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «19» февраля 2021 г. до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

- проектная документация будет доступна с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Направить свои замечания и предложения можно: в отдел строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес отдела строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» karak-j@udm.net; в приемную ООО НПФ «ИСИЗ» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес ООО НПФ «ИСИЗ» - ugazrp@ugazp.ru; на электронный адрес ООО «Белкамнефть»: nikonovms@belkam.com.

Замечания и предложения принимаются в устной и письменной форме.

Общественные обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в форме опроса состоятся: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Сроки представления замечаний и предложений по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду в форме слушаний состоятся «12» февраля 2021 г. в 13-00 в помещении Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, зал заседаний.

Сроки представления замечаний и предложений по предварительному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду: с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.

Общественные обсуждения проектной документации в форме опроса состоятся: с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по проектной документации: с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по итогам общественных обсуждений: в течении 30 дней после дня проведения общественных обсуждений.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений в районе Очаково-Матвеевское

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 намеченной хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ» на общественные обсуждения представляется проектная документация по объекту:

«Реконструкция ВЛ 500 кВ «Очаково-ТЭЦ-26 (участок пролета опор №№77,78) для нужд филиала ПАО «ФСК ЕЭС»-Московского ПМЭС».

Место осуществления деятельности: г. Москва, Западный административный округ, район Очаково- Матвеевское (развязка по ул. Генерала Дорохова с МКАД).

Целью проведения работ является прохождение экологической экспертизы для проведения работ по реконструкции ВЛ 500 кВ «Очаково-ТЭЦ-26 (участок пролета опор №№77,78) для нужд филиала ПАО «ФСК ЕЭС»-Московского ПМЭС», включающая замену опор и увеличение габаритов над автодорогой, предотвращение или смягчение воздействия этой деятельности на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.

Генеральный заказчик проекта: ПАО «ФСК ЕЭС» (117630, г. Москва, ул. Академика Челомея, д. 5А, тел: (495) 234-73-00, tr-mes@pmes.ru). Представитель: Главный специалист Службы управления инвестиционной деятельностью филиала ПАО «ФСК ЕЭС» Московское ПМЭС Герасимова Светлана Владимировна, телефон: (495)234-69-70, доб. 2314, e-mail: GerasimovaSV@pmes.ru.

Заказчик проекта: АО «Электросетевой сервис ЕНЭС» (127473, г. Москва, 3-й Самотечный пер. д. 9, тел: (495) 957-29-38, 710-91-91, ess@ess.alektra.ru). Представитель: ведущий специалист Департамента реконструкции линий электропередачи Лукин Олег Анатольевич, телефон: +7(495) 710-46-82, e-mail: Lukin_OA@ess-enes.ru.

Орган ответственный за организацию проведения общественных обсуждений: Управа района Очаково-Матвеевское города Москвы (119361, город Москва, улица Большая Очаковская, д. 10, телефон: 8 (495) 437-12-50, факс 8 (495) 437-23-33, e-mail: Ochakovo-Uprava@mos.ru). Представитель: начальник отдела по вопросам строительства, имущественно-земельных отношений и транспорта Хоменко Павел Васильевич, телефон: 8

(495) 437-55-02.

Общественные обсуждения проводятся в форме опроса с 11 декабря 2020 года по 11 января 2021 года (включительно).

Информационные материалы для ознакомления по теме общественных обсуждений находятся на сайте префектуры Западного административного округа го-рода Москвы <https://zao.mos.ru/public-discussion-of-materials-on-estimation-of-influence-on-environment/>, управы района Очаково-Матвеевское <https://ochakovo.mos.ru/obshchestvennye-obshuzhdeniya-materialov-po-otsenke-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu/> (рубрика - «общественные обсуждения материалов по оценке воздействия на окружающую среду») и разработчика ООО «МодЭнс Групп» - modens.group.

Представление замечаний и предложений будет осуществляться в форме опросных листов. Заполнить опросные листы (зарегистрировать заполненные опросные листы) можно в период проведения опроса с 11 декабря 2020 года по 11 января 2021 года по адресу: 119361, г. Москва, ул. Большая Очаковская, д. 10, помещение управы района Очаково-Матвеевское, с понедельника по четверг с 08.00 до 17.00, в пятницу с 08.00 до 15.45. Также заполненные опросные листы принимаются в электронном виде в указан-ные сроки по адресу электронной почты: Ochakovo-Uprava@mos.ru.

Опросные листы доступны для скачивания на официальном сайте префек-туры Западного административного округа города Москвы <https://zao.mos.ru/public-discussion-of-materials-on-estimation-of-influence-on-environment/> и управы района Очаково-Матвеевское <https://ochakovo.mos.ru/obshchestvennye-obshuzhdeniya-materialov-po-otsenke-vozdeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu/>.

Прием и документирование письменных замечаний и предложений будет осуществляться разработчиком проекта ООО «МодЭнс Групп» в течение 30 дней после оконча-ния общественного обсуждения в письменном и электронном виде по адресу: 125080, г. Москва, Волоколамское шоссе, д.2, e-mail: info@modens.group.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с октября 2020г. по февраль 2021г.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть») совместно с Администрацией муниципального образования «Каракулинский район» уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Обустройство Вятской площади Арланского нефтяного месторождения. Расширение куста №138» 2 этап.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Каракулинский район».

Цель намечаемой деятельности: обустройство куста № 138 Вятской площади Арланского нефтяного месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, УР, Каракулинский район, Вятская площадь Арланского нефтяного месторождения, в 2 км юго-восточнее д. Кухтино.

Заказчик: Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть»), юридический и почтовый адрес: 426004 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Пастухова, д.98а.

Генеральный директор – Г.Г. Кузьмин.

Контактное лицо - Заместитель начальника отдела НГДУ-1 ООП УКС Никонов М.С. тел. +7(3412) 917-847, e-mail: nikonovms@belkam.com.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью Научно-производственная фирма «Инженерно-строительные изыскания» (ООО НПФ «ИСИЗ»), юридический и почтовый адрес: 426060 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1.

Директор – Д.Д. Шараев.

Контактное лицо – начальник отдела экологических, гидрометеорологических изысканий и ООС С.П. Романов тел. +7 (3412) 249-538 (доб. 111), +7(912) 8504031, e-mail: rcp@ugazp.udm.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: начало – декабрь 2020 г., завершение – май 2021 г.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно в отделе строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, в приемной ООО НПФ «ИСИЗ» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерыв с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, а также на официальном сайте Администрации муниципального образования «Каракулинский район» karakulino.udmurt.ru.

- техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно в течении 30 дней со дня опубликования данной информации;

- утвержденное Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно с «11» января 2021 г. в течении всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду;

- предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.;

- утвержденный окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «19» февраля 2021 г. до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

- проектная документация будет доступна с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Направить свои замечания и предложения можно: в отдел строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина

10

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Общественные обсуждения

ООО «Буматика» информирует о том, что 4.12.2020 были проведены общественные обсуждения намечаемой хозяйственной деятельности по объекту «Межмуниципальный комплекс по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа».

Цели намечаемой деятельности: строительство межмуниципального комплекса по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа.

В ходе слушаний общественностью были заданы вопросы по материалам оценки воздействия намечаемой хозяйственной деятельности. Докладчиками озвучены ответы на вопросы. Вопросы и ответы зафиксированы в протоколе общественных обсуждений. По итогам проведенных общественных обсуждений в форме слушаний с возможностью дистанционного участия одобрено строительство объекта «Межмуниципальный комплекс по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа» (протокол общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности № 1 от 4.12.2020 Администрации города Лысьва).

Местоположение намечаемой деятельности: Лысьвенский городской округ Пермского края, между городами Чусовой и Лысьва, земельный участок с кадастровым номером 59:09:0760100:2.

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Общество с ограниченной ответственностью «Буматика»; Юр. адрес 614065, Пермский край, г. Пермь, ул. Промышленная, 110, оф.203; Почтовый адрес: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, тел. (342) 2 700 008 (многоканальный), факс: (342) 2 700 008, e-mail - office@bumatika.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 20.09.2020 – 15.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Управление экономики администрации города Лысьва

Форма проведения общественных обсуждений: слушания с возможностью дистанционного участия.

Форма представления замечаний: устная, письменная. Ознакомление с материалами процедуры (окончательным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду) можно по адресам:

ООО «Буматика»: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, приемная пн.-пт. С 9.00 до 18.00, обед с 12.00 до 13.00. Администрация города Лысьва: 618900, Пермский край, г. Лысьва, проспект Победы, 38, каб. 18 пн.-чт. С 8.00 до 17.00, пт. С 8.00 до 15.45, обед с 12.30 до 13.15.

Ознакомление с документацией и материалами может происходить на протяжении всей процедуры оценки воздействия на окружающую среду и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Срок представления замечаний и предложений: 30 дней с момента опубликования настоящего извещения. Замечания и предложения возможно предоставлять по следующим адресам:

ООО «Буматика»: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, приемная пн.-пт. С 9.00 до 18.00, обед с 12.00 до 13.00. Администрация города Лысьва: 618900, Пермский край, г. Лысьва, проспект Победы, 38, каб. 18 пн.-чт. С 8.00 до 17.00, пт. С 8.00 до 15.45, обед с 12.30 до 13.15.

Ответственные организации:

От ООО «Буматика»: руководитель департамента экологии Сергеева Анастасия Сергеевна, тел. 8 (342) 270-02-08.

От ФГБОУ ВО «НПИТУ»: ст. пр-ль каф. ООС Висков Михаил Владимирович, тел. 8 (342) 239-14-82.

От администрации города Лысьва: начальник Управления экономики администрации города Лысьва Федосеев Никита Львович, тел. 8 (342) 496-01-75.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом 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 № 372 от 16.05.2000 г., Администрация муниципального образования Кораблинский муниципальный район Рязанской области и заказчик ООО «СПФ Рязань» информируют общественность, надзорные органы, а также всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы: проектная документация «Свиноводческий комплекс на 6000 основных свиноматок полного цикла» в Скопинском муниципальном районе Рязанской области вблизи д. Кушуново. Корректировка, включая техническое задание на оценку воздействия и материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: строительство свиноводческого комплекса.

Месторасположение намечаемой деятельности: Рязанская область.

Наименование и адрес Заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «СПФ Рязань» (ООО «СПФ Рязань») (391825, Рязанская область, Скопинский район, с. Моховое, ул. Советская, д.57, офис 12, тел.: +7 (925) 396-61-22, e-mail: ey.karaseva@сrfo.ru).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «ЗСГ Проектно-изыскательские работы» (105082, г. Москва, Переведеновский переулок, дом 13, строение 16, помещение 1, комната 54. Тел: (495) 229-14-92, доб. 207, e-mail: sennikova.a@ecostandard.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: с июня 2020 по март 2021 года, включая:

- 1 этап: предварительная оценка воздействия на окружающую среду, составление и обсуждение проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду, ознакомление общественности, обсуждение технического задания.

Общественные обсуждения технического задания по объекту государственной экологической экспертизы состоится 22.01.2021 года.

- 2 этап проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов ОВОС, ознакомление общественности, обсуждение проектной документации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения проектной документации, в том числе материалов оценки воздействия на окружающую среду по объекту государственной экологической экспертизы состоится 22.01.2021 года.

Наименование органа, ответственного за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования - Кораблинский муниципальный район Рязанской области (адрес: 391200, Рязанская область, г. Кораблино, ул. Маяковского, д. 17, тел: 8 (49143) 5-04-25, e-mail: korablino@ryazangov.ru).

Форма общественного обсуждения: общественные обсуждения проходят в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения принимаются в письменном виде по адресу органа, ответственного за организацию общественного обсуждения (адрес: 391200, Рязанская область, г. Кораблино, ул. Маяковского, д. 17, тел: 8 (49143) 5-04-25, 5-01-17; в электронном вид на электронный адрес: korablino@ryazangov.ru.), а также по адресам:

- 105082, г. Москва, Переведеновский переулок, дом 13, строение 16, помещение 1, комната 54, e-mail: sennikova.a@ecostandard.ru;

- 140500, Московская область, г. Луховицы, ул. Пушкина, строение 403/32, офис 110, тел: 8(925)396-61-22, e-mail: ey.karaseva@сrfo.ru.

Сроки и место доступности проектных материалов на выполнение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Свиноводческий комплекс на 6000 основных свиноматок полного цикла» в Скопинском муниципальном районе Рязанской области вблизи д. Кушуново. Корректировка, с которыми можно ознакомиться в течении 30-ти дней с даты публикации включительно на официальном сайте администрации муниципального образования - Кораблинский муниципальный район Рязанской области в информационно-коммуникационной сети Интернет (адрес-https://korablino62.ru) и сайте администрации Яблонецкого сельского поселения (https://yablonevo62.ru) круглосуточно или в рабочие дни с 09.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.00 часов по адресам:

- Рязанская область, Кораблинский район, Яблонецкое сельское поселение, с.Ерлино, ул. Административный центр, д.3, тел. 8 (49143) 93-2-17 (Администрация муниципального образования - Яблонецкое сельское поселение Кораблинского муниципального района),

- Рязанская область, Скопинский район, с. Моховое, ул. Советская, д.57, офис 12, (ООО «СПФ Рязань», кабинет группы по охране окружающей среды).

Публичные обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 15-00 часов в здании МБУК «Кораблинский дворец культуры» структурное подразделение Ерлинский сельский дом культуры по адресу: 391222, Рязанская область, Кораблинский район, с. Ерлино, ул. Центральная, д. 59. Регистрация участников с 14.30.

Информирование общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО «Невская трубопроводная компания» (188477, Российская Федерация, Ленинградская область, Кингисепский район, Вистинское сельское поселение, Морской торговый порт Усть-Луга, Комплекс наливных грузов, Терминал перевалки нефти) информирует о начале работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности в рамках проекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4.5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4.5.» в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

Целью проведения ОВОС является предотвращение или смягчение воздействия деятельности рассматриваемого объекта на окружающую среду и связанных с ним социальных, экономических и иных последствий.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – слушания.

Разработка материалов проводится ООО «Индустрия климата» с «01» декабря 2020 г. по «23» июля 2021 г. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: https://pomotor.org/nachalo-rabot-po-ovos-v-morskomporthu-ust-luga.html.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация МО Кингисепский муниципальный район.

Замечания и предложения принимаются по: факсу (861) 278-91-86 или электронной почте: clear.planet@mail.ru.

Контактные телефоны: от Заказчика: +7 (81375) 54-002. от Исполнителя: +7(861) 278-91-86.

Объявление

о проведении общественных слушаний

АО «Самаранефтегаз», совместно с администрацией муниципальных районов Борский и Богатовский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещают о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по 6805П «Сбор нефти и газа со скважины №№ 31, 35, 68 Лещевского месторождения».

Цель общественных обсуждений – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности АО «Самаранефтегаз» и ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предложений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: - Самарская область, муниципальный район Борский, в границах сельского поселения Гвардейцы;

- Самарская область, муниципальный район Богатовский, в границах сельского поселения Вилатовое.

Общественные обсуждения состоятся: «15» января 2021 г. в 10:00 часов по адресу: Самарская область, Борский район, с. Гвардейцы, ул. Большая, д. 77, здание администрации.

«15» января 2021 г. в 13:00 часов по адресу: Самарская область, Богатовский район, с. Вилатовое, ул. Октябрьская, д. 85, здание администрации.

Обсуждению подлежат объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Заказчик: АО «Самаранефтегаз», адрес: 443071 Самарская обл., г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика: ООО «СамараНПИ-нефть», адрес: 443010 Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18.

Главный инженер проекта – Масловский Антон Викторович, тел.: 8(846) 205-87-42 доб.2164, MaslovskiyAV@sannipi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС – Главный специалист группы разработки специальных разделов ООО «СамараНПИ-нефть» Люстрицкая Дарья Владимировна, тел.: 8(846) 205-86-76 доб. 2002, LyustritskayaDV@sannipi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валеева Гульсем Шамилевна, тел.: 8 (846) 205-87-16 доб. 2897, ValееvaGS@sannipi.rosneft.ru.

Инспектор по охране окружающей среды и земельному контролю администрации муниципального района Борский – Ремезов Игорь Михайлович, тел.: 8(846-67) 2-13-72, eso-bor2014@yandex.ru.

Начальник отдела по охране окружающей среды администрации муниципального района Богатовский – Макаров Фёдор Евгеньевич и ведущий специалист отдела – Косченко Ирина Николаевна, тел.: 8(846-66) 2-10-47, otdeolos_bogatoe@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с момента публикации объявления по 14.01.2021 г. Вопросы, замечания, предложения можно направлять до 14.01.2021 г. включительно.

Ознакомиться с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу:

Самарская область, с. Борское, ул. Октябрьская, 57 – отдел по охране окружающей среды и земельному контролю администрации муниципального района Борский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 17-00, eso-bor2014@yandex.ru.

Самарская область, с. Богатое, ул. Пушкина, 29 – отдел по охране окружающей среды администрации муниципального района Богатовский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 17-00, otdeolos_bogatoe@mail.ru.

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте:

- администрации муниципального района Борский в разделе Экология по ссылке https://adm-boraiog.ru/

- администрации сельского муниципального района Богатовский в разделе Проекты: http://bogatoe.samregion.ru/mun/administracy/ecolog/proekt_oos.

Предполагаемый формат общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Информационное сообщение

ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии информирует общественность, органы государственной власти и местного самоуправления, всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы «Выпускной коллектор», включая материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности.

Цели намечаемой деятельности: строительство объекта «Выпускной коллектор», направлено на исключение аварийных техногенных ситуаций, предотвращения чрезвычайных ситуаций, предупреждения возникновения непредсказуемых экологических, социальных, экономических последствий, связанных со 100%-ной степенью износа существующего коллектора (эксплуатируется с 1980 года).

Месторасположение намечаемой деятельности: 429955, Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1; охранный зона коллекторов (реестровый номер 21:02-6.11) – кадастровые номера объектов недвижимости 21:02:000000:1996, 21:02:000000:1997.

Наименование и адрес заказчика: ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии, 429955,Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1, тел./факс (8352) 74-34-20, эл.почта: bos@rchuv.ru

Примерные сроки проведения ОВОС: декабрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация города Новочебоксарска Чувашской Республики – 429951, г.Новочебоксарск, ул.Винокурова, 14, тел. (8352) 73-77-55, факс (8352) 74-00-47.

Форма общественных обсуждений: слушания, в случае введения антиковидных ограничений – опрос.

Форма представления замечаний и предложений – свободная. Общественные слушания состоятся 20.01.2021 г. в 14-00 часов по адресу: Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул. Винокурова, д.14 (актовый зал).

С техническим заданием на проведение ОВОС и материалами предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности можно ознакомиться с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г., в отделе благоустройства и экологии управления городского хозяйства администрации г.Новочебоксарска Чувашской Республики (429951, г. Новочебоксарск, ул.Винокурова, д.14, кабинет 218) с 08-00 до 17-00 часов, перерыв на обед с 12-00 до 13-00 часов (кроме выходных и праздничных дней) и на официальном сайте ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии: http://www.bos21.ru.

