



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 51 (1170) 14 – 20 декабря 2020 года

ХРОНИКА

- Состоялось заседание Коллегии Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.
- Состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта.
- В портах Азова и Владивостока реконструированы пункты пропуска через госграницу.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Мораторий продлен

Жители Дальнего Востока еще год смогут оформлять ввезенные из-за рубежа машины без установки модуля «ЭРА-ГЛОНАСС». Соответствующее распоряжение подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Временный порядок распространяется на подержанные праворульные автомобили, приобретенные для личных нужд. Послаблением смогут воспользоваться автовладельцы, зарегистрированные на территории Дальневосточного федерального округа, а также те, кто планирует туда переехать на постоянное место жительства.

Мораторий на обязательную установку модулей уже продлевался в 2019 году. Срок действия распоряжения, которое определяет его параметры, истек 2 декабря.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Гибкость управления

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин выступил перед сенаторами на 493-м заседании Совета Федерации в рамках «правительственного часа». Он рассказал о мерах Правительства РФ по развитию строительной отрасли и модернизации дорожно-транспортной инфраструктуры.

Как сказал вице-премьер, основная задача отрасли связана с целями, обозначенными в национальных проектах Президентом РФ. По его словам, огромное положительное влияние на строительную отрасль оказали принятые поправки в федеральное законодательство: в весеннюю сессию были приняты 50 поправок в 9 федеральных законов.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



По ставке 100%

Госдума приняла в первом чтении проект федерального закона «О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации (в части зачисления штрафов за несоблюдение законодательства о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения)».

Проект закона разработан Правительством РФ в целях установления уровня бюджета и фонда, в который будут поступать административные штрафы за несоблюдение законодательства о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

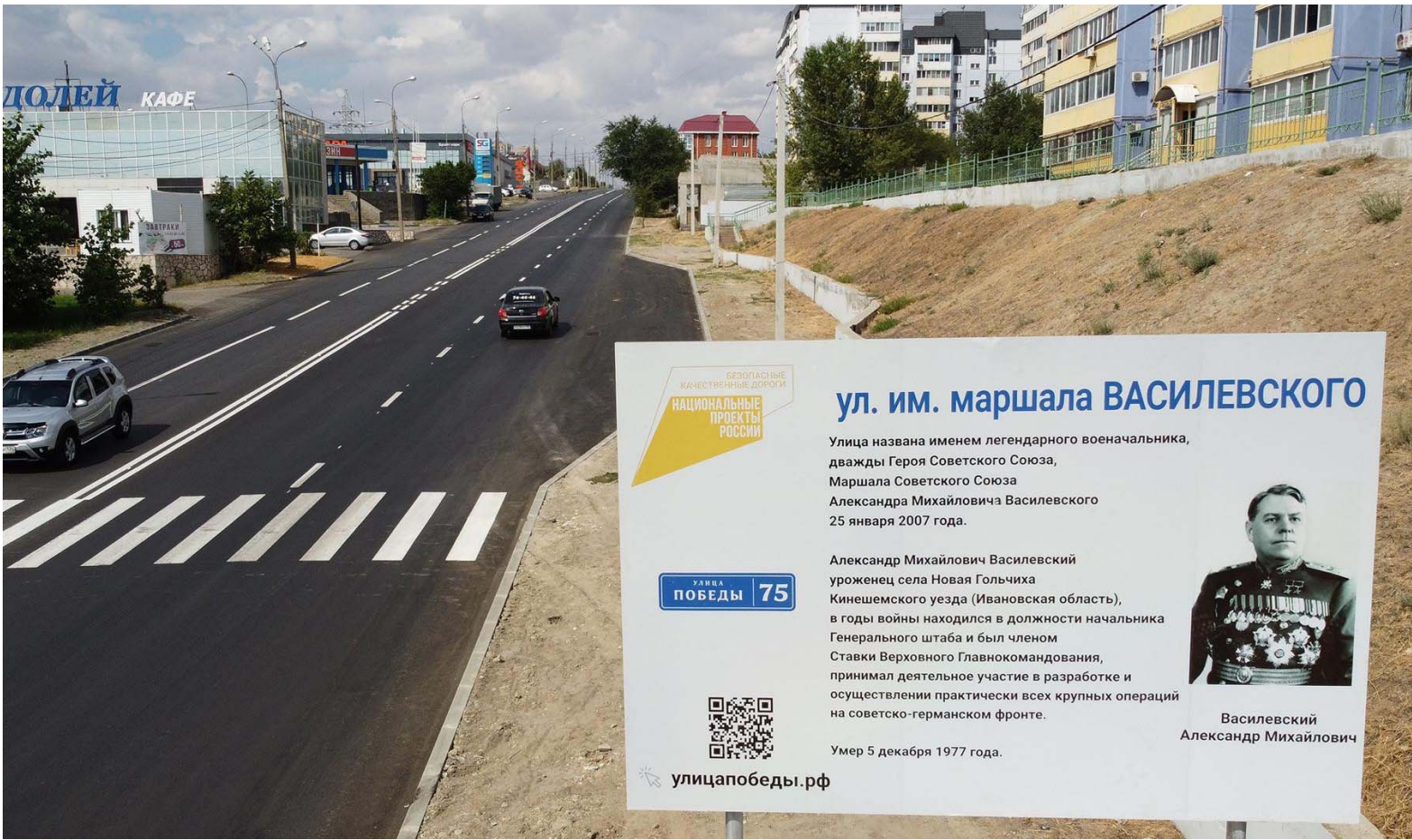
С начала введения ограничительных мер, связанных с распространением COVID-19, транспортной отрасли пришлось оперативно перестраивать работу, учитывая сокращение объемов грузоперевозок и снижение пассажиропотока. В целом можно с уверенностью констатировать: в достаточно непростых условиях железнодорожная отрасль отработала стабильно, в полной мере отвечая возложенным на нее задачам.

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев



По долгу памяти

В России подводят итоги патриотического проекта «Улица Победы»



ИТОГИ

Уходящий год – год 75-летия Великой Победы. Несмотря на все сложности, страна достойно чувствовала участников Великой Отечественной войны. Проводилось множество акций, посвященных бессмертному подвигу нашего народа. Не остались в стороне и дорожники.

В год 75-летнего юбилея Великой Победы в программы работ по ремонту и благоустройству были включены около 400 улиц, названных в честь героев или событий Великой Отечественной войны. Работы проводились в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Так, к Дню Победы в Ленинградской области отремонтировали 9-километровый участок трассы Санкт–Петербург – Морье, известной как «Дорога жизни». В годы войны это был основной путь в Ленинград во время блокады.

«Дорога жизни – это тот путь, который на века забит в генетический код каждого ленинградца – петербуржца. Она стала символом непоколебимой стойкости города, сплоченности жителей и готовности отдать жизнь за свою Родину. Ремонт был выполнен ровно к 75-й годовщине Победы, при этом использовались самые передовые технологии, что позволяла неразрывную связь поколений дорожников», – говорит ветеран Великой Отечественной войны, почетный дорожник Алексей Михайлович Остроумов.

Сегодня трасса Санкт–Петербург – Морье является одним из основных путей сообщения между Всеволожским районом Ленинградской области и Санкт–Петербургом. При ремонте был использован асфальт с усилен-

ным щебеночным каркасом, уложенный методом объемного проектирования.

В городе–герое Волгограде отремонтировали улицы Гастелло, Василевского и проезд Рокос-

сайт, получить полезный экскурс в историю, узнать о личности, в честь которой улица названа», – отмечает волгоградский активист, общественный деятель Алексей Ульянов.



АНДРЕЙ КОСТЮК:

С инициативой проведения кампании «Улица Победы» выступили российские регионы, и мы, конечно же, эту идею поддержали. Нам удалось не только отремонтировать «победные» улицы, но и в очередной раз напомнить о великих подвигах советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне.

Яркий щит, рассказывающий о героической земляке, появился в этом году в столице Чеченской Республики. Улица Дукеева в Грозном, которую отремонтировали благодаря дорожному нацпроекту, названа в честь ветерана Великой Отечественной войны Абсалама Дукеевича Дукеева. Он участвовал в освобождении Ржева, прошел с боями, освобождал Украину, форсировал реки Южный Буг и Днестр, участвовал в освободительных операциях в Румынии и Молдавии.

«Для моего отца 9 мая был особым днем, – рассказывает сын героя Абдул–Хаким Дукеев. – Он каждый раз считал дни до очередного Дня Победы и ждал встречи с друзьями–ветеранами, ждал праздничного парада и салюта.

К сожалению, третий год, как его не стало. Мои дети, внуки очень гордятся тем, что улица названа в честь их деда и прадеда, которого они очень любили и подвигами которого всегда гордились и продолжают гордиться. Они учатся на его примере и стараются быть достойными его памяти. И особо радует то, что улица была переименована в честь Абсалама Дукеева еще при его жизни. Вся наша семья очень гордится этим!»

А в Туле дорожники отремонтировали 1,2 км улицы Болдина. Она названа в честь советского военачальника, генерал–полковника Ивана Васильевича Болдина, получившего известность в качестве командующего 50-й армией, которой он бесценно руководил с ноября 1941 года по февраль 1945-го. Общая стоимость работ составила 70,5 млн руб.

В Чите отремонтировали улицу Подгорбунского, получившую свое название в честь выдающегося советского офицера танковой разведки, Героя Советского Союза Владимира Подгорбунского. В Красноярском крае отремонтирована улица 9 Мая. Всего в 2020 году в российских регионах благодаря проекту «Улица Победы» отремонтировано и благоустроено порядка 400 улиц.

С инициативой проведения кампании «Улица Победы» выступили российские регионы, и мы, конечно же, эту идею поддержали, – говорит заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк. – Нам удалось не только отремонтировать «победные» улицы, но и в очередной раз напомнить о великих подвигах советского народа и роли каждого региона в Великой Отечественной войне».

Юрий НИКИТСКИЙ

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

По основным направлениям

Субсидированные маршруты из Нарьян–Мара будут сохранены

Первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавиации Александр Нерадько провел рабочую встречу с губернатором Ненецкого автономного округа Юрием Бездудным, в ходе которой обсуждалась реализация программы субсидирования социально значимых перевозок в 2021 году из Ненецкого автономного округа.

Юрий Бездудный подчеркнул, что транспортная доступность округа очень сложная. «А из-за аномально теплой погоды зимник станет позднее обычного. Добраться до Большой земли возможно только самолетом. И вопрос стоит не о путешествиях в отпуск. Жители вылетают в большие города, чтобы поправить здоровье или сделать сложную операцию. Для нашего округа это жизненно необходимо», – отметил он.

Александр Нерадько сообщил, что объем поступивших в Росавиацию заявок от региональных властей на субсидированные перевозки на 2021 год значительный и перечень маршрутов на следующий год формировался, исходя из потребностей каждого региона и возможностей бюджета.

В ходе обсуждения субсидированных маршрутов участники встречи пришли к пониманию необходимости сохранения рейсов из Нарьян–Мара по основным направлениям, включая Москву, Санкт–Петербург, Сыктывкар, Архангельск, Киров.

Глава Росавиации отметил, что, учитывая высокую социальную роль воздушного сообщения для жителей региона, вопрос сохранения рейсов по основным направлениям будет рассмотрен дополнительно, в приоритетном порядке.

Помимо этого, обсуждался вопрос модернизации объектов инфраструктуры аэропорта Нарьян–Мар.

На повестке – модернизация

аэропортовых комплексов Якутии

Глава Якутии Айсен Николаев и заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрий Ядров провели в Якутске рабочую встречу и обсудили вопросы развития авиационной отрасли региона, в том числе модернизацию аэропортовых комплексов.

Айсен Николаев отметил, что для Якутии с ее огромными расстояниями авиация является основным видом транспорта круглогодичного действия, играет важнейшую роль в жизнедеятельности региона.

Глава региона сообщил, что в 2020 году в республике были продолжены работы по строительству и реконструкции взлетно–посадочных полос аэропортовых комплексов Нерюнгри, Олекминска, Жиганска. В 2021 году завершится реконструкция аэропортового комплекса Верхневильской. При поддержке ПАО «АЛРОСА» в городе Мирный будет реализован большой проект по строительству нового аэровокзального комплекса и взлетно–посадочных полос с искусственным покрытием.

По итогам рабочей встречи Дмитрий Ядров отметил, что в регионе строительство и реконструкция аэропортовых комплексов ведутся согласно плану–графику, рисков и отставаний нет.

До 2024 года в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в Якутии будут реконструированы 15 аэропортовых комплексов на сумму 39,4 млрд руб. В настоящее время Росавиацией прорабатывается вопрос о дополнительном включении еще 11 аэропортовых комплексов региона в план реконструкции до 2030 года с лимитом в 40 млрд руб.

Плановый ремонт

на объектах канала имени Москвы завершится к середине апреля

Специалисты ФГБУ «Канал имени Москвы» начали плановый межнавигационный ремонт средств навигационной обстановки, другого навигационного оборудования и работы по обслуживанию гидротехнических сооружений. Все работы планируется завершить в период с декабря по 14 апреля 2021 года.

В 2020 году, еще в октябре, то есть до закрытия навигации, была произведена необходимая подготовка мест хранения навигационного и светосигнального оборудования к его приему на осенне–зимний сезон. В текущем году на находящихся под управлением учреждения внутренних водных путях было задействовано свыше 3,5 тыс. навигационных знаков, в том числе 1500 береговых и более 2000 плавучих. В межнавигационный период планируется осуществить ремонт свыше 1800 плавучих навигационных знаков – 88,5% от имеющихся, и порядка 600 береговых навигационных знаков. Объем необходимого ремонта определен окончательно после проведения дефектации СНО.

В подводной части плавучих знаков, как правило, проводятся заварка трещин, замена листов обшивки и т. п., а в надводной – выправляются вмятины и другие повреждения. Кроме того, большой объем работ предстоит в связи с ремонтом береговых щитов и их элементов, выходящих из строя под воздействием непогоды и человеческого фактора.

Также в межнавигационный период проводятся работы по ремонту светосигнального оборудования и его фокусировке. В теплое время года, ближе к открытию нового судоходного сезона, предстоит произвести большой комплекс необходимых лакокрасочных работ. Основная функция знаков навигационной обстановки при обеспечении безопасности судоходства на внутренних водных путях – это обозначение ежегодно устанавливаемых осмотровых фарматов, границ судовых ходов.

Одновременно на основных гидроузлах канала стартовали работы по обслуживанию элементов и узлов гидротехнических сооружений.

Так, например, в Московском РГС по окончании навигационного периода на нижнем бьефе гидроузла Перерва произведены настройка водо–командного устройства, а также установка и уплотнение фармы Томаса, служащей для предотвращения фильтрации воды со стороны верхнего бьефа. Кроме того, ведутся монтаж переходных трапов по верхней голове Перервинского шлюза № 10 и техническое обслуживание светотехники.

Силами работников гидроузла Фаустово выполнены работы по подсыпке низовых открылков правой и левой сторон водосбора, а также окраска леерного ограждения и текущий ремонт бетона стенок шлюза на гидроузле Андреевка.

На гидроузле Северка продолжается подготовка материалов к замене фарм Пуаре – конструкций разборной плотины, которая во время навигации держит напор верхнего бьефа при судоходстве.

На территории всех гидротехнических сооружений региональных филиалов ФГБУ продолжают работы по благоустройству, ведется уборка территорий гидроузлов.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Гибкость управления

позволяет выполнить все планы по строительству, несмотря на пандемию коронавируса

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Для транспортных объектов строительный цикл сокращен более чем на год. Подготовлены еще порядка 30 поправок в различные федеральные законы, сообщил Марат Хуснуллин и выразил надежду, что они также будут поддержаны законодателями.

Правительство РФ провело серьезную работу по сокращению и унификации обязательных требований в строительстве. Так, из 10 тыс. норм 30% носят теперь рекомендательный характер. «Это существенно облегчит жизнь проектировщиков и застройщиков, приведет к ускорению и удешевлению строительства», — сказал Марат Хуснуллин.

В течение ближайших 2 месяцев еще 30% строительных норм будут сокращены, 90% сводов и правил уточнены или переработаны.

Сегодня работа регионов оценивается по шести параметрам, в том числе и по дорожному строительству. Разработана шкала, так называемые светофоры, по каждому из направлений. «Такой рейтинг составляется еженедельно, информация оперативно поступает в Аппарат Президента РФ. Эта система всех очень хорошо стимулирует и подтягивает», — заметил вице-премьер.

Благодаря гибкости управления все планы по строительству, несмотря на пандемию коронавируса, будут перевыполнены, заявил Марат Хуснуллин. Предстоит дальнейшая работа по сокращению административных процедур, по его словам, только сокращение на один год инвестиционно—строительного цикла приводит к уменьшению на треть финансовых оборотных ресурсов.

Как известно, к 2030 году поставлена задача довести долю дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, находящуюся в нормативном состоянии, до 85% и долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии, до 60%. Для решения этой задачи необходимо максимально привлекать и внебюджетные деньги, порядка десяти проектов могут быть реализованы с привлечением внебюджетных инвестиций. В планах правительства — выпуск инфраструктурных облигаций. «В бюджете на все денег не хватает, нужно привлекать деньги с рынка, делать комбинированные проекты с разными источниками финансирования», — заявил Марат Хуснуллин.

По его словам, в сфере дорожно—транспортного строительства темпы реализации нацпроекта БКАД в текущем году выросли. Решение о выделении дополнительных оборотных 100 млрд руб. на опережающую реализацию дорожных проектов позволило провести строительство и реконструкцию 75 км автомобильных дорог и более 1200 пог. м искусственных сооружений. На эти средства ведутся капитальный ремонт и ремонт более 2500 км автомобильных дорог и более 1800 пог. м искусственных сооружений. На 20% увеличено количество объектов, приведенных в нормативное состояние — 7216 вместо 6000. На 15% увеличено количество уложенного асфальтобетонного покрытия — 142 млн кв. м вместо 123 млн кв. м. «Временно свободные средства были выделены всем регионам, которые заявили о том, что смогут сделать большие объемы. В результате такого технического решения десятки регионов смогли увеличить объемы ремонта и дорожного строительства», — подчеркнул вице-премьер.

Зампред Правительства РФ отметил, что благодаря принятию так называемого транспортного закона, который вызывал много споров, уже в 2021 году завершится строительство ЦКАД, в противном случае ее бы строили еще порядка двух лет.

Среди ключевых дорожных проектов вице-премьер отметил следующие:

- строительство трассы М—12 Москва — Казань. Дорога позволит в два раза сократить время в пути между Москвой и Казанью, обеспечит эффективную коммуникацию между центрами экономического роста. Строительство ведется на восьми этапах по территории пяти субъектов РФ: Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашской Республики и Республики Татарстан. Строительство автомобильной дороги в каждом из регионов позволит обеспечить занятость местного населения, загрузит работой местные карьеры и предприятия по производству дорожно—строительных материалов. Крупнейший инфраструктурный проект будет реализован в кратчайшие сроки;
- строительство трассы Р—260 «Таврида» протяженностью 250,75 км, связавшей Керчь, Симферополь и Севастополь;
- реконструкция автомобильной дороги А—181 «Скандинавия» Санкт-Петербург — Выборг — граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 — км 134+000 в Ленинградской области протяженностью 57,095 км;
- строительство и реконструкция автомобильной дороги А—289 Краснодар — Славянск—на-Кубани — Темрюк протяженностью 119,177 км;
- строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М—7 «Волга» на участке обхода Нижнекамска и Набережных Челнов в Республике Татарстан протяженностью 89,4 км;
- строительство автомобильной дороги Р—22 «Каспий» на участке обхода г. Волгограда протяженностью 71,249 км;
- реконструкция автомобильной дороги М—5 «Урал» на участке км 19 — км 37 в Московской области протяженностью 35,822 км.

В заключение Марат Хуснуллин ответил на вопросы сенаторов. Например, Сергей Леонов, представляющий Смоленскую область, обратил внимание на то, что регионы не могут осуществлять ремонт трамвайных путей и контактной сети электротранспорта за счет средств региональных дорожных фондов в рамках реализации нацпроекта БКАД. «Предложение об использовании средств региональных дорожных фондов на ремонт трамвайных путей мы подготовили и внесем соответствующие поправки. Это право регионов мы не должны ограничивать, но нужно иметь в виду, что это более дорогостоящие работы», — отметил Марат Хуснуллин.

Сенатор от Челябинской области Олег Цепкин задал вопрос, касающийся модернизации федеральной трассы М—5. По его словам, на участке Уфа — Челябинск успешно идет реконструкция с расширением до четырех полос, в декабре запускается очередной участок протяженностью 10 км, график работ и финансирование расписаны до 2024 года. Но 180 км дороги — самый аварийный, горный участок трассы — не вошли в программу реконструкции. «Планируется ли включение в перспективную программу развития сети автомобильных дорог федерального значения на 2025—2030 годы продолжение реконструкции М—5 на данном участке?», — поинтересовался Олег Цепкин.

«Минтрансу России поставлена задача создать опорную дорожную сеть страны, — напомнил зампред Председателя Правительства РФ. — На прошедшей Транспортной неделе эта проблема была рассмотрена, что называется, в первом приближении, мы еще вернемся к этому вопросу, и до марта 2021 года программа развития опорной сети автомобильных дорог до 2035 года, куда войдет и данный участок М—5, должна быть разработана. Ключевая проблема в том, что у нас начаты проекты, объемы финансирования которых превышают лимит средств. Совсем не хочется растягивать эти стройки на годы из—за лимитов, лучше сконцентрировать средства и закончить один объект, потом приступить к следующему, чем размазывать средства тонким слоем и иметь массу незавершенных объектов».