Замечания и предложения можно подавать с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г. в письменной форме по указанным адресам заказчика и администрации г.Новочебоксарска; в устной форме – по указанным телефонам с 09-00 до 16-00 часов (кроме выходных и праздничных дней).

Письменные замечания и предложения, документирование этих предложений в приложениях к материалам ОВОС будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

АО «Дальтрансуголь» совместно с Администрацией Ванинского муниципального района Хабаровского края и ООО «Экоскай» объявляет о намечаемой деятельности, начале процесса общественных обсуждений и проведении общественных обсуждений документации, обосновывающей хозяйственную деятельность АО «Дальтрансуголь» по объекту «Угольный терминал» с объемом перевалки до 24 млн. тонн угля в год» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и проект технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду).

Цель намечаемой деятельности: перевалка угля до 24 млн. тонн угля в год. Месторасположение намечаемой деятельности: Хабаровский край, Ванинский район, межселенная территория Ванинского района, в 1300 метрах на Запад от мыса Мучукей-Дуа.

Заказчик: АО «Дальтрансуголь». Адрес Заказчика: 682860, Рф, Хабаровский край, Ванинский район, межселенная территория Ванинского района, в 1300 метрах на Запад от мыса Мучукей-Дуа, сооружение 1.

Разработчик природоохранной документации: ООО «Экоскай». 109004, г. Москва, ул. Николоямская, д. 46, корп. 2. Тел/Факс: +7 (499) 500-7070. e-mail: info@ecosky.org. Контактное лицо – Дроздова Алеся Леонидовна, e-mail: drozdova@ecosky.org.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Ванинского муниципального района Хабаровского края.

Ориентировочный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: октябрь 2020г. – июнь 2021г.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания, информирование посредством публикации в СМИ, регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных.

Дата, время и место проведения общественных слушаний: 14 января 2021 года в 15:00 в большом зале администрации Ванинского муниципального района по адресу: 682860, Хабаровский край, Ванинский район, рп. Ванино, пл. Мира, 1.

Документация, обосновывающая хозяйственную деятельность, включая предварительную оценку воздействия на окружающую среду, проект технического задания на проведение ОВОС, а также журналы для регистрации замечаний и предложений общественности будут доступны в общественной приемной с 11 декабря 2020 г.

Общественная приемная будет открыта с 11 декабря 2020 г. в кабинете №319 Управления архитектуры и градостроительства администрации Ванинского муниципального района по адресу: 682860, Хабаровский край, Ванинский район, рп. Ванино, пл. Мира, 1. Также материалы будут размещены на официальном сайте администрации Ванинского муниципального района.

Форма представления замечаний и предложений: заинтересованным представителям общественности предлагается заполнить Журналы замечаний и предложений, размещенные в указанном выше месте, либо отправить комментарии/отзывы в письменном виде по адресу: 109004, г. Москва, ул. Николоямская, д. 46, корп. 2; по факсу: 8 (495) 500-70-70, а также по e-mail: info@ecosky.org, drozdova@ecosky.org.

Информационное сообщение

ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии информирует общественность, органы государственной власти и местного самоуправления, всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция объектов биологических очистных сооружений производительно-стью 110 тыс. м3/сут.» (II очередь), включая материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности.

Цели намечаемой деятельности: «Реконструкция объектов биологических очистных сооружений производительно-стью 110 тыс. м3/сут.» (II очередь), направлена на достижение технологических нормативов на основе технологических показателей наилучших доступных технологий (НДТ) в сфере очистки сточных вод с использованием централизованных систем водоотведения (ЦСВ) в соответствии с информационно-техническим справочником НДТ в сфере очистки сточных вод с учетом мощности очистных сооружений ЦСВ, а также категории водного объекта, в который осуществляется сброс сточных вод.

Месторасположение намечаемой деятельности: 429955, Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1.

Наименование и адрес заказчика: ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии, 429955,Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1, тел./факс (8352) 74-34-20, эл.почта: bos@rchuv.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: декабрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация города Новочебоксарска Чувашской Республики – 429951, г.Новочебоксарск, ул.Винокурова, 14, тел. (8352) 73-77-55, факс (8352) 74-00-47.

Форма общественных обсуждений: слушания, в случае введения антиковидных ограничений – опрос.

Форма представления замечаний и предложений – свободная. Общественные слушания состоятся 19.01.2021 г. в 14-00 часов по адресу: Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул. Винокурова, д.14 (актовый зал).

С техническим заданием на проведение ОВОС и материалами предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности можно ознакомиться с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г., в отделе благоустройства и экологии управления городского хозяйства администрации г.Новочебоксарска Чувашской Республики (429951, г. Новочебоксарск, ул.Винокурова, д.14, кабинет 218) с 08-00 до 17-00 часов, перерыв на обед с 12-00 до 13-00 часов (кроме выходных и праздничных дней) и на официальном сайте ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии: http://www.bos21.ru.

Замечания и предложения можно подавать с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г. в письменной форме по указанным адресам заказчика и администрации г.Новочебоксарска; в устной форме – по указанным телефонам с 09-00 до 16-00 часов (кроме выходных и праздничных дней).

Письменные замечания и предложения, документирование этих предложений в приложениях к материалам ОВОС будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Уведомление

ООО «ЛенОблРекультивация» уведомляет о намечаемой деятельности и начале процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Рекультивация (восстановление) нарушенных земель, занятых свалкой твердых бытовых отходов», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ на проведение ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация (восстановление) нарушенных земель, занятых свалкой твердых бытовых отходов.

Месторасположение намечаемой деятельности:

Ленинградская область, Ломоносовский муниципальный район, Виллозское городское поселение, территория Цветы, Волхонское шоссе, з/у 4, кадастровый номер 47:14:0653001:46; з/у 5, кадастровый номер 47:14:0653001:52.

Наименование и адрес Заказчика: ООО «ЛенОблРекультивация», почтовый(фактический) адрес: 199155, Санкт-Петербург, улица Уральская, д.17, корпус 3 лит. Е, помещение, 7-НО.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Ломоносовский муниципальный район Ленинградской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду с 14 декабря 2020 г. – 15 февраля 2021 г.

Оценку воздействия на окружающую среду планируется проводить в 2 этапа:

Этап 1. Предоставление замечаний и предложений по проекту Технического задания (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Форма предоставления замечаний и предложений на этапе 1: регистрация мнения общественности в письменном виде в Администрации МО Ломоносовский муниципальный район.

Проект ТЗ на проведение ОВОС и журнал для регистрации замечаний и предложений общественности будут размещены в секторе природопользования с 14 декабря 2020 г. по 14января 2021г. по следующему адресу:

- 198412, СПб, г. Ломоносов, ул. Еленинская д. 18, кабинет 24, сектор природопользования.

- Документация в электронном виде будет размещена также на сайте http://lomonosovo.ru/ в разделе /главная /администрация/отделы/сектор природопользования/общественные обсуждения.

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

Прим замечаний и предложений к проекту ТЗ на проведение ОВОС будет осуществляться с 14 декабря 2020–14января 2021в рабочие дни с 9.00 до 12.00 и с 14.00 до 16.00, либо на адрес электронной почты – prigoda@lomonosovo.ru, либо в письменном виде на почтовый адрес 198412, Санкт-Петербург, Ломоносов, ул. Владимирская 19/15 с пометкой (к общественным слушаниям).

Дополнительно замечания и предложения общественности могут быть направлены в письменном виде по адресу Заказчика: 199155, Санкт-Петербург, улица Уральская, д.17, корпус 3 лит. Е, помещение 7-Н на имя Кудрявцева Владислава Игоревича или на адрес электронной почты sales@lenoblrec.ru в срок до 16:00 14

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

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», администрация Пономаревского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6705П «Реконструкция напорного нефтепровода «УПСВ Самодуровская - УПСВ Графское» (ПК 130+29-ПК 143+21; замена участков препятствующих прохождению СОД) (инв. № ТРЕТЭЯ-1867/1)».

Намечаемая деятельность: Реконструкция напорного нефтепровода.

Цели намечаемой деятельности: Реконструкция напорного нефтепровода «УПСВ Самодуровская - УПСВ Графское». Месторасположение намечаемой деятельности: Ефремово-Зыковский и Фадеевский сельсоветы Пономаревского района Оренбургской области;

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности:

АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел (3534) 27-73-92, orenburgneft@rosneft.ru.

Представить заказчика (инициатор общественных обсуждений):

ООО «СамараНИПИнефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Пономаревского района Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Июль 2020 г. – Февраль 2021 г.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 18 декабря 2020 года по 19 января 2021 года по адресу:

- ознакомление в электронном виде на официальном сайте Пономаревского района <http://mo-rn.orb.ru>; предложение и замечания на эл. адрес: anb@rn.orb.ru;

- ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru, в рабочие дни с 08.00 до 17.00, (время местное – МСК+1).

Общественные обсуждения состоятся 20 января 2021 года в 14.15 (время местное – МСК+2) по адресу: 461780, Оренбургская область, Пономаревский район район, село Пономаревка, ул. Советская д. 35.

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Пономаревского район Оренбургской области: заместитель главы по оперативным вопросам – начальник отдела архитектуры, градостроительства и ЖКХ – Бородин Алексей Николаевич, тел.: 8 (35357) 2-27-60, anb@rn.orb.ru;

- контактное лицо от ООО «СамараНИПИнефть» г. Самара в части общественных обсуждений – Балабанова Е.Н., тел.: +7-937-065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru.

Объявление

о проведении общественных слушаний

АО «Самаранефтегаз», совместно с администрацией муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещают о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту 7148П «Сбор нефти и газа со скважины № 311 Уваровского месторождения».

Цель общественных обсуждений – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности АО «Самаранефтегаз» и ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: Самарская область, муниципальный район Кинель-Черкасский, в границах сельского поселения Новые Ключи.

Общественные обсуждения состоятся: «19» января 2021 г. в 11:00 часов по адресу: Кинель-Черкасский район, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32, здание администрации.

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Заказчик: АО «Самаранефтегаз», адрес: 443071 Самарская обл., г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика: ООО «СамараНИПИнефть», адрес: 443010 Самарская обл., г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18.

Главный инженер проекта – Авдосин Сергей Сергеевич, тел.: 8(846) 205-86-08 доб. 1565, AvdoshinSS@samnpi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС – Главный специалист группы разработки специальных разделов ООО «СамараНИПИнефть» Люстрицкая Дарья Владимировна, тел.: 8(846) 205-86-76 доб. 2002, LustritskayaDV@samnpi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валева Гульсем Шамильевна, тел.: 8 (846) 205-87-16 доб. 2897, ValuevaGS@samnpi.rosneft.ru.

Ответственные исполнители от администрации в части организации общественных обсуждений: Начальник отдела экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области – Зайцев Владимир Иванович, тел.: 8(846-60) 4-20-35, admksch_ob.otdel@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с момента публикации объявления по 18.01.2021 г. Вопросы, замечания, предложения можно направлять до 18.01.2021 г. включительно.

Ознакомиться с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по адресу:

- Самарская область, с. Кинель-Черкассы, ул. Красноармейская, 73 – отдел экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 17-00;

- Самарская область, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32 – здание администрации сельского поселения Новые Ключи муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 16-00.

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области в разделе Экология по ссылке <https://www.kinel-cherkassy.ru/>.

Предполагаемый формат общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Общественные обсуждения

Первоуральское муниципальное унитарное предприятие «Водоканал» Городского округа Первоуральск совместно с Администрацией городского округа Первоуральск Свердловской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона №174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экспертизы по проектной документации «Модернизация городских очистных сооружений с увеличением пропускной способности до 90 000 м3/сутки», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду и материалы оценки воздействия на окружающую среду, доработанную по замечаниям Государственной экологической экспертизы.

Цель намечаемой деятельности: реконструкция существующих объектов очистных сооружений канализации и строительство новой линии сооружений города Первоуральска для снижения негативного воздействия на окружающую среду; с увеличением пропускной способности до 90,0 тыс.м³/сутки.

Местоположение намечаемой деятельности: очистные сооружения канализации Первоуральского муниципального унитарного предприятия «Водоканал» Городского округа Первоуральск.

Наименование и адрес заявителя: Первоуральское муниципальное унитарное предприятие «Водоканал», адрес 623101 Свердловская область, г. Первоуральск, ул. Гагарина, 34, тел. 8(3439)66-79-69. Ответственное лицо: зам.директора по развитию и инвестициям Кушев А.В., тел. 8(3439)66-79-69.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 18.12.2020 по 18.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация г. Первоуральск Свердловской области, 623109, г. Первоуральск, ул. Ватутина, 41.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно: - с 18.12.2020 по 18.01.2021 года в ППМУП «Водоканал» ГО Первоуральск, по адресу: 623101, г. Первоуральск, ул. Гагарина, 34, каб 204, режим работы понедельник-четверг с 08-00 до 17-00 (обед с 12-00 до 13-00); - на официальном сайте ППМУП «Водоканал» ГО Первоуральск: www.vodokanal-pvk.rf;

- на официальном сайте Администрации г. Первоуральска Свердловской области: www.privadm.ru.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: ППМУП «Водоканал», 6231010 Свердловская область, город Первоуральск, улица Гагарина, дом 34 или в электронный адрес prvoda@mail.ru.

Сроки предоставления замечаний и предложений с 18.12.2020 по 18.01.2021 г. в ППМУП «Водоканал» ГО Первоуральск, режим работы понедельник-четверг с 08-00 до 17-00 (обед с 12-00 до 13-00) или в электронный адрес prvoda@mail.ru.

Общественные обсуждения по проекту государственной экологической экспертизы по проектной документации «Модернизация городских очистных сооружений», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду и материалы оценки воздействия на окружающую среду, доработанную по замечаниям Государственной экологической экспертизы состоятся 19 января 2021 года в 17 часов 05 минут по адресу: Свердловская область, город Первоуральск, улица Ватутина, дом 41.

Объявление

о проведении общественных слушаний

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», Порядком организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе, на территории муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области, утвержденным постановлением Муниципального учреждения Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области № 586-п от 24.07.2017 года, Администрация Курманаевского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 5009П «Сбор нефти и газа и система заводнения скважины № 117 Новодолговского месторождения».

Намечаемая деятельность: «Строительство и эксплуатация нефтедобывающий скважины скважин № 117 и система заводнения Новодолговского месторождения»;

Цели намечаемой деятельности: «Сбор нефти и газа и система заводнения скважины № 117 Новодолговского месторождения».

Месторасположение намечаемой деятельности: Ромашинский сельсовет Курманаевского района Оренбургской области.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел (3534) 27-73-92, orenburgneft@rosneft.ru; Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамараНИПИнефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2019 г. – Январь 2020 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация;

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 18 декабря по 17 января 2021 года по адресу:

- Администрации муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области: 461060, Оренбургская область, Курманаевский район, село Курманаевка, площадь Ленина 1, каб. 5, тел. 8(35341) 2-12-52.

- В электронном виде на официальном сайте Курманаевского района <http://kmorb.ru>;

- ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: 8 (932) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru, в рабочие дни с 08.00 до 17.00, (время местное – МСК+1).

Общественные обсуждения состоятся 21 января 2021 года в 17.15 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, с. Курманаевка, площадь Ленина, 1 (в актовом зале администрации района).

Контактные лица:

- Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области – главный специалист по земельным отношениям Синицына Елена Юрьевна, тел. 8 (35341)21252;

- ООО «СамараНИПИнефть» – инженер 1 категории отдела землеустроительных работ Балабанова Екатерина Николаевна, тел. Тел. 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru.

Информация

ООО «НТК» (353911, Краснодарский край, г.Новороссийск, ул. Пенаяская, 89) информирует о начале работ по разработке материалов по оценке воздействия на окружающую среду хозяйственной деятельности ООО «НТК», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

Разработка материалов проводится ООО «Чистая планета» с «20» ноября 2020г. по «20» августа 2021 года. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: <http://clearplanet.biz/files/ntk.pdf>

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – администрация г. Новороссийска, администрация муниципального образования Темрюкский район, администрация муниципального образования город-курорт Геленджик, администрация муниципального образования город-курорт Анапа.

Контактные телефоны:

от Заказчика: (8617) 60-38-16

от Исполнителя: (861) 278-91-86

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

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», решением Совета депутатов муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области 01 июля 2013 года № 21/20 «Об утверждении порядка организации и проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области», руководствуясь Уставом муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области, администрация Красногвардейского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6019П «Сбор нефти и газа со скважины № 7 Северо-Покровского участка недр (Яковское поднятие)».

Намечаемая деятельность: Строительство и эксплуатация скважины № 7 Северо-Покровского участка недр.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважины № 7 Северо-Покровского участка недр.

Месторасположение намечаемой деятельности: Пролетарский сельсовет Красногвардейского района Оренбургской области;

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел (3534) 27-73-92, orenburgneft@rosneft.ru.

Представить заказчика (инициатор общественных обсуждений):

ООО «СамараНИПИнефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Красногвардейский района Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Июль 2020 г. – Февраль 2021 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная;

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация.

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 18 декабря 2020 года по 18 января 2021 года по адресу:

- Администрации муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области: 461150, Оренбургская область, Красногвардейский район, село Плешаново, ул. Мира д. 5, кабинет № 1, в рабочие дни с 09.00 до 13.00 и с 14.00 до 17.00 (время местное – МСК+2); тел. 8 (35345) 3-18-39.

- в электронном виде на официальном сайте Красногвардейского района <http://mo-ko.orb.ru>;

- ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru, в рабочие дни с 08.00 до 17.00, (время местное – МСК+1);

Общественные обсуждения состоятся 19 января 2021 года в 14.30 (время местное – МСК+2) по адресу: 461150, Оренбургская область, Красногвардейский район, село Плешаново, ул. Мира д. 5, кабинет № 8 (зал заседаний администрации района).

Общественные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области: ведущий специалист-юрист организации-правового отдела – Шаналов Сергей Викторович, тел.: 8 (35345) 3-18-39, mk@ko.orb.ru;

- контактное лицо от ООО «СамараНИПИнефть» г. Самара в части общественных обсуждений – Балабанова Е.Н., тел.: +7-937-065-93-05, BalabanovaEN@samnpi.rosneft.ru.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и 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 16.05.2000 № 372, администрация Городского округа Власиха Московской области информирует общественность о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду и проектной документации «Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) новой технологии «Технология производства рекультиванта «ОМР/ОМР», содержащей материалы оценки воздействия на окружающую среду, по объекту государственной экологической экспертизы – «Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) новой технологии «Технология производства рекультиванта «ОМР/ОМР» (далее — Проектной документации).

Цель проведения общественных обсуждений в форме общественных слушаний Проектной документации: уведомление населения о планируемой деятельности, направленной на предотвращение или смягчение воздействия на окружающую среду и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий комплексная переработка с целью использования обезвоженных осадков сточных вод очистных сооружений канализации с применением торфа, песка, с последующим применением их в качестве рекультиванта нарушенных земель, при рекультивации и строительстве полигонов ТКО, при дорожно-строительных работах, при рекультивации земельных участков (далее по тексту - «Рекультивант «ОМР/ОМР», расположенного в Городском округе Власиха Московской области.

Месторасположение намечаемой деятельности: Московская область, Городской округ Власиха, п.Власиха земельные участки: кадастровый номер 50-20-0040201-1168 площадью 6,262 Га. Наименование и адрес заказчика: «ООО Алтехно», 115280 г. Москва, ул. Местякова д. 4 этаж 5 пом. 1 ком. 36. Телефон: 8 (916) 1545307, электронная почта: ekostok@yandex.ru.

Наименование и адрес разработчика проектной документации и материалов оценки воздействия на окружающую среду: «Общество с ограниченной ответственностью «БЕРЕГ» (ООО «Берег»), адрес: 141981 Московская обл. г. Дубна, Первомайский пр-д д.5 оф.98, почта: bezoras-eco@ya.ru.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний Проектной документации проводятся на основании постановления администрации Городского округа Власиха Московской области от 09.12.2020 № 535-адм.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний Проектной документации — «ООО Алтехно».

Директор по развитию: Акпарисов Олег Евгеньевич, тел. 8(925)760-6255.

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

С проектной документацией «Материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) новой технологии «Технология производства рекультиванта «ОМР/ОМР», содержащей техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду и материалы оценки воздействия на окружающую среду, можно ознакомиться пос. Власиха, ул. Окружная, дом 4, время приема: пн-пт с 9:00 до 18:00.

Уп. на официальном сайте городского округа Власиха Московской области.

контактный телефон 8-926-492-62-48 – Мельник Алексей Ростиславович.

Прием письменных замечаний и предложений по Проектной документации осуществляется посредством электронной почты: ekostok@yandex.ru до 13.00 14.01.2021.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний Проектной документации состоятся 20.01.2021 в 18.00 часов по адресу: малый зал Дворца Культуры городского округа Власиха Московской области (Московская области, пос. Власиха, ул. Маршала Жукова, дом 9).

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

Заказчик ПАО «ГМК «Норильский никель» совместно с Администрацией муниципального образования г. Норильск Красноярского края уведомляет о начале общественных обсуждений проекта Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы – Проект технической документации «Технология применения противогололедного материала «ПГМ-ШОД».

Цель намечаемой деятельности - применение противогололедного материала «ПГМ-ШОД» для зимнего содержания автомобильных дорог и улиц для решения проблемы обеспечения безопасного состояния дорожного покрытия в зимний период путем предупреждения и удаления снежно-ледяных отложений.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория муниципального образования г. Норильск Красноярского края.

Наименование и адрес заявителя: Публичное акционерное общество «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» (ПАО «ГМК «Норильский никель»). Юридический адрес: 647000, Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий район, город Дудинка, ул. Морозова, дом 1. Контактная информация: +7 (3919) 25-48-75, utiso@nognik.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 01.03.2020 г. по 01.06.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования г. Норильск.

Форма проведения общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний: письменная.

Сроки проведения общественных обсуждений по проекту Технического задания на проведение ОВОС — 30 календарных дней с момента публикации настоящего уведомления.

Ознакомиться с проектом Технического задания на проведение ОВОС, представить замечания, комментарии и предложения (в письменном виде) можно в течение 30 календарных дней со дня опубликования данного уведомления по следующим адресам:

1) ПАО «ГМК «Норильский никель», 663302, Красноярский край, г. Норильск, пл. Гардейская, д.2. Тел. +7 (3919)254876, e-mail: utiso@nognik.ru. Контакт ответственного исполнителя ПАО «ГМК «Норильский никель»: Чердынченко Юрий Викторович, тел. +7 (913) 530 056.

Извещение

о проведении общественных слушаний

Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево совместно с Обществом с ограниченной ответственностью «Трансфестстрой» информирует о проведении процесса оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом экологической экспертизы по объекту «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, а так же о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и технического задания (далее – ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размеще-

ния ТБО.

Месторасположение намечаемой деятельности: Земельный участок расположен по адресу: Мурманская область, ЗАТО п. Видяево. Кадастровый номер земельного участка: 51:30:0010102:20.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево; Юридический (почтовый) адрес: 184372, Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Заречная, д.15.

Наименование и адрес исполнителя проекта: Общество с ограниченной ответственностью «Трансфестстрой». Адрес: 644122, Российская Федерация, Омская область, г. Омск, ул. Кемеровская, дом 15, офис 900, телефон: (3812) 207-263, e-mail: tngp@uandex.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация ЗАТО пос. Видяево.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к проектной документации и материалам ОВОС принимаются в письменной форме по адресу: 184372, Мурманская обл. ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8.

Сроки и место доступности проектной документации, ТЗ на ОВОС, ОВОС: ознакомиться с материалами проектной документации, в том числе ОВОС и ТЗ возможно на сайте администрации, а также в холе с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 с момента опубликования настоящего извещения по адресу: 184372 Мурманская обл. ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8. Сроки доступности декабрь 2020 года – февраль 2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 184372 Мурманская обл. ЗАТО Видяево, ул. Центральная д.8. тел. 8(815-53) 5-66-74, ответственный - заместитель Главы Администрации ЗАТО пос. Видяево, Никишина Н.В., адрес электронной почты ivanov@zatovid.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения.

К материалам ОВОС в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения, во время общественных слушаний, а также в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения (проведения общественных слушаний).

Общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), состоятся:

«15» января 2021 года в 16.00 по адресу: 184372 Мурманская обл. ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8, зал заседаний Администрации ЗАТО Видяево, 3 этаж.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

Заказчик ПАО «ГМК «Норильский никель» совместно с Администрацией муниципального образования г. Норильск Красноярского края уведомляет о начале общественных обсуждений проекта Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы – Проект технической документации «Технология применения противогололёдного материала «ПГМ-ОД».

Цель намечаемой деятельности - применение противогололёдного материала «ПГМ-ОД» для зимнего содержания автомобильных дорог и улиц для решения проблемы обеспечения безопасного состояния дорожного покрытия в зимний период путем предупреждения и удаления снежно-ледяных отложений.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория муниципального образования г. Норильск Красноярского края.

Наименование и адрес заявителя: Публичное акционерное общество «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» (ПАО «ГМК «Норильский никель»). Юридический адрес: 647000, Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий район, город Дудинка, ул. Морозова, дом 1. Контактная информация: +7 (3919) 25-48-75, utiso@nornik.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 01.03.2020 г. по 01.06.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования г. Норильск

Форма проведения общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний: письменная.

Сроки проведения общественных обсуждений по проекту Технического задания на проведение ОВОС — 30 календарных дней с момента публикации настоящего уведомления.

Ознакомиться с проектом Технического задания на проведение ОВОС, представить замечания, комментарии и предложения (в письменном виде) можно в течение 30 календарных дней со дня опубликования данного уведомления по следующим адресам:

1) ПАО «ГМК «Норильский никель», 663302, Красноярский край, г. Норильск, пл. Гвардейская, д.2. Тел. +7 (3919)254876, e-mail: utiso@nornik.ru. Контакт ответственного исполнителя ПАО «ГМК «Норильский никель»: Чередиченко Виктор Викторович, тел. +7 (913) 530 09 56.

2) ООО «Агентство Системного Развития», 125047, Российская Федерация, г. Москва, ул. Шумкина, д. 20, стр. 1, оф. 715. Контактное лицо: Лазарева Татьяна Вячеславовна, тел.: +7 (916)409-15-22, e-mail: asrnet@mail.ru.

Общественные обсуждения (в форме слушаний) по проекту Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы – Проект технической документации «Технология применения противогололёдного материала «ПГМ-ОД» состоятся 12.01.2021 г. в 17-30 в конференц-зале Управление городского хозяйства Администрации города Норильска, расположенном по адресу: г. Норильск, ул. Севастопольская, д. 7.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду

Название намечаемой деятельности: «Проект технической документации на агрохимикат Минеральное удобрение МЕГАМИКС марки: МЕГАМИКС – Фосфор, МЕГАМИКС – Сера, МЕГАМИКС – Магний-Цинк».

Цель намечаемой деятельности: Охрана окружающей среды.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Рос-

сийской Федерации.

Наименование и адрес заказчика: ООО «НПФ МЕГАМИКС», 606440, Нижегородская область, г. Бор, ул. Ленина, 161-2, 66.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 01.11.2020 г. - 31.12.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Завьяловского района, 427000, Удмуртская Республика, Завьяловский район, с. Завьялово, ул. Калинина, 68.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: слушания.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде с 12.12.2020 по 12.02.2021 в управлении по делам гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и охраны окружающей среды Администрации муниципального образования «Завьяловский район» по адресу: с. Завьялово, ул. Садовая, 69, 2 этаж, кабинет № 4, а так же на электронную почту rrgoda.zav@mail.ru, тел (3412) 62-23-37.

С материалами по объекту государственной экологической экспертизы, а также с материалами по оценке воздействия на окружающую среду и техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться на <https://www.pedgaeso.ru/>, а также в управлении по делам гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и охраны окружающей среды Администрации муниципального образования «Завьяловский район» по адресу: с. Завьялово, ул. Садовая, 69, 2 этаж, кабинет № 4, с 12.12.2020 г.

Общественные обсуждения объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду будут проводиться в помещении Администрации муниципального образования «Завьяловский район» по адресу: с. Завьялово, ул. Калинина, 68, зал заседаний (3 этаж), 12.01.2021 г. в 16.00 часов по местному времени.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское» совместно с администрацией Киселёвского городского округа (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ « Об экологической экспертизе») уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: по проектной документации «Технический проект отаплообразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» (в соответствии с документацией, предоставляемой на ГЭЭ согласно ст. 11 Федерального закона от 22. 11. 1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее по тексту ОВОС) и техническое задание по ОВОС.

Название намечаемой деятельности:проектная документация «Технический проект отаплообразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское».

Цель намечаемой деятельности: эксплуатация плоского породного отвала для осуществления производственной деятельности ООО «Шахтоуправле-

ние Карагайлинское» по добыче угля.

Месторасположение намечаемой деятельности:Кемеровская область-

Кузбасс, город Киселевск, пгтКарагайлинский.

Наименование и адрес заказчика:Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское», 652729, Кемеровская область-Кузбасс, город Киселевск, пгтКарагайлинский, улица Прогрессивная, дом 1А.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:2 квартал-2020года – 2 квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Киселёвского городского округа (далее по тексту Администра-

ция).

Форма общественных обсуждений–общественные слушания с использо-

ванием средств дистанционного взаимодействия.

В соответствии с приложением №16 Постановлений Правительства РФ № 440 от 03.04.2020 года при проведении общественныхслушаний могут использоваться средства дистанционного взаимодействия. В связи с этим, сообщаем что с 10.12.2020 по 19.01.2021 включительно, материалы ОВОС и техническое задание по ОВОС доступны для ознакомления по адресу: Кемеровская область–Кузбасс, г. Киселевск, пгт.Карагайлинский, ул. Рейдовая, 25а (КДЦ «Восток») в будние дни с 8-00 до 17-00 (перерыв с 12-00 до 13-00), на официальном сайте Исполнителя (ООО «Экология Сибири») по адресу: <https://www.ekosibir.ru/>.

Ознакомившись с материалами возможно представить свои замечания и предложения в журнале учёта поступивших замечаний и предложений от общественности по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, пгтКарагайлинский, ул. Рейдовая, 25а (КДЦ «Восток»), а также с указанием Ф.И.О., телефона, e-mail - по электронному адресу Исполнителя: ekosibir@mail.ru.

Контакты Исполнителя: ekosibir@mail.ru, телефон: 8 (3842) 45-22-07; Контакты Заказчика (ООО «Шахтоуправление Карагайлинское»): info@karugol.ru, телефон: 8 (38464) 3-40-71.

Форма представления замечаний и предложений– письменная.

Объявление

о проведении общественных обсуждений

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» АО «Газпромнефть-ННГ» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту: «Обустройство Карамовского месторождения. Куст скважин №16б».

Намечаемая деятельность: Строительство куста скважин №16б Карамовского месторождения с размещением соответствующего технологического оборудования для добычи и сбора продукции скважин.

Цели намечаемой деятельности:

Сбора нефти и газа с куста скважин №16б Карамовского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности:

Российская Федерация, Тюменская область, Ямало-Ненецкий автоном-

ный округ, Пуровский район, Карамовский лицензионный участок, куст сква-

жин №16б.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности:

АО «Газпромнефть-ННГ», 629807, Российская Федерация, Тюменская об-

ласть, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Ноябрьск, ул. Ленина, д. 59/87,

e-mail: NNG@yamal.gazprom-neft.ru.

Представитель заказчика:

ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис», 450104, г. Уфа, ул. Российская, 33/4, тел.

(347) 292-19-47, e-mail: tps@tps-expert.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 14 декабря 2020 г. – 15 января 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений:

Администрация муниципального образования Пуровский район.

Форма общественного обсуждения:

Общественные обсуждения в заочной форме.

Форма предоставления замечаний и предложений:

Дистанционная.

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техни-

ческое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятель-

ности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздей-

ствия, в том числе проектная документация.

Ознакомление с техническим заданием и предварительными материала-

ми оценки воздействия на окружающую среду, предоставление рекоменда-

ций и предложений:

В связи с распространением в Ямало-Ненецком автономном округе но-

вой коронавирусной инфекции (COVID-19), требованием постановления

Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа от 16.03.2020 г. №29-ПГ

о запрете на проведение публичных и иных массовых мероприятий ознакоми-

ться с техническим заданием и предварительными материалами оценки

воздействия на окружающую среду предложения можно дистанционно на

сайте ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис» - <http://tps-expert.ru/dpp>

Предоставление рекомендаций и предложений производить по:

– электронный почте gs@tps-expert.ru с пометкой «ОВОС»;

– телефону (347) 292-19-47 доп. 422.

Период ознакомления, получения рекомендации и предложений – 30 ка-

лендарных дней с момента публикации настоящего объявления.

Общественные обсуждения:

По результатам проведенных обсуждений с учётом поступивших замеча-

ний и предложений будет составлен протокол заочной формы

Ответственные организаторы от:

– администрации муниципального образования Пуровский район: началь-

ник Управления природно-ресурсного регулирования Дмитрий Иванович

Караянди тел. (34-997) 2-41-30;

– ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис» – ГИП Мухитдинов Э.Р., тел. +7-962-534-

77-26, mer@tps-expert.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «РемЖилФонд» информирует неопределенный круг лиц о начале процедуры общественных слушаний в форме общественных обсуждений по материалам проекта «Рекультивация нарушенных земель, земельного участка кадастровый номер 39:18:010005:60». Расположенного по адресу: Калининградская область, МО «Светловский городской округ», г. Светлый, ул. Дружбы,29, включая материалы воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Заказчик: ООО «РемЖилФонд», адрес: 238340, Калининградская обл., г.Светлый, пер. Железнодорожный,5, эл. почта: rem34344@yandex.ru.

Проектная организация: ООО «НПЦ «БиоТехнология», адрес: 600000, г. Владимир, ул. Муромская, 10А, корп./стр.этаж2, офис 3, эл. почта: skara8eb33@gmail.ru.

Местоположение намечаемой деятельности: Калининградская область, г.Светлый, ул.Дружбы,29.

Цель намечаемой деятельности: рекультивация полигона твердых коммунальных отходов на земельном участке с КН 39:18:010005:60.

Ответственные за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Администрация муниципального образования «Светловский городской округ» при содействии ООО «РемЖилФонд».

С материалами проекта можно ознакомиться с 10 декабря 2020г. по 14 января 2021г. по адресу: 238340, Калининградская область, г. Светлый, ул. Заводская, 2, читальный зал МБУК «Светловская централизованная библиотечная система», время работы: понедельник-пятница с 09.00 до 17.00, суббота с 10.00 до 15.00, воскресенье-выходной.

Вопросы, замечания, предложения принимаются в письменной форме с 10.12.2020 до 14.01.2021 в месте ознакомления, а также могут быть направлены по эл.почте: rem34344@yandex.ru с пометкой «общественные обсуждения».

Общественные слушания будут проводиться 14 января 2021 года в 14.00 час. МБУК «Светловская централизованная библиотечная система», г. Светлый, ул. Заводская,2.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

МКУ «ГУКС», совместно с отделом по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское (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», Порядком организации и проведения общественных обсуждений, проводимых в рамках оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе на территории муниципального образования «город Усолье-Сибирское», утвержденного постановлением администрации города Усолье-Сибирское от 27 декабря 2019 г. № 3193), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Водоснабжение ул. Российской, Ленинградской, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское», 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, место и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Водоснабжение ул. Российской, Ленинградской, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское» предусмотрено новое строительство водопровода по адресу: Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Российской, ул. Ленинградская, на земельном участке с кадастровым номером 38:31:000000:1440.

Наименование и адрес заказчика: МКУ «ГУКС», адрес: 665458, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, пр. Серегина, д. 47.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 года – апрель 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское (адрес: 665452, Российская Федерация, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, д.30, тел.: 8 (39543) 6-60-73 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: «Водоснабжение ул. Российской, Ленинградской, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское», доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

– 665452, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, д. 30, кабинет № 9, с 9-00 до 17-00 (местное время);

– 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 1/5 – 8, тел. для справок: 8(3952)704-184, с 9-00 до 16-00 часов (местное время).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Водоснабжение ул. Российской, Ленинградской, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское» назначены на 18 января 2021 г. в 14:00 часов, в актовом зале администрации города Усолье-Сибирское, по адресу: Российская Федерация, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватутина, 10.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий. Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Востоктранспроект», адрес: 664001, г.Иркутск, ул.Рабочего Штаба, 1/5 - 8, тел./факс 8(3952)704-184/704-183.

Информирование общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть" объявляет о начале процесса общественных обсуждений материалов объекта "Документация на капитальный ремонт эксплуатационной скважины № 110 на среднетерские отложения месторождения им. Ю. Корчагина в российском секторе северной части дна Каспийского моря.

Заказчик проекта: ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть". Адрес: Россия, 414000, г. Астрахань, ул. Адмиралтейская, д. 1, корп. 2, тел.: (8512) 40-28-00; e-mail: astr-office2@lucoil.com.

Ответственный за организацию общественные обсуждения: ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть", администрация МО "Икрянинский район" Астраханской области.

Ориентировочный срок проведения ОВОС: с ноября 2020 по февраль 2021 г.

Форма общественных обсуждений: опрос – регистрация мнения общественности в письменном виде в общественной приемной.

Общественные приемные открыты с 14 декабря 2020 г. по 14 января 2021 г. по адресам:

– г. Астрахань, ул. Адмиралтейская, д. 1, корп. 2, ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть", отдел экологии. Контактное лицо: Бакун О.И., тел.: (8512) 40-27-59; E-mail: Olga.Bakun@lucoil.com.