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

По ставке 100%

будут взиматься штрафы за нарушение законодательства РФ о внесении платы за проезд

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Проект федерального закона предусматривает зачисление в Федеральный дорожный фонд денежных взносов (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги по нормативу 100%.

Указанный механизм аналогичен механизму отчисления в бюджет средств в виде платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 10 тонн.

Комитет ГД по бюджету и налогам, ответственный за прохождение законопроекта, обратил внимание на тот факт, что остается неразрешенной ситуация с частными платными дорогами и дорогами, построенными в рамках государственно—частного партнерства. Так, плату за проезд по указанным дорогам собирают организации — владельцы дорог, а денежные средства, полученные от штрафов за неоплаченный проезд, будут поступать в Федеральный дорожный фонд.

Пандемии вопреки

Транспортная инфраструктура развивается в рамках принятых программ и проектов, несмотря на эпидемию коронавируса

АНАЛИТИКА

Вот и подошел к концу 2020 год — необычный до такой степени, что известное сокращение «до нашей эры (н. э.)» всевозвезд предлагают трактовать как «до начала эпидемии». Шутки шутками, но эпидемия, точнее пандемия, оказала серьезное влияние на нашу жизнь: личную, общественную, экономическую. Что касается экономики, то в разной степени пострадали все без исключения ее сегменты. В каких—то отраслях негативные тенденции имеют уже явно выраженный характер, где—то влияние скажется с определенным временным лагом. То же самое можно сказать и о регионах, благо их у нас 83, есть что сравнивать и анализировать.

А как скажется пандемия на развитии инфраструктуры в регионах? Ведь на это влияет множество факторов. В частности, государственная политика в этой области, наполняемость региональных бюджетов, доля инфраструктурных расходов в этих самых бюджетах, развитие строительной отрасли в том или ином регионе. А также другие факторы, которые на прямую проде и не связаны с развитием инфраструктуры, но опосредованно оказывают очень большое влияние. Например, масштаб ограничений деловой активности из—за пандемии. Так насколько же устойчива оказалась региональная инфраструктура к пандемии? Если она и «переболела», то в какой форме, а самое главное — какие могут быть последствия для ее развития? Ведь оно требует громадных вложений, как бюджетных, так и внебюджетных, окупаются они долго, и риски вложений, соответствующие, высокие. Аналитики компании InfraOne провели исследование влияния пандемии и ее последствий на региональную инфраструктуру. Вот наиболее интересные моменты этого исследования.

Для оценки влияния пандемии и экономического кризиса на инфраструктуру регионов рассматривалась динамика показателей, от которых прямо или косвенно зависит ее развитие. К ним относятся объемы строительных работ, инфра—



структурные расходы региональных бюджетов, наполняемость последних за счет налоговых и неналоговых доходов. Кроме того, учитывается, сколько заболевших было на конкретной территории отно—

сом, отсутствие потерь в выручке местных компаний, эксплуатирующих инфраструктурные объекты, существенное увеличение объемов строительных работ и инфраструктурных расходов бюджета и лучшая, чем в

ФАКТ

Общий анализ факторов говорит, что ситуация с инфраструктурой в целом далека от критической: сложившиеся «пандемические» условия не вызвали обвального падения объемов строительных работ: в среднем по стране они колеблются на уровне прошлого года, а расходы региональных бюджетов на инфраструктуру заметно обгоняют прошлогодние.

сительно живущего там населения, что влияло на строгость и продолжительность ограничений, а также потери инфраструктурных компаний в выручке во время и после режима самоизоляции.

Результат региона в каждой из категорий оценивался по пятибалльной шкале, где высший балл означал фактически неувязимость региона к влиянию конкретного негативного фактора. Затем на основе этих данных выводилась итоговая оценка устойчивости инфраструктуры региона к пандемии и кризису (тоже в пятибалльном формате).

Региону, набравшему пять баллов в итоговом расчете, соответствовали минимальная заболеваемость коронавиру—

прошлые годы, наполняемость последнего. Однако субъектов Федерации, выполнивших одновременно все эти условия, не было.

Общий анализ этих факторов говорит, что ситуация с инфраструктурой в целом далека от критической: сложившиеся «пандемические» условия не вызвали обвального падения объемов строительных работ: в среднем по стране они колеблются на уровне прошлого года, а расходы региональных бюджетов на инфраструктуру заметно обгоняют прошлогодние. Но доходы региональных бюджетов уже начинают снижаться (в среднем более чем на 5%), что может привести к сокращению финансирования различных отраслей.

Фактор	Суть фактора	Максимумы и минимумы оценки
Устойчивость региона перед коронавирусом	Количество зараженных за все время на 10 тыс. жителей	5 баллов не получил никто, 4,9 балла — Севастополь (14 заболевших на 10 тыс. жителей) 2,4 балла — Ямало—Ненецкий автономный округ (258 заболевших на 10 тыс. жителей)
Устойчивость выручки инфраструктурных компаний	Потери выручки инфраструктурных компаний в % от валового регионального продукта (ВРП)	5 баллов — Ямало—Ненецкий автономный округ (0,2% от ВРП) 3,1 балла — Крым (около 5% от ВРП)
Устойчивость строительной отрасли региона	Рост объема строительных работ в % к прошлому году	5 баллов — Костромская область (172%), Астраханская область (160%), Тверская область (150%), Ямало—Ненецкий автономный округ (150%) 2,7 балла — Северная Осетия (33%)
Устойчивость инфраструктурных расходов регионального бюджета	Расходы региональных бюджетов на инфраструктуру в % от запланированных	5 баллов — Татарстан (80%), Магаданская область (65%), Архангельская область (59%), Тверская область (57%) 3,7 балла — Чувашия (12%)
Устойчивость бюджетных доходов региона	Изменение наполнения бюджетов в % к прошлому году	5 баллов — Чукотский автономный округ (163%) 2,4 балла — Ямало—Ненецкий автономный округ (78%)

БКАД — зона особого внимания

Развитие сети региональных дорог и реализацию нацпроекта обсудили на конференции Ассоциации «РАДОР»

В СОЮЗАХ И АССОЦИАЦИЯХ

Предварительные итоги реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году, а также его перепрофилирование до 2030 года обсудили в ходе ежегодной итоговой конференции Ассоциации «РАДОР» по вопросам развития, ремонта и содержания автомобильных дорог.

Организатором мероприятия, прошедшего в режиме видеосвязи, выступила Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР». В конференции приняли участие представители Минтранса России, Федерального дорожного агентства, Минсельхоза России, ФАУ «РОСДОРИИ», ФГБУ «Росдортехнология», отраслевых научных и подрядных организаций, а также более 300 представителей из 62 российских субъектов.

Заместитель руководителя Росавтодора Игорь Косточенко отметил высокие темпы дорожных работ, а также напомнил,

что перед регионами поставлена амбициозная задача по ускорению реализации дорожного нацпроекта.

«Мероприятия, запланированные до конца 2024 года, необходимо реализовать до конца 2023—го. В связи с этим федеральный центр ожидает от регионов более ритмичного выполнения работ и использования средств федеральной поддержки», — обозначил Игорь Косточенко.

В частности, он акцентировал внимание субъектов на необходимости активизации работы по заключению соглашений по средствам федеральной поддержки на 2021 год, а также на важности заключения контрактов на следующий дорожный сезон и формирования кассового плана. Игорь Косточенко подчеркнул, что вопросы исполнения финансовых обязательств находятся на особом контроле Федерального дорожного агентства и Минтранса России.

На совещании обсудили и предстоящее перепрофилирование дорожного нацпроекта, который продлен до 2030 года. Об основных направлениях по

дальнейшему развитию дорожного хозяйства, а также о нововведениях рассказал генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. Он, в частности, отметил, что в 2021 году в состав нацпроекта войдут два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». В соответствии с поручением Президента РФ, данным на Госсовете по дорогам в июне 2019 года, в нацпроект начиная с 2022 года и в горизонте до 2030 года будут предусмотрены мероприятия по ремонту и реконструкции аварийных и предаварийных мостов и искусственных сооружений, а также по строительству путепроводов на региональных и местных дорогах. Мероприятия будут реализованы в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».

«Для дорожников важно не только обеспечить комфортный и безопасный проезд по автодорогам, но и сделать так, чтобы автомобилисты замечали положительные изменения транспортной инфраструктуры.

В связи с этим в паспорт нацпроекта вводится новый показатель, касающийся удовлетворенности граждан качеством и доступностью дорог», — сказал Игорь Старыгин.

Генеральный директор Ассоциации «РАДОР» отметил, что протяженность дорог регионального и межмуниципального значения на сегодняшний день составляет 508,2 тыс. км. По состоянию на 1 января 2020 года доля автомобильных дорог регионального значения, находящихся в нормативном состоянии, составила 44,2% против 43,1% по итогам 2017 года.

Также на совещании обсудили вопросы реализации федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий» и ее перспективы на период до 2023 года, вопросы обеспечения сохранности автомобильных дорог и развития системы весогабаритного контроля, а также повышения безопасности дорожного движения и применения эффективных технологий ремонта и содержания автомобильных дорог.

Наш корр.

НОВОСТИ

Идет модернизация

За год железнодорожники модернизировали 36,1 км путей на МЖД—1 и МЖД—2, из них половина стали бесстыковыми, говорится в сообщении пресс-службы Московской железной дороги.

Кроме того, за год были введены в эксплуатацию два железнодорожных моста: через Москву—реку, между станцией Фили и Белорусским вокзалом на МЖД—1, и через реку Незнайку Киевского направления будущей МЖД—4, рядом с новой станцией Санно.

На соединительной ветви Киевского и Белорусского направлений МЖД, которая станет частью будущего МЖД—4, возводится мост через Москву—реку, автомобильный путепровод через пути Киевского направления и железнодорожная эстакада протяженностью более 2 км. На эстакаде началось строительство новой станции Камушки.

Продолжается реконструкция 14 станций. Ведется строительство семи новых остановочных пунктов. Для развития МЖД—2 и будущего МЖД—4 проводится реконструкция участка Москва—Каланчевская — Курский вокзал. Кроме того, возводится новый вокзал в Черкизове.

Открыли досрочно

В Сочи досрочно открыто движение по одному из самых протяженных тоннелей России.

Длина сооружения, известного сразу под двумя названиями — «Мамайский» и «Барановский», составляет 2,6 км. На объекте завершен капремонт, теперь проезд через тоннель № 6 обхода Сочи, что в составе федеральной трассы А—147, обеспечен в полном объеме.

В ходе капитального ремонта на участке выполнили ремонт трещин постоянной обделки, инъекционное закрепление грунтов основания, восстановление дренажной системы тоннеля и плиты покрытия проезжей части, противопожарного водовода и освещения, а также многое другое.

Добавим, что работы велись в течение года и одного месяца и были завершены раньше установленного срока.

Пандемия не внесла корректив в график работ, подрядчик трудился в режиме 24/7. В итоге это позволило нам принять объект в эксплуатацию досрочно, — отметил начальник отдела развития и ремонта автомобильных дорог ФКУ Упрдор «Черноморье» Сергей Лысков. — Изначально приемка была намечена на 31 декабря, но дорожники опередили график на целый месяц.

Увы, снова снижение

Грузооборот морских портов России за 11 месяцев текущего года снизился на 2,3% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года и составил 750,73 млн тонн. Относительное сокращение объемов перевалки, темпы которой постепенно снижаются начиная с сентября 2020 года, прежде всего связано с резким падением перевалки на экспорт наливных грузов. Так, в период с января по ноябрь объем перевалки сухих грузов вырос на 7,3%, до 369,13 млн тонн, а в наливном сегменте — сократился на 10,1%, до 381,6 млн тонн.

Грузооборот морских портов Арктического бассейна снизился на 8,6% и составил 87,78 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов сократился на 4,9%, до 27,64 млн тонн, а наливных — уменьшился на 10,3%, до 60,14 млн тонн.

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 220,24 млн тонн (–6,6%), из них объем перевалки сухих грузов составил 101,87 млн тонн (+0,5%), наливных грузов — 118,37 млн тонн (–12,0%).

Грузооборот морских портов Азово—Черноморского бассейна составил 230,76 млн тонн (–1,7%). При этом объем перевалки сухих грузов составил 101,99 млн тонн, прибавив 17,3%, а наливных грузов — 128,77 млн тонн (–12,8%).

По—прежнему в наибольшем плюсе грузооборот морских портов Каспийского бассейна, выросший на 12,2%, до 7,47 млн тонн. Из них объем перевалки сухих грузов составил 3,17 млн тонн (+27,3%), наливных грузов — 4,3 млн тонн (+3,2%).

Также в «зеленой зоне» грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна, выросший на 4,6%, до 204,48 млн тонн. Из них объем перевалки сухих грузов составил 134,46 млн тонн (+8,2%), наливных грузов — 70,02 млн тонн (–1,6%).

По сообщениям информационных агентств

Движемся или топчемся?

О ситуации с беспилотными авиасистемами

ДИСКУССИЯ

Стало уже аксиомой, что мировой транспорт движется в направлении беспилотных систем. Двигается с небывалым ускорением. Применим ли глагол «движется» к отечественно-воздушному транспорту? Увы, мы топчемся на месте. Несмотря на создание соответствующих правительственных комиссий, дорожных карт и прочих свойственных нам бумажных проектов. Топчемся на месте, а значит – ускоренно отстаем. Этот факт, по существу, констатировали участники VII международной конференции «Беспилотная авиация – 2020», традиционным организатором которой является Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА).

Встречи на подобных мероприятиях представителей национальной технологической инициативы (НТИ) «Аэронет» и ассоциации с одноименным названием в последнее время, как правило, сопровождаются взаимными упреками.

Справка. НТИ фокусируется на рынках, формирующихся на основе нового технологического уклада, переход к которому развитие страны планирует осуществить в ближайшие 10–20 лет. Сегодня эти рынки либо отсутствуют в мире, либо пока недостаточно развиты. Системообразующими документами НТИ являются дорожные карты, нацеленные на формирование перспективных технологических рынков. Дорожные карты должны включать обоснование выбора таких рынков, перечень целевых показателей к 2035 году и необходимые обеспечения для достижения показателей.

Ассоциация «Аэронет» – это объединение эксплуатантов и разработчиков беспилотных авиационных систем.

Таким образом, ассоциация представляет собой реальное коллективное лицо отечественного рынка беспилотных систем, тогда как цель НТИ заключается в том, чтобы содействовать становлению национальных компаний на принципиально новом отраслевом рынке.

Казалось бы, задача у обеих структур одна, но найти полное взаимопонимание пока не получается. И как водится в таких случаях, в итоге страдает дело. Учитывая, что речь идет о двух основных игроках зарождающегося рынка, можно утверждать – их отношения во многом определяют вектор его развития либо уровень стагнации. Степень нездоровости климата была проиллюстрирована если не в самой презентации сорудоводителя рабочей группы НТИ «Аэронет» Сергея Жукова, то уж точно в комментариях к ней руководителя ассоциации «Аэронет».

Пляшущие ориентиры

Уже не осталось скептиков, считающих, что беспилотный транспорт не имеет будущего. Эксперты единодушны – в ближайшие десятилетия профессии водителей и пилотов канут в Лету. Вопрос, кто будет законодателем технологий, а значит, лидером необъятного рынка, в том числе рынка новых рабочих мест? С Россией этот оптимизм пока не связан.

– Наиболее комплексной попыткой описать развитие сферы отечественных гражданских беспилотных авиационных систем самого разного назначения является дорожная карта «Аэронет», – рассказал Сергей Жуков. – Мы стараемся усилить эту комплексность.

Дорожная карта начинала разрабатываться в 2015–2016 годах правительственной комиссией. В апреле 2018 года Правительство РФ ее утвердило. Она ставит на следующую пятилетку задачу развития именно авиапромского направления – создание транспортной авиации и описание разработки процессов испытаний, сертификации и производства беспилотных авиационных систем в дополнение к тому, что было в ней изначально, а именно эксплуатация БАС. Сегментирована эта карта по трем направлениям: первый – авиакомплекс, второй – сегмент гео-данных, третий – космонавтика в той части, которая интересна для авиации. Имеется в виду создание навигационного поля, связи, Интернета вещей, всего того, что помогает развитию авиации.

Российский рынок БАС по прогнозам НТИ «Аэронет» рассчитывал к 2035 году на долю рынка от 15 до 40%, в зависимости от сегмента. Оборот отрасли (пока несуществующей) к 2025 году планировался в пределах 10 млрд долл. в год, а к 2035 году – порядка 37 млрд долл.



– Но такой несколько романтический взгляд был вначале, – отметил Сергей Жуков. – Столько надеялись захватить мирового рынка БАС, продуктов, услуг на их основе. Мы предполагали, что основные нормативные барьеры будут в 20–23-м годах точно преодолены, пойдет нарастание. Рыночными сегментами были определены сельское хозяйство, дистанционный мониторинг земли, спасение, грузоперевозки. А для того, чтобы это было комплексно, планировалось создание соответствующей инфраструктуры, нормативной базы.

Результаты оказались куда более скромными, что иллюстрирует программа финансирования. Планировалось привлечь немногим меньше 12 млрд бюджетных средств и порядка 7,5 млрд – частных инвестиций. Всего привлечено денег около 3,5 млрд. Были профинансированы порядка 90 проектов, из которых 80 по линии Фонда содействия инновациям (ФСИ) и 10 проектов поддержки Российской венчурной компании (РВК).

С отчетами по инвестициям у НТИ все загадочно. Так, в резюмме отчета об исполнении за 2016–2019 годы указан объем привлеченных частных инвестиций в накопительном итоге, где наличествуют иные цифры – при плане 1650 млн фактически привлечено 5281 млн руб. Это ни много ни мало 320% перевыполнения! Но Сергей Жуков при этом сокрушается о провальном невыполнении, в том числе внебюджетной инвестиционной программы. В чем причина между этими миллиардами?

За разъяснениями корреспондент «ТР» обратился к гендиректору ассоциации «Аэронет» Глебу Бабинцеву.

– Невозможно определить, откуда взяты эти цифры. Необходимо представить исходные данные и сам расчет, чтобы исключить фактор необъективности, – сказал он. – Мы поднимали этот и другие вопросы на заседаниях рабочей группы, рассматривая проект актуализации плана мероприятий дорожной карты. Там было много существенных замечаний. В частности, в материалах к дорожной карте не представлена информация о снятии разногласий с ФОИВ, о совмещении в одном документе различных рыночных направлений – «БАС» и «Космос», недостаточной проработке и необходимости уточнения целевых показателей. Было предложено провести обстоятельный план-фактный анализ результатов реализации дорожной карты за предшествующий период. Разве дело, когда приведен статус только 35 из 122 значимых контрольных результатов, из которых, не всегда с должным основанием, предложено считать «выполненными» всего 25. Так, например, вызывает сомнение обоснованность расчета достигнутой в 2019 году производительности труда в отрасли БАС в 8,5 млн руб./чел. Обоснования реальность данных требуют также показанные численность занятых в сфере разработки и производства беспилотных авиационных систем и полезных нагрузок и объем экспорта.

Неприятие руководителя ассоциации вызвала и следующая формулировка: «Будущее видится в многообразии типов, персонализированных для конкретных рынков и применений, и относительно мелкосерийном производстве. Это позволит удовлетворить потребности министерств и ведомств Российской Федерации, которые необходимы для выпуска техники крупными сериями, а также гибко реагировать на потребности рынка». Данная формулировка,

считает Глеб Бабинцев, фактически выводит проект дорожной карты из сферы интересов НТИ как системы, направленной прежде всего на формирование новых глобальных рынков, имеющих значительные перспективы роста и обеспечивающих потребности массового потребителя.

В текучем изложении проект документа выглядит написан-

приоритеты, которые мы видим перед собой.

Впрямь в одну повозку

Значительная часть дискуссии была посвящена новым направлениям в обновленной дорожной карте. Ключевыми

СИТУАЦИЯ

Уже не осталось скептиков, считающих, что беспилотный транспорт не имеет будущего. Эксперты единодушны – в ближайшие десятилетия профессии водителей и пилотов канут в Лету. Вопрос, кто будет законодателем технологий, а значит, лидером необъятного рынка, в том числе рынка новых рабочих мест? С Россией этот оптимизм пока не связан.

ным под уже имеющиеся разработки, на которые и планируется израсходовать запрашиваемый бюджет, резюмировала мой собеседник.

– По рынку статистики нет, – сказал Сергей Жуков, – мы стараемся к ней идти. Между тем дорожная карта априори должна строиться на неких статданных. Собственно, они и приводятся, но противоречиво.

– Рынок беспилотной авиации составил в 2019 году более 9 млрд руб. В дорожной карте для целевых показателей в качестве точки отсчета в 2020 году предлагается считать выручку в 2,5 млрд руб., при том что сюда же по логике входят рынки геохаба и космоса. Такие заниженные базы представляется некорректным, – отметил Глеб Бабинцев и указал на отсутствие в документе обязательной методики расчета целевых показателей, что позволит в будущем очень волюнтаристски подходить к определению значимых целевых показателей в рамках ежегодной отчетности.

Дорожную карту оживят

Высказался представитель НТИ «Аэронет» и по поводу актуализации дорожной карты. Процедура предполагалась ежегодной. Так оно и делалось, но только новая версия не утверждалась в правительстве. В конце 2018 года было принято решение ее актуализировать уже на уровне межведомственной рабочей группы.

– Тогда же был создан инфраструктурный (аналитический) центр «Аэронет». Были пересмотрены рынки, в том числе грузоперевозок, услуг, инвестиций, дистанционного зондирования земли. На этой основе уточнены приоритеты, – рассказал Сергей Жуков. – На сегодняшний день обновленная дорожная карта готова ко второму заходу в правительство.

Есть и процедурные новшества. Так, Агентство стратегических инициатив придумало, по мнению Сергея Жукова, интересную вещь. Дорожные карты будут «живыми». Они будут, во-первых, публичными, во-вторых, постоянно уточняться – периодически будут делаться срезы, слепок и утверждаться в правительстве. Это дает возможность финансирования ее из денег российской венчурной компании.

– Если говорить о создании беспилотного авиационного рынка, то этим надо заниматься срез, слепок и утверждаться в правительстве. Это дает возможность финансирования ее из денег российской венчурной компании.

проектами здесь названы направления «Космос» и «ГеоХаб».

В сегменте «Космос» речь идет о сверхлегкой ракете, чтобы могла ступить орбиты и малых космических аппаратах, которые должны сходить не со ступени, а с конвейера, пояснил Сергей Жуков. Пока идеи в инженерных записках, эскизных проектах. Задача на ближайшие 3–4 года фокусируется на создании сверхлегкой ракеты–носителя с полезной нагрузкой до 250 кг для вывода на 500–километровую орбиту; серийном производстве малых космических аппаратов и спутниковых платформ массой до 250 кг; легком межорбитальном буксире массой 500–700 кг, использующем электроракетную двигательную установку для перемещения между орбитами различных полезных нагрузок и сбора космического мусора. Создание этих продуктов позволит, по мнению представителя НТИ, преодолеть ряд технологических барьеров современной космической техники и заложит основы экосистемы частной космонавтики в России.

Задача «ГеоХаб» не менее амбициозна. Обеспечить безопасную городскую среду, быстрые коммуникации, взаимодействие служб управления городом и гражданами, создать новые модели управления агломерациями, землями сельскохозяйственного назначения.

В ассоциации «Аэронет» новые направления не приветствуют. Там полагают нецелесообразным совмещение в одной дорожной карте таких различных рыночных сегментов, как «БАС» и «Космос». Не обоснованным здесь считают и включение в дорожную карту направления «ГеоХаб». Согласно представленной в документе информации данный рынок – это сбор, обработка, хранение и предоставление геопроцессинговых данных. Такие данные могут быть получены из других различных источников и используются во многих отраслях.

Тем не менее на ближайшие пять лет объем финансирования на коммерческую космонавтику и «ГеоХаб» спланирован в пределах 8,5 млрд руб. На беспилотную авиацию предполагается выделить немногим больше – около 9 млрд руб. Полемика о том, можно ли впрямь в одну повозку космического «коня» и «третпунную лань» беспилотника пока продолжается.

– Мы сейчас имеем дорожную карту, которая исполняется со скрипом, – самокритично заявил Сергей Жуков. – Но она в основном посвящена вопросам эксплуатации БАС (их регистрации/учета, если говорить о легких аппаратах), некоторым вопросам организации авиаработ, общего порядка сертификации.

Надо резко расширять документ, включая в него необходимый план сертификационных работ.

На новую ступень

Прошедший год изменил представление о сути и роли беспилотной авиации в обеспечении потребностей граждан и предприятий, – отметил Юрий Чернышев, заместитель гендиректора ассоциации «Аэронет». – Вынужденное ограничение мобильности многократно увеличило спрос на оперативные и бесконтактные услуги по доставке товаров первой необходимости для граждан, на обеспечение производственной логистики и задач промышленного мониторинга предприятий.

Влияние эпидемических факторов в совокупности с глобальными социальными, экономическими и технологическими трендами многократно усилило значимость беспилотной авиации в современной жизни и деятельности каждого человека и каждого предприятия. Более того, крупные авиакомпания ощутили бремя содержания авиационного персонала в период простоя ВС, что еще сильнее подталкивает промышленные гиганты двигаться по пути автоматизации и роботизации авиационной техники, от наземных транспортных средств до воздушных судов.

Все мы являемся свидетелями нового уровня развития беспилотной авиации специального применения, традиционно демонстрирующей вектор технологического развития и достижения в этой сфере. Тенденция развития неоспоримо свидетельствует, что следующее поколение авиационных средств будет как минимум опционально пилотируемым либо беспилотным с широким применением элементов искусственного интеллекта. И это движение показывает главный вывод: сегодняшняя малоразмерная беспилотная авиация – это новая ступень к изменению облика всей авиации в мире.

Сегодняшние отработки сценариев, принципов, технологий и регулирования – это основа для всей будущей авиационной деятельности. Именно поэтому у каждого государства есть шанс вырваться вперед в поиске верных направлений развития авиации. Именно поэтому мы демонстрируем и заявляем этот тренд в названии «АероNext», – отметил Юрий Чернышев. – Недавно в России прошел 3-месячный форум, в котором в группе «АероNext» мы собрали 50 лучших представителей российского рынка БАС. Среди них – разработчики, эксплуатанты, системные потребители, представители науки и даже регуляторы. 12 недель были посвящены коллективной экспертизе трендов, перспективных направлений, заделов и барьеров для их достижения. Проведена сложная работа, деятельность и профессионализм которой были подтверждены не только самими участниками, но и модераторами и организаторами форума. В процессе мероприятия были выделены функциональные сегменты рынка БАС: перевозка на БВС, получение данных, разработка и продажа ПО, информационные сервисы, образование, популяризация и другие.

В ассоциации основными целями видят масштабное развитие рынка БАС, создание условий для безопасного, повседневного, равноправного применения БАС в качестве предмета авиационной деятельности, а также создание новой системы взаимоотношений государства и бизнеса, в которой федеральный орган

исполнительной власти (ФОИВ) становится заинтересован и ответственен за достижение показателей дорожной карты.

– С учетом высокого статуса дорожной карты, она является обязательной к исполнению ответственным ФОИВ, мероприятия законодательной дорожной карты включаются в планы их законопроектной и нормотворческой деятельности, – подчеркнул замгендиректора ассоциации.

Свет мой, зеркальце...

Дискуссия по дорожной карте заняла значительное время конференции. Но были и другие интересные презентации. Оживление зала вызвал доклад представителя филиала «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА Игоря Губермана, в котором предлагалось создание единого информационного поля на основе беспилотных летательных аппаратов, наземных станций и станций космического базирования.

Речь зашла о беспилотном аппарате, выполненном по традиционной самолетной схеме с несущим крылом, способном совершать полет, получая энергию от солнечного света. Вся верхняя поверхность крыла «Аиста» (условное название аппарата) покрыта солнечными батареями – они приводят в движение четыре электродвигателя, вращающих винты. Ночью аппарат летает за счет подзаряжаемых днем аккумуляторов.

Вся изюминка проекта в том, что «Аист», в отличие от обычных беспилотников, предназначен для полетов в стратосфере, то есть должен работать на высоте от 15 до 25 км. Разумеется, эта «птица» с размахом крыла в 23 метра должна быть оснащена соответствующим «умным» оборудованием. Стаи таких БЛА, объединенные в «созвездия», будут кружить над Россией круглогодично, круглогодично и беспосадочно, обеспечивая безопасные полеты своих собратьев на меньших высотах. Один такой летающий объект на высоте 25 км может обеспечить покрытие связи на местной радиусом до 450 км как приемо-передающая станция.

Это, по мнению проектантов, позволит интегрировать БВС в единое воздушное пространство без ввода ограничений на его использование, что невозможно, пока не будет сформировано единое информационное поле. Предложенная концепция основана на возможности наблюдения операторами БВС за пилотируемым ВС, а пилотам воздушных судов позволяет проводить наблюдение за БВС в используемом воздушном пространстве на основе ответов (неких транспондеров).

Создание глобальной системы связи на основе стратосферных летательных аппаратов в свою очередь повлияет на приемлемый уровень безопасности полетов. Информация может поступать в органы ОрВД и пользователям воздушного пространства. Для этого необходимо в имеющуюся систему «спутник – летательный аппарат – станция наземного базирования» добавить систему беспилотных летательных аппаратов как ретрансляторов сигнала. Это даст возможность передавать сигналы с низкореляющих БЛА и отслеживать их местоположение.

Как считают сами проектанты, концепция эта амбициозна, так как требует больших вложений. Помимо создания наземной дополнительной инфраструктуры, необходимо разработать носитель, способный поднять БВС на высоту 25–30 км. Но решение задачи интегрирования БЛА в единое воздушное пространство, возможно, перевешивает миллиардные траты.

А как быть на широтах, где целое полугодие длится полярная ночь? Как получить солнечную энергию? В НИИ «Аэронавигации» предложили решение и этой проблемы, не менее амбициозное. Вторая Луна, или «Космическое зеркало» – таков проект освещения земной поверхности при продолжительной полярной ночи.

Подобный проект был разработан в России в начале 90-х годов. Идея состояла в создании системы отражения солнечного света. «Космическое зеркало» было предназначено для получения света «в размере от трех до пяти полнолуний» и охватывало площадь около 3 миль (5 километров) в диаметре. Попытка России реализовать проект была предпринята неудачно. Космонавты так и не смогли раскрыть систему на орбите.

Насколько данные проекты актуальны в наше время, судить экспертам. Участников конференции они развлекли...

Шамиль БАЙБЕКОВ

НОВОСТИ

Для спасения людей

Тяжелый беспилотник вертикального взлета BRAERON, изначально позиционированный как дрон для перевозки грузов, сможет применяться при спасении людей в зонах лесных пожаров. Об этом рассказал разработчик этого беспилотника – гендиректор ОКБ «Авиарешения» Дмитрий Арсентьев, сообщает РИА Новости.

«Наша разработка доказала, что способна опуститься на высоту деревьев, зависнуть и стабильно удерживать полезную нагрузку до 200 килограммов. Фактически в недалеком будущем это даст возможность спасти человека из леса в условиях пожара или если он, скажем, потеряется. Пока это первый российский дрон, способный на такие операции. Сейчас мы начали вести общение с представителями МЧС на предмет возможного сотрудничества в области пожаротушения», – сказал гендиректор.

В перспективе BRAERON будет оснащен выдвигным механизмом, при помощи которого пострадавших можно будет вывозить из горящих лесов, не опускаясь вниз.

По словам Дмитрия Арсентьева, данный беспилотник сможет эвакуировать одного взрослого человека в безопасное место на расстоянии до 40 километров. Разработчик подчеркнул, что, в отличие от вертолетов, которые используются во время спасательных операций из зон дымления, дрон не требует непосредственного присутствия человека в зоне ЧС. Таким образом, применение BRAERON поможет избежать потенциальных угроз жизни пилотам спасательных служб.

«В чрезвычайных ситуациях беспилотник является более эффективным средством, чем традиционные инструменты спасателей. Несмотря на относительно крупные размеры, взлет не требует особых условий – ему не нужна взлетная полоса, а для посадки нужна только небольшая площадка. Кроме того, благодаря особой конструкции БПЛА аппарат удаётся посадить безопасно и точно, погрешность составляет всего 30 сантиметров. Это важно, когда дело касается спасения человеческих жизней», – рассказал разработчик беспилотника.

Зоны для тестов

В департаменте предпринимательства и инновационного развития Москвы обсудили возможные зоны, над которыми будет проводиться тестирование летающих беспилотников (БПЛА) для их последующего коммерческого использования, например, доставки грузов.

Для тестов рассматриваются территории «Сколково», а также ландшафтные парки и незастроенные территории в районах Москвы за МКАД. Конкретные зоны тестирования пока не утверждены. Создать в «Сколково» тестовую зону для БПЛА планируется для тестирования сервисов по доставке срочных (например, донорских органов) и крупных грузов, мониторинга инфраструктуры, отработки операций поиска и спасения.

По словам руководителя ассоциации «Аэронет» Глеба Бабинцева, в перевозке грузов дронами заинтересованы «СберЛогистика» и «Почта России».

Тестирование дронов-доставщиков будет проводиться в рамках экспериментального правового режима (ЭПР). При этом экспериментальный режим для полетов БПЛА может быть принят не только в Москве. В России могут появиться 2–5 таких зон, например, в Томской области, ХМАО, Южном федеральном округе (для выполнения беспилотниками аграрных задач).

Первые тестовые полеты, по самой оптимистичной оценке, могут быть проведены только в конце 2021 – начале 2022 года, к тому моменту будет принята эта программа и окончательно выбраны площадки для тестов.

– Весь следующий год уйдет на работу с документами – разработку программы ЭПР и принятие нормативных актов по установлению режима, – отметил Глеб Бабинцев. – Сам ЭПР вводится на срок до трех лет. По истечении этого времени будут вноситься изменения в законодательство – Воздушный кодекс, авиационные правила, нормы летной годности, – которые позволят использовать дроны для доставки грузов на регулярной основе.

Подготовила Ириана ИВАНОВА

ТАКСОМОТОРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

От стадии роста — к стадии внутренней трансформации

О ситуации на рынке таксомоторных перевозок

РЫНОК УСЛУГ

VIII Международный Евразийский форум «Такси» прошел и в необычное время, став частью Транспортной недели, и в необычном онлайн-формате. Но, кажется, к необычному надо привыкать. По насыщенности панельных и рабочих сессий, конференций и «круглых столов» мероприятие не уступает тем, что проходили в реальном формате.

Так что же собой представляет рынок такси, в каких направлениях он развивается, насколько качественны и безопасны таксомоторные услуги, какие современные технологии используются? Для того, чтобы иметь общую картину состояния отрасли, обратимся к докладу, который подготовило АНО «МЕТ» для Правительства РФ о состоянии транспортного обслуживания населения легковым такси в субъектах Российской Федерации в 2020 году.

Текущие трудности

В текущем году современный российский рынок такси отметил свое десятилетие и перешел от стадии роста к стадии внутренней трансформации, которая была ускорена эпидемией коронавирусной инфекции.

Рынок такси в настоящее время находится в неустойчивом и уязвимом положении, и именно поэтому его дальнейшее развитие связано с тем, насколько активные действия будут предприняты профильными органами власти. Перед субъектами стоит задача по интенсификации взаимодействия с участниками рынка, установке правил и выработке мер поддержки для игроков, готовых пойти на диалог с властью.

Текущие трудности отрасли в 2020 году связаны со снижением спроса на услуги, необходимостью обеспечения эпидемиологической безопасности, уменьшением количества водителей, кредитными рисками автотранспортных предприятий.

Долгосрочные негативные последствия специалисты видят в притоке новых водителей без опыта работы, росте нелегального сегмента, изменении структуры собственников автопарков.

По состоянию на март 2019 года в Российской Федерации показатель обеспеченности населения легковым такси составлял 3,5 автомобиля на 1000 жителей. В настоящий момент он снизился до 3, судя по прогнозам, продолжит снижение. Возвращение насыщенности рынка к показателю в 3 автомобиля на 1000 жителей будет свидетельствовать о возврате жизни к докризисному уровню.

2019 год стал пиком роста отрасли такси — еще до начала пандемии коронавируса в большинстве регионов количество разрешений на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа начало снижаться. Неблагоприятная эпидемиологическая ситуация вызвала резкий спад как транспортной мобильности населения, так и уровня платежеспособности, в связи с чем произошло резкое падение спроса. Это в свою очередь усилило тенденцию ухода с рынка легальных игроков. Баланс спроса и предложения после выхода из кризиса будет зафиксирован на новом уровне, а правила на рынке с большой вероятностью будут пересмотрены.

Необходимость перехода на цифровые формы контроля и



оказания государственных услуг признается большинством регионов, однако тормозящий фактор по оценке профильных

сектором, информационными технологиями и программным обеспечением, рынком оборудования и сервисных услуг.

ЗАДАЧА

Рынок такси в настоящее время находится в неустойчивом и уязвимом положении, и именно поэтому его дальнейшее развитие связано с тем, насколько активные действия будут предприняты профильными органами власти. Перед субъектами стоит задача по интенсификации взаимодействия с участниками рынка, установке правил и выработке мер поддержки для игроков, готовых пойти на диалог с властью.

Вне правового поля

Обсуждение закона о такси — самая горячая тема в таксомоторном сообществе уже более пяти лет, в течение которых Госдума рассматривает законо-

Среднесуточные данные по работе такси	2019	2020
	среднесуточные данные	
Среднее время подачи	5 мин.	4 мин.
Среднее время поездки	20,1 мин.	10–15 мин.
Средняя дистанция поездки	10,8 км.	7–8 км.
Заказов (поездок) в сутки совершает 1 такси	12–14	13–15
Средний чек за поездку	464 руб.	430 руб.
В сутки перевозит такси в Москве	890 тыс. человек	909 тыс. человек

проект о такси. Дело в том, что закон должен одновременно представлять интересы потребителей услуг; водителей такси, агрегаторов (куда же без них!), наконец, государства. Самые острые противоречия возникают на стыке взаимодействия агрегаторов и потребителей услуг: то есть пассажиров, у которых возникли претензии в ходе поездки. В действительности только крупные операторы имеют центры по рассмотрению о претензиях. Но к ним обращается в среднем один из десяти пользователей, имеющих претензии, и только один (!) из ста обратившихся идет в суд, а значит, механизм защиты прав потребителя услуг такси не работает.

Но если камень преткновения в работе такси стали агрегаторы, то, может быть, принять закон о деятельности служб заказа в сфере транспорта? Это агрегаторы пришли новыми игроками на рынок такси, а

не такси на рынок агрегаторов. Это именно их деятельность не отрегулирована. Такая идея была высказана на форуме при обсуждении закона о такси. А новый игрок-агрегатор вряд ли вправе диктовать или не соблюдать правила игры на уже сложившемся рынке такси. Но согласитесь, что законодательно разделять сферу заказа и сферу непосредственно перевозок вряд ли целесообразно. Тем более что правовых коллизий в обсуждаемом законе о такси хватает и без этого.

Прежде всего это касается регулирования тарифов. По мнению представителей ФАС, любое государственное вмешательство в сферу, которая не находится в состоянии естественной монополии, неизбежно приведет к перекосу в рыночных отношениях. Если, как предлагает законопроект, зафиксировать минимальный и максимальный тарифы, сократится предложение на легальном рынке такси и вырастет черный, куда уйдут дешевые поездки.

фа и неизбежный отток такси на 3–4% увеличит количество личных автомобилей, это 20–30 тыс. ежедневно, что усилит нагрузку на дорожно-транспортную сеть города.

Следующий спорный вопрос — регистрация агрегаторов в регионах. В век высоких технологий такая регистрация противоречит самой природе цифровых сервисов, которые не привязаны к месту оказания услуг. Если цель — контролировать и проверять агрегатора на региональном уровне, то закон о государственном и муниципальном контроле позволяет в том числе онлайн-проверки. Чтобы отключать от сервиса таксистов, лишенных прав и разрешений, можно создать универсальный реестр, к которому будут иметь доступ агрегаторы, таксопарки и власти.

Наконец, у серьезных компаний существует обратная связь в каждом регионе и с контрольными органами, и с водителями, и с потребителями: все обращения по телефону, на сайте принимаются и обрабатываются в режиме реального времени.

А регистрация в субъекте осуществления деятельности делает невозможным заказ такси в нескольких субъектах РФ тех, кто выбрал организационно-правовую форму индивидуального предпринимателя, ведь он может быть зарегистрирован только по месту жительства, в одном субъекте.

В отдельных случаях местные власти испытывают затруднения при реагировании на какие-либо нарушения деятельности, а также не могут оперативно обмениваться данными с агрегаторами. Но контроль за рынком в большей степени должен осуществляться с помощью обмена данными. Если заключить соглашение между региональным департаментом транспорта и агрегатором, то это решит проблему: власти получат доступ к информации о текущем положении такси и смогут использовать их для городского планирования. И в Москве уже давно реализуются такие программы.

Квотирование или ограничение разрешений на ведение деятельности может стать еще одним камнем в огород национального рынка такси, который по мировым стандартам и так является не слишком насыщенным. И продолжать оставаться дорогим по сравнению с проездом на общественном транспорте.

По словам Максима Шушарина, директора сервиса заказа такси «Максим», за девять лет с момента принятия ФЗ № 69, позволяющего субъектам регулировать количество выданных разрешений на работу в такси, никто этой нормой не воспользовался. Но теперь представим, что все — с разрешениями, и государство начинает ограничивать их выдачу. Перевозчики просто уйдут в нелегалы. И лишат части заработной платы легальных перевозчиков. Кроме того, квотирование как право допустить или не допустить к легальной перевозке — мощный коррупционный фактор, когда местные законы могут приниматься в интересах аффилированных лиц.

По-прежнему не решен вопрос о распределении ответственности между участниками рынка такси.

Законопроект должен рассмотреть интересы всех участников рынка: водителя, владельца транспортного средства, пассажира. Плановомерно разобравшись, какие у каждого есть риски, и попытаться их защитить. Сегодня, например, два

закона о страховании расходятся в подходах об определении стоимости жизни пассажира — 500 тыс. руб. по ОСАГО и 2 млн руб. по ФЗ № 67. Различия существенные, но гарантии прав всех, включая пассажиров, должны быть идентичными, понятными и не зависящими ни от чьей доброй воли.

Поможет цифровой профиль

К сожалению, перечень проблем, которые пытаются решить в рамках закона о такси, практически не меняется год от года. Попытки ввести тарифы и квоты, законодательно определить возможности и ответственность агрегаторов — все эти темы обсуждаются на площадках таксомоторного бизнес-сообщества из года в год. Но жизнь не стоит на месте, и рынок такси по факту развивается быстрее, чем его законодательное сопровождение. И в первую очередь это относится, конечно, к деятельности столичного такси. Об этом наглядно свидетельствуют данные таблицы. По всем параметрам можно сказать, что такси в Москве восстановилось после пандемии и пассажиропоток в сутки в 2020 году превысил уровень 2019 года.