– Астраханская область, Икрянинский район, с. Икряное, ул. Олега Кошевого, д. 28, 3 этаж, каб. 301 администрации МО "Икрянинский район" Астраханской области. Контактное лицо: Шукурова Р.М., тел.: (85144) 9-88-29.

В общественных приемных представлены материалы Документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, Техническое задание на разработку раздела ПМООС, включая ОВОС, а также журналы для регистрации замечаний и предложений. С указанными материалами также можно ознакомиться на сайте ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть": <https://nvp.lukoil.ru/rur/Responsibility/Ecology>.

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») уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408» 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.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408» предусмотрено подключение (технологическое присоединение) к сетям инженерно-технического обеспечения объекта капитального строительства «Детский сад», расположенного по адресу: г. Иркутск, Октябрьский район, ул. Байкальская.

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

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

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, проектная документация, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, 2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408» назначены на 13 января 2021 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.

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. Безбокова, 2, помещение 11 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 <http://admirk.ru>.

Информационное сообщение

ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии информирует общественность, органы государственной власти и местного самоуправления, всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы «Корректировка проектной документации по объекту «Шламонакопитель №12А ГУП «БОС» Минстроя Чувашии» с разработкой проектной документации на реконструкцию объекта «Шламонакопитель №12 ГУП «БОС» Минстроя Чувашии», инв. №30000395», включая материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности.

Цели намечаемой деятельности: «Корректировка проектной документации по объекту «Шламонакопитель №12А ГУП «БОС» Минстроя Чувашии» с разработкой проектной документации на реконструкцию объекта «Шламонакопитель №12 ГУП «БОС» Минстроя Чувашии», инв. №30000395», направлена на обеспечение размещения отходов от очистки сточных вод в соответствии с установленными требованиями, обеспечение вариативности (гибкости) технологической схемы обезвоживания и сушки осадка сточных вод, с целью безаварийной работы биологических очистных сооружений.

Месторасположение намечаемой деятельности: 429955, Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1.

Наименование и адрес заказчика: ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии, 429955, Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1, тел./факс (8352) 74-34-20, эл.почта: bos@rchuv.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: декабрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация города Новочебоксарска Чувашской Республики – 429951, г.Новочебоксарск, ул.Винокурова, 14, тел. (8352) 73-77-55, факс (8352) 74-00-47.

Форма общественных обсуждений: слушания, в случае введения антиковидных ограничений – опрос. Форма представления замечаний и предложений – свободная.

Общественные слушания состоятся 21.01.2021 г. в 14-00 часов по адресу: Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул. Винокурова, д.14 (актовый зал).

С техническим заданием на проведение ОВОС и материалами предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности можно ознакомиться с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г., в отделе благоустройства и экологии управления городского хозяйства администрации г.Новочебоксарска Чувашской Республики (429951, г. Новочебоксарск, ул.Винокурова, д.14, кабинет 218) с 08-00 до 17-00 часов, перерыв на обед с 12-00 до 13-00 часов (кроме выходных и праздничных дней) и на официальном сайте ГУП Чувашской Республики «БОС» Минстроя Чувашии: <http://www.bos21.ru>.

Замечания и предложения можно подавать с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г. в письменной форме по указанным адресам заказчика и администрации г.Новочебоксарска; в устной форме – по указанным телефонам с 09-00 до 16-00 часов (кроме выходных и праздничных дней).

Письменные замечания и предложения, документирование этих предложений в приложениях к материалам ОВОС будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Оповещение
о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе, приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Уренгойтеплогенерация-1» информирует о проведении общественных обсуждений (в форме опроса) проектной документации по объекту «Строительство комплекса блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения до границы земельного участка 89:11:050303:163, мкр. Славянский, г. Новый Уренгой, ЯНАО» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду).

Цель, название намечаемой деятельности: строительство комплекса зданий и сооружений блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения для обеспечения бесперебойного теплоснабжения зданий и сооружений жилого микрорайона Славянский в г. Новый Уренгой, включающего 10 жилых зданий разной комфортности, Среднюю образовательную школу на 1200 мест, и Дошкольное образовательное учреждение на 300 мест.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ямало-Ненецкий АО, МО, г.Новый Уренгой.

Наименование и адрес заказчика: АО «Уренгойтеплогенерация-1», 629305, Ямало-Ненецкий АО, г.Новый Уренгой, ул. Юбилейная, д. 5, блок 2, офис 1.

Наименование и адрес исполнителя: ООО «ЭНЕРГЕТИК-92», 410012, г. Саратов, ул. Вольская, д. 58В.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Департамент городского хозяйства Администрации города Новый Уренгой.

Форма общественных обсуждений: опрос общественного мнения.

Примерные сроки проведения ОВОС: опрос общественного мнения проектной документации по объекту «Строительство комплекса блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения до границы земельного участка 89:11:050303:163, мкр. Славянский, г. Новый Уренгой, ЯНАО» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду) будет проводиться в течение 60 дней с момента опубликования в средствах массовой информации.

Форма представления предложений и замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами, выносимыми на общественные обсуждения, а также получить опросный лист можно в течение 30 дней с момента опубликования настоящего объявления по адресу: 629307, Ямало-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Индустриальная, 4, каб. 111 (с понедельника по пятницу с 08:30 до 17:12 местного времени, обед с 12:30 до 14:00 местного времени), а также на официальном сайте муниципального образования город Новый Уренгой в сети Интернет www.newugor.ru в разделе «Экология».

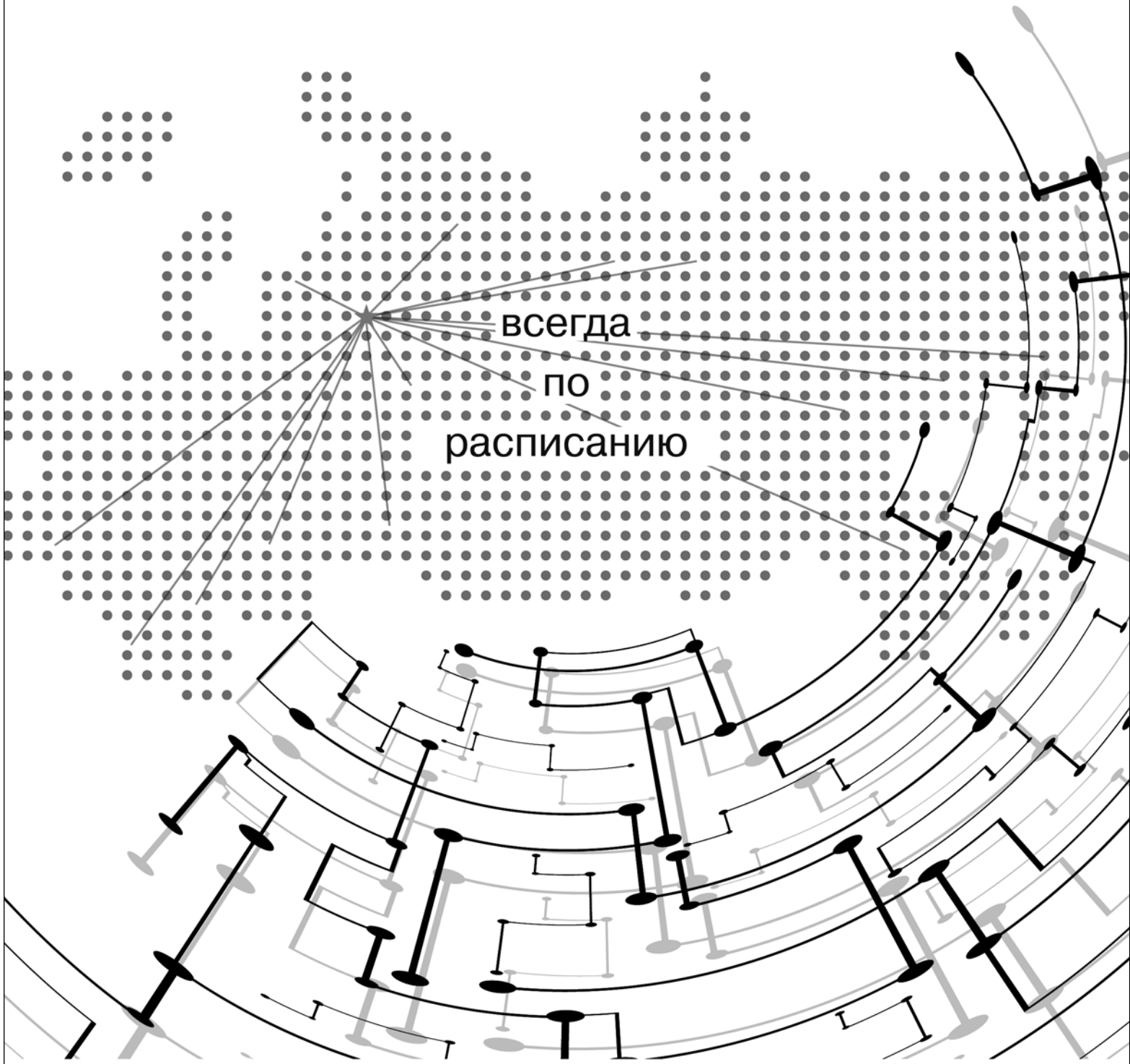
Заполненный опросный лист можно направить в течение 60 дней с момента опубликования настоящего объявления в письменной форме по адресу: 629307, Ямало-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Индустриальная, 4 или e-mail: Polyakov.SM@nug.yanao.ru с отметкой «общественные обсуждения».



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета



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

www.transportrussia.ru

Объявление
о проведении общественных обсуждений

Администрация Углергского городского округа и Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский угольный разрез» (ООО «СУР») уведомляет о проведении общественных обсуждений по материалам оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и проектной документации «Внешний отвал «Федора» ООО «Солнцевский угольный разрез».

Цель намечаемой хозяйственной деятельности: размещение отходов производства V класса опасности (вскрышные породы) во внешнем отвале.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: Сахалинская область, Углергский городской округ.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез» (ООО «СУР»), 694910, Сахалинская область, г. Шахтерск, ул. Ленина, д.16а. Тел.: +(742432) 339-95, e-mail: secretarsur@eastmining.ru.

Примерный срок проведения слушаний: декабрь 2020 г. – февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Углергского городского округа при содействии ООО «СУР».

Форма общественного обсуждения: сбор замечаний и предложений общественности к техническому заданию на проведение ОВОС, предварительному варианту материалов ОВОС и проектной документации, проведение общественных обсуждений.

Цель проведения общественных обсуждений: выявление общественного мнения и обеспечение возможности его учета в проектных решениях намечаемой хозяйственной деятельности в период подготовки и проведения ОВОС.

Ознакомиться с техническим заданием на проведение ОВОС, предварительным вариантом материалов ОВОС и проектной документацией с возможностью предоставления письменных замечаний и предложений можно с 15.12.2020 г. по15.01.2021г. по следующим адресам:

- в здании администрации Углергского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углергский район, г. Углергск, ул. Победы, 142. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье, либо на официальном сайте администрации <http://uglegorsk.sakhalin.gov.ru/>;

- в офисе ООО «Солнцевский угольный разрез» по адресу: Сахалинская область, Углергский район, п. Ударный, ул. Угольная, д. 1а. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 12:30 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье.

Замечания и предложения по строительству внешнего отвала «Федора» в соответствии с разрабатываемой проектной документацией «Внешний отвал «Федора» ООО «Солнцевский угольный разрез» принимаются комиссией по проведению публичных слушаний по 15.01.2021 г. включительно, а также по электронной почте: secretarsur@eastmining.ru с 15.12.2020 г. и до окончания процесса обсуждения.

Общественные обсуждения состоятся в здании администрации Углергского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углергский район, г. Углергск, ул. Победы, 142, актовый зал, 15.01.2020 г. в 17:00 ч.

Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез»

Объявление
о проведении общественных обсуждений

Администрация Углергского городского округа и Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский угольный разрез» (ООО «СУР») уведомляет о проведении общественных обсуждений по материалам оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и проектной документации «Внешний отвал «Тарасовка» ООО «Солнцевский угольный разрез».

Цель намечаемой хозяйственной деятельности: размещение отходов производства V класса опасности (вскрышные породы) во внешнем отвале.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: Сахалинская область, Углергский городской округ.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез» (ООО «СУР»), 694910, Сахалинская область, г. Шахтерск, ул. Ленина, д.16а. Тел.: +(742432) 339-95, e-mail: secretarsur@eastmining.ru.

Примерный срок проведения слушаний: декабрь 2020 г. – февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Углергского городского округа при содействии ООО «СУР».

Форма общественного обсуждения: сбор замечаний и предложений общественности к техническому заданию на проведение ОВОС, предварительному варианту материалов ОВОС и проектной документации, проведение общественных обсуждений.

Цель проведения общественных обсуждений: выявление общественного мнения и обеспечение возможности его учета в проектных решениях намечаемой хозяйственной деятельности в период подготовки и проведения ОВОС.

Ознакомиться с техническим заданием на проведение ОВОС, предварительным вариантом материалов ОВОС и проектной документацией с возможностью предоставления письменных замечаний и предложений можно с 15.12.2020 г. по15.01.2021 г. по следующим адресам:

- в здании администрации Углергского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углергский район, г. Углергск, ул. Победы, 142. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье, либо на официальном сайте администрации <http://uglegorsk.sakhalin.gov.ru/>;

- в офисе ООО «Солнцевский угольный разрез» по адресу: Сахалинская область, Углергский район, п. Ударный, ул. Угольная, д. 1а. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 12:30 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье.

Замечания и предложения по строительству внешнего отвала «Тарасовка» в соответствии с разрабатываемой проектной документацией «Внешний отвал «Тарасовка» ООО «Солнцевский угольный разрез» принимаются комиссией по проведению публичных слушаний по 15.01.2021 г. включительно, а также по электронной почте: secretarsur@eastmining.ru с 15.12.2020 г. и до окончания процесса обсуждения.

Общественные обсуждения состоятся в здании администрации Углергского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углергский район, г. Углергск, ул. Победы, 142, актовый зал, 15.01.2020 г. в 18:00 ч.

Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез».

Уведомление °

В соответствии с постановлением 1873-п от 03.12.2020г., Администрацией Мысковского городского округа Кемеровской области совместно с Муниципальным казенным учреждением «Управление жилищно-коммунального хозяйства Мысковского городского округа» уведомляет о начале общественных обсуждений по проектной документации, включая Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду и документацию: «Выполнение работ по проектированию санации и рекультивации свалки (полигон) ТКО».

Цель намечаемой деятельности: рекультивация свалки ТКО в близости г.Мыски Кемеровской области.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область, г.Мыски, ул. Славянская, 300 а, в границах, указанных в кадастровом паспорте (КН 42:09:2202005:153).

Наименование и адрес Заказчика: «Управление жилищно-коммунального хозяйства Мысковского городского округа», 652840, Кемеровская область, г. Мыски, ул. Серафимовича, д. 4, кабинет 204.

8(38474) 2-31-24.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью Проектная фирма «ГОСТ-Стандарт»; 450105, г. Уфа, ул. Караидельская, д. 2, офис 8, тел. 8 (347) 216-10-70.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Мысковского городского округа Кемеровской области.

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний (дистанционно).

Форма предоставления замечаний и предложений: замечания и предложения принимаются по электронную почту и в письменном виде.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно на официальном сайте администрации Мысковского городского округа <https://www.myskiadmin.ru/ekonomika-i-biznes/strategicheskoe-gazvitiye/2017/04/06/10691-obschestvennoe-obsuzhdenie.html> и в здании по адресу: Городской центр культуры, Кемеровская обл., г. Мыски, ул. Первомайская, 15, фойе, время работы пн-пт 8.00-17.00, обед 12.00-13.00 понедельник - пятница, с 9.00 до 17.00.

Материалы по объекту государственной экологической экспертизы доступны для письменных замечаний и предложений в течение 30 дней с начала общественных обсуждений и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений до 10.02.2021г.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 652840, г. Мыски, ул. Серафимовича, 4, каб. 208, 2 этаж, тел 8-950-588-93-56 или на электронный адрес fadina87@inbox.ru с пометкой – Общественные обсуждения.

Сроки представления замечаний и предложений: с 11 декабря 2020 г по 10 февраля 2021 г.

Общественные обсуждения в форме слушаний (дистанционно) по материалам проектной документации и технического задания по оценке воздействия на окружающую среду по объекту государственной экологической экспертизы «Выполнение работ по проектированию санации и рекультивации свалки (полигон) ТКО», состоятся в дистанционной форме 11.01.2021г. с 16:00 с использованием электронной площадки Zoom по ссылке:

<https://us05web.zoom.us/j/2560762759?pwd=cFNTTVoxK2k2c3V3WNVIUzdXcXJLdz09>.

Уведомление °

о проведении 2-го этапа общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Разрез Пермьяковский» совместно с администрацией Беловского муниципального района Кемеровской области - Кузбасса, уведомляют о проведении 2-го этапа общественных обсуждений (в форме слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Корректировка проекта отработки запасов угля участка недр «Октябрьский» ООО «Разрез Пермьяковский», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, техническое задание на поведение оценки воздействия на окружающую среду.

Название намечаемой деятельности: «Корректировка проекта отработки запасов угля участка недр «Октябрьский» ООО «Разрез Пермьяковский».

Цель намечаемой деятельности: корректировка границ отработки в северо-западном и юго-восточном направлениях и величины производственной мощности.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Евтинского сельского поселения Беловского муниципального района Кемеровской области - Кузбасса.

Наименование и адрес заявителя: Общество с ограниченной ответственностью «Разрез Пермьяковский», 652673, РФ Кемеровская область - Кузбасс, Беловский муниципальный район, с. Каракан.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: III квартал 2020 г. – I квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Беловского муниципального района Кемеровской области - Кузбасса.

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний и предложений: в устном форме и письменном виде, в журналах учета замечаний и предложений..

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно по адресам:

- 652672, Кемеровская область - Кузбасс, г. Белово, ул. Ленина, 10, каб. 67, здание администрации Беловского муниципального района, тел. 8 (38452) 2-61-91;

- 652672, Кемеровская область - Кузбасс, Беловский район, с. Евтино, ул. Советская, 13, телефон для справок 8 (384-52) 51-1-19;

- 652644, Кемеровская область - Кузбасс, Беловский район, пгт Инской, мкр. Технологический 18/1, приемная АБК, 8 (384-52) 46-4-44.

В электронном виде материалы доступны на сайте администрации Беловского муниципального района www.belovom.ru.

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 9 часов 00 минут до 16 часов 00 минут, обед с 12 часов 00 минут до 13 часов 00 минут.