За 8 лет в Москве было выдано 0,9 млрд руб. субсидий на приобретение новых машин, а это более 36 тыс. транспортных средств. 68% московского таксопарка обновлено, в результате средний возраст такси в столице 2,7 года. Таксопарк Москвы — самый молодой в Европе. И, что важно, программа субсидирования будет продолжена.

Департамент транспорта Москвы регулярно мониторит ситуацию на рынке такси, в частности, проверяет у агрегаторов соответствие поданной машины, заявленной в приложении, вывешиваемой таким образом нелегальные такси. Так, компаниям СитиМобил, Гетт и Индрайвер, по данным департамента, в 2020 году прокуратурой были вынесены представления об устранении выявленных нарушений. Инспекцией МАДИ был вынесен в суд иск о запрете агрегаторам передавать заказы нелегалом.

Рост рынка такси в Москве, к сожалению, сопровождается такими негативными явлениями, как высокая аварийность. За 10 месяцев 2020 года, несмотря на снижение количества ДТП с участием такси по сравнению с 2019 годом на 4%, количество погибших увеличилось на 29%.

Снизился уровень сервиса по таким параметрам, как нарушение правил парковки (стоянки во дворах), грубое поведение водителей и незнание города.

Резко снизился доход водителей: с 79 тыс. руб. в 2010 году до 40–62 тыс. руб. в 2019 году. Чтобы получать прежний доход, водитель должен выполнять в 5 раз больше заказов, что нереально. Отсюда переработки, работа без выходных и, как следствие, высокая аварийность. Профессия водителя становится менее привлекательной. И столичные власти с этим борются.

Так, безопасность и контроль перевозочного процесса на сегодняшний день призваны обеспечить современные технологии. Поможет в этом цифровой профиль таксиста. В настоящий момент в тесном сотрудничестве со всеми участниками рынка ведется разработка автоматизированной информационной системы по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси КИС «АРТ». Цифровой профиль позволит агрегаторам получать доступ к проверенным базам таксистов, контролировать режим труда и отдыха водителей, не допустит регистрации в базе водителей с поддельными удостоверениями, без водительского стажа, судимых или находящихся в розыске. Помимо прочего, внедрение подобной системы поможет снизить затраты на ремонт автопарка, увеличит коэффициент использования подвижного состава, снизит уровень ДТП, сделает перевозки безопасными и повысит в целом качество предоставляемых услуг.

Национальный рынок такси, сделав стремительный рывок буквально за несколько последних лет, продолжает развиваться, несмотря на болезни роста. Поездки становятся дешевле и комфортнее. И привычнее. А с хорошими привычками расставаться не стоит.

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозревателъ «ТР»,
кандидат
экономических наук
Фото Ольги ШВЕЙЦЕР

НОВОСТИ

Пятый вариант

По новой версии законопроекта о регулировании таксомоторных перевозок, подготовленной Комитетом Госдумы по транспорту и строительству, самозанятые могут работать в такси только при подключении к агрегатору. В первой версии проект вовсе не содержал такого положения, отмечает РИА Новости.

Комитет по транспорту и строительству направил в государственное правовое управление Президента РФ пятый вариант законопроекта о регулировании работы такси в РФ, документ, который готовится ко второму чтению, претерпел значительные изменения.

В июне 2018 года депутаты Вячеслав Лысаков, Евгений Москвичев, Виталий Ефимов и Виктор Дзюба внесли в Госдуму проект закона о регулировании деятельности агрегаторов такси. Законопроект был принят в первом чтении, но при подготовке его ко второму чтению возник ряд противоречий.

Согласно проекту, подготовленному ко второму чтению, самозанятые, в отличие от индивидуальных предпринимателей, не смогут работать без агрегатора.

Агрегатор обязан контролировать самозанятых как штатных сотрудников, также вводится обязанность агрегаторов контролировать режим работы всех водителей такси, а не только самозанятых, следует из документа.

«На агрегаторов не может быть возложена обязанность осуществлять свою деятельность во всех населенных пунктах региона. Агрегаторы не работают в небольших городах и поселках, в которых их деятельность убыточна. А вот такси там есть. Более того, оно там замещает общественный транспорт. Такси вызывают по телефону или берут с места парковки. Именно таким таксистам необходимо максимально облегчить административное бремя ведения деятельности, но проект лишает их права быть самозанятыми», — отметил один из соавторов первоначальной версии проекта, член комитета Госдумы Вячеслав Лысаков.

Таксисты под контролем

Система, которая регулирует рабочее время таксиста в столице, заработает в начале следующего года. Об этом сообщал начальник отдела развития таксомоторных перевозок департамента транспорта Москвы Сергей Алексюк.

По его словам, система начнет функционировать 20 января 2021 года, передает РИА Новости.

— Система направлена в первую очередь на соблюдение режима труда и отдыха водителей, — уточнил Сергей Алексюк.

Ранее заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов рассказал, что столичные власти не планируют ограничивать количество такси в столице. По его словам, региональные власти могут ограничить число такси в городе. В Москве же подобная мера не планируется.

Агрегатор из Китая

Агрегатор заказа такси из Китая DiDi вышел на российский рынок. Пассажирам сервис предлагает цены ниже, чем у конкурентов, а водителям — комиссию 9,5%. Машину можно заказать в 15 российских городах. Эксперты считают, что новый игрок вытеснит мелких конкурентов за счет демпинга и потом повысит стоимость поездок и сборы.

Глобальную технологическую платформу DiDi Chuxing основала в 2012 году Alibaba Group — за это время сервис практически полностью захватил рынок такси, а также занялся предоставлением услуг каршеринга. В КНР DiDi представлен более чем в 400 городах, где приложение регулярно запускают 450 млн пассажиров. В 2016-м в компанию вложила 1 млрд долл. корпорация Apple, тогда же DiDi полностью выкупил подразделение Uber в Китае.

Сейчас, помимо Азии, сервис работает в Европе, Латинской Америке и Австралии. Всего он объединил 550 млн пользователей в 14 странах, которые совершают более 50 млн поездок ежедневно.

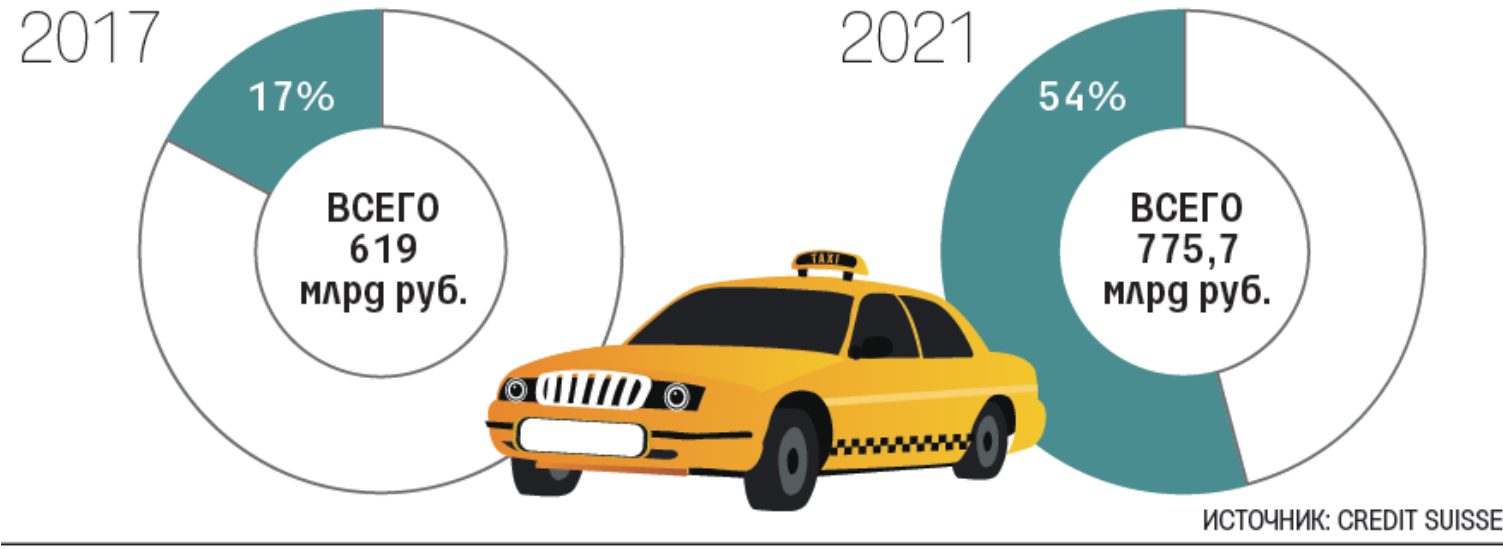
В России сервис заработал 24 ноября в 15 городах Поволжья и Центральной России, включая Белгород, Брянск, Владимир, Ижевск, Йошкар-Олу, Курск, Липецк, Набережные Челны, Оренбург, Пензу, Рязань, Тамбов, Тверь, Тулу, Чебоксары. Ранее, в августе, DiDi запустился в Казани, а вот о работе в Москве и Санкт-Петербурге речи пока не идет.

**По сообщениям
информационных
агентств**

Рынок на колесах

ПРОГНОЗ ОБОРОТА РОССИЙСКОГО РЫНКА ЗАКАЗА ТАКСИ

Доля онлайн-заказа



Зеленая альтернатива

Применение прогрессивных технологий в судостроении и судоходстве стало инструментом конкурентной борьбы

ПЕРСПЕКТИВА

Заметная активизация зеленого направления в российском судостроении и судоходстве определена мировыми тенденциями сохранения экологического баланса, а также конкретными международными требованиями, в частности, введением глобального ограничения по содержанию серы, вступившим в силу с 1 января 2020 года. Тема альтернативного топлива стала предметом дискуссии на площадке IV конференции «СПГ–флот, СПГ–бункеровка и другие альтернативы», организованной информационным агентством «Порт-Ньюс» при поддержке ПАО «Совкомфлот», международного судостроительного концерна Damen, компании «Газпром-нефть» и французской технологической инженеринговой компании GTT.

В поисках стимула

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в своем приветственном слове к участникам конференции заявил, что применение прогрессивных зеленых технологий стало инструментом конкурентной борьбы. В России, по его мнению, необходимо принять все необходимые решения на государственном уровне, чтобы не оказаться в категории догоняющих. И принимать их нужно не только в плоскости субсидирования, но и на законодательном уровне. Необходимо создавать инфраструктуру, в том числе бункеровочную, а также проводить обновление флота. Стимулирование – вот главное, что нужно предпринимать для внедрения новых видов топлива, считает Алексей Клявин. По оценкам Международной палаты судоходства, на ближайшие 25 лет сжиженный природный газ (СПГ) может стать основным видом топлива для морского и речного транспорта.

Несколько фактов об СПГ: снижение выбросов оксидов серы и сажи достигает 100%, выбросы оксидов азота сокращаются на 76%, а углекислого газа – на 27% по сравнению с судовой энергетической установкой, работающей на стандартном тяжелом топливе.

Руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай сообщил, что в Росморречфлоте возобновлена работа над программой стимулирования судоходства на сжиженном природном газе. Поскольку стоимость СПГ–судна на 30–40% выше стоимости судна, работающего на традиционном топливе, без государственной поддержки невозможно обеспечить перевод флота на этот перспективный и экологичный вид топлива. В настоящее время в стране действует только одна льгота – скидка на заходы СПГ–судов в порт Приморск, отметил он.

Руководитель агентства напомнил, что еще в 2014 году Росморречфлот предлагал включить в госпрограмму по развитию использования природного газа в качестве топлива ряд мер для создания экономических условий, стимулирующих судовладельцев переводить суда на СПГ.

Среди них – выделение судохозяйственным компаниям субсидий, позволяющих компенсировать разницу в стоимости строительства судна, работающего на СПГ, и аналогичного судна, использующего жидкое топливо; предпочтения при проведении конкурентных процедур судохозяйственным компаниям, использующим СПГ; субсидирование возмещения части затрат на уплату процентов по кредитам и займам на приобретение СПГ–судов и еще семь позиций тарифно-налоговых льгот.

К сожалению, в 2018 году эта программа не была утверждена, но сейчас работа над ней возобновлена. Глава агентства надеется, что как минимум часть содержащихся в ней стимулирующих мер будет принята.

В своем выступлении Александр Пошивай назвал четыре неразрешенных базовых вопроса, которые препятствуют внедрению в России СПГ на водном транспорте: отсутствие береговой инфраструктуры (газозаправочных станций или судовобункеровщиков), отечественных двигателей, использующих СПГ в качестве топлива, системы реагирования на возможные аварийные случаи при погрузке, выгрузке, перегрузке СПГ и их ликвидации. Кроме того, нормативно не урегулирован вопрос дипломатирования специалистов по программам, предусмотренным Международным кодексом по безопасности для судов, использующих газ или иные виды топлива. Росморречфлот ведет работу над решением этих проблем.



Также агентство включилось в реализуемую в настоящее время программу обновления флота, которая предполагает увеличение доли судов, работающих на СПГ. Росморречфлот осуществляет строительство двух паромов на газомоторном топливе для линии Усть-Луга – Балтийск, в планах – строительство двух ледоколов мощностью 12–14 МВт на СПГ–топливе.

Александр Пошивай подчеркнул, что Росморречфлот наряду со стимулированием судовладельцев на строительство СПГ–флота при помощи комплекса мер господдержки видит свою роль в развитии инфраструктуры, которая позволит эксплуатировать эти суда безопасно и эффективно.

Первой ласточкой, а точнее, чайкой в российском пассажирском СПГ–судоходстве стало круизное речное судно, построенное в Татарстане. Заместитель генерального директора АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс» Александр Емелишин рассказал о строительстве пассажирского судна на СПГ (проект «Чайка – СПГ»). 7 августа нынешнего года на Зеленодольском заводе имени А.М. Горького, входящем в состав корпорации, состоялась торжественная церемония спуска на воду первого в России пассажирского прогулочно-экскурсионного судна «Чайка» с двигателями, работающими на сжиженном природном газе. Судно предназначено для перевозки пассажиров и туристических групп по внутренним водным путям.

В период реализации этого пилотного проекта осуществлялось конструктивное взаимодействие с ПАО «Газпром», Министерством экономического развития, Министерством финансов, Министерством промышленности и торговли, Министерством транспорта Российской Федерации. Концепция судна была принята из условий максимального надводного габарита 5,2 м для обеспечения прохода под Кировским мостом города Казани.

В проектном бюро АО «Зеленодольское ПКБ» сейчас ведутся проработки проектов речных судов – бункеровщиков СПГ.

Флагман СПГ–технологий

Одним из мировых лидеров морской транспортировки углеводородов, а также обслуживания морской разведки и добычи нефти и газа является группа компаний «Совкомфлот» (группа «СКФ»). По состоянию на конец октября 2020 года ее собственный и зафрахтованный флот, включая суда совместных предприятий, насчитывал 146 судов общим дедвейтом более 12,6 млн тонн. Свыше 80 судов обладают ледовым классом. Совкомфлот участвует в обслуживании крупных нефтегазовых проектов в России и мире: «Сахалин–1», «Сахалин–2», «Варандей», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», Tangguh (Индонезия).

В октябре нынешнего года СКФ заключила с компанией «Арктик СПГ 2», оператором одноименного проекта, 30-летние тайм-чартерные контракты на эксплуатацию трех новых ледокольных газовозов. Контракты на строительство этих судов были заключены СКФ с верфью DSME (Республика Корея) по результатам тендера, который провел оператор проекта. Грузовместимость каждого из

трех новых танкеров составит 172 410 куб. м, судам будет присвоен ледовый класс Arc7. Поставка всех трех судов планируется в 2023 году. Газовозы будут эксплуатироваться под государ-

ФАКТ

В Росморречфлоте возобновлена работа над программой стимулирования судоходства на сжиженном природном газе. Поскольку стоимость СПГ–судна на 30–40% выше стоимости судна, работающего на традиционном топливе, без государственной поддержки невозможно обеспечить перевод флота на этот перспективный и экологичный вид топлива. В настоящее время в стране действует только одна льгота – скидка на заходы СПГ–судов в порт Приморск.

ственным флагом Российской Федерации и управляться российскими экипажами.

Генеральный директор – председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов заявил, что укрепление позиций Совкомфлота в сегменте морской перевозки сжиженного газа является одной из приоритетных задач в рамках действующей стратегии долгосрочного развития компании. Реализация этой стратегии призвана обеспечить Совкомфлоту рост денежных потоков, зафиксированных на долгосрочной основе и не зависящих от циклических колебаний конъюнктуры фрахтового рынка. Суммарный объем за-контрактованной выручки будущих периодов группы СКФ по трем тайм–чартерным контрактам составит около 4,2 млрд долларов США, в результате чего общий объем за-контрактованной выручки будущих периодов группы СКФ составит около 24 млрд долларов США.

Новые газовозы спроектированы с учетом накопленного Совкомфлотом опыта безопасной эксплуатации танкера «Криостиф де Маржери» – первого в мире ледокола–газовоза (с 2017 года проект «Ямал СПГ»). Пропульсивная установка танкера включает три винторулевые колонки типа «Азипод» суммарной мощностью 51 МВт, что сравнимо с мощностью атомного ледокола типа «50 лет Победы» (55 МВт) и существенно превышает мощность первого в мире атомохода «Ленин» (32,4 МВт). Такая пропульсивная установка должна обеспечить новым танкером более высокую по сравнению с газовозами предыдущего поколения скорость движения и маневренность в ледовых условиях.

Ввод в эксплуатацию арктических газовозов нового поколения должен обеспечить реализацию планов круглогодичной навигации в восточном секторе акватории Северного морского пути.

На сегодняшний день газовый флот СКФ включает 15 судов, еще 19 находятся в стадии строительства.

Ранее (в 2019–2020 годах) заказы на строительство еще 15 арктических газовозов для обеспечения потребностей проекта «Арктик СПГ 2» были размещены на ССК «Звезда» (Приморский край): группа «Совкомфлот» выступает заказчиком пилотного судна этой серии, контракты на строительство остальных 14 танкеров были заключены компанией «СМАРТ СПГ», совместным предприятием ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК». Прием этих судов в

эксплуатацию запланирован на 2023–2025 годы, все газовозы отфрахтованы оператору проекта.

Участниками проекта «Арктик СПГ 2» являются ПАО «НО-

Также ПАО «НОВАТЭК» планирует в 2023 году запустить терминал сжиженного природного газа в порту Росток (Германия). Мощность терминала составит порядка 300 тыс. тонн СПГ в год. Он даст возможность отгружать СПГ на бункеровщики, принимать газ с морских газовозов (с терминала «Криогаз–Высоцк»), грузить СПГ на автотраки.

Флот на батареяхках

Генеральный директор ОСК Алексей Рахманов считает, что в качестве перспективных источников альтернативного судового топлива, кроме СПГ, можно рассматривать водород, атомную энергию и электрические накопители – «большие батарейки», как образно назвал их глава корпорации. Он подчеркнул, что ОСК ведет разработки по каждому из этих направлений, которые уже в ближайшем будущем изменят облик отрасли.

По мнению Алексея Рахманова, обсуждать вопрос развития альтернативных источников энергии необходимо на государственном уровне. Опыт предприятий альтернативной энергетики во всем мире показывает, что они могут быть успешны только в случае поддержки национальных или, как в случае Евросоюза, наднациональных государственных органов. Такая поддержка способна обеспечить реальный прорыв, который уже в горизонте 3–5 лет установит новые правила в судоходстве и судостроении.

Что касается создания флота на СПГ, он будет развиваться по мере создания инфраструктуры для перевозки СПГ. «Высокая стоимость двигателей и судовых решений на СПГ связана в первую очередь с двухтопливностью», – отметил Алексей Рахманов. – Если же делать машину, которая работает исключительно на газе, она не будет стоить дороже, чем дизельная. Более того, будет иметь более высокий КПД и обладать меньшим уровнем потребления». Проблему хранения СПГ, по словам главы ОСК, необходимо решать совместно с Регистром судоходства. Требуются решения, которые бы помогли российскому судостроению выйти в лидеры на СПГ–направлении.

ОСК, рассматривая возможность использования ядерного топлива, считает, что оно – в перспективе на жизненный цикл судна – может оказаться дешевле, чем СПГ. Конструкторские бюро корпорации также продолжают вести работы по использованию водорода. В этом сегменте самая большая проблема – безопасность хранения. У специалистов сформировалось понимание, что водород безопаснее не хранить на борту, а генерировать воздушнезависимыми установками.

Что касается строительства судов на электродвижении, то, по мнению Алексея Рахманова, никаких технических препятствий для этого в России нет, а через 20–25 лет именно это направление может стать магистральным. В частности, ОСК и судоходная компания «Волго-транс» начали реализацию проекта Green Ship по разработке, строительству и эксплуатации серии из трех гибридных судов класса река–море. «На этот проект мы смотрим внимательно и с большой надеждой, будем делать все необходимое, чтобы он материализовался в ближайшее время», – сообщил глава ОСК.

Алексей Рахманов отметил, что, по его глубокому убеждению, в следующие 20 лет мы увидим много интересных решений в области альтернативной судовой энергетики и со своей стороны ОСК будет делать акцент на тех технологиях, которых в России еще нет и которые можно быстро конвертировать в строительство гражданских судов и военных кораблей.

Продолжая дискуссию об альтернативных видах топлива, заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулилко отметил, что применение ядерной энергии на судах дает такие преимущества, как автономность, мощность, компактность, экологичность. Например, одна загрузка ядерного топлива в реакторную установку «РИТМ–200», которыми оборудуются новейшие ледоколы ЛК–60, эквивалентна 540 тыс. тонн арктического дизельного топлива.

Применение «РИТМ–200» может быть эффективно на контейнеровозах и нефтяных танкерах, сообщил Максим Кулилко. Кроме того, на базе «РИТМ–200» разработана РУ «РИТМ–200М» для оптимизированного плавучего энергоблока (ОПЭБа). Сейчас разрабатывается эскизный проект ОПЭБа и самоходного судна обеспечения электроэнергией (СОЭ) с двумя РУ «РИТМ–200М». Развитаем «РИТМ–200» является реакторная установка «РИТМ–400», которую предполагается установить на атомоход–лидер мощностью 120 МВт.

Конечно, сегодня самым острым вопросом является обеспечение безопасности использования ядерной энергии. Например, в настоящее время во многие иностранные порты запрещен заход судов с атомными энергетическими установками. «За все время эксплуатации атомного ледокольного флота ни одного происшествия не случилось, а при разработке «РИТМ–200» был учтен опыт Фукусимы, что, по нашему мнению, не позволит допустить каких-либо ядерных катализмов», – подчеркнул представитель Росатома. Он также отметил, что отработанное ядерное топливо можно использовать, извлекая ценные радиоизотопы, применяемые в промышленности и медицине.

О перспективах применения в качестве судового топлива метанола на конференции рассказал генеральный директор Морского инженерного бюро, профессор, доктор технических наук Геннадий Егоров. Он считает, что метанол, он же древесный спирт, сейчас рассматривается как номер два среди альтернативных видов топлива после номера один – СПГ, в первую очередь из-за доступности и стоимости продукта.

Метанол, как правило, производится из синтез-газа, получаемого из природного газа, угля или торфа. Соответственно, существует большая сырьевая база и наблюдается относительно низкая стоимость получения. Объемы производства и транспортировки метанола, в том числе морем (береговые хранилища есть в 88 портах), быстро растут, причем как в мире, так и в России. Существует технология получения метанола непосредственно из вредных выбросов в атмосферу. В 2018 году производство в России метанола выросло на 7% и составило 4,36 млн тонн. Прогнозируется, что к 2025 году будут запущены еще порядка 20 производств с выходом 25 млн тонн продукта.

Метанол экологичен: низкое содержание углерода, даже по сравнению с СПГ, нет выбросов крайне опасного парникового газа – метана, что свойственно СПГ. Метанол является жидкостью, что существенно упрощает транспортировку самого топлива, бункеровку им судов и хранение на борту без крайне дорогих специальных емкостей и особых технологий перегрузки. Он подходит для двухтопливных дизелей. Топливная система и танки для хранения примерно в три раза дешевле, чем для СПГ.

Минусы – малая теплота сгорания, повышенная коррозионная и электрокоррозионная активность, сильный нервно-сосудистый яд. Однако компании MAN, ABC и Wartsila решили технические проблемы, и у них есть соответствующие двигатели. Первое судно, работающее на метаноле, появилось в 2015 году – был переоборудован автомобильно–пассажирский паром Stena Germanica (240 метров, 1500 пассажиров, 300 автомобилей) со среднеоборотным дизелем компании Wartsila. В итоге сегодня на метаноле работает 21 судно, в основном это танкеры–метаноловозы и паромы.

Инга ДМИТРИЕВА

На снимке: судно на СПГ «Чайка»

НОВОСТИ

Контроль – прямо на АЗС

Сотрудники Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) теперь будут проводить анализ дизельного топлива непосредственно на АЗС.

Контролеры агентства будут использовать метод экспресс-анализа топлива. Это позволит проверять дизель на превышение нормы содержания серы непосредственно на заправках. При этом сотрудникам Росстандарта не нужно будет привозить с собой дорогостоящее лабораторное оборудование.

Новый метод разработали специалисты Всероссийского научно–исследовательского института физико–технических и радиотехнических измерений. Эта научно–исследовательская организация входит в структуру Росстандарта.

Показания экспресс–тестов не заменят полноценных лабораторных исследований, однако они помогут выявить превышение серы – это самое распространенное нарушение качества дизельного топлива. Если часто заливать его в бак, то сера окисляется и образует серную и сернистую кислоты, а те в свою очередь вызывают коррозионные процессы.

С 1 июля 2021 года Росстандарт начнет проверки топлива на автозаправках в режиме «тайного покупателя». Даже сегодня агентство выявляет 9% некачественного топлива, хотя предварительно сообщает о своем визите на АЗС. В основном нарушения касаются именно дизеля.

Агентство разрабатывает карту, в которую будет заносить информацию о продающих некачественное топливо заправках. Эту карту планируют сделать доступной для всех и запустить в 2021 году – ее данные смогут «подтянуть» информационные порталы, навигационные системы и владельцы интерактивных карт.

Добавят газа

За три года в Пермском крае появятся более 30 метановых заправок, которые будут построены благодаря соглашению с Минэнерго России и средствам, выделенным из федерального бюджета.

Недавно глава Прикамья Дмитрий Махонин встречался с председателями «Газпром СПГ» и «Газпром газомоторное топливо» (дочками «Газпрома») и обсудил перспективы развития рынка ГМТ в регионе.

В настоящее время в Перми и Соликамске работают 5 автомобильных, газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), где метановым топливом заправляются более 600 транспортных средств, в том числе 200 автобусов и 100 такси. Также работают 3 станции приема, хранения и регазификации природного газа в Канюстах, Нердве и Северном Коммунаре. Федеральное субсидирование (около 40 млн руб. на одну станцию) позволяет пермским предпринимателям строить новые АГНКС, переоборудовать на метан существующие газозаправки и транспорт. Так, в течение этого года «метанизация» подтвердится в общей сложности еще 600 автомобилей, а в следующем – около 1500.

До конца 2020 года будут открыты 4 новые метановые заправки – в Перми, Березниках и Чайковском. В 2021 году в Прикамье построят 10 АГНКС, в том числе и на юге края, а в 2022–2023 годах – 12 заправок. Из них 8 станций сжиженного природного газа (СПГ) оборудуют «дочки» Газпрома. Кроме того, Газпром приступил к строительству второй очереди мини–завода по производству СПГ в деревне Канюсята Карагайского района Прикамья.

Отметим, что главными преимуществами газомоторного топлива являются экологичность и гораздо более низкая, чем у бензина, цена.

Снизили налог

В Якутии снизили на 50% налог для газового транспорта.

Как ожидают власти Якутии, снижение транспортного налога на 50% для машин, которые используют газомоторное топливо, ускорит развитие газоперерабатывающей промышленности.

Пока в регионе слабо развита газозаправочная инфраструктура. Поэтому власти Якутии планируют увеличить число заправок разного типа почти в два раза.

Из более чем 300 тыс. единиц автотранспорта в регионе лишь 5% работают на газомоторном топливе при потенциале до 100 тыс.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

6

Когда вагоны — преграда

Почему местные жители не могли использовать пешеходный переход?

СИТУАЦИЯ

В Южное управление государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Южное УГЖДН Ространснадзора) поступило обращение главы городского поселения города Палласовка. В нем говорилось о систематическом перекрытии железнодорожным подвижным составом пешеходных переходов через железнодорожные пути местной станции на длительное время. В результате создавалась угроза для жизни и здоровья людей при переходе через стальную магистраль.

Местным жителям при ее пересечении зачастую невозможно воспользоваться имеющимися пешеходными переходами из-за остановки и длительного простоя длинносоставных поездов на путях станции, не предназначенных для приема и простоя таких поездов.

Граждане, в том числе несовершеннолетние, а также инвалиды, проживающие в западной части городского поселения, нередко оказывались изолированными от центральной части города, где расположены основные социальные объекты. Это органы власти, местного самоуправления, учебные, медицинские и другие учреждения.

Для установления вышеуказанных фактов в отношении ОАО «РЖД» в июле 2019 года была проведена внеплановая документарная проверка. По ее результатам выявлено, что на станции Палласовка имеется два пешеходных перехода, которые систематически перекрываются на длительное время длинносоставными поездами.

После этого Южным УГЖДН Ространснадзора был составлен акт и выдано предписание ОАО «РЖД» с требованиями не допускать прием поездов на железнодорожные пути, полезная длина которых менее длины поезда.

В октябре 2019 года проведена еще одна внеплановая (контрольная) документарная проверка, в ходе которой выявлены факты невыполнения ранее выданного предписания. вновь был составлен акт и оформлено предписание, которые направлены в адрес ОАО «РЖД».

После этого вышеуказанная компания обратилась в арбитражный суд с заявлением о признании недействительным предписания Южного УГЖДН Ространснадзора от 31 октября 2019 года.

Решением суда от 02.03.2020 в удовлетворении заявления было отказано. Решение суда первой инстанции обжаловалось представителем ОАО «РЖД» в апелляционной инстанции. Но постановление суда от 03.06.2020 также оставлено без изменения.

Арбитражный суд Северо-Кавказского округа в сентябре 2020 года отклонил кассационную жалобу ОАО «РЖД», оставив решение судов первой и второй инстанции в силе.

При этом Арбитражный суд Северо-Кавказского округа руководствовался пунктами 32, 71 приложения № 6 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утвержденных приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286 (ПТЭЗ).

Суд отметил императивность данных требований применительно к подвижному составу и работникам железнодорожного транспорта.

Отклоняя требования ОАО «РЖД», суд отметил, что содержащаяся в пункте 71 приложения № 6 ПТЭЗ оговорка о действиях, которые необходимо совершить при невозможности остановки поезда в границах полезной длины железнодорожного пути, не распространяется на случаи остановки длинносоставных поездов на станции Палласовка, поскольку на ней имеется возможность остановки поездов в пределах полезной длины одного пути.

Суд указал, что, исходя из техническо-распорядительного акта железнодорожной станции и схематического плана, на станции Палласовка имеется железнодорожный путь вместимостью 88 условных вагонов, который не перекрывает пешеходные переходы, что свидетельствует о наличии у ОАО «РЖД» реальной возможности выполнения требований предписания.

Суд принял во внимание, что предписание содержит конкретные требования и необходимые действия.

Теперь жителям города Палласовка добираться до социальных объектов центральной части города стало безопаснее и быстрее.

Алексей АВДЕЕВ,
главный государственный инспектор отдела
государственного контроля и надзора за безопасностью
движения Южного УГЖДН Ространснадзора

Прошли аттестацию

собаки кинологической службы
аэропорта Домодедово

ЕСТЬ ТАКАЯ СЛУЖБА

Две служебные собаки, кокер-спаниель Дафи и овчарка Челси, кинологической службы аэропорта Домодедово прошли аттестацию в Ростовской школе служебно-розыскного собаководства МВД России.

Всего на службе в аэропорту находятся 23 собаки: немецкие и бельгийские овчарки, а также английские кокер-спаниели. Эти породы лучше всего подходят для проверки забытых вещей, грузов, багажных отсеков, а также для патрулирования территории аэропортового комплекса.

Процесс обучения новой собаки проходит в два этапа. На первом на протяжении от шести до двенадцати месяцев происходит дрессировка, адаптация к работе в условиях большого пассажиропотока и изучение территории аэропорта. Кроме того, собакам прививают общие навыки поиска взрывчатых веществ, знакомят с запахами на имитаторах.

На втором этапе – в учебном заведении МВД РФ – проводится специальный курс дрессировки. Кинологи вместе со своими подопечными проходят военно-инженерную и тактическую подготовку для выполнения спецзадач, связанных с поиском запрещенных веществ.

Кинологическая служба аэропорта основана в 2004 году. Ежедневно кинологи осматривают территорию аэровокзала, приквальной площади, парковок, железнодорожной станции, а при необходимости поднимаются на борт воздушного судна.

Собаки проводят на службе порядка семи лет. После выхода «на пенсию» их забирает кинолог в свою семью.



Александр ВЛАСОВ

БЕЗОПАСНОСТЬ

Устойчивый тренд — активная цифровизация

Профессиональное сообщество обсудило вопросы транспортной безопасности

ФОРУМ

В рамках Транспортной недели прошла отраслевая конференция, посвященная вопросам безопасности на транспорте. Модератором выступил директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Анатолий Демьянов.

Участники дискуссии обсудили уровень взаимодействия между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и транспортным сообществом в целях совершенствования системы мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортного комплекса (ОТБ ОТК).

В ходе мероприятия была дана информация о проводимой Минтрансом России работе по совершенствованию законодательства Российской Федерации в области ОТБ, а также о мерах противодействия распространению новой коронавирусной инфекции (COVID-19) на ОТК.

Первоочередной задачей государства и бизнеса является бесперебойная и безаварийная работа транспорта. Важнейшую роль в этом вопросе играет дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы в области ОТБ.

Анатолий Демьянов рассказал о результатах проделанной работы в области ОТБ за 2020 год. В рамках плана законопроектной деятельности в текущем году в Правительство РФ внесены три проекта федеральных законов, положения которых предусматривают возможность для субъектов ТИ и перевозчиков не назначать лиц, ответственных за обеспечение ТБ на ТС автомобильного и пригородного железнодорожного транспорта, из числа персонала экипажа ТС при выполнении перевозок пассажиров, опасных грузов и грузов повышенной опасности; возможность привлечения служебных собак в рамках защиты от актов незаконного вмешательства (АНВ); исключение выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности железнодорожным, внутренним водным транспортом, на их переезде в речных портах.

В ходе мониторинга категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения безопасности, аттестации сотрудников и аккредитации подразделений с 2018 года выполнен большой объем работ. Результаты мониторинга показывают значительный рост выполнения показателей требований по объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ). Так, по сравнению с 2018 годом количество утвержденных оценок уязвимости ОТИ увеличилось в 5 раз, планов ОТБ ОТИ – в 7 раз, количество утвержденных оценок уязвимости ТС выросло в два раза, утвержденных планов ОТБ ТС – в 3 раза. Также по сравнению с 2018 годом в 2,5 раза выросло число аккредитованных подразделений ТБ и аттестованных сил ОТБ, это порядка 150 тыс. человек.

Федеральный закон № 248 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» вступает в силу с 1 июля 2021 года, за исключением отдельных положений. О том, как изменится роль и характер работы Ространснадзора в государственной системе ОТБ в условиях появления новых видов угроз с учетом выхода этого закона, рассказал советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток.

По его словам, новый закон значительно расширяет область объектов надзора, к объектам ТИ и ТС добавляются подразделения ТБ. Со следующего года полномочия по проверке баку, подобрать в телефонной беседе или организовать онлайн-встречу, если на больничном людям становится одиноко. Компания направляет заболевшим сотрудникам воодушевляющие открытки с пожеланием о скорейшем выздоровлении, а также оказывает материальную помощь. Для сотрудников, обеспечивающих бесперебойную работу аэропорта Пулково, предусмотрено регулярное бесплатное тестирование на COVID-19. Все они обеспечены средствами защиты в необходимых объемах. Кроме этого,



учебных центров и аттестующих организаций переходят к Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Устойчивый тренд – активная цифровизация в сфере транспортной безопасности. Как сказал Владимир Черток, основной акцент делают на ЕГИС ОТБ, через которую будет идти весь информационный обмен между

лей ФСБ и МВД», – заметил Владимир Черток.

Он напомнил, что впервые в законодательстве появилось такое направление, как стимулирование добросовестности субъекта надзора: организации, выполняющие все требования по ТБ, смогут получить от контрольных органов некоторые послабления.

ВЛАДИМИР ЧЕРТОК:

Идеология надзорных органов изменилась: перед инспектором не стоит задача наказывать, показателем его работы – снижение числа погибших и пострадавших на транспорте и уменьшение материального ущерба.

службой и субъектами надзора.

Будет создан единый реестр контрольно-надзорных мероприятий, который будет находиться в ведении Генеральной прокуратуры РФ.

Если по действующему законодательству субъект мог обращаться в суд с протестом или жалобой на выданное предписание, то по новому закону не обходима досудебная система обжалования в соответствующем надзорном органе. «В целом служба, как и все надзорные органы, переходит на систему самообследования, когда предприятие само проводит оценку соответствия обязательным требованиям. Идеология надзорных органов изменилась: перед инспектором не стоит задача наказывать, показатели его работы – снижение числа погибших и пострадавших на транспорте и уменьшение материального ущерба, – подчеркнул Владимир Черток. – Очень важно, чтобы мы перешли на профилактику правонарушений, организовали взаимодействие с субъектами в электронном виде. Кроме того, новый закон предусматривает еще такую форму взаимодействия, как консультация субъектов».

Базовой точкой для всех объектов ТИ и субъектов станут центры управления ТБ, функционал которых существенно изменился в связи с новыми требованиями. Предприятия будут нести ответственность за передачу достоверных сведений о ТБ как внутри самого предприятия, так и в контролирующие органы.

«Теперь рейдовые осмотры будут проводиться по территориальному принципу, когда инспекторы Ространснадзора смогут одновременно проверять все находящиеся на данной территории объекты ТИ, относящиеся к разным видам транспорта. Эти рейды будут проходить с использованием как тест-предметов, так и тест-объектов. Это значит, что проверки будут проходить с участием представите-

Еще одна новелла связана с тем, что Ространснадзор может инициировать иски о возмещении ущерба за предоставление ложной информации по ТБ. Это сделано для того, чтобы исключить нездоровую конкуренцию среди субъектов».

Кроме этого, новый закон усиливает роль прокуратуры с точки зрения контроля деятельности надзорных органов в целом.

Сегодня вся ответственность за обеспечение ТБ лежит на субъектах транспортной инфраструктуры. Участники конференции отметили, что необходимо искать баланс в этой сфере, чтобы снижение финансовой нагрузки на предприятия не сказалось на уровне их защищенности от АНВ. С этой целью в Минтрансе создана межведомственная рабочая группа, задача которой – внесение предложений по оптимизации выполнения требований по ТБ на практике, снижению затрат субъектов при сохранении должного уровня безопасности, сообщил Анатолий Демьянов.

Эта проблема крайне актуальна для ОАО «РЖД», для компании реализация всех требований законодательства по ТБ выливается в космические суммы. «В ценах 2018 года нам потребовалось бы одновременно в течение года направить на эти цели более 1,5 трлн руб., сумма неподъемная ни для РЖД, ни для федерального бюджета», – заявил заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Николай Федосеев.

Положениями ФЗ № 270 установлена поэтапная оснащения техническими средствами и ОТБ ОТИ железнодорожного транспорта. «Этот закон является прорывным на пути обеспечения ТБ на всех наших объектах», – подчеркнул Николай Федосеев. – В первую очередь он дает нам возможность их упорядочить, найти понимание со стороны контрольно-надзорных органов. Компания еженедельно получает требования контрольных органов

обеспечить ТБ на тех или иных объектах, которых у нас около 40 тыс. по всей стране. Выполнить эти требования одновременно невозможно. Поэтапное выполнение этих требований согласно ФЗ № 270 позволит нам ежегодно определять объекты, которые подлежат первоочередному оснащению с точки зрения ТБ».

Как ни странно это звучит, но поэтапность оснащения техническими средствами и ОТБ объектов ТИ железнодорожного транспорта не уменьшает нагрузку на ОАО «РЖД», напротив, может привести к увеличению стоимости этих работ из-за ежегодного роста цен. «Надо понимать, что эпопея с оснащением всех объектов РЖД будет идти не один год. До пандемии коронавируса в компании планировали ежегодное увеличение расходов на ТБ с учетом господдержки, – пояснил Николай Федосеев. – Мы понимаем, что все установленные технические средства (интроскопы, рамки и т. д.) в условиях интенсивной эксплуатации через 5–7 лет придут в негодность, это значит, что всю работу по выполнению требований по ТБ необходимо будет проводить заново».

Параллельно с ростом количества объектов растет и численность ПТБ, с содержанием которых связана основная масса расходов, что автоматически увеличивает нагрузку на компанию. «Нужно найти гармонию между затратами и самой безопасностью, чтобы снижение финансовой нагрузки на ОАО «РЖД» не отразилось на безопасности пассажиров и объектов железнодорожного транспорта», – заключил представитель РЖД.

Заместитель председателя Комитета Государственной думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов обратил внимание на то, что пандемия выявила проблему сохранения занятых в сфере ТБ квалифицированных кадров. Этот вопрос напрямую касается сектора малого бизнеса из числа специализированных аккредитованных организаций.

Вице-президент Российского авторитетного союза Валерий Алексеев рассказал, с какими проблемами сталкиваются субъекты ТИ и перевозчики автомобильного транспорта. По его мнению, нужно на законодательном уровне установить необходимость перехода на электронный документооборот.

О тенденциях развития ТС ОТБ, которые могут заменить человека на ОТИ, рассказал представитель отраслевого журнала «ТБ и технологии» Игорь Твердунов. Так, необходимость защиты от коронавируса потребовала создания новых методов и технических средств обнаружения опасных биологических агентов (вирусов, бактерий, токсинов). Уже создано отечественное обо-

рудование, которое может выявлять наличие в воздухе в очень малых концентрациях до 80 видов опасных биологических веществ.

На фоне пандемии изменился рынок тепловизионных устройств. Совсем недавно это оборудование использовалось как система охранной сигнализации, сегодня производители предлагают многочисленные устройства для выявления потенциально заболевших людей и людей с повышенной температурой. Эти мощные точные приборы, обладающие серьезными аналитическими возможностями, зачастую интегрированы с другими техническими средствами.

Надо сказать, что интеграция – еще один тренд развития. Человек, проходя через рамку металлоискателя, может не догадываться, что у него уже измерили температуру тела, провели его видеоидентификацию.

Номенклатура технических средств постоянно расширяется, их число на объектах растет, создаются центры управления ТБ. Отсюда возникает требование анализа больших объемов информации, ее передачи, обработки, хранения, защиты, ведь киберугрозы – это реальность сегодняшнего дня. Поэтому борьба с киберугрозой – еще одно направление развития технических средств.