Замечания и предложения к материалам по объекту государственной экологической экспертизы принимаются:

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных в зданиях администраций Беловского муниципального района и Евтинского сельского поселения, в приемной здания АБК ООО «Разрез Пермьяковский»,

- по эл. почте по адресу e-mail: proekt_ps@list.ru,

- в устной форме по телефону 8(38452) 46-4-44 доп. 51-43 (Катенович Даниил Владимирович),

в период со дня выхода данного уведомления до 25 января 2021г.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Корректировка проекта отработки запасов угля участка недр «Октябрьский» ООО «Разрез Пермьяковский», включая материалы оценки воздействия, состоятся 26 января 2021 г. в 11-00 по адресу: Беловский район, с. Евтино. пер. Садовый, 4, сельский Дом культуры.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений, документирование этих предложений в приложениях к материалам по оценке воздействия на окружающую среду обеспечивается в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Техническое задание доступно для общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду в местах размещения документации, в зданиях администраций Беловского муниципального района и Евтинского сельского поселения, в приемной здания АБК ООО «Разрез Пермьяковский».

Извещение °

о проведении общественных обсуждений

Государственное бюджетное учреждение Нижегородской области «Экология региона» совместно с Администрацией Богородского муниципального района Нижегородской области 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» извещают о проведении общественных обсуждений проектной документации, окончательных материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности (ОВОС), включая техническое задание на ОВОС (ТЗ на ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: «Выполнение работ по разработке проектной документации на рекультивацию земельного участка, занятого свалкой отходов с адресным ориентиром: Нижегородская область, г. Богородск, южная окраина города».

Цель намечаемой деятельности по заявленному объекту государственной экологической экспертизы: ликвидация накопленного вреда компонентам окружающей среды, нанесенного несанкционированной свалкой, путем рекультивации земельного участка.

Месторасположение намечаемой деятельности по заявленному объекту государственной экологической экспертизы: Нижегородская область, г. Богородск, южная окраина города, земельные участки с к/н 52:24:0080001:757, 52:24:0080001:758.

Наименование и адрес заявителя (заказчика): ГБУ НО «Экология региона», 603109, Нижегородская область, город Нижний Новгород, ул. Ильинская, дом 51.

Тел./факс: 8 (831) 433-94-10, 437-33-32. Электронная почта: есо@ecolog-region.ru.

Наименование и адрес разработчика: ООО «ГеоТехПроект». 660012, г. Красноярск, ул. Анатолия Гладкова, д. 4, каб. 507, тел./факс: 8 (391) 205-28-98/269-54-80. Е-mail: info@geotehprojekt.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду по заявленному объекту государственной экологической экспертизы: июль 2020 г. – февраль 2021 г.

Ответственный представитель администрации по проведению общественных обсуждений: Романов Александр Юрьевич – главный специалист промышленно-экономического сектора промышленно-энергетического управления администрации Богородского муниципального района Нижегородской области, рабочий тел. 8(83170)2-35-53 (607600, Нижегородская область, Богородский район, г. Богородск, ул. Ленина, 206).

Место ознакомления с проектной документацией, ОВОС, ТЗ на ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы: на официальном сайте администрации Богородского муниципального района по адресу: <http://bg-adm.ru/?id=477>, а также по адресу: Нижегородская область г. Богородск, д. 202, МБУК «Богородская РЦБС» (с 08:00–18:00 часов, пн.-чт., с 08:00–16:00 часов, пт., с 09:00–17:00 часов, вс.).

Форма проведения общественных обсуждений: опрос.

Сроки предоставления замечаний и предложений по проектной документации, ОВОС, ТЗ на ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы: с 11 декабря 2020 года до 11 февраля 2021 года включительно.

Предложения и замечания от участников общественных обсуждений в форме опроса по предмету обсуждения принимаются на адрес электронной почты ecology@adm.bg.nnov.ru, в бумажном варианте в фойе администрации Богородского муниципального района (с 08-00 до 17-15 часов, пн.-чт., с 08-00 до 16-00 часов, пт., перерыв с 12-00 до 13-00 часов) и по телефону/факсу: (83170) 2-35-53 с целью передачи их заказчику.

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

II ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

9-10 МАРТА 2021
МОСКВА, AZIMUT

innodor.ru

+7 (926) 549-53-79 +7 (926) 550-63-71 +7 (964) 522-09-86 +7 (495) 766-57-65 office@jcomm.ru

При поддержке

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ДОРОЖНОЕ АГЕНСТВО
РОСАВТОФОНД

РОСАСФАЛТ
Ассоциация Производителей и Потребителей Асфальтобетонных Смесей

ТСК 418
Дорожное хозяйство

Генеральные информационные партнёры

РИА НОВОСТИ

Транспорт России

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

ДОРОГИ

Информационные партнёры

Дороги

Горно-Строительный Лайфджест
WWW.MINING-DIGEST.RU

Дорожная СЕРВИС

J COMM
События и Технологии

Регионы России

РЕГИОНЫ РОССИИ

Регион

Журнал Интеллектуальные транспортные системы России

STOP газета

При поддержке

Росавиация

Министерство транспорта РФ

9-10 февраля 2021
Крокус Экспо, Москва
www.nais-russia.com

ИДЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ
НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

Главное отраслевое событие для профессионалов инфраструктуры гражданской авиации

Организатор:

Ваша персональная выставка в приложении www.reed.click



МАДИ — 90!

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Альма-матер профессионалов

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет: девять десятилетий на службе дорожной отрасли

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) учрежден постановлением Совета народных комиссаров СССР № 748 от 13 декабря 1930. Вуз был создан на базе автодорожного факультета Московского института инженеров транспорта и Высшей автодорожной школы Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта.

На момент организации МАДИ имел два факультета – дорожно-строительный и автомеханический. В годы первых пятилеток институт внес огромный вклад в процесс индустриализации страны. В 1931 году состоялся первый выпуск инженеров, и 36 молодых специалистов были направлены на строительство дорог, мостов и транспортных сооружений СССР.

К началу Великой Отечественной войны МАДИ уже подготовил несколько сотен специалистов, которые вписали яркие страницы в героическую летопись Великой Победы.

В послевоенное время выпускники института внесли большой вклад в восстановление народного хозяйства – их усилиями были отремонтированы тысячи мостов, сотни тысяч километров автомобильных дорог, строились и прокладывались новые путепроводы, тоннели и магистрали. Во многом благодаря усилиям выпускников вуза страна осваивала целину, нефтяные и газовые месторождения Восточной Сибири.

Трудовой путь университета отмечен многими наградами, среди которых – орден Трудового Красного Знамени «За заслуги в подготовке квалифицированных специалистов для народного хозяйства и развитии науки» (Указ Президиума



Памятник Учителю (ректору Л.Л. Афанасьеву) перед главным корпусом МАДИ

Верховного Совета СССР от 8 декабря 1980 года).

В 1982 году вуз стал техническим университетом, а с 2010 года его полное наименование – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)».

Сегодня МАДИ – один из крупнейших вузов России, ведущий научно-образовательный и методический центр подготовки бакалавров, специалистов, магистров и научных кадров. Их усилиями обеспечивается реализация приоритетных государственных программ внедрения технологий цифровой экономики, развивается реальное импортозамещение с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно-строительного комплекса, автомобильного транспорта, маши-

ностроительных предприятиях промышленности и торговли, заводах по производству транспортной, дорожно-строительной, коммунальной, аэродромной и специальной техники.

МАДИ занимает 61-е место в рейтинге лучших вузов России RAEX-100 (2020 год) и 26-е место в рейтинге вузов Москвы. В 2018 году экономический совет Содружества независимых государств придал МАДИ статус базовой организации государств – участников СНГ.

В настоящее время в МАДИ обучаются почти 9 тыс. человек по 57 направлениям подготовки, в числе которых 17 программ бакалавриата, 4 программы специалитета, 15 программ магистратуры и 21 программа подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре.

Учебный процесс на высочайшем уровне обеспечивает профессорско-преподавательский состав, насчитывающий свыше 700 чело-



Первые годы университет работал на Садовой-Самотечной улице

век. Свыше 67% преподавателей и сотрудников имеют ученые степени и звания, более 12% – доктора наук. Более 75% преподавателей сотрудничают с университетом на штатной основе. Многие ученые МАДИ являются лауреатами государственных премий, премий Правительства и Президента Российской Федерации.

Университет проводит большую работу в рамках Федерального учебно-методического объединения вузов РФ по образованию в области транспортных машин и транспортно-технологических комплексов. Функционирует Институт повышения квалификации специалистов транспортно-дорожного комплекса, в составе которого работают Центр переподготовки и повышения квалификации, Школа бизнеса и Центр инженерной педагогики.

На базе МАДИ создан и успешно функционирует Центр инноваций в инженерном образовании. Работу с абитуриентами, кроме факультета довузовской подготовки, ведет учебный комплекс «Московский центр автомобильно-дорожного образования», в 2004 году преобразованный в Московский центр автомобильно-дорожного образования. Одной из площадок научных исследований магистрантов является Научно-образовательный центр инновационных технологий в логистике – структурное подразделение факультета логистики и общетранспортных проблем.

МАДИ – победитель всероссийского проекта «Лучшие образовательные проекты инновационной России» по основным образовательным программам. Среди них – менеджмент, наземные транспортно-технологические комплексы, строительство, эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов, логистика и управление цепями поставок, автомобили и автомобильное хозяйство, автомобильные дороги и аэродромы, технология транспортных процессов, эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов.

Главная задача университета на протяжении многих лет остается неизменной – обеспечение научно-технической, кадровой и образовательной составляющих эффективной и безопасной дорожной инфраструктуры России, автомобильного и городского транспорта, специального машиностроения в целях устойчивого и безопасного функционирования экономики и создания комфортной автотранспортной среды.

На основе конструкторских разработок ученых МАДИ созданы уникальные научные установки. Среди них – полигонно-тестовый комплекс «Умная дорога» и универсальный колесный стенд КУИДМ-2 «Карусель». Для эффективного развития научного предпринимательства на полигоне МАДИ реализуется программа создания бизнес-инкубатора.

В университете разработаны и успешно используются специализированные передвижные дорожные лаборатории с уникальными приборами и оборудованием для комплексного обследования и мониторинга дорожных объектов. Прошли опытно-производственную апробацию инновационные материалы и технологии с повышенными структурно-механическими и транспортно-эксплуатационными характеристиками.

В рамках Программы «Развитие инновационной инфраструктуры в российских вузах» в МАДИ созданы испытательные комплексы для уникальных исследований в области транспортного строительства и разработки интеллектуальных транспортных систем. Функционирует и развивается инновационная инфраструктура, включающая в себя в том числе 13 малых инновационных предприятий университета.

Нынешнее поколение сотрудников и студентов вуза продолжает славные традиции университета. Цель своего развития коллектив МАДИ видит в том, чтобы стать системным интегратором транспортного образования, науки и инновационной деятельности России.



Сейчас ученые и студенты работают на Ленинградском проспекте

МАДИ идет на прорыв,

чтобы готовить специалистов для экономики будущего

Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) — один из профильных ведущих вузов страны. В преддверии нового учебного года самое время оценить итоги предыдущего периода, когда образовательный процесс существенно трансформировался в силу известных событий, а также обозначить новые направления исследований и перспективы развития самого вуза. С этими вопросами мы обратились к ректору МАДИ доктору технических наук, профессору Андрею Келлеру, который возглавил МАДИ в июне текущего года.

— Андрей Владимирович, недавно вы возглавили крупнейший вуз автомобильно-дорожной отрасли в России — МАДИ. Какие цели вы перед собой ставите?

— Моя основная цель — базируясь на уже созданном заделе, вывести университет на новый виток развития и сделать его ведущим научно-образовательным центром России в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. При этом под автотранспортом я понимаю как сами транспортные средства, так и интеллектуальные транспортные системы, системы эксплуатации и ремонта, управление перевозками, системы обеспечения безопасности. А под дорожным хозяйством — весь комплекс проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, начиная от разработки новых строительных материалов и заканчивая дорожно-строительной техникой, которая работает непосредственно на строительной площадке. Университет должен войти в мировые рейтинги и завоевать позиции международно признанного научного центра.

— У вас уже есть понимание, как это сделать?

— Есть три основных направления, на которых мы будем концентрировать свои усилия. Во-первых, это привлечение талантов — как среди профессорско-преподавательского состава, так и среди студентов. Сегодня компетенции сотрудников вуза высоки, и мы будем их дальше укреплять. Усилим работу по подготовке научно-педагогических кадров в аспирантуре, будем привлекать экспертов, имеющих опыт международной научной образовательной деятельности. Таланты ищем и среди студентов. Уже со следующего года запустим новую программу продвижения университета, чтобы стимулировать интерес талантливой и мотивированной молодежи.

Вторая необходимая компонента развития университета — привлечение инвестиций. Существующий уровень финансирования вуза, к сожалению, не позволяет сделать прорыв. Моя задача — обеспечить высокий уровень ассигнований на научные исследования и на обновление учебно-материальной базы университета. Для решения этой задачи будем наращивать участие в государственных программах, а также развивать сотрудничество с крупнейшими российскими машиностроительными предприятиями.

Третья компонента — эффективная система управления, обеспечивающая комфортные условия работы преподавателей, которая должна свести к минимуму бюрократические процедуры в повседневной жизни вуза. Будем стремиться освободить людям больше времени для образовательного процесса, творчества.

Для решения всех этих задач нам предстоит модернизировать подходы к образованию. В настоящее время содержание образовательных программ позволяет выпускать высококвалифицированных специалистов, прекрасно разбирающихся в своей профессии на уровне текущего момента. Но экономике нужны специалисты будущего. Обучать их по старым схемам невоз-



Врио ректора МАДИ Андрей Келлер

можно. Поэтому наша задача — разработать и внедрить новые модели передачи знаний. Планируем шире использовать инновационные технологии в образовательном процессе.

— Если говорить об инвестициях: какого соотношения государственного и частного финансирования хотелось бы достичь?

— Практика показывает, что для устойчивого развития университета инвестиции в него должны распределяться ориентировочно из расчета 50% на 50%. В этом случае, если начнет сокращаться государственное финансирование, вуз сохранит устойчивость за счет негосударственных доходов, и наоборот. Практика ведущих университетов мира говорит, что достижение такого оптимального распределения во многом зависит от направлений научных разработок. Если речь идет о фундаментальных исследованиях, то бизнес, как правило, не готов в них участвовать. Это и понятно — предпринимателям нужна отдача «здесь и сейчас». Соответственно, финансирование должно находиться в рамках соотношения 80% — государство и 20% — бизнес. Если же речь идет о прикладных исследованиях (например, создании новой техники), то ситуация противоположная. Кстати, институты поддержки со стороны государства существуют. К примеру, постановления Правительства РФ № 218 и № 1156 являются, по сути, генераторами научной кооперации вузов, НИИ и производственных компаний в интересах развития инновационного производства. Там как раз предусмотрено финансирование в формате 50% на 50%.

— Интересы бизнеса понятны, а что хочет сегодня государство от науки?

— Потребности государства в качественных кадрах, которые вошли бы в экономику и отвечали современному цифровому миру, заложены в ряде национальных проектов: «Наука», «Образование», «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Кроме того, на уровне государства определены восемь приоритетных стратегических направлений научно-технологического развития. Одно из них звучит так: «Обеспечение связности территории Российской Федерации за счет создания интеллектуальных транспортных и телекоммуникационных систем, а также занятия и удержания лидерских позиций в создании международных транспортно-логистических систем, освоении и использовании космического и воздушного пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики». Это направление находится в сфере интересов МАДИ: мы занимаемся интеллектуальными транспортными системами, понимая под ними не только «умные машины», но и «умные дороги». Кроме того, в вузе берет свое начало одна из старейших в стране научных школ транспортной логистики. Сегодня наши ученые занимаются проектированием транспортно-логистических комплексов и разработкой теоретических аспектов их функционирования. Таким образом, университет «заточен» под ключевые, стратегически важные направления развития российской экономики.

— МАДИ — это подготовка кадров высшей квалификации. Между тем почти все руководители дорожно-строительных организаций говорят о дефици-

те специалистов среднего звена и непрестижности дорожных профессий... Как сегодня можно вернуть специалистов рабочих специальностей на дорогу?

— Если говорить о среднем техническом звене, то в нацпроекте «Образование» и других национальных проектах есть позиции, направленные на развитие среднего технического образования. В этой связи многое зависит от руководства конкретных регионов, от тех приоритетов, которые у них есть. Я знаю несколько субъектов РФ, где среднему профессиональному образованию уделяется такое же серьезное внимание, как и высшей школе, например, Пермский край.

Что касается МАДИ, то вуз решает в первую очередь задачу подготовки специалистов с высшим образованием. Но при этом мы тесно взаимодействуем с московскими колледжами, оказываем им методологическую помощь, ведем профориентационную работу. В результате, согласно последним данным приемной комиссии, на 740 бюджетных мест минувшим летом было подано более 500 заявлений выпускников среднего профессионального образования. Спрос на поступление в МАДИ довольно высокий, в среднем 15 человек на место. А на некоторые специальности и направления, например, строительство уникальных зданий и сооружений, он достигает 60 человек на место. Сейчас, согласно статистике, каждое лето на бюджетные места в МАДИ претендуют около полутора тысяч золотых медалистов. При этом примерно 40% поступивших — это выпускники профильных средних профессиональных учебных заведений.

— Вы сказали, что преимуществ МАДИ — это такие направления исследований, как интеллектуальные транспортные системы и транспортно-логистические комплексы. Какие конкретно разработки в этом сегменте ведутся в вузе?

— Спектр исследований по этим направлениям достаточно широк. Актуальным аспектом развития дорожной отрасли является применение новых материалов при строительстве дорог. Например, сера как минеральный модификатор существенно улучшает эксплуатационные свойства асфальтобетона. Значительный объем научных работ связан с интеллектуальными системами оценки качества и прогнозирования ресурса дорожного полотна: прочности, коэффициента сцепления и др. В этой области разработки вуза высоко востребо-

ваны. Так, Центр организации дорожного движения правительства Москвы использует лабораторию МАДИ для ежедневной оценки состояния дорожного полотна опорной сети дорог и формирования заявок на ремонт. Есть интересные наработки в области сохранения дорожного полотна в условиях Крайнего Севера, где традиционно непростые условия эксплуатации автодорог.

В транспортной области интерес представляют исследования в области беспилотных транспортных средств. Это и сами беспилотники, и их взаимодействие с дорожной инфраструктурой, восприятие управляющих сигналов со стороны дороги. В настоящее время ученые МАДИ продолжают испытания беспилотных транспортных средств в различных дорожных ситуациях. Есть совместные проекты с Департаментом транспорта Москвы — в рамках такого сотрудничества одна из наших машин проходит испытания в условиях города.

Еще одна сфера научных интересов — управление перевозками на пассажирском транспорте, и в частности, система диспетчеризации. В области транспортной логистики есть заделы по моделированию потока поставок, цифровизации транспортно-логистических процессов. Заметную роль в исследованиях здесь играет научно-образовательный центр логистики — уникальная экспериментальная площадка для обкатки новых технологий. Интересные направления исследований есть в сегменте строительно-дорожных машин. Это наработки по созданию машин для скоростной укладки дорожного покрытия, значительно повышающих производительность и качество строительства.