Центры управления ТБ создаются на крупных объектах ТИ, туда стекается гигантский объем информации от тысяч технических средств, расположенных на объекте. В этом информационном пространстве узким местом становится человек, поэтому развитие автоматизированных систем обработки информации и принятия решений – это еще одно важное направление развития технических средств ОТБ.

Наконец, еще одна современная угроза – это БПЛА. Создано немало технических средств для обнаружения беспилотных летательных аппаратов и борьбы с ними.

Председатель правления ассоциации «Транспортная безопасность» Александр Свешников рассказал о качественных критериях подготовки специалистов по ТБ. По его мнению, действующие нормативно-правовые документы не способствуют повышению качества подготовки сотрудников, необходимо изменить порядок аттестации сил ОТБ, увязав их с процессом увеличения нагрузки на компанию. «Нужно найти гармонию между затратами и самой безопасностью, чтобы снижение финансовой нагрузки на ОАО «РЖД» не отразилось на безопасности пассажиров и объектов железнодорожного транспорта», – заключил представитель РЖД.

Заместитель председателя Комитета Государственной думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов обратил внимание на то, что пандемия выявила проблему сохранения занятых в сфере ТБ квалифицированных кадров. Этот вопрос напрямую касается сектора малого бизнеса из числа специализированных аккредитованных организаций.

Вице-президент Российского авторитетного союза Валерий Алексеев рассказал, с какими проблемами сталкиваются субъекты ТИ и перевозчики автомобильного транспорта. По его мнению, нужно на законодательном уровне установить необходимость перехода на электронный документооборот.

О тенденциях развития ТС ОТБ, которые могут заменить человека на ОТИ, рассказал представитель отраслевого журнала «ТБ и технологии» Игорь Твердунов. Так, необходимость защиты от коронавируса потребовала создания новых методов и технических средств обнаружения опасных биологических агентов (вирусов, бактерий, токсинов). Уже создано отечественное обо-

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

Создан клуб волонтеров

Его участники помогают заболевшим коронавирусом

ВНИМАНИЕ: COVID-19

В аэропорту Пулково создан клуб волонтеров для помощи заболевшим COVID-19. Предприятие реализует комплекс социальных инициатив, направленных на помощь сотрудникам, заболевшим коронавирусом.

На сегодняшний день в клубе волонтеров зарегистрировано более 60 сотрудников аэропорта Пулково, которые готовы поддерживать своих заболевших коллег: помочь с доставкой продуктов и лекарств, выгулять со-

баку, подобрать в телефонной беседе или организовать онлайн-встречу, если на больничном людям становится одиноко.

Компания направляет заболевшим сотрудникам воодушевляющие открытки с пожеланием о скорейшем выздоровлении, а также оказывает материальную помощь. Для сотрудников, обеспечивающих бесперебойную работу аэропорта Пулково, предусмотрено регулярное бесплатное тестирование на COVID-19. Все они обеспечены средствами защиты в необходимых объемах. Кроме этого,

сотрудники аэропорта Пулково получают не только полезную информацию о мерах профилактики коронавирусной инфекции и действиях при обнаружении симптомов, но и памятки о снижении уровня возможных тревоги и стресса по поводу заболевания.

Аэропорт как системообразующее предприятие в период пандемии сохранил штат сотрудников, следуя принципам социальной ответственности. В терминале Пулково продолжается реализация комплекса мер против распространения COVID-19. В аэропорту усилен режим убор-

ки и дезинфекции помещений и контактных поверхностей, в том числе лифтов, лестниц, стоек регистрации, зон досмотра, трапов и пассажирских автобусов. Для дезинфекции применяются средства, обладающие противовирусной активностью.

Воздух в терминале Пулково обеззараживается с помощью ультрафиолетовых рециркуляторов. В зонах регистрации, контроля и у выходов на посадку нанесена специальная разметка для соблюдения безопасной дистанции.

В терминале расположены 17 вендинговых аппаратов с

СИЗ. Также маски и перчатки пассажиры могут приобрести в аптеках и ряде магазинов. Для удобства пассажиров, прибывающих из-за рубежа, ВВСС организовали три круглосуточных пункта забора биологического материала для ПЦР-диагностики COVID-19 в аэропорту Пулково. Работа по профилактике и недопущению распространения COVID-19 в аэропорту Пулково ведется в сотрудничестве с Роспотребнадзором, полицией, пограничной службой.

Наш корр.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

7

Извещение

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», Постановлением Правительства Российской Федерации от 11.06.2020 №849, извещаем о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы — проектной документации «Рекультивация земельного участка со свалкой отходов на 9 км Велижанского тракта г. Тюмени», в т.ч. материалов оценки воздействия на окружающую среду.

Цели намечаемой деятельности: Рекультивация земельного участка со свалкой отходов на 9 км Велижанского тракта г. Тюмени.

Местоположение намечаемой деятельности: Тюменская область, г. Тюмень, земельный участок с кадастровым номером 72:17:0705002:17. Наименование и адрес заявителя или его представителя: Закрытое Акционерное Общество «Институт «Тюменькоммунстрой», 625023, г. Тюмень, ул. Одесская, 61/2, +7(3452) 57-48-57.

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

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

Форма проведения общественного обсуждения: слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Ознакомиться с документацией можно на Официальном портале органов государственной власти Тюменской области:

О регионе/Экология: https://admtymen.ru/ogv_ru/about/ecology/eco_news.htm и по адресу: 625023, г. Тюмень, ул. Одесская, 61/2.

Общественные обсуждения состоятся с использованием средств дистанционного взаимодействия 18.01.2021 с 18-00 по 20-00 по адресу: 625000, г. Тюмень, ул. Советская, 61. Во время проведения оных обсуждений действует масочный режим с соблюдением социальной дистанции (1,5 м).

Максимальное количество участников общественных обсуждений (с учетом требований по соблюдению социальной дистанции) 70 человек.

Дата и время регистрации участников общественных обсуждений 18.01.2021 с 10:00 до 18:00.

В случае невозможности принять участие по указанным адресам электронная экспозиция проекта будет открыта 18 января 2021 г. на официальном сайте <https://www.publicdebate72.online> и проводится с 8:00 18.01.2021 по 23:59 22.01.2021.

В течение всего периода проведения экспозиции проекта участники общественных обсуждений, прошедшие идентификацию путем заполнения формы на официальном сайте, могут ознакомиться с электронной версией презентации проекта и имеют право внести предложения и замечания, касающиеся данного проекта.

Общий срок проведения общественных обсуждений с 18.01.2021 по 22.01.2021.

Срок предоставления замечаний и предложений: 30 дней с даты опубликования настоящего извещения по электронной почте info@tk.ru или путем направления на почтовый адрес ЗАО «Институт «Тюменькоммунстрой»: 625023, г. Тюмень, ул. Одесская, 61/2.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Горнорудная компания Урала», Акционерное общество «Угльная компания «Кузбассразрезуголь» совместно с администрацией Новокузнецкого муниципального района Кемеровской области уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Технический проект разработки Чернокалтанского месторождения каменного угля. Участок открытых горных работ «Замковский». Дополнение №1», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Название намечаемой деятельности: «Технический проект разработки Чернокалтанского месторождения каменного угля. Участок открытых горных работ «Замковский». Дополнение №1».

Цель намечаемой деятельности: соблюдение лицензионных соглашений, оптимальная схема отработки запасов Чернокалтанского месторождения каменного угля.

Месторасположение намечаемой деятельности: Новокузнецкий муниципальный район Кемеровской области.

Наименование и адрес заявителей:

1. Общество с ограниченной ответственностью «Горнорудная компания Урала», 650054, Кемеровская область, г. Кемерово, Пионерский бульвар, 4а, офис 707, телефон 8 (3842) 44-09-71.

2. Акционерное общество «Угльная компания «Кузбассразрезуголь», 650054, Кемеровская область, г. Кемерово, Пионерский бульвар, 4а, телефон 8 (3842) 44-03-00.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: III квартал 2019 г. – I квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Новокузнецкого муниципального района Кемеровской области.

Форма общественных обсуждений: в форме представления замечаний и предложений.

Форма представления замечаний: письменная, устная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно по адресам:

1. Кемеровская область, Новокузнецкий район, село Красная Орловка, улица 60 лет Октября, 16 (здание администрации Центрального сельского поселения) в рабочие часы понедельник-четверг 9:00-17:00, пятница 9:00-15:30, обеденный перерыв 12:00-13:00.

2. На официальном сайте общества с ограниченной ответственностью «Проект-Сервис» www.proservice.ru в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Направить свои замечания и предложения можно по адресам:

1. Кемеровская область, Новокузнецкий район, село Красная Орловка, улица 60 лет Октября, 16 (здание администрации Центрального сельского поселения) в рабочие часы понедельник-четверг 9:00-17:00, пятница 9:00-15:30, обеденный перерыв 12:00-13:00.

2. По электронному адресу: office@kit.kru.ru и по телефону 8(384-72) 911-07.

Сроки представления замечаний и предложений: с 21.12.2020 г. по 29.01.2021 г.

По результатам проведения общественных обсуждений после сбора замечаний и предложений будет составлен протокол, в котором четко фиксируются основные вопросы обсуждений, а также предмет разногласий между общественностью и заказчиком (если таковой был выявлен). Протокол подписывается представителями органов исполнительной власти и местного самоуправления, граждан, общественных организаций (объединений), заказчика. Подписанный протокол будет опубликован на официальном сайте муниципального образования Новокузнецкого муниципального района: www.admtkr.ru в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в период до принятия решения о реализации намечаемой хозяйственной и иной деятельности, документирование этих предложений в приложениях к материалам по оценке воздействия на окружающую среду обеспечивается в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения: с 30.01.2021 г. по 28.02.2021 г.

Информирование общественности

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000г., организованы общественные обсуждения (слушания) проектной документации (включая предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду) по объекту государственной экологической экспертизы: «Строительство и реконструкция инженерных сетей центральной исторической части г. Улан-Удэ. Водоснабжение и канализация».

Цель намечаемой деятельности: «Строительство и реконструкция инженерных сетей центральной исторической части г. Улан-Удэ. Водоснабжение и канализация».

Местонахождение объекта: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, в границах улиц: ул. Борсоева, ул. Набережная, ул.Свободы, ул. Смолина.

Заказчик проекта: Муниципальное учреждение «Улан-Удэстройзаказчик», 670042, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Мокрова, 16.

Разработчик проекта: ООО «Архитектурная мастерская «Проект Байкал», 670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Банзарова, 15, тел., факс: 8(3012)21-37-07.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду – декабрь 2020 г. – февраль 2021г. Проведение общественных обсуждений (слушаний), назначено на 21 января 2021г. в 16:00 по адресу: Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина д.25, кабинет 209.

Орган, ответственный за организацию обсуждений (слушаний) – Администрация г. Улан-Удэ, 670031, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина д.25.

С проектной документацией (включая предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду) можно ознакомиться с 18.12.2020г. по 22.02.2021г. по адресу: 670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Банзарова, 15, тел., факс: 8(3012)21-37-07, по рабочим дням с 09.00 до 18.00. Замечания и предложения принимаются в письменном виде на месте ознакомления с проектной документацией.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «РН-Пурнефтегаз» уведомляет о начале общественных обсуждений по объектам государственной экологической экспертизы: по проектам 6521 «Обустройство кустовой площадки №28 Комсомольского месторождения. Расширение», 6551 «Обустройство кустовой площадки №102А Комсомольского месторождения. Расширение», 6552 «Обустройство кустовой площадки №124Б Комсомольского месторождения. Расширение» (в соответствии с документацией, представляемой на ГЭЭ, согласно ст. 11 Федерального закона от 22.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду).

Цель намечаемой деятельности: проектируемые кустовые площадки и коммуникации к ним предназначены для сбора, замера, транспортировки скважинной продукции от устья скважин до пункта сбора.

Уровень ГЭЭ: федеральный.

Месторасположение намечаемой деятельности: проектируемые кустовые площадки будут расположены в Пуровском районе, Ямало-Ненецкого автономного округа, на Комсомольском месторождении. Лицензионный участок: Комсомольский.

Наименование и адрес заявителя: ООО «РН-Пурнефтегаз», Тюменская область, ЯНАО, г. Губкинский, мкрн. 10, д. 3

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

с октября 2020 года по февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Пуровского района (629850, ЯНАО, Пуровский район, г. Тарко-Сале, ул. Республики, д. 25, тел.: (34997) 6-06-10, e-mail: admin@pur.yanao.ru).

Форма общественных обсуждений: заочная форма, с обеспечением дистанционного ознакомления с материалами обсуждений и приемом замечаний и предложений.

Форма предоставления замечаний: замечания принимаются в письменном виде, в том числе по электронной почте.

Ознакомиться с материалами по объектам государственной экологической экспертизы (технические задания, предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, презентация) можно по адресу: Интернет-ресурс по ссылке: <https://yadi.sk/d/p14teUJF45ww>

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: Тюменская область, ЯНАО, г. Губкинский, мкрн. 10, д. 3. Общество с ограниченной ответственностью «РН-Пурнефтегаз», priem-zgd-gr@pnr.rosneft.ru. Ответственные специалисты: Федоричев Вячеслав Сергеевич (тел.: (34936) 4-59-42, e-mail: VSFedorishchev@pnr.rosneft.ru), Гондольев Дмитрий Геннадьевич (тел.: (34936) 4-58-50, e-mail: DGGondelev@pnr.rosneft.ru).

Сроки предоставления замечаний и предложений: до 25.01.2021.

Подведение итогов общественных обсуждений по объектам государственной экологической экспертизы по проектам 6521 «Обустройство кустовой площадки №28 Комсомольского месторождения. Расширение», 6551 «Обустройство кустовой площадки №102А Комсомольского месторождения. Расширение», 6552 «Обустройство кустовой площадки №124Б Комсомольского месторождения. Расширение» состоится 26.01.2020 совместно с Администрацией муниципального образования Пуровский район с оформлением соответствующего протокола, в заочном формате с требованием постановления Губернатора ЯНАО от 16.03.2020 № 29-ПГ о запрете на проведение публичных и иных массовых мероприятий.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «АТРИБУС» совместно с Администрацией г. Шадринска уведомляет о начале общественных обсуждений по проектной документации объекта государственной экологической экспертизы (ПД): «Рекультивация объекта размещения отходов – полигон по захоронению твердых бытовых отходов в г. Шадринск Курганской области», включающей Техническое задание (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и предварительный вариант материалов ОВОС. Цель, название намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размещения отходов – полигон по захоронению твердых бытовых отходов в г. Шадринск Курганской области.

Месторасположение намечаемой деятельности: г. Шадринск Курганской обл.

Наименование и адрес заказчика: МО - город Шадринск в лице Комитета по управлению муниципальным имуществом Администрации г. Шадринска, Курганская область, г. Шадринск, ул. Свердлова, 59.

Наименование и адрес исполнителя: ООО «АТРИБУС», г. Москва, пр. Мичуринский, 29, пом. 1.

Примерные сроки проведения ОВОС: ноябрь 2020 - февраль 2021.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация г. Шадринска.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания при участии граждан и общественных организаций в дистанционном режиме.

Форма представления замечаний: устная и письменная.

Ознакомиться с ТЗ на ОВОС, а также с предварительным вариантом материалов ОВОС по объекту экологической экспертизы можно: г. Шадринск, ул. Свердлова, 59, каб. 69 – с 07.12.2020 по 18.01.2021 в рабочие дни с 9.00 до 17.00. В электронном виде материалы доступны на официальном сайте: <https://www.shadrinsk-city.ru>.

Замечания и предложения по предварительному варианту ОВОС принимаются с 07.12.2020 по 18.01.2021 по адресу: 641870, Россия, Курганская обл., г. Шадринск, ул. Свердлова, 59, каб. 69. E-mail: kum22@shadrinsk-city.ru, тел.: 8(35253)6-21-79, либо путем заполнения веб-формы на официальном сайте: <https://www.shadrinsk-city.ru>.

Общественные обсуждения по объекту «Рекультивация объекта размещения отходов – полигон по захоронению твердых бытовых отходов в г. Шадринск Курганской области», включая ТЗ на ОВОС и предварительный вариант материалов ОВОС, состоятся «18- января 2021 г. в 15.00 дистанционно в режиме видео-конференц-связи (ВКС) с онлайн-видеотрансляцией в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». Заявки на регистрацию участников направляются заинтересованными лицами путем заполнения веб-формы на официальном сайте органов местного самоуправления муниципального образования - город Шадринск Курганской области (<https://www.shadrinsk-city.ru>) или посредством электронной почты по адресу: kum1@shadrinsk-city.ru. Участникам общественных обсуждений, прошедшим регистрацию, направляется индивидуальная ссылка для подключения и участия в общественных обсуждениях в режиме видео-конференц-связи (ВКС) с онлайн-видеотрансляцией в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Замечания и предложения по результатам общественных обсуждений принимаются в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресу: 641870, Россия, Курганская обл., г. Шадринск, ул. Свердлова, 59, каб. 69. E-mail: kum22@shadrinsk-city.ru, тел. 8(35253)6-21-79, либо путем заполнения веб-формы на официальном сайте: <https://www.shadrinsk-city.ru>.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

«Бийский олеумный завод»-филиал ФКП «Завод имени Я.М. Свердлова» совместно с Администрацией города Бийска уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Реконструкция /техническое перевооружение/ действующего полигона захоронения промышленных отходов с увеличением вместимости полигона без увеличения площади полигона, включая материалы предварительного варианта оценки воздействия на окружающую среду (далее-ОВОС).

Название намечаемой деятельности: «Реконструкция /техническое перевооружение/ действующего полигона захоронения промышленных отходов филиала «Бийский олеумный завод»-филиала ФКП «Завод имени Я.М. Свердлова».

Цель намечаемой деятельности: осуществление работ по реконструкции и техническому перевооружению действующего полигона захоронения промышленных отходов филиала «Бийский олеумный завод»-филиала ФКП «Завод имени Я.М. Свердлова».

Месторасположение намечаемой деятельности: ул. Михаила Кузюзова, 57, г. Бийск, промышленная площадка филиала «Бийский олеумный завод»-филиала ФКП «Завод имени Я.М. Свердлова» (кадастровый номер земельного участка 22:65:011201:851).

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: «Бийский олеумный завод»-филиал ФКП «Завод имени Я.М. Свердлова», ул. Михаила Кузюзова, 57, г. Бийск.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: комиссия по организации и проведению общественного обсуждения: ул. Ильи Мухачева, 117, г. Бийск.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Срок доступности ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду: в течении всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Срок доступности материалов объекта государственной экологической экспертизы, включая ОВОС, в течение 30 дней с момента публикации настоящего уведомления и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Место доступности ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду и материалов объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы предварительной ОВОС для ознакомления и направления замечаний и предложений:

- Администрация города Бийска (в холле): ул. Владимира Ленина, 250, г. Бийск;

- отдел архитектуры и градостроительства Администрации г. Бийска: ул. Ильи Мухачева, 117, г. Бийск;

- Бийский олеумный завод: ул. Михаила Кузюзова, 57 (в холле здания заводоуправления).

Дата и место проведения общественных слушаний: 20.01.2021г. в 15-00 часов по ул. Владимира Ленина, 250, г. Бийск, большой зал заседаний.

Иная информация: при себе необходимо иметь документ, удостоверяющий личность.

Уведомление

об организации общественных обсуждений намечаемой деятельности

Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Чеченской Республики (далее Минстрой и ЖКХ ЧР) совместно с Грозненской городской думой уведомляет общественность о проведении общественных обсуждений по проектной документации: «Строительство республиканского экологического отходовперерабатывающего комплекса «Технопарк» г. Грозный по переработке вторичных материалов на территории Чеченской Республики» (далее Проектная документация), включающей Оценку воздействия на окружающую среду (далее ОВОС).

Цель реализации намечаемой деятельности: прием и сортировка (разделения) твердых бытовых и промышленных отходов.

Район проведения работ: 1км севернее пос. Андреевская Долина в Заводском районе городского округа город Грозный.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Грозненская городская дума при содействии Минстрой и ЖКХ ЧР.

Заказчик работ: Минстрой и ЖКХ ЧР.

Генеральный проектировщик: ГУП ПИ «Чеченгражданпроект».

Разработчик раздела ОВОС: ООО Проектная мастерская ЦЭИ.

Сроки проведения ОВОС: октябрь 2020 г. - март 2021 г.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: информирование общественности посредством публикаций в СМИ, регистрации мнений в письменном виде по форме «опрос» в общественных приемных.

С целью информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду на 2 этапе общественных обсуждений общественности предоставляются материалы Проектной документации, включая ОВОС, а также окончательный вариант Технического задания.

Материалы по 2 этапу будут доступны в общественных приемных с 12 января 2021 г. по следующим адресам:

- 364024, ЧР, г. Грозный, улица Санкт-Петербургская, д.11, Минстрой и ЖКХ ЧР;

- 364024, ЧР, г. Грозный, пр. им. Х.А. Исаева, 99/20, Мария города Грозного, 1-ый этаж, актовый зал.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения заинтересованных представителей общественности к материалам Проектной документации принимаются по вышеуказанным адресам, где будут размещены специально разработанные опросные листы для изучения мнения общественности относительно планируемых работ.

Принимать замечаний и предложений по материалам Проектной документации будет осуществляться в течение 30 дней с даты, указанной в настоящем уведомлении, а также в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений в форме «опрос». Окончательный вариант ОВОС будет доступен общественности до окончания прохождения государственной экологической экспертизы по вышеуказанным адресам.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме «опрос» по материалам Проектной документации, включая ОВОС, с подписанием Протокола состоится 11 февраля 2021 г. в 15:30 в здании Мэрии г. Грозного по адресу: ЧР, г. Грозный, пр. им. Х.А. Исаева, 99/20, 1-ый этаж, актовый зал.