— Вы не упомянули новые технологии в проектировании, например, BIM...

— В области проектирования объектов капитального строительства и транспортной инфраструктуры технология BIM была анонсирована сравнительно недавно. В машиностроении же она известна уже более десяти лет и широко применяется учеными МАДИ. В частности, кафедра строительной механики занимается моделированием дорожных ограждений, выполняет виртуальные краш-тесты для оценки их прочностных характеристик, использует цифровые технологии проектирования и моделирования. Более того, одним из перспективных направлений является создание на базе университета Центра компьютерного инжиниринга, который позволил бы работать на одном уровне с ведущими мировыми автопроизводителями.

Отмечу, что в этом направлении у МАДИ есть существенное отличие от других научных школ: сфера наших научных интересов не ограничивается организацией производства, а охватывает все этапы жизненного цикла изделия, включая наиболее продолжительный — эксплуатацию. Здесь у наших ученых есть уникальные наработки по прогнозированию остаточного ресурса транспортного средства, по формированию новой системы технического обслуживания и ремонта автомобиля, которая позволяет прогнозировать, когда и в каком узле необходимо осуществить очередное обслуживание и какую деталь надо иметь для того, чтобы провести необходимые операции. То же самое характерно и для автомобильных дорог: с помощью моделирования, например, можно оценивать остаточный ресурс дорожного покрытия, выявлять, спустя какое время при существующей интенсивности движения дорога потребует ремонта. Это очень интересное направление цифровых технологий, которое во всем мире сейчас находится на старте бурного развития, и мы им активно занимаемся.



А.В. Келлер с бойцами стройотряда МАДИ

Подготовка специалистов на дорожно-строительном факультете МАДИ ведется в рамках уровней бакалавриата и магистратуры. По программам бакалавриата студенты могут осваивать будущую профессию по профилям «Автомобильные дороги», «Автодорожные мосты и тоннели», «Аэродромы».

Будущие магистры, выбравшие направление подготовки «Строительство», обучаются в рамках магистерских программ «Проектирование автомобильных дорог и городских улиц», «Строительство автомагистралей и управление проектами», «Материалы и изделия для транспортного строительства», «Искусственные сооружения на транспорте, способы их возведения и эксплуатации», «Строительная механика».

Кроме того, на факультете действует направление подготовки специалистов «Строительство уникальных зданий и сооружений», где студенты проходят подготовку в рамках специализации «Строительство автомагистралей, аэродромов и специальных сооружений».

Ученые дорожно-строительного факультета активно развивают послевузовское образование. На факультете действует программа подготовки кадров в аспирантуре «Техника и технологии строительства», в рамках которой молодые ученые, ступившие на путь научных исследований, могут выбрать профили подготовки «Строительные материалы и изделия», «Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей».

Сегодня подготовку квалифицированных специалистов и научные изыскания обеспечивают 9 кафедр факультета, полностью охватывающих все области транспортного строительства.

Основным научным направлением кафедры «Аэропорты, инженерная геология и геотехника», которую возглавляет кандидат технических наук, доцент Андрей Фомин, является разработка методик оценки несущей способности и прогнозирования остаточного ресурса аэродромных покрытий, а также формирование методик проектирования вертикальной планировки летных полос аэродромов. Специалисты кафедры участвовали в инженерно-геологическом обеспечении знаковых сооружений, среди которых монумент на Мамаевом кургане, Ленинградская АЭС, Нурекская ГЭС, Нижнекамская ГЭС, Волжские ГЭС, защитная дамба в Финском заливе на Кольцевой автодороге Санкт-Петербурга, Асуанская плотина и многие другие.

Кафедра «Геодезия и геоинформатика» известна своими уникальными геодезическими практиками студентов, в ходе которых первокурсники в течение трех недель проводят полевые работы по геометрическому нивелированию проектируемой трассы и составляют план топографической съемки местности. Кафедру возглавляет доктор технических наук, профессор Владимир Бойков. Исследовательские интересы специалистов кафедры сосредоточены на таких направлениях, как применение геоинформационных систем в дорожном хозяйстве, глобальных навигационных спутниковых систем при изысканиях автодорог, мостов и аэродромов, возможность применения беспилотных летательных аппаратов при изысканиях и диагностике автодорог и других.

Кафедра «Гидравлика», возглавляемая доктором технических наук, профессором Татьяной Суэтиной, большое внимание уделяет качеству образовательного процесса. Преподаватели кафедры активно работают со студентами, организуют гидрометрическую практику первокурсников и руководят молодежными научными исследованиями. Основными научными направлениями кафедры «Гидравлика» являются гидравлические исследования дорожных водопропускных сооружений, очистка поверхностных вод с дорожных покрытий, экологические аспекты гидравлики дорожного

Дороги в будущее

Научные идеи и профессиональные кадры дают импульс к развитию дорожной отрасли



Врио ректора Андрей Келлер, выпускник МАДИ, президент Абхазии Аслан Бжания и профессор Юрий Васильев в лаборатории кафедры «Дорожно-строительные материалы» (справа налево)

водоотвода, исследование формирования стока ливневых вод и другие.

Коллектив кафедры «Дорожно-строительные материалы» под руководством доктора технических наук, профессора Юрия Васильева ведет исследования теоретических основ структурообразования асфальтобетона, изучает особенности применения современных нетрадиционных минеральных и органических вяжущих веществ, а также проблемы долговечности материалов для транспортного строительства. Лаборатория кафедры оснащена современным испытательным оборудованием, позволяющим оценивать механические, усталостные, деформационные свойства дорожно-строительных материалов. Морозильные и климатические камеры, установленные в лабораториях кафедры, способны моделировать различные погодные-климатические эксплуатационные условия.

Кафедра «Изыскания и проектирование дорог», возглавляемая доктором технических наук, профессором Павлом Поспеловым, проводит исследования эффективного применения геоинформационных систем в дорожном хозяйстве по двум научным направлениям. Первое связано с необходимостью разработки и передачи проектной документации эксплуатационным организациям для ее последующего использования. Второе научное направление включает разработку геоинформационных систем для существующих дорог. Сотрудниками кафедры совместно с НПП «Геокосмос» разработан ГИС-проект сети автодорог Московской области общей протяженностью около 10 тыс. км. По заданию ФУАД «Центральная Россия» разработаны ГИС-проекты для 2 тыс. км федеральных трасс.

Одним из важных направлений научно-исследовательской работы кафедры является разработка методов и приборов, применяемых при изысканиях и оценке транспортно-эксплуатационных качеств дорог. Большое внимание уделяется исследованиям практического применения приборов спутниковой навигационной системы GPS при изысканиях дорог. Специалистами кафедры разработаны и оснащены две комплексные ходовые лаборатории, позволяющие фиксировать все транспортно-эксплуатационные

параметры дороги: геометрию, ровность, прочность, колейность, коэффициент сцепления.

Кафедра «Мосты, тоннели и строительные конструкции», возглавляемая профессором Владимиром Агеевым, широко известна своими уникальными разработками не только в России, но и далеко за ее пределами. Достаточно упомянуть, что лабораторией исследования мостов испытаны более 700 мостовых сооружений на территории Москвы, Российской Федерации и стран ближнего зарубежья. Среди них – уникальные мостовые сооружения: Бородинский, Строгинский, Нагатинский мосты, а также Рижская и Русаковская эстакады в Москве, мостовые сооружения в городах России, мосты через Волгу, Десну и Амударью, эстакада к новой взлетно-посадочной полосе в аэропорту Шереметьево и многие другие.

Среди основных научных направлений кафедры – совершенствование конструктивно-технологических решений и методов расчета мостовых и тоннельных сооружений, оценка технического состояния и надежности эксплу-

атируемых дорожно-транспортных объектов, разработка методики расчета вантовых и висячих мостов на сейсмические воздействия, совершенствование методики расчета и моделирования дисперсно-армированных бетонных конструкций и другие.

Кафедра «Строительная механика», возглавляемая доктором технических наук, профессором Ириной Демьянушко, ведет исследования по ряду крупных научных направлений, в числе которых разработка методов испытаний, проектирование и внедрение элементов дорожного обустройства; реконструкция ДТП с оценкой скоростных параметров, геометрии дорожного полотна, а также анализом возможных причин их возникновения; расчетно-проектировочный анализ конструкций дорожных покрытий (жестких и нежестких); моделирование и расчет акустических экранов и другие. На кафедре действует центр компетенции по инженерным расчетам совместно с MSC Software Corporation.

Кафедру «Строительство и эксплуатация дорог» возглавляет

доктор технических наук, профессор Виктор Ушаков. Специалисты кафедры известны своими научными работами, направленными на совершенствование оборудования для измерения продольной и поперечной ровности проезжей части автодорог. Кафедрой созданы уникальная передвижная лаборатория и программный комплекс, позволяющие на основе панорамной видеосъемки камерами высокого разрешения и системы регистрации микропрофиля проезжей части получать совмещенное изображение поверхности проезжей части и графическое представление микропрофиля дорожного покрытия.

В настоящее время сотрудники кафедры ведут исследования по следующим научным направлениям: совершенствование методов расчета и конструирования дорожных одежд; создание инновационных технологий строительства, реконструкции, ремонта и содержания автодорог; диагностика, техническая инвентаризация и паспортизация дорог; обеспечение экологической безопасности при строительстве и эксплуатации автодорог и городских улиц.

Основными направлениями научных разработок кафедры «Химия», возглавляемой кандидатом химических наук, доцентом Сергеем Марковым, являются фундаментальные исследования механизмов и закономерностей формирования новых наноструктурированных систем и наноразмерных реагентов с различным составом, структурой, морфологией и функциональными свойствами для создания эффективных и недорогих катализаторов биомедицинского назначения.

Серьезный научный задел, созданный коллективами кафедр дорожно-строительного факультета, высокие требования к качеству образовательного процесса, глубокая включенность в решение важнейших задач развития российской экономики и дорожного строительства обеспечивают специалистам факультета лидерство в области транспортного строительства не только в России, но и за рубежом. Традиционно научные достижения ученых неоднократно высоко оценивались на профильных выставках, семинарах и научных конференциях.



Подготовка студентов в реальных условиях на полигоне МАДИ

Испытание на прочность

Кафедра дорожно–строительных материалов: 90 лет на страже качества дорог

Кафедра дорожно–строительных материалов (первоначальное название – «технология дорожно–строительных материалов») была создана в 1929 году на дорожном факультете МИИТа. В 1930 году вместе с факультетом она вошла в состав Московского автомобильно–дорожного института. На каждом этапе развития на кафедре формировались плеяды блестящих ученых, уникальных специалистов, обладавших не только профессиональным мастерством, но и способностью вдохновлять окружающих.

Не просто битум

Первый заведующий кафедрой и ее научный руководитель, профессор Петр Вячеславович Сахаров, крупный инженер–путеец, ученый и организатор, сформировал коллектив талантливых педагогов. Среди них – доценты К.Г. Зеленов, Н.Н. Иванов, А.П. Денисов, А.Г. Голубев, Н.Н. Короткевич. На кафедре был создан ряд лабораторий по испытанию дорожно–строительных материалов.

Петр Сахаров в своих трудах показал, что вяжущим в асфальтобетоне является не просто битум, а асфальтовяжущее вещество – битум, наполненный минеральным порошком, являющимся при этом асфальтирующей добавкой. Ученый разработал методы испытания асфальтовяжущего на прочность, водоупорность, пластичность, а также метод проектирования состава асфальтобетона по асфальтовому вяжущему.

В 30–40–х годах доцент Н.Н. Иванов широко исследовал цементобетон. В довоенный же период на кафедре дорожно–строительных материалов была открыта аспирантура. Один из первых аспирантов В.Г. Волков стал доцентом и возглавил исследовательские работы в области дорожного цементобетона.

Когда началась Великая Отечественная война, институт эвакуировали в Узбекистан. Доценты А.П. Денисов, Н.Н. Короткевич, Д.И. Ганджула и другие сотрудники кафедры ушли добровольцами на фронт. А.П. Денисов погиб в боях под Ельней.

С 1946 по 1959 год кафедрой руководил доцент, кандидат технических наук Федор Николаевич Пантелеев, который окончил МАДИ и аспирантуру до войны. Он сделал значительный вклад в совершенствование технологии приготовления асфальтобетона, его уплотнения.

Одним из любимых коллегам и студентами педагогов кафедры был доцент, кандидат технических наук Николай Васильевич Горелышев – фронтовик, человек скромный, мягкий, доброжелательный. Он много лет возглавлял научную лабораторию, изучал деформативные характеристики асфальтобетона, роль в нем каменных материалов. Несколько лет Николай Горелышев работал ответственным секретарем приемной комиссии МАДИ.

Будучи доцентом, Ирина Михайловна Руденская, химик–органик по образованию, много сделала для изучения свойств дорожных битумов. На кафедре было организовано целое направление исследований по созданию новой технологии получения битумов, регулированию их свойств, в том числе компаундированных битумов. Ирина Руденская стала первой женщиной в МАДИ, защитившей диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук и получившей звание профессора.

Цемент для жизни дорог и людей

С 1959 по 1984 год кафедру возглавлял заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Государственных премий, профессор, доктор технических наук Сергей Владимирович Шестоперов – выда-



Трудовые будни в лаборатории кафедры

ющийся ученый в области цемента и цементобетона, человек удивительной судьбы.

Сергей Шестоперов окончил МИИТ, работал на строительстве оборонительных сооружений Черноморской базы ВМФ, затем начальником лаборатории и заместителем начальника строительства канала им. Москвы, был награжден орденом Ленина. Уже в конце 30–х годов им была выдвинута идея и предложены технологические приемы, способствующие повышению долговечности бетонов, их классификации по зонам воздействия агрессивных сред, методам оценки строительно–технических свойств цемента и бетонов. В начале 40–х он принимал активное участие в проектировании и строительстве Куйбышевской ГЭС по заданию академика С.Я. Жука.

Во время Великой Отечественной войны Сергей Шестоперов, служивший начальником бетонных работ «Челябметаллургстроя», выезжал на фронт с предложением по организации выпуска в полевых условиях медицинского гипса. Это производство позволило сохранить жизни тысячам раненых и вернуть их в строй. В конце 40–х годов он был назначен заместителем дирек-

тора по научной работе ДорНИИ, где его талант организатора и ученого раскрылся в полной мере.

Защитив сначала кандидатскую диссертацию по гипсовым вяжущим, в 1954 году Сергей Владимирович блестяще защищает докторскую диссертацию, посвященную долговечности бетонов. В эти годы им была предложена технология «мокрого помола» цемента, выявлена роль гипса и минерала С3А в цементе, роль пластифицирующих добавок в бетоне, налажено тесное сотрудничество с АН СССР, МГУ им. М.В. Ломоносова. Написанные в тот период статьи, книги, в том числе «Долговечность бетона», выдержавшая три издания, до настоящего времени представляют большой интерес для специалистов.

Под руководством С.В. Шестоперова кафедра дорожно–строительных материалов становится выпускающей. Выпускники до сих пор поддерживают с ней связь, а один из первых выпускников Эдуард Владимирович Котлярский в настоящее время – профессор кафедры.

По инициативе Сергея Шестоперова при кафедре была организована отраслевая научно–исследовательская лаборатория «Цемент». В последние годы жизни он изучал

влияние химии и состава цемента, а также химических добавок на свойства бетонов. Вместе с ним над этими проблемами работала группа исследователей: доценты Л.А. Феднер, С.В. Шестоперов, ассистент Ю.Э. Васильев, инженер Г.А. Болдырев и другие. После кончины С.В. Шестоперова в 1984 году научное руководство ОНИЛ «Цемент» было возложено на профессора Леонида Аврамовича Феднера, его ученика и последователя, который работал на кафедре с 1960 года.

Новый виток

С 1984 по 1989 год кафедрой заведовал профессор, доктор технических наук Николай Васильевич Горелышев, вернувшийся в МАДИ из СоюздорНИИ, который он возглавлял в течение ряда лет. Под руководством Н.В. Горелышева были разработаны новые принципы нормирования свойств асфальтобетона.

Под его редакцией вышел учебник по строительству автомобильных дорог, опубликованы монографии по дорожному асфальтобетону и справочники. Николай Горелышев подготовил более 40 кандидатов

наук. В середине 80–х годов на кафедре активизировалась деятельность аспирантуры. В институте был образован диссертационный совет по специальности «строительные материалы и изделия».

С 1989 по 2018 год кафедрой заведовал доцент, кандидат технических наук Николай Викторович Быстров. Все эти годы он совмещал работу в институте со службой в структурах Министерства транспорта РФ. В сфере его деятельности было управление качеством дорожных работ и техническое регулирование в области дорожного хозяйства, он возглавил технический комитет по стандартизации (ТК 418) «Дорожное хозяйство», который координирует разработку нормативных документов в области дорожного строительства.

С мая 2018 года кафедрой дорожно–строительных материалов руководит доктор технических наук, профессор Юрий Эммануилович Васильев. Под его руководством при кафедре успешно работают шесть малых инновационных предприятий (МИП). Их эффективная деятельность позволила осуществить переоснащение материально–технической базы, а также постоянно обновлять компьютерную технику. Все это дает возможность студентам, магистрантам и аспирантам приобщиться к современным методам испытания дорожно–строительных материалов в рамках выполнения как учебных, так и научно–исследовательских работ.

С 2007 года в Москве действуют 10 уникальных передвижных дорожных лабораторий «Автоматизированный дорожный сканер «АДС–МАДИ», которые постоянно используются для оценки транспортно–эксплуатационного состояния объектов улично–дорожной сети столицы. Юрий Васильев руководил организацией этих лабораторий. Также он возглавил создание на территории УИЦ МАДИ уникального, не имеющего аналогов в мире кольцевого стенда «Карусель», предназначенного для испытания материалов дорожных покрытий и автомобильных шин.

На базе кафедры более 30 лет существует организованная профессором Н.В. Горелышевым Ассоциация исследователей асфальтобетона. Ежегодно в январе на научную сессию собираются специалисты и ученые России, Украины, Белоруссии, Польши.

Аспирантами руководят профессор Н.Б. Урьев, Ю.Э. Васильев, Э.В. Котлярский, В.И. Неделькин. Многие выпускники кафедры сегодня занимают руководящие должности на предприятиях транспортного и дорожного строительства.

Повышается квалификация профессорско–преподавательского состава кафедры. Сегодня на кафедре работают заслуженный деятель науки и техники, доктор химических наук, профессор В.И. Неделькин, академик РАЕН доктор химических наук, профессор Н.Б. Урьев, заслуженный работник высшей школы, доктор технических наук, профессор Э.В. Котлярский, почетный строитель России доктор технических наук, профессор Ю.Э. Васильев, кандидаты технических наук, доценты Л.П. Бессонова, О.А. Воейко, Г.И. Евгеньев, С.В. Ильин, В.В. Каменев, И.Б. Курденкова, Н.В. Мотин, И.Ю. Сарычев, А.С. Суханов.

В 2018 и 2019 годах кафедра занимала первое место среди выпускающих кафедр МАДИ по науке, стала победителем конкурса «Дороги России – 2018» в статусе «Лучшая дорожная лаборатория», а также является лауреатом специальной премии «За активное участие в выполнении научных работ и повышение квалификации работников дорожного хозяйства» конкурса «Дороги России – 2020».

Заведующий кафедрой дорожно–строительных материалов, профессор Ю.Э. ВАСИЛЬЕВ, профессор Э.В. КОТЛЯРСКИЙ



Дорожная лаборатория МАДИ исследует качество дорожного полотна ключевых автострад столицы

Наверное, нет в истории современной России научно-го подразделения со столь богатой историей, которое внесло бы больший вклад в становление и развитие дорожной науки, в подготовку кадров высшей квалификации и обеспечение дорожной отрасли квалифицированными проектировщиками, чем кафедра изысканий и проектирования дорог МАДИ. Достаточно сказать, что за 90 лет работы на кафедре защищены 226 диссертаций на соискание ученых степеней кандидатов и докторов технических наук. Научные школы кафедры решали важнейшие задачи обеспечения надежности конструкций автодорог, их безребойной работы во время Великой Отечественной войны, повышения пропускной способности и безопасности дорожного движения.

История в лицах

Кафедра изысканий и проектирования дорог была создана в 30-е годы прошлого века. Тогда, в последнее предвоенное десятилетие, специалистами кафедры были начаты обширные исследования по уточнению технических условий на проектирование дорог. Основным научным результатом этих изысканий стало определение коэффициентов продольного и поперечного сцепления шины с покрытием для нормирования их расчетной величины.

В 1947 году заведующим кафедрой был назначен В.Ф. Бабков – выдающийся ученый-дорожник, подготовивший 70 кандидатов и 5 докторов наук, признанный основателем научной школы проектирования и реконструкции автодорог и аэродромов, механики грунтов и дорожных одежд. Под его руководством кафедра успешно работала до 1992 года.

Много лет посвятил работе на кафедре О.В. Андреев – создатель теории и методов прогноза деформаций подмостовых русел, основанных на решении в конечно-разностной форме системы дифференциальных уравнений речной гидравлики. Продолжил развитие методов проектирования отверстий мостовых переходов профессор Г.А. Федотов.

Крупным вкладом в обеспечение безопасности движения явились подготовленные в 1967 году на основе проведенных кафедрой исследований и материалов обследований дорог Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. В этом документе были представлены методика установления опасных мест на дорогах, инструменты оценки степени их опасности, а также обоснован комплекс мероприятий по предотвращению на стадии проектирования возникновения таких мест.

Высокая нагрузка дорог автомобильным транспортом, в результате которой интенсивность движения на ряде участков существенно превышает нормальную, вызывает изменение структуры транспортных потоков. Самостоятельное научное направление, которое заняло моделированием движения транспортных потоков с широким использованием экспериментальных параметров, возникло под руководством В.В. Сильянова.

В эти же годы получили развитие экологическая тематика научных исследований кафедры. Научная работа по исследованию транс-

Там, где рождаются дороги

Кафедра изысканий и проектирования дорог МАДИ



Передвижная дорожная лаборатория оценки состояния дорог, созданная в МАДИ

портного шума профессора П.И. Пospelova, который возглавил кафедру в 1994 году, стала началом выполнения целой серии исследований по акустической оценке мероприятий, направленных на снижение шума в жилых застройках, возникающего при движении по автодорогам транспортных потоков.

В середине 90-х годов на кафедре совместно с институтом «МАДИ-ПРОЕКТ» был разработан раздел ТЭО реконструкции Московской кольцевой автомобильной дороги в части обеспечения защиты прилегающей жилой застройки от шума и впервые в стране начата комплексная разработка проекта строительства шумозащитных сооружений.

В 1997 году кафедра начала проводить работы по эффективному применению в дорожном хозяйстве геоинформационных систем, обеспечивающих повышение точности, объективности и достоверности информационной модели дорог. Была создана лаборатория информационных технологий, которая совместно с НПП «Геокосмос» разработала геоинформационную систему автомобильных дорог Московской области протяженностью 12 тыс. км.

Совершенствование нормативной базы

В рамках программы «Совершенствование нормативно-технической базы дорожного хозяйства» преподаватели кафедры в 2001–2003 годах принимали участие в

создании новых строительных норм и правил взамен СНиП 2.05.03–85, а также государственного стандарта «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты», «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к геометрическим элементам», «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация».

В 2001 году специалисты кафедры разработали Технические условия на проектирование кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Затем последовала разработка специальных технических условий на проектирование Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. Эти условия определили высокий уровень технического исполнения проекта, а также позволили уменьшить сметную стоимость за счет сокращения ширины отдельных полос проезжей части.

В 2003 году по заданию Росавтодора кафедра разработала раздел «Развитие дорожной науки и совершенствование нормативно-технической базы» Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года.

Активно включившись в программу обеспечения нормативной базы отрасли, сотрудники кафедры начиная с 2010 года проводили исследования, направленные на обеспечение отрасли нормативной базой. По заданию Росавтодора были подготовлены проекты следующих документов: ГОСТ Р «До-

роги автомобильные. Элементная база геометрического проектирования. Технические требования», ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению инженерно-гидрологических изысканий»; отраслевые документы; Методические рекомендации по защите от транспортного шума территорий, прилегающих к автомобильным дорогам – ОДМ 218.2.013–2011, Методические указания по проектированию кольцевых пересечений при строительстве и реконструкции автомобильных дорог; Методические рекомендации по планировке объектов дорожного сервиса и организации движения в зоне их размещения.

В 2014 году в соответствии с госпрограммой «Градостроительная политика» ученые кафедры проводили исследования для разработки Методических указаний по совершенствованию обеспечения безопасности и выполнения функционального назначения городских улиц и дорог для улучшения условий движения в г. Москве. Эти изыскания стали основой участия специалистов кафедры в разработке двух сводов правил – СП 42.133.30.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования». Эти документы впервые подробно определили нормы геометрии проектного проектирования городских улиц и дорог, наметив векторы развития политики градостроительного проектирования.

Сотрудниками дорожно-исследовательской лаборатории кафедры под руководством Ю.В. Кузнецова был изготовлен прибор «ЗИМА», предназначенный для контроля зимней скользкости дорог. В связи с этим следует подчеркнуть, что кафедра имеет в своем оперативном управлении три современные ходовые лаборатории, позволяющие фиксировать все транспортно-эксплуатационные параметры дороги: геометрию, ровность, прочность, колеиность, коэффициент сцепления, видеофиксацию дорог. Оборудование и технические возможности лабораторий широко применялись для контроля качества строительных работ при строительстве магистралей М-11 Москва – Санкт-Петербург.

Задачи на перспективу

В настоящее время в число основных направлений исследований кафедры входят:

- переработка стандартов, определяющих геометрию автомобильных дорог, и свода правил «Автомобильные дороги»;
- исследование режимов движения на улицах и дорогах для разработки нормативов по определению пропускной способности элементов улично-дорожной сети, минимизация транспортных потерь в системе городского движения;
- дорожно-транспортная планировка городов и населенных пунктов;
- создание приборов и методов оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- разработка мероприятий по повышению пропускной способности элементов автомобильных дорог и обеспечению безопасности движения;
- разработка мероприятий по защите окружающей среды при проектировании автомобильных дорог;
- исследование возрастающих осевых нагрузок и скорости движения автомобилей на прочность дорожных одежд.

Научно-исследовательская и учебно-методическая работа кафедры во многом неразрывно связана с идеями, наследием и принципами управления, заложенными доктором технических наук, профессором, заслуженным деятелем науки и техники России В.Ф. Бабковым. Благодаря его деятельности, а также десяткам других ученых и исследователей были заложены основы работы кафедры изысканий и проектирования дорог МАДИ как структуры, нацеленной на активный поиск, накопление новых знаний и уникального опыта, которые призваны в конечном итоге внести свой вклад в работу дорожного комплекса России.



Измерение транспортного шума на МКАД, 90-е годы



Дорожная лаборатория кафедры оценивает эксплуатационные характеристики дорог

Изыскания по диагностике технического состояния сотен уникальных транспортных объектов проведены сотрудниками этой кафедры МАДИ.

Кафедра мостов была создана в МАДИ в 1932 году, ее первым заведующим стал заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор Евгений Евгеньевич Гибшман. В разные годы на кафедре работали профессора Н.Я. Калмыков, Н.И. Поливанов, В.С. Кириллов, Е.Л. Хлебников, А.А. Герцог, Н.М. Колоколов и Б.Е. Улицкий.

В 1934 году при кафедре была создана мостоиспытательная станция, впоследствии преобразованная в лабораторию исследования мостов. Лаборатория взяла на себя большую работу по испытанию и обследованию транспортных сооружений.

За годы работы лабораторией были проведены изыскания по диагностике технического состояния более 700 мостов на территории России и стран бывшего СССР. Среди них – такие уникальные мостовые сооружения, как Бородинский, Строгинский и Нагатинский мосты через Москву–реку, Рижская и Русаковская эстакады в Москве, мостовые сооружения в Череповце, Нижнем Новгороде, Уральске, внеклассные мосты через Волгу в Костроме и Саратове, через Десну в Брянске, мост через Амударью. Специалисты лаборатории проводили испытания моста «Багратион» в Москва–Сити, столичного моста «Живописный», мостов Третьего транспортного кольца Москвы, эстакады к новой взлетно–посадочной полосе в международном аэропорту Шереметьево, Замоскворецкого моста и многих других знаковых объектов.

Помимо мостов, были испытаны конструкции Кремлевского дворца съездов, павильона «Космос» на ВДНХ, здания Совета Министров СССР в Кремле, трибуны стадиона в Лужниках, Дворца спорта «Олимпийский», велотрека в Крылатском и другие.

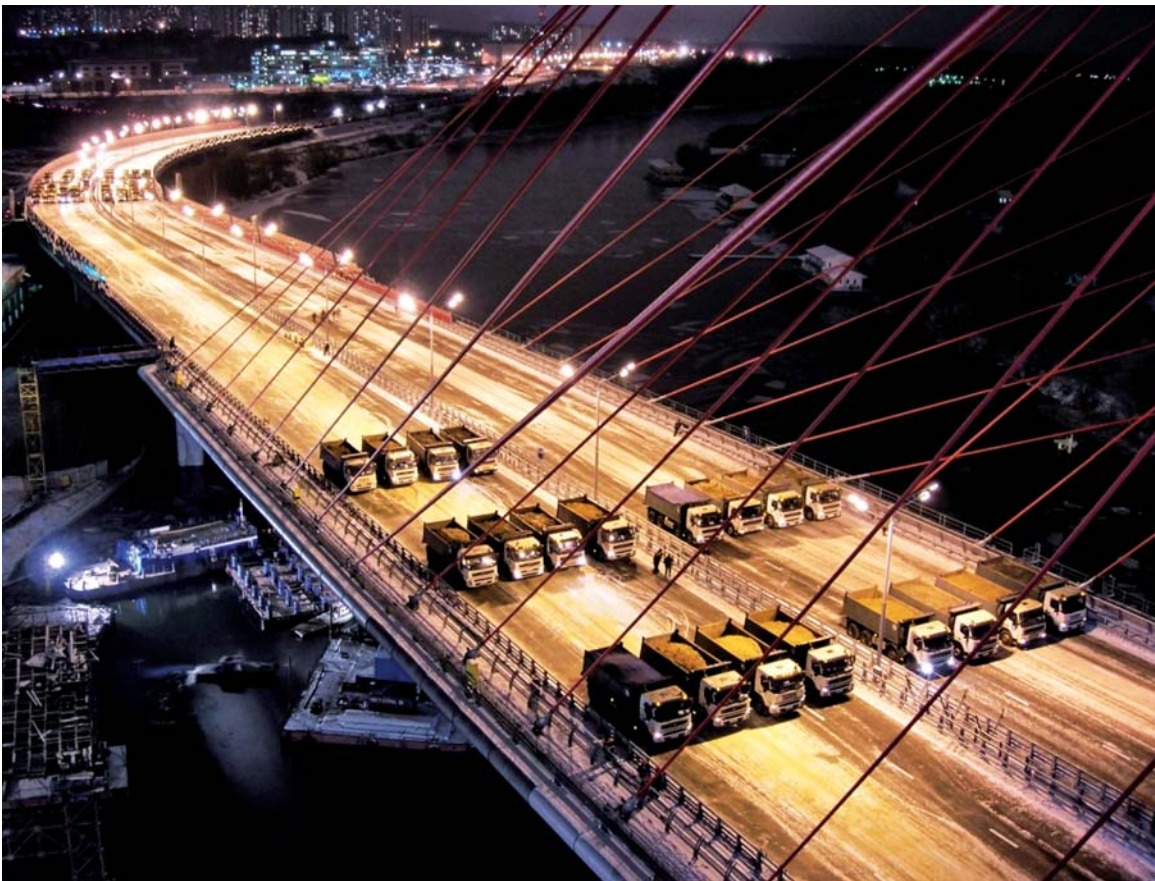
Во время Великой Отечественной войны сотрудники кафедры активно участвовали в оборонной работе.

В период бурного индустриального строительства мостов – в 50–х и 60–х годах XX столетия – своим непосредственным участием сотрудники кафедры способствовали появлению таких жемчужин московской архитектуры, как сталежелезобетонный Новоарбатский мост, Автозаводский мост и метрополитен в Лужниках из сборного преднапряженного железобетона.

В 2015 году кафедра мостов и транспортных тоннелей была объединена с кафедрой «Строительное производство и конструкции», ведущей свою историю с 1944 года. Основателем кафедры «Строительное производство и конструкции» был прекрасный педагог, профессор Иван Гаврилович Иванов–Дятлов. В 50–х годах прошлого века под его руководством были начаты исследования несущих керамзитожелезобетонных конструкций и их применения в мостостроении, дорожных и аэродромных покрытиях.

Потенциал роста

У каждого моста — своя высота



Испытание моста «Живописный» через Москву–реку на северо–западе столицы

Исследования кафедры широко признаны не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами. К примеру, на одном из конгрессов Международной федерации по преднапряженному железобетону (ФИП) работы кафедры «Строительное производство и конструкции» в области применения легких бетонов были особо отмечены как одни из ведущих в России.

Шло время... Рост сети автомобильных дорог и уровень их развития потребовали создания развитой инфраструктуры сооружений, обслуживающих автотранспортные пути: многотопливных АЗС, паркингов, гаражных комплексов, автоцентров, станций технического обслуживания, автомоек, мотелей. На первый план вышло обустройство автодорог федерального и регионального значения многофункциональными зонами дорожного сервиса, обеспечивающими полный пакет услуг для пользователей, включая полноценный отдых, обслуживание и ремонт автомобилей. Важно было при этом в полной мере учесть потребности маломобильных групп населения, людей с ограниченными физическими возможностями.

Как следствие, потребовался поиск принципиально новых подходов

к подготовке специалистов в области транспортного строительства, способных проектировать и строить мосты и многофункциональные зоны в едином комплексе с автодорогой. Это веление времени стало ключевым направлением в работе строительных кафедр МАДИ.

Сегодня на кафедре «Мосты, тоннели и строительные конструкции» трудятся 39 сотрудников, в том числе опытные профессора и доценты, а также молодые специалисты, недавние выпускники университета. В учебном процессе коллектив активно задействует представителей работодателей – думающих практиков, готовых отдать часть своего времени и сил для подготовки будущих мостостроителей. Кафедра гордится своими трудовыми династиями. Сегодня в коллективе трудятся ученые–мостостроители и тоннельщики во втором, третьем и даже четвертом поколениях.

Кафедра осуществляет подготовку специалистов в области строительства в рамках всех уровней обучения – бакалавриата, специалитета, магистратуры, а также послевузовского (аспирантуры) и дополнительного профессионального образования (повышения квалификации и профессиональной переподготовки слушателей).

Преподаватели проводят учебные занятия для будущих мостовиков, тоннельщиков и дорожников по 106 учебным дисциплинам. Ежегодно кафедра выпускает около 80 специалистов, которые успешно работают и делают карьеру в ведущих проектных, строительных, эксплуатационных и научно–исследовательских организациях. На кафедре ежегодно проходят обучение 12–17 аспирантов, в том числе из зарубежных стран. Только за последние три года 8 аспирантов защитили диссертационные исследования, выполненные под руководством ученых кафедры.

На базе ОА «ЦНИИС» создана и успешно функционирует базовая кафедра «Мосты и тоннели», где студенты знакомятся с последними научными достижениями в области мосто– и тоннелестроения. В образовательном процессе применяются новейшие информационные технологии, используются различные методики и приемы передачи знаний, способствующие развитию профессионального потенциала студентов.

В образовательный процесс и исследования кафедры активно внедряются цифровые технологии. Функционируют компьютерные классы и мультимедийные аудитории, работает программный комплекс SOFISTIK. С помощью современных цифровых технологий студентам наглядно и детально демонстрируются особенности работы строительных конструкций. Ребята имеют возможность досконально освоить расчетные программные комплексы и самостоятельно проводить виртуальное моделирование элементов конструкций различных сооружений.

Цифровые технологии дают возможность более полно учитывать в расчетах геометрическую нелинейность поэтапно нагружаемой конструкции, пластические (или хрупкие) и реологические свойства материалов. Это позволяет познакомить студентов с прогрессивными принципами расчета, основанными на физически нелинейной деформационной модели материала под нагрузкой. Все это в итоге дает возможность углубить уровень научного анализа как в студенческих исследованиях, так и в конструкторских разработках преподавателей.

Широкий круг научных проблем, в исследовании которых участвуют преподаватели кафедры и студенты старших курсов. Это и совершенствование конструктивных–технологических решений и

методов расчета мостовых и тоннельных сооружений в различных топографических, градостроительных, инженерно–геологических и экологических условиях; и разработка автоматизированных систем проектирования мостовых сооружений с использованием современных компьютерных технологий и программных комплексов; и применение современных композиционных материалов в конструкциях дорожно–транспортных сооружений; и оценка технического состояния и надежности эксплуатируемых сооружений; и совершенствование методики расчета и моделирования дисперсно–армированных бетонных конструкций, и другие направления работы.

Выдающиеся результаты научных исследований и опытно–конструкторских разработок коллектива кафедры подтверждены многочисленными авторскими свидетельствами и патентами.

Кафедра тесно сотрудничает с ведущими работодателями, ключевыми индустриальными партнерами и профессиональными общественными организациями – Ассоциацией мостостроителей, ПАО «Мостотрест», Тоннельной ассоциацией России, Академией транспорта РФ, Российской академией естественных наук. Осуществляется постоянное взаимодействие с проектными, строительными и эксплуатирующими организациями, научно–исследовательскими институтами, а также с коллегами из других вузов строительного профиля.

Ученые кафедры участвуют в экспертизах крупных проектов, рецензировании научных работ, диссертаций и нормативных документов, являются авторами базовых учебников, монографий и научных статей в ведущих профильных научных изданиях. Они регулярно выступают на международных и всероссийских конференциях, семинарах и симпозиумах.