Письменные предложения и замечания также можно направить:

- в Марию города Грозного по адресу: 364024, ЧР, г. Грозный, проспект им. Х.А. Исаева, 99/20, кабинет № 225, в рабочие дни с 9 ч. 30 м. до 13 ч. 00 м. и с 14 ч. 00 м. до 18 ч. 00 м. или по электронному адресу grozmer@mail.ru;

- в Минстрой и ЖКХ ЧР по адресу: 364024, ЧР, г. Грозный, улица Санкт-Петербургская, д.11, кабинет №4-09, в рабочие дни с 9 ч. 30 м. до 13 ч. 00 м. и с 14 ч. 00 м. до 18 ч. 00 м. или по электронному адресу msghkchr@mail.ru.

- ГУП ПИ «Чеченгражданпроект» по адресу: 364024, ЧР, г. Грозный, ул. Э.Э. Исмаилова, 17/19 или по электронному адресу chproekt@mail.ru;

- ООО Проектная мастерская ЦЭИ по адресу: 119019, г. Москва, ул. Знаменка, д. 13, стр.1, офис 16 или по электронному адресу info@seiceo.ru.

Контактная информация:

ГУП ПИ «Чеченгражданпроект» (Генеральный проектировщик Проектной документации):

Адрес: 364024, ЧР, г. Грозный, ул. Э.Э. Исмаилова, 17/19. Контактное лицо: Эдильмиров Керим Шамсудинович. Электронная почта: chproekt@mail.ru. Тел.: +7 (8712) 22-49-38.

ООО Проектная мастерская ЦЭИ (разработчик ОВОС в составе Проектной документации):

Адрес: 119019, г. Москва, ул. Знаменка, д.13,стр.1, офис 16.

Контактное лицо: Оселедец Елена Юрьевна. Электронная почта: info@seiceo.ru. Тел. +7 (495) 623-68-68.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ПАО «Акрон» совместно с Администрацией г. Великий Новгород уведомляет о начале общественных обсуждений материалов намечаемой хозяйственной деятельности по объекту «Нитрат калия 100 тыс.т./год. Участок по производству нитрата калия», расположенного по адресу: 173012, Российская Федерация, Новгородская область, г. Великий Новгород, Вязицкий пр., 37 (далее – объект) с 18.12.2020.

Проектная документация содержит материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), в том числе Техническое задание на ОВОС.

Проектная документация разработана ООО «НПЦ Акрон инжиниринг» (173016, г. Великий Новгород, ул. Менделеева, д.3а, тел.: 8 (8162) 949-002, эл. почта: stadnikov@ing.acron.ru).

Разработчиком материалов ОВОС является Санкт-Петербургский филиал ООО «НПЦ Акрон инжиниринг» (139106, г. Санкт-Петербург, ул. Беринга, дом 10, тел.: 8 (812) 677 69 68, эл. почта: office@vnovgiar.ru, zmित्रachonak.d.v@giar-spb.ru).

Название намечаемой деятельности - «Нитрат калия 100 тыс.т./год. Участок по производству нитрата калия».

Цель намечаемой деятельности – расширение

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Извещение о проведении общественных обсуждений

Гражданин РФ Замаратский Михаил Викторович, совместно с отделом экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации АГО (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») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления персональной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Новое строительство мастерских», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду (далее-ОВОС) на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по ОВОС от намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Новое строительство мастерских» предусмотрено строительство мастерских предназначенных для ремонта и обслуживания автомобилей и прочих объектов придорожного сервиса, на земельном участке с кадастровым номером 38:26:000000:5737, по адресу: Иркутская область, Ангарский городской округ, г. Ангарск, квартал 90, участок 1.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Гражданин РФ Замаратский Михаил Викторович, адрес: 665838 Иркутская обл., г. Ангарск, м-он 22, дом 13, кв.10.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: сентябрь – декабрь 2020 года

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации АГО, адрес: Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8(3955)526016, 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: «Новое строительство мастерских» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

- 665830, Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8(3955)526016, 504161, понедельник – пятница с 9-00 до 17-00, обед с 13-00 до 14-00 (местное время);

- на официальном сайте Ангарского городского округа в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (<https://angarsk-adm.ru/goskoy-otkru/ekologiya/obshchestvennye-obsuzhdeniya-zaplanirovannye-obsuzhdeniya.php>);

- ООО «ВТК-Восток», адрес: 665821, Иркутская обл., г. Ангарск, мкр-н Старо-Байкальск, ул. Попова, дом 47А, Тел. (3955) 500-840, с 9-00 до 17-00 часов (местное время);

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Новое строительство мастерских» назначены на 15 января 2021 г. в 12:00 часов, в здании администрации АГО, по адресу г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 401 (зал заседаний).

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий. Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ВТК-Восток», адрес: 664046, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Дальневосточная, дом 154/10. Тел. (3955) 500-840.

Информационное сообщение

ООО «Разрез Черемховуголь» совместно с администрацией Черемховского районного муниципального образования уведомляет о начале общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации «Увеличение емкости гидроотвала илов ООО «Разрез Черемховуголь» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание).

Цель намечаемой деятельности: создание дополнительной емкости, путем наращивания существующих дамб и плотин.

Месторасположение намечаемой деятельности: Россия, Иркутская область, территория Алексинского муниципального образования, в 5 км южнее г. Черемхово и в 2,5 км юго-западнее п. АLEXHO.

Заказчик: ООО «Разрез Черемховуголь», 665413, Иркутская обл., г. Черемхово, ул. Парковая, д. 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 4 квартал 2020 г. – I квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: структурное подразделение администрации Черемховского районного муниципального образования — Управление жилищно-коммунального хозяйства, строительства, транспорта, связи и экологии администрации Черемховского районного муниципального образования.

Форма общественного обсуждения – общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений – в письменном виде.

Место и сроки доступности материалов: Ознакомиться с материалами объекта государственной экологической экспертизы - проектной документацией «Увеличение емкости гидроотвала илов ООО «Разрез Черемховуголь» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание) можно в период с 18.12.2020 г. по 18.01.2021 г. (включительно) на официальном сайте генерального проектировщика ООО «ИК Центр Проект» <https://сре-llc.ru/> в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также по адресу:

- 665413, Иркутская область, г. Черемхово, ул. Куйбышева, 20, администрация Черемховского районного муниципального образования кабинет № 18 (с 09:00 до 17:00 часов по местному времени), тел. 8 (39546) 5-28-67;

Общественные слушания объекта экологической экспертизы проектной документации «Увеличение емкости гидроотвала илов ООО «Разрез Черемховуголь» (включая проект технического задания и предварительные материалы по оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду) состоятся 19.01.2021 г. в 16.00 в формате видео-конференц-связи через платформу ZOOM (идентификатор конференции – 989 2056 9849, код доступа - X3UJw). Желающие могут присоединиться к актовому зале здания администрации Черемховского районного муниципального образования, расположенного по адресу: Куйбышева ул., д. 20, Черемхово, 665413.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в период с 18.12.2020г. по 18.01.2021 г. и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности осуществляется в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресам:

- 665413, Иркутская область, г. Черемхово, ул. Куйбышева, 20 администрация Черемховского районного муниципального образования, тел. 8 (39546) 5-28-67;

- Генеральный проектировщик ООО «ИК ЦентрПроект», прием писем по электронному адресу: office@сре-llc.ru, почтовым адресом: 650002, Черемховская область, г. Черемхово, ул. Институтская, д. 1, офис 310. Справки по телефону: 8(923) 631-32-24.

Ответственный со стороны заказчика – главный инженер проекта Заднепровский П.П., тел. для справок 8-903-984-00-48.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Гидротехника» совместно с администрацией муниципального образования город-курорт Сочи извещают о начале проведения с 21 декабря 2020 года общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту «Инженерная защита территории Имеретинской низменности».

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: реконструкция объекта государственной собственности Краснодарского края, Краснодарский край, береговая зона Имеретинской низменности в междуречье р. Мзымта и р. Псоу.

Заказчик материалов – ГБУ КК «Управление по эксплуатации и капитальному строительству ГТС Краснодарского края»: 3550020, Российская Федерация, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Дзержинского, 14/ул. Офицерская, 32, тел. 8(861) 298-02-71.

Разработчик материалов – ООО «Гидротехника»: 354065, Краснодарский край, г. Сочи, ул. Краснодарская, дом 14, офис 7/11 тел.8 (862) 296-72-86.

Примерные сроки проведения ОВОС с января 2020 г. по апрель 2020 г.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Материалы документации доступны для ознакомления по адресу: г. Сочи, ул. Яна Фабрициуса, д. 2/9, офис 7, с 21 декабря 2020 г. по 20 февраля 2021 г. с 10:00 до 16:00. Контактное лицо Бакланов Александр Андреевич, тел. 8 (862) 296-72-86, сот. 8 (918) 305-66-82, а также в Департаменте архитектуры и градостроительства администрации г. Сочи – в г. Сочи, ул. Советская, д. 40, каб. 313 тел. 8 (862) 264-84-54.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде в месте размещения материалов, а также в электронном виде по адресу электронной почты разработчика материалов: gidrotehnika23@yandex.ru, контактное лицо руководителя проекта ООО «Гидротехника» Радионов Александр Евгеньевич, тел.: 8 (862) 296-72-86. Замечания и предложения принимаются до 30 дней до и 30 дней после проведения общественных слушаний, посредством занесения в журнал учета замечаний и предложений по адресу доступности материалов документации, а также на электронную почту разработчика материалов.

Общественные слушания будут проводиться 20 января 2021 года в 11:00 по адресу: г. Сочи, ул. Кирова, 53.

Орган ответственный за организацию проведения общественных обсуждений Департамент архитектуры и градостроительства администрации г. Сочи, адрес г. Сочи, ул. Советская, д. 40, каб. 313 тел.8(862)264-84-54, e-mail: PlievPA@sochiadm.ru, Представитель - начальник отдела по подготовке документации для проведения публичных и общественных слушаний МУК «Инфоград» Плиев Павел Анатольевич тел: 8 (862) 264-84-54.

В случае ухудшения эпидемиологической обстановки в связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) материалов проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности по объекту «Инженерная защита территории Имеретинской низменности» могут проводиться с использованием средств дистанционного взаимодействия в формате проведения, который обеспечивает взаимодействие участников с использованием Интернет-технологий и (или) других средств обеспечивающих коммуникации в удаленном режиме - 20 января 2021 года в 11-00 часов на интернет платформе ZOOM, ссылка на событие - <https://us05web.zoom.us/j/86595701147?pwd=d-c0x4R0Q0VjVjTj6THVNMzhhNU5VZ0Z0>, код доступа - AKfOX.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

Государственное бюджетное учреждение Нижегородской области «Экология региона», ООО «ГЭС-ЭКОТЕХНОЛОГИИ» совместно с Администрацией городского округа город Дзержинск Нижегородской области настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Ликвидация объектов накопленного экологического ущерба на территории городского округа город Дзержинск Нижегородской области. Объект №1. Ликвидация неорганизованной свалки «Черная дыра» промышленных отходов бывшего производства ОАО «Оргстекло». Корректировка проектных решений», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ ОВОС) и материалы оценки воздействия на окружающую среду (материалы ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: ликвидация накопленного экологического вреда от свалки промышленных отходов «Черная дыра» бывшего производства ОАО «Оргстекло».

Местоположение намечаемой деятельности: Нижегородская обл., г. Дзержинск, Восточный промрайон, в 300 м северо-восточнее от ООО «СК «Энергия».

Заказчик: Государственное бюджетное учреждение Нижегородской области «Экология региона», 603109, г. Нижний Новгород, ул. Ильинская, д. 51.

Исполнитель: ООО «ГЭС-ЭКОТЕХНОЛОГИИ», 129090, г. Москва, ул. Троицкая, д. 7, стр. 4, эт. 3, пом. 1.

Разработчик проектной документации, включая материалы ОВОС: ООО Институт «Газэнергопроект», 129090, г. Москва, ул. Троицкая, д. 7, стр. 4.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: IV квартал 2019 г. – I квартал 2020 г.

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Администрация городского округа город Дзержинск Нижегородской области.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания проводятся посредством видео-конференц-связи на главной странице во вкладке «МЕРОПРИЯТИЯ» официального сайта администрации города Дзержинск Нижегородской области <http://dzadm.ru/ja/events/> через платформу ZOOM 19 января 2021 года в 17:00 часов.

Документация объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы ОВОС и ТЗ ОВОС, доступна для ознакомления на официальном сайте администрации города <http://dzadm.ru/> Телефон для справок: (8313) 279980, 279981.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Для внесения замечаний и предложений в протокол общественных обсуждений просим отзвизы, предложения и замечания предоставлять в письменном виде по адресу: Нижегородская область, г. Дзержинск, ул. Гайдара, д. 74, и площадь Дзержинского, д. 1, каб. 25 до окончания срока проведения общественных обсуждений (на официальном электронную почту: official@adm.dzr.nnov.ru, оos@adm.dzr.nnov.ru).

Обращаем ваше внимание, что анонимные отзвизы не рассматриваются и не учитываются.

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., Администрации муниципального образования Скопинский 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. Кушново. 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@срфо.ru).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «ЭСГ 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, включительно.

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 «Скопинский муниципальный район Рязанской области» (адрес: 391800, Рязанская область, Скопинский район, г. Скопин, пл. Ленина, д. 22а, тел: +7 (49156) 2-00-45, +7 (49156) 2-09-21, e-mail: admtrn@skopin.ryazan.ru, skopinrg@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@срфо.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. Кушново. Корректировка, с которыми можно ознакомиться в течение 30-ти дней с 21.12.2020 включительно на официальном сайте администрации муниципального образования – Скопинский муниципальный район Рязанской области в информационно-коммуникационной сети Интернет (адрес-<https://skopin.ryazangov.ru/>) круглосуточно или в рабочие дни с 09.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.00 часов по адресам:

- Рязанская область, Скопинский район, с. Вослебово, ул. Центральная, 167, тел. (49156) 5-24-28 (Администрация муниципального образования – Вослебовское сельское поселение Скопинского муниципального района),

Публикации обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 11-00 часов в здании МУК «Районный дом культуры муниципального образования – Скопинский муниципальный район Рязанской области», расположенном по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вослебово, ул. Школьная, д. 73а. Регистрация участников с 10:30.

Для жителей, удаленных от с. Вослебово населенных пунктов (за исключением ст. Британья, пос. Лесничество) муниципального образования – Вослебовское сельское поселение Скопинского муниципального района, желающих принять участие в общественных обсуждениях организованна транспортная доставка. 22.01.2021 г. в 10-00 часов автобус отправляется от здания Вердеревского сельского дома культуры, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вердереево, ул. Центральная, д. 98а, и от здания администрации Вослебовского сельского поселения, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Новое, ул. Рабочая, д. 13.

Уведомление

Администрация городского округа Певек и АО «Гипровязь-4» информируют всех заинтересованных лиц о продлении сроков проведения общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы: «Строительство объектов Глобальной морской системы связи при бедствии на трассах Северного морского пути». Береговая станция Певек службы НАВТЕКС.

Подробная информация о проведении общественных обсуждений была опубликована в 7-ой полосе газеты «Транспорт России» №49 (1168) от 03.12.2020г.

Прием опросных листов для учета в протоколе общественных обсуждений осуществляется до 14 января 2021 года.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме опроса состоится 15 января 2021 года.

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 65949П «Сбор нефти и газа со скважины № 461 Винно-Банновского месторождения».

Цель намечаемой деятельности – 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 Кинель-Черкаassy.

Общественные обсуждения состоятся: «29» января 2021 г. в 11:00 часов по адресу: Самарская область, с. Кинель-Черкаassy, ул. Калинина, 46, здание управления делами сельского поселения Кинель-Черкаassy.

Обсуждению подлежат объект намечаемой деятельности, включая предварительные материалы оценки воздействия, в том числе техническое задание и 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 – Ольхова Марина Вениаминовна, тел.: (846) 205-87-64 доб.1036, OlkhovaMV@samnipr.gosneft.ru.

Исполнитель ОВОС: Главный специалист группы разработчиков специальных разделов ООО «СамараНИПИнефть» Листрицкая Дарья Владимировна, тел.: (846) 205-86-76 доб. 2002, lyustitskayaDV@samnipr.gosneft.ru.

В целях организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валеева Гульсем Шамилевна, тел.: (846) 205-87-16 доб. 2897, ValeevaGS@samnipr.gosneft.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.: (846-60) 4-20-35, admchek_ob.otdel@mail.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с даты публикации объявления по 29.01.2021 г. Вопросы, замечания, предложения можно направлять до 28.01.2021 г. включительно.

Ознакомиться с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно по адресу:

- Самарская область, Кинель-Черкасский район, с. Кинель-Черкаassy, 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, Кинель-Черкасский район, с. Кинель-Черкаassy, ул. Калинина, д. 46 – администрация сельского поселения Кинель-Черкаassy муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 16-00.

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрация муниципального района Кинель-Черкаassy по ссылке <https://www.kinel-cherkassy.ru/>.

Предполагаемый формат общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» совместно с Администрацией Кольского района (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Приказом Госкомэкологии РФ № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации») информируют о начале проведения общественных обсуждений в рамках проведения второго этапа оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск).

Заказчик работ по ОВОС: Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», адрес местонахождения: 125171, РФ, г.Москва, 5-й Войковский проезд, д. 28, тел. (495) 627-53-97, факс (495) 627-53-98, secretariat@agaa.ru, www.agaa.ru.

Исполнитель работ по ОВОС: Акционерное общество «Институт «Стройпроект» адрес местонахождения: 196158, РФ, г. Санкт-Петербург, Дунайский пр., д. 13, корпус 2, Литера А, тел. (812) 327-00-55, факс (812) 331-05-05, most@strpr.ru, www.strpr.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Кольского района, 184381, РФ, Мурманская область, Кольский район, Муниципальное образование городского поселения Мурманск, Аэропорт. «Свиноводческий комплекс на 6000 основных свиноматок полного цикла» в Скопинском муниципальном районе Рязанской области вблизи д. Кушново. Корректировка, с которыми можно ознакомиться в течение 30-ти дней с 21.12.2020 включительно на официальном сайте администрации муниципального образования – Скопинский муниципальный район Рязанской области в информационно-коммуникационной сети Интернет (адрес-<https://skopin.ryazangov.ru/>) круглосуточно или в рабочие дни с 09.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.00 часов по адресам:

- Рязанская область, Скопинский район, с. Вослебово, ул. Центральная, 167, тел. (49156) 5-24-28 (Администрация муниципального образования – Вослебовское сельское поселение Скопинского муниципального района),

Публикации обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 11-00 часов в здании МУК «Районный дом культуры муниципального образования – Скопинский муниципальный район Рязанской области», расположенном по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вослебово, ул. Школьная, д. 73а. Регистрация участников с 10:30.

Для жителей, удаленных от с. Вослебово населенных пунктов (за исключением ст. Британья, пос. Лесничество) муниципального образования – Вослебовское сельское поселение Скопинского муниципального района, желающих принять участие в общественных обсуждениях организованна транспортная доставка. 22.01.2021 г. в 10-00 часов автобус отправляется от здания Вердеревского сельского дома культуры, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вердереево, ул. Центральная, д. 98а, и от здания администрации Вослебовского сельского поселения, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Новое, ул. Рабочая, д. 13.

Публикации обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 11-00 часов в здании МУК «Районный дом культуры муниципального образования – Скопинский муниципальный район Рязанской области», расположенном по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вослебово, ул. Школьная, д. 73а. Регистрация участников с 10:30.

Для жителей, удаленных от с. Вослебово населенных пунктов (за исключением ст. Британья, пос. Лесничество) муниципального образования – Вослебовское сельское поселение Скопинского муниципального района, желающих принять участие в общественных обсуждениях организованна транспортная доставка. 22.01.2021 г. в 10-00 часов автобус отправляется от здания Вердеревского сельского дома культуры, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Вердереево, ул. Центральная, д. 98а, и от здания администрации Вослебовского сельского поселения, расположенного по адресу: Рязанская область, Скопинский район, с. Новое, ул. Рабочая, д. 13.

Публикации обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 11-00 часов в здании МУК «Районный дом культуры

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение о проведении общественных обсуждений

ООО СЗ «МЕТРА СТРОЙ», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений экологической экспертизы и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска», а также принимая во внимание Постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1496 «О признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации, об отмене некоторых нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, содержащих обязательные требования, соблюдение которых оценивается при проведении мероприятий по контролю при осуществлении государственного экологического надзора») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Многоквартирные жилые дома с нежилыми помещениями и подземной парковкой по ул. Верхняя Набережная в г. Иркутске», на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации, материалов исследований и оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Многоквартирные жилые дома с нежилыми помещениями и подземной парковкой по ул. Верхняя Набережная в г. Иркутске» предусмотрено строительство многоквартирных домов с нежилыми помещениями и подземной парковкой по адресу: РФ, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Верхняя Набережная. Кадастровый номер земельного участка: 38:36:000023:33522.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО СЗ «МЕТРА СТРОЙ», адрес: 664047, РФ, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Карла Либкнехта, 121, оф. 614.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: октябрь 2019 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.

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, материалы ОВОС, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Многоквартирные жилые дома с нежилыми помещениями и подземной парковкой по ул. Верхняя Набережная в г. Иркутске» 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. Красноказачья, д.115, оф.221 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Многоквартирные жилые дома с нежилыми помещениями и подземной парковкой по ул. Верхняя Набережная в г. Иркутске» назначены на 19 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.14, в случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Сибирский стандарт», адрес: 664081, РФ, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.221. Тел./факс (3952) 707-109.