За последние 5 лет вышли в свет учебники «Инженерные сооружения в транспортном строительстве» под редакцией профессора П.М. Саламахиной, «Строительство автодорожных и городских тоннелей» под редакцией профессора Л.В. Маковского, «Проектирование мостовых и строительных конструкций» профессора П.М. Саламахиной, «Основы архитектурно–строительного проектирования» профессора В.Д. Агеева, «Ангары» профессора В.К. Федулова, «Эксплуатационно–техническое состояние жестких аэродромных покрытий» профессора В.К. Федулова и доцента М.Д. Суладзе, «Оценка технического состояния мостовых сооружений» профессора А.И. Васильева, «Подводные тоннели из опускных секций» профессора Л.В. Маковского и доцента В.В. Кравченко. Последние два издания были отмечены дипломом III степени на IV международном конкурсе изданий для вузов «Университетская книга – 2017».

Дальнейшее развитие кафедра связывает с организацией целевой подготовки инженеров, бакалавров, специалистов, магистров по заказам производства, с совершенствованием материальной учебно–лабораторной базы, цифровизацией учебного процесса, увеличением объемов научных исследований в области мосто– и тоннелестроения, строительных конструкций.

Коллектив кафедры свято чтит заслуги и опыт предыдущих поколений ученых и инженеров, поддерживает и развивает лучшие традиции и методики российского образования, совершенствует формы и методы проведения научных исследований, чтобы обеспечить высокий уровень подготовки в области мосто– и тоннелестроения. Кафедра является одним из ведущих выпускающих технических структурных подразделений страны и высокоавторитетной среди проектных, производственных и научных организаций, а также строительных вузов Российской Федерации и за рубежом.



Ученые МАДИ испытывают эстакаду взлетно–посадочной полосы в аэропорту Шереметьево

Профессионалы в логистике

Их готовит факультет логистики и общетранспортных проблем

В 2020 году свой первый юбилей отмечает факультет логистики и общетранспортных проблем МАДИ: десять лет со дня образования. Целью его создания стала подготовка специалистов в области внутристановой и международной логистики, управления на транспорте, организации транспортного обеспечения предприятий и таможенного дела.

В настоящее время факультет объединяет пять кафедр: «Логистика», «Менеджмент», «Правовое и таможенное регулирование на транспорте», «Философия» и «История и культурология». С момента создания факультета им подготовлены более двух тысяч выпускников. Факультет ведет подготовку бакалавров по образовательным программам «логистика и управление цепями поставок», «менеджмент организации» и «управление проектами», а также по специальности «тамо-

женное дело» в рамках специальности «таможенная логистика». Выпускники, получившие диплом бакалавра или специалиста, могут продолжить обучение на магистерских программах «Управление программами и проектами», «Менеджмент цифровых транспортных систем», «Ресурсоэффективная логистика производства» и «Организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности».

На факультете действуют совместные международные программы магистратуры в области логистики с университетами Германии, Франции и Австрии. К примеру, магистранты, обучающиеся в МАДИ по программе «Логистика в транспортных системах», имеют возможность без увеличения общей продолжительности обучения получить как российский диплом магистра, так и диплом магистра немецкого университета по специ-

альности «Инженер-экономист по логистике».

В учебном процессе факультета используется богатая лабораторная база, действуют современные лаборатории в таких областях, как: информационные технологии в таможенном деле; продовольственные и непродовольственные товары; таможенный контроль; моделирование и управление логистическими системами; системы управления и автоматической идентификации; автоматические технологии хранения и грузобработки; ситуационный анализ логистических процессов; безопасность цепей поставок и систем контроля грузоперевозок.

Ежегодно студенты факультета проходят практику в ведущих компаниях – «Вимм-Билль-Данн», STS Logistics, FM Logistics, DHL, Major Cargo Service, транспортной компании «Деловые линии», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Кроме того, они стажировались в различных подразделениях таможенных органов – Шереметьевской таможне, Внуковской таможне, Центральной акцизной таможне, Центральной энергетической таможне и др. Студенты факультета активно занимаются научными разработками, результаты их исследований регулярно презентуются на международных и российских научно-практических конференциях.

Специалисты факультета реализуют масштабную программу сотрудничества с ведущими международными образовательными, научными и общественными организациями в области логистики – Европейской логистической ассоциацией (ELA), Федеральным союзом логистов Германии (BVL), Сообществом институтов имени



Преподаватели МАДИ обучаются в Германии по программе Erasmus+

Фраунгофера (Fraunhofer IFF), Университетом имени Отто фон Герике (OvGU). Ежегодно проходит Международная студенческая школа «Логистика и транспорт» с участием иностранных студентов.

Особое внимание факультет уделяет организации учебного процесса. Обучение студентов ведется в соответствии с самыми современными тенденциями, основанными на использовании информационных технологий. Студенты имеют уникальную возможность пройти подготовку, основанную на реальных примерах в сфере логистики, таможенного дела и менеджмента.

Немаловажно и то, что образовательный процесс построен при участии специалистов, имеющих большой опыт работы в профильных компаниях в области ритейла, международных перевозок, автомати-

зации складского хозяйства. Это позволяет выпускникам успешно решать множество разноплановых задач, в том числе организовывать и обеспечивать эффективную работу производственных, обслуживающих организаций на всех уровнях деятельности. Именно поэтому спрос на выпускников факультета традиционно высок и продолжает возрастать.

Учеными и преподавателями факультета проводятся юридическое редактирование, экспертиза транспортных законопроектов, кодексов, уставов и других нормативно-правовых актов, формируются научно-консультационные заключения по различным правовым вопросам функционирования транспортного комплекса РФ, а также по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам.



Научно-образовательный центр инновационных технологий в логистике

В 1965 году для подготовки специалистов в области автомобильных перевозок, техники автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения в МАДИ была создана кафедра «Автомобильные перевозки и безопасность движения». Первый выпуск специалистов состоялся в 1978 году – именно тогда из стен МАДИ вышли первые в стране профессионалы в области организации и безопасности дорожного движения. Лучшие из них стали сотрудниками Государственной автоинспекции.

После реорганизации в 1985 году появилась кафедра «Организация и безопасность движения», которую возглавил профессор Георгий Клишковштейн. Сегодня выпускники кафедры ведут прорывные научные исследования и опытно-конструкторские разработки, осуществляют экспертизу дорожно-транспортных происшествий, проектируют техническое оснащение средств организации дорожного движения, занимаются развитием интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и автономного движения.

Начиная с 2010 года специалисты кафедры «Организация и безопасность движения» – признанные лидеры в области разработки требований к техническим и технологическим решениям ИТС. Они занимаются реализацией полного цикла внедрения ИТС-проектов: обоснованием, проектированием, внедрением, эксплуатацией и последующей модернизацией.

Гордость кафедры – современная лабораторная база и учебные материалы. С 2010 года функционирует уникальный тестовый полигонный комплекс, предназначенный для отработки технических решений и телематических технологий ИТС в максимально близких к эксплуатационным условиям. Комплекс является проектом пилотного участка ИТС дороги и расположен на учебном полигоне университета. В настоящее время он оснащается оборудованием для тестирования, имитирующим все возможные ситуации на российских дорогах.

Порядок на дорогах

Обеспечивают выпускники кафедры «Организация и безопасность движения»



Беспилотный автомобиль – разработка ученых и студентов МАДИ

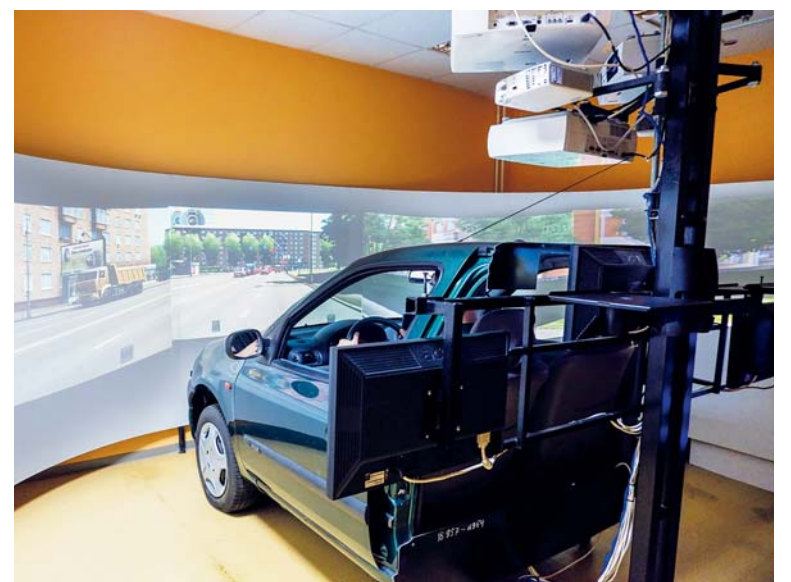
Используя возможности комплекса, специалисты кафедры создают прототипы комплексной ИТС на ограниченном участке дороги; отработывают технические решения и тестируют программные продукты в сфере ИТС; прорабатывают технические требования к аппаратно-программным средствам ИТС; проводят исследовательские, тестовые, калибровочные и иные работы в рамках разработки стандартов в сфере ИТС; проводят научные исследования; там же проходит подготовка студентов, организуются курсы повышения квалификации и программы переподготовки специалистов.

В 2011 году создан центр компетенций в области ИТС. На его базе ведутся работы по адаптации локальных проектов к российским

условиям, и в первую очередь к психофизиологическим особенностям участников дорожного движения. Как показывает практика, в большинстве случаев этот нюанс существенно меняет архитектуру и технико-экономическую модель любого проекта.

С 2012 года активно используется научно-исследовательский комплекс по разработке требований к техническим решениям ИТС через оценку их влияния на поведенческие особенности участников дорожного движения. Он позволяет учитывать психотипы и психологическое состояние водителей, а также особенности их взаимодействия с внешней средой и транспортными средствами.

Таким образом, на кафедре сформировался уникальный пол-



Лаборатория психофизиологии поведения водителя

нофункциональный исследовательский центр, осуществляющий научно-методическую, тестово-полигонную и научно-исследовательскую работу. Оборудование центра позволяет разрабатывать локальные проекты ИТС. Одним из основных направлений деятельности в этой области является обоснование доменных, функциональных и физических архитектур локальных проектов ИТС, ориентированных на повышение безопасности дорожного движения, уровня доступности, спроса и потребления информационных сервисов.

Результаты работы специалистов кафедры заметны на российском и международном уровнях. Так, в 2018 году на участке федеральной трассы А-290 Новороссийск – Керчь (автодорожный под-

ход к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края) состоялся премьерный тестовый проезд беспилотных автомобилей, созданных в России в рамках проекта «Караван». Это первое тестирование беспилотных автомобилей в России и первое столь масштабное испытание, которое, кстати, прошло очень успешно. На одном участке дороги, каждый по собственной программе, двигались пять беспилотников. В рамках проекта «Караван» кафедра представила беспилотник, созданный на основе серийного Ford Focus II. А в 2020 году запущен автомобиль с мобильным комплексом фиксации нарушений на дорогах общего пользования – беспилотный парк, в настоящее время успешно курсирующий по центру нашей столицы.

Отвечая на вызовы времени

Научные интересы тесно переплетены с важными государственными задачами

Кафедра «Правовое и таможенное регулирование на транспорте» появилась в МАДИ в 2012 году путем объединения кафедр «Транспортная юриспруденция» и «Таможенное дело».

«Транспортная юриспруденция» была основана в 1996 году и стала одной из первых в России в этой области. Уже более 20 лет успешно работает созданная на ее базе группа экспертно-консультационных юридических услуг Московского центра техсервиса АМТС. А кафедра «Таможенное дело» начала вести подготовку специалистов для таможенных служб, профессионалов в области организации и транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности страны с использованием больших данных в 2010 году.

Сегодня на объединенной кафедре «Правовое и таможенное регулирование на транспорте» активно ведутся научные исследования и

разработки, создаются проекты совершенствования нормативно-правовой базы, проходят подготовку и переподготовку сотни студентов и слушателей.

Научные интересы кафедры сосредоточены в первую очередь в области организации грузоперевозок и управления внешнеторговыми операциями с использованием интеллектуальных транспортных систем и средств бортовой телематики. Специалисты кафедры занимаются вопросами повышения эффективности и совершенствованием навигационной системы диспетчеризации международных автоперевозок.

Научные интересы кафедры тесно переплетены с важными государственными задачами, диктующими необходимость оперативного реагирования на вызовы времени. А это, прежде всего, глобализация экономики, развитие межстрановой экономической интеграции,



Олимпиада по таможенному делу в МАДИ

постоянное изменение нормативно-правовой базы таможенного регулирования, высокая актуальность обеспечения экономической безопасности страны и бизнес-субъектов, важность транспортной поддержки российских промышленников и предпринимателей, участвующих в ВЭД.

Специалисты кафедры осуществляют юридическое редактирование и экспертизу транспортных законопроектов, кодексов, уставов и других нормативно-правовых актов, ведут юридическую консалтинговую деятельность. По запросам государственных, муниципальных, общественных организаций и адвокатов эксперты формируют консультационные заключения по правовым аспектам функционирования транспортного комплекса России, а

также по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам.

Особое внимание преподаватели кафедры уделяют организации учебного процесса. Обучение студентов основано на использовании новейших информационных таможенных технологий и технических средств контроля. В образовательном процессе используются современная лаборатория таможенного контроля, прекрасно оборудованная лаборатория товароведения и экспертизы в таможенном деле, кабинет информационных таможенных технологий.

Весь образовательный процесс построен при непосредственном участии специалистов, имеющих большой опыт работы в таможенных органах, а также экспертов Ас-

социации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). В работе кафедры активно участвуют представители бизнеса, осуществляющие внешнеторговую деятельность. Производственные практики студентов проходят на базе таможенных органов, таможенных представителей, а также предприятий – участников внешнеэкономической деятельности.

Как следствие, выпускники получают уникальную подготовку, основанную не только на богатом теоретическом материале, но и на реальных примерах в сфере таможенного дела.

На протяжении ряда лет кафедра выступает организатором регионального этапа Всероссийской студенческой олимпиады по специальности «таможенное дело», а также куратором подготовки команды университета на всероссийском этапе олимпиады. Ежегодно высокое качество образовательного процесса подтверждается достойными выступлениями и яркими успехами студентов – участников олимпиады.

Студенты МАДИ регулярно побеждают и занимают призовые места на всех этапах олимпиады. Несмотря на высокий уровень конкуренции среди участников, они показывают блестящие знания в области проведения таможенных платежей, организации таможенного декларирования товаров и транспортных средств, таможенной статистики, таможенной экспертизы товаров, товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности и многих других областях профессиональной деятельности.



Студенты изучают правила таможенной экспертизы в современных лабораториях

Интеграция в профессию

Студенческие инженерные проекты – старт в большую карьеру

Уже более 15 лет в МАДИ при подготовке будущих инженеров успешно применяется проектный подход. За это время он показал свою эффективность как в плане повышения качества образования, так и для мотивации студентов.

За эти годы в университете создано более двух десятков ходовых макетов транспортных средств, среди которых – внедорожники класса БАХА, электромоторы и сверхэкономичные капсульные автомобили, а также автомобили класса «Формула», в качестве источников энергии которых применяются двигатели внутреннего сгорания, гибридные силовые установки и электродвигатели.

Следует отметить, что первопроходцами большинства студенческих инженерных проектов в нашей стране становились именно команды МАДИ. Так, еще с 2011 года в университете проводится Всероссийский форум «Студенческие инженерные проекты», собирающий ежегодно десятки команд из вузов России и Беларуси. Участники форума проходят мастер-классы, представляют результаты своих исследований и разработок, а также получают обратную связь от представителей индустрии и бизнес-сообщества.

История создания первой команды МАДИ, которая стала и первой командой в России, началась с посещения в 2005 году Сергеем Сафроненковым, преподавателем кафедры «Инженерная педагогика», соревнований «Формула Студент» в Англии, на трассе Silverstone F1. В том же году собралась первая команда, приступившая к созданию автомобиля класса «Формула

Студент» – FSM-1-500. И уже через год ребята выступили на немецкой трассе Хоккенхаймринг.

Студенческое инженерное сообщество следовало за мировыми тенденциями автомобилестроения. В 2007 году стартовала работа над созданием автомобиля с гибридной силовой установкой «Формула Гибрид». Куратором проекта стал доцент кафедры «Электротехника и электрооборудование» Сергей Феофанов. Через муфту свободного хода студенты объединили двигатель внутреннего сгорания и электромотор, обеспечили электропитание от суперконденсаторов и создали автомобиль с гибридной силовой установкой. Впервые проект был представлен в Италии в 2008 году, где занял первое место. А сам автомобиль увидел свет годом позже, в 2009-м, на трассе Nascar в США.



Выставка инженерных разработок студентов МАДИ

В 2010 году началось изучение аэродинамики и энергоэффективности на базе капсульного автомобиля серии Shell Eco Marathon. Суть проекта состоит в создании автомобиля, способного проехать максимальную дистанцию на одном литре топлива. Команда МАДИ неоднократно принимала участие в международных соревнованиях в Англии, а лучшим результатом стал расход одного литра на 238 км. Проектом с успехом руководит доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис» Андрей Сотсков.

Команды МАДИ динамично трансформируются в ответ на меняющиеся тенденции автомобильной индустрии. К примеру, «Формула Гибрид» с 2011 года стала более углубленно заниматься проблемами электротранспорта, в частности, проектированием и изготовлением

электромобилей. Продолжая проектировать и изготавливать новые электромобили, в 2016 году команда добилась победы на международных соревнованиях в Венгрии в номинации «энергоэффективность». Кстати, это единственная награда мирового уровня для всех российских команд за динамические дисциплины.

В 2015 году были образованы два коллектива, нацеленные на проектирование электромоторов и внедорожных автомобилей. При этом ребята проектируют и изготавливают электромоторы, исходя из условий эксплуатации – к примеру, для доставки пиццы или для полиции. Команду курирует профессор кафедры «Автомобили» Виталий Гаевский. Под его руководством электромоторы МАДИ завоевывали первые места в России и Испании.

Команда, занимающаяся внедорожными автомобилями БАХА, помимо создания собственных транспортных средств, стала основателем Всероссийских соревнований для университетских команд. Основал команду ведущий инженер лаборатории «Студенческие инженерные проекты» Артак Меджлумян.

В 2016 году был создан сам Центр инженерного образования, главной задачей которого стало развитие проектной деятельности в МАДИ. Центр открыт для студентов всех специальностей. Опыт центра показывает, что студенты, принимавшие участие в работе команд, быстрее и успешнее интегрируются в профессиональную среду и быстрее занимают значимые должности. Кроме того, центр позволяет аккумулировать вокруг проектов целеустремленную и мотивированную молодежь.



Baja MADI на соревнованиях Moscow Engineering Open