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 адресу: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.221 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, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности

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

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

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

Генеральный проектировщик: ООО «Транспортировые проекты и инвестиции». Адрес: 107564, г. Москва, ул. Краснобогатирская, дом 6, тел.: +7 (495) 212-06-72.

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

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

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

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Материалы общественных обсуждений (Проектная документация, в т.ч. раздел ПМООС, екл. ОВОС; Техническое задание на разработку раздела ПМООС, екл. ОВОС; Резюме нетехнического характера) доступны для ознакомления с 21 декабря 2020 года по 20 января 2021 года в электронном виде на официальном сайте администрации муниципального образования городской округ «Город Махакакала» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет (<http://www.mkal.ru>).

Предложения и замечания к материалам общественных обсуждений принимаются с использованием средств дистанционного взаимодействия в письменной форме и на электронный адрес администрации муниципального образования городской округ «Город Махакакала» (gholos@mkala.ru) и Заказчика (prmahov@mail.ru) в указанные выше сроки.

В соответствии с п. 4.10. Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, после окончания общественных обсуждений замечания и предложения могут быть направлены в адрес Заказчика в течение 30 дней.

Извещение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995г. N174-ФЗ и Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. N372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Газпромнефть-МНПЗ» информирует общественность о намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство резервуара для хранения керосина ТС-1 РВС №520 V-10 000м3 тип.1082/3.

Цель намечаемой деятельности: строительство резервуара для хранения керосина ТС-1 РВС №520 объемом 10000 м3 тип.1082/3.

Месторасположение намечаемой деятельности: г. Москва, промышленная площадка АО «Газпромнефть-МНПЗ», Товарное производство, участок резервуарного парка бензина, реактивного и дизельного топлива. Кадастровый номер участка 77:04:0004020:1017

Наименование и адрес Заказчика: Акционерное общество «Газпромнефть-МНПЗ», 109429, г. Москва, Капотня, 2 квартал, д.1, корп. 3. Тел: +7(495) 734-92-00.

Заказчик приступил к сбору информации для осуществления предварительной оценки воздействия намечаемой деятельности.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: начало – III квартал 2020 г., окончание – I квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию проведения общественных обсуждений: Управла района Капотня города Москвы

Предлагаемая форма общественных обсуждений: сбор замечаний и предложений заинтересованных лиц в электронном виде.

В течение 30 дней со дня публикации настоящего уведомления проект Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду доступен:

- на официальном сайте генпроектировщика ООО «НПК «ВОЛГА-АВТОМАТИКА» (npk-va.com);
- на официальном сайте Управла района Капотня города Москвы (pravakapotnya.mos.ru).

Замечания и предложения от заинтересованной общественности по проекту технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в письменной форме с указанием контактных данных (фамилия, имя, отчество, место работы/учебы, телефон) принимаются в течение 30 дней с момента публикации данной информации по электронной почте: info@npk-va.com, alpha@npk-va.com.

Техническое задание будет утверждено по итогам сбора предложений и замечаний по намечаемой деятельности.

На основании утвержденного технического задания будут проведены исследования по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности и подготовлен предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду.

Информационное сообщение

ООО «Соврудник» совместно с администрацией Северо-Енисейского района уведомляет о начале общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации «Разработка месторождения рудного золота «Заявка 13» открытым способом в Северо-Енисейском районе Красноярского края».

Цель намечаемой деятельности: разработка месторождения рудного золота открытым способом в соответствии с лицензией на право пользования недрами КРР №02792 вид БЗ.

Месторасположение намечаемой деятельности: на территории Северо-Енисейского муниципального района Красноярского края. Ближайшим населенным пунктом является районный центр г.п. Северо-Енисейский.

Заказчик: ООО «Соврудник», 663282, Россия, Красноярский край, г.п. Северо-Енисейский, ул. Набережная, дом 1 (АБК).

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Северо-Енисейского района.

Форма общественного обсуждения – общественные обсуждения будут проведены по трем этапам: Первый этап – сбор замечаний и предложений по проекту технического задания. Форма общественного обсуждения заочная на всех трех этапах общественных обсуждений в виде письменных замечаний и предложений; очная в виде общественных слушаний на втором и третьем этапах общественных обсуждений.

Форма представления замечаний и предложений – в письменном виде. Ознакомиться с материалами объекта государственной экологической экспертизы - проектной документации «Разработка месторождения рудного золота «Заявка 13» открытым способом в Северо-Енисейском районе Красноярского края» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание) можно с 18.12.2020 г. по 19.01.2021 г. на официальных сайтах администрации Северо-Енисейского района www.admse.ru и генпроектировщика ООО «ИК ЦентрПроект» www.sre-llc.ru и по адресу Красноярский край, Северо-Енисейский район, гп. Северо-Енисейский, ул. Ленина, 48 кабинет № 4.

Доступность материалов: в рабочие дни с 09:00 до 13:00 часов и с 14:00 до 18:00 часов.

Прием от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в период с 18.12.2020 г. по 19.01.2021 г. и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности осуществляется в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресам:

- Администрации Северо-Енисейского района посредством электронной почты arhse@list.ru, почтовым адрес: 663282, Красноярский край, Северо-Енисейский район, гп. Северо-Енисейский, ул. Ленина, 48, каб. №4;

- ООО «Соврудник», прием писем по электронному адресу: of-fise@sovruidnik.ru, почтовым адрес: 663282, Россия, Красноярский край, г.п. Северо-Енисейский, ул. Набережная, дом 1.

Общественные слушания состоятся по адресу: Красноярский край, Северо-Енисейский район, гп. Северо-Енисейский, ул. Ленина, 48 в помещении конференц-зала:

- по второму этапу - обсуждения предварительного варианта материалов ОВОС - 20 января 2021 года в 16-30 часов.

- по третьему этапу - обсуждения объекта государственной экологической экспертизы «Разработка месторождения рудного золота «Заявка 13» открытым способом в Северо-Енисейском районе Красноярского края» - 20 января 2021 года в 17-30 часов.

Ответственные организации: – от Администрации Северо-Енисейского района – Пискунова Надежда Ивановна, начальник отдела архитектуры и градостроительства, главный архитектор Северо-Енисейского района, тел. 8 (391-60) 2-10-62; – от ООО «Соврудник» – Карпова Анастасия Сергеевна, инженер проектировщик 1-й категории ПТО ООО «Соврудник», тел. 8 (391-60) 2-11-22.

Уведомление

о начале обсуждений объекта государственной экологической экспертизы с гражданами и общественными организациями (объединениями) «Реконструкция автоподъезда к селу Териберка, км 10 – км 20»

Цель намечаемой деятельности: Реконструкция автоподъезда к селу Териберка, км 10 – км 20.

Проектируемая трасса проходит по землям городского поселения Туманский, сельского поселения Териберка Кольского района Мурманской области.

Заказчик проекта: Государственное областное казенное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области (Мурманскавтодор), расположенное по адресу: 183032, г. Мурманск, ул. Гвардейская, д. 21, Телефон: (8152) 21-40-48, e-mail: mavtodor@madroad.ru.

Проектная организация: ООО «Геоллайн», расположенное по адресу: 185001, Республика Карелия, г. Петрозаводск, ул. Мурманская, д. 26, каб. 9. Телефон: (8142)77-21-82, e-mail: 772182@mail.ru.

Исполнитель ОВОС: ООО «БСП «Сфера», расположенное по адресу: 192019, г. Санкт-Петербург, ул. Седова, дом 2, лит. Б, пом. 26. Телефон: (812)454-67-33, e-mail: info@bspstera.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Кольского района Мурманской области, расположенная по адресу: 184381, г. Кола, пр. Советский, д. 50. Телефон/факс: (81553)32-855, e-mail: adm@akolr.gov-murm.ru.

Проектная документация, включая оценку воздействия на окружающую среду и техническое задание, а также опросные листы будут доступны с 23 декабря 2020 года по 23 января 2021 года (включительно) будут размещены на интернет платформе – официальном сайте администрации Кольского района:

https://akolr.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komitety/folder2/page.php.

Представить свои замечания и предложения в письменной форме можно по адресу электронной почты: arh@akolr.gov-murm.ru в течение 30 дней.

Общественные обсуждения будут организованы в период с 23 декабря 2020 года по 23 января 2021 года в форме опроса на основании Постановления Администрации Кольского района Мурманской области от 10.12.2020г. №1397, на интернет платформе – официальном сайте администрации Кольского района:

https://akolr.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komitety/folder2/page.php.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: IV квартал 2020 года – I квартал 2021 г.

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: «Электроснабжение насосной станции ТВЗ котельной Северного промышленного узла (инв.№ 00005010 «Насосная станция 1-го подъема ст. Батарейная») 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 «Электроснабжение насосной станции ТВЗ котельной Северного промышленного узла (инв.№ 00005010 «Насосная станция 1-го подъема ст. Батарейная»)» предусмотрено реконструкция электроснабжения насосной станции водозабора технической воды котельной Северного промышленного узла (КСПУ) с целью обеспечения надежности электроснабжения и бесперебойной подачи воды на КСПУ, расположенной по адресу: г.Иркутск, Ленинский округ.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: АО «Байкалэнерго», 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.

Предлагаемая 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 «Электроснабжение насосной станции ТВЗ котельной Северного промышленного узла (инв.№ 00005010 «Насосная станция 1-го подъема ст. Батарейная»)» 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: «Электроснабжение насосной станции ТВЗ котельной Северного промышленного узла (инв.№ 00005010 «Насосная станция 1-го подъема ст. Батарейная»)» назначены на 20 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

АО «Газпромнефть-ОНПЗ» информирует об иницировании процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня – проектная документация «Установка ХВО», включая материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: IV квартал 2020 г. – I квартал 2021 г. Месторасположение намечаемой деятельности: АО «Газпромнефть-ОНПЗ» по адресу: 644040, г. Омск, пр. Губкина, д. 1.

Цель намечаемой деятельности: снижение рисков и предотвращение загрязнения окружающей среды за счет применения современных технологий очистки сточных вод, обеспечения степени очистки сточных вод в соответствии с требованиями, предъявляемыми к сбросу в системы централизованной канализации.

Заказчик: АО «Газпромнефть-ОНПЗ» по адресу: 644040, г. Омск, пр. Губкина, д. 1

Исполнитель проектной документации, включая материалы ОВОС: ООО «Инвестиции Строительного Менеджмента» (ООО «ИСМ»), адрес: 199004, г. Санкт-Петербург, 7-я линия В.О., д. 44, лит А, тел. (812) 622-14-37, электронная почта: ism@ismrus.ru.

Наименование органа, ответственного за проведение общественных обсуждений - Администрации города Омска (г.Омск, 644099, ул. Гагарина, 34).

Форма проведения общественных обсуждений на этапе уведомления, предварительной экологической оценки (ПЭО) и оставления технического задания на разработку документации, включая замечаний и предложений в письменном виде в журнале учета.

Материалы ПЭО, техническое задание на проведение ОВОС и журнал учета замечаний и предложений участников общественных обсуждений будут доступны для ознакомления общественности с 18.12.2020 до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду и размещены на вхте на 1-ом этаже здания отдела кадров АО «Газпромнефть-ОНПЗ», расположенной по адресу: г. Омск, пр. Губкина, д. 1/1. Время работы: понедельник, вторник, четверг с 10-00 до 18-00, пятницу с 10-00 до 16-45, среда, суббота, воскресенье – выходные дни, перерыв на обед с 13-00 до 13-45.

Вопросы, замечания и предложения от общественности и всех заинтересованных лиц по объекту государственной экологической экспертизы принимаются в письменной форме в месте ознакомления и по электронному адресу: ism@ismrus.ru в течение 30 дней с 18.12.2020 г.

Извещение о проведении общественных обсуждений

Администрация Тенькинского городского округа Магаданской области и Общество с ограниченной ответственностью «Рудник Тэутаджак» (ООО «Рудник Тэутаджак») уведомляет о проведении второго этапа процедуры оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объектам государственной экологической экспертизы федерального уровня: «Строительство горнодобывающего предприятия на базе золоторудного месторождения Тэутаджак, ЗИФ» и «Строительство горнодобывающего предприятия на базе золоторудного месторождения Тэутаджак, Карьер» (далее – Материалы ОВОС). Второй этап процедуры включает анализ по ОВОС и подготовку предварительных вариантов материалов ОВОС.

Название намечаемой деятельности: «Строительство горнодобывающего предприятия на базе золоторудного месторождения Тэутаджак, ЗИФ», «Строительство горнодобывающего предприятия на базе золоторудного месторождения Тэутаджак, Карьер».

Цель намечаемой деятельности: 1) Строительство Золотоизвлекательной фабрики (ЗИФ); 2) Строительство объектов Карьера.

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Магаданская область, Тенькинский район, на расстоянии (по дорогам): в 210 км от г. Магадана, в 52 км от пос. Усть-Омугч, в 13 км западнее от автодороги «Палатка-Кулу-Нескикан» (поворот на 129 км), в бассейне р. Тэутаджак, притока р. Омчан.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Тенькинского городского округа Магаданской области при содействии Заказчика.

Сроки проведения ОВОС: ноябрь 2020 г. – март 2021 г.

Предлагаемая форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности предварительных вариантов материалов ОВОС: документация доступна для ознакомления и направления замечаний и предложений с 17.12.2020 г. до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

• 685000, Магаданская обл., г. Магадан, пер. Школьный, д.3, кабинет 507 (02), электронная почта magadanecology@mail.ru;

• 686050, Магаданская область, Тенькинский район, п. Усть-Омугч, ул. Горняцкая, д. 37, каб. 38;

• 686050, Магаданская область, Тенькинский район, пос. Усть-Омугч, ул. Горняцкая, д. 41, в читальном зале муниципального бюджетного учреждения культуры «Межпоселенческая централизованная библиотечная система»;

• электронный вариант материалов будет размещен на официальном сайте муниципального образования «Тенькинский городской округ» Магаданской области по адресу <http://admtenka.ru>.

Информация о дате и месте проведения общественных слушаний: общественные слушания пройдут 19.01.2021 в 15 часов 00 минут в актовом зале администрации Тенькинского городского округа Магаданской области по адресу: 686050, Магаданская область, Тенькинский район, пос. Усть-Омугч, ул. Горняцкая, д. 37.

Принятие от граждан и общественных организаций замечаний и предложений по предварительному варианту материалов ОВОС в письменном виде с указанием Ф.И.О. обеспечивается Заказчиком в течение 30 дней с момента публикации данного объявления.

Информация об учете поступивших замечаний и предложений, а также протокол общественных слушаний будут включены в окончательный вариант материалов ОВОС.

Оповещение о проведении общественных обсуждений

ОАО «Ямал СПГ» совместно с Администрациями муниципальных образований Тазовский район, Ямальский район и Пуровский район извещают о начале процесса общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы: Проект техничской документации на новую технологию: «Технология вовлечения, очищенного и/или осушенного бурового шлама в производство строительной продукции, материалов и (или) изделий» (далее – ПТД), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС).

Намечаемая деятельность: производство строительной продукции, материалов и (или) изделий.

Цели намечаемой деятельности: утилизация отходов бурения.

Месторасположение намечаемой деятельности: территории Ямальского, Пуровского и Тазовского районов Ямало-Ненецкого автономного округа.

Наименование и адрес Заказчика: ОАО «Ямал СПГ

10

КРУГ ЧТЕНИЯ

Дымовая завеса Быкова

Как за 37 минут боя потопили 14 вражеских судов

ГЕРОИ
И ПОДВИГИ

20 декабря 2018 года на Новороссийской военно-морской базе состоялась церемония подъема флага ВМФ России и ввода в состав Черноморского флота патрульного корабля нового поколения «Василий Быков».

О Герое Советского Союза Василии Ивановиче Быкове я впервые услышал от контр-адмирала Меджида Тхагапсова. Лейтенантом, по окончании Каспийского ВВМУ, он начинал службу на тральщике, командиром которого и был прославленный катерник. «Василий Иванович был строгим и требовательным офицером, но вместе с тем – заботливым боевым товарищем», – вспоминает Меджид Махмудович. – Для нас, молодых офицеров, это был Бог. Исключительно грамотный, достойный и уважаемый на флоте человек. Благодарен ему за пройденную морскую школу».

В начале пятидесятых «пахари моря», как порой называли флотских саперов, продолжали свою войну. Не коснулась их и демобилизация, которая началась в армии и на флоте 3 сентября 1945 года. К тому времени еще не «капитулировали» тысячи морских боевых мин и глубинных бомб, способных пустить на дно самое большое судно. Тот «противник» продолжал взрывать корабли, нести гибель их экипажам, уничтожать ценные грузы. И потому, как в бой, проходя галс за галсом, шли тральщики «строим уступа» с обеспечением перекрытия протраленных полос.

– Работали практически круглосуточно, – говорит Меджид Тхагапсов. – Заходили в порт только для пополнения запасов воды и продуктов. Работы хватало. А еще было необычно, потому что вроде и война кончилась, а ты все воюешь. За сплывой совершенно мирный город, девушки в летних платьях, вокруг – солнце, штиль, безоблачное небо, в общем, живи и радуйся, а ты понимаешь, что под килем смерть притаилась...

Информация о той «минной войне» была скудная, а тем временем на Черном и Азовском, Баренцевом и Балтийском морях гибли корабли. Гораздо позднее в открытой печати появились данные об опасной работе «пахарей моря»: после войны



при боевом тралении на минах подорвались 29 тральщиков, 17 затонули вместе с экипажами. Родственникам погибших сообщали: «погиб смертью храбрых», что значило – участвовал в боевых действиях.

ФАКТ

”

В начале пятидесятых «пахари моря», как порой называли флотских саперов, продолжали свою войну. Не коснулась их и демобилизация, которая началась в армии и на флоте 3 сентября 1945 года. К тому времени еще не «капитулировали» тысячи морских боевых мин и глубинных бомб, способных пустить на дно самое большое судно.

во «взрывоопасные предметы», не влияющие на безопасность судоходства.

...Несколько лет экипажем тральщика командовал Василий Быков, который вошел в историю отечественного флота и учебники по военно-морскому искусству своим боевым подвигом в августе 1944-го в районе мыса Кибиргес (Северная Норвегия).

19 августа самолет-разведчик заметил в Баренцевом море вражеский караван. Больших транспортов летчик насчитал четыре, а кораблей охранения – 30. Разумеется, так могли охранять только весьма важный груз!

На перехват вражеской армады вышли 14 скоростных, манев-

ренных и хорошо вооруженных торпедных катеров, которым предстояло атаковать растянувшийся строй с нескольких направлений.

Экипаж под командованием старшего лейтенанта Быкова получил особую задачу – для прикрытия подхода остальных катеров поставить дымовую завесу. Столь ответственное поручение было связано с тем, что у офицера и его подчиненных к тому времени был немалый боевой опыт – экипаж к тому времени потопил транспорт и три тральщика врага, а также успешно участвовал в поисках немецких подлодок.

Вырвавшись вперед, катер под номером 242 стремительно помчался вдоль немецкого конвоя. Не обращая внимания на плотный заградительный огонь, приблизился к судам на расстояние в 10 кабельтовых (1852 метра) от конвоя и начал ставить дымовую завесу. Столь дерзкий маневр поразил врага, ведь обычно дальняя дымовая завеса ставится на расстоянии 40–45 кабельтовых, а близкая – на 20–25.

Семь минут, умело маневрируя и уклоняясь от артиллерийских снарядов, обдаваемые каскадами холодной воды, катерники оставляли позади себя плотную стену белого дыма. Немцы, удивленные дерзостью советского суденышка, послали против него тральщик. Быков вовремя заметил опасность. Приказав открыть пулеметный огонь, развернул катер и повел его на огромной скорости навстречу тральщику. Внезапный маневр на какое-то время ошеломил противника.

Расстояние между катером и вражеским кораблем с каждой секундой сокращалось. Настал самый ответственный момент: Быков рассчитал скорость движения врага и свою, расстояние и подал команду: «Залп!» Расчет был предельно точен: две торпеды выскочили из аппаратов, и фашистское судно взорвалось. А катер мгновенно скрылся за дымовой завесой.

Белая пелена, растянувшаяся вдоль вражеского каравана на две мили, лишила корабли конвоя возможности вести прицельный огонь. Нашим же катерам дымовая завеса обеспечила скрытный подход. Они стремительно атаковали транспорты. Сильный огонь вражеских кораблей и береговых батарей

оказался малоэффективным. В течение 37 минут боя по врагу были выпущены 25 торпед, которые потопили 14 вражеских судов, в том числе два миноносца, и все наиболее крупные корабли той армады. С нашей стороны в бою погиб один катер. Катер Быкова не получил существенных повреждений. Один снаряд пробил деревянный корпус катера навывше ватерлинии, другой разорвался в кубрике, среди пустых коек.

Это был самый значительный бой североморских торпедных катеров, а в историю военно-морского искусства с тех пор вошел новый термин – «Завеса Быкова». За этот беспримерный подвиг Василий Иванович удостоен звания Героя Советского Союза.

Позднее отважный офицер участвовал в других атаках, и каждый раз из грозных одиночков выходил победителем. Иногда это стоило огромных, нечеловеческих усилий. 25 сентября 1944 года, сблизившись на кратчайшую дистанцию, Быков взорвал торпедами сторожевой корабль. При этом экипаж едва не погиб. Спасла выдержка, выносливость, способность безраздельно отдаваться общему делу даже в самые критические моменты боя. Вот строки из наградного представления, подписанного командующим Северным флотом адмиралом Арсением Говковым: «В этой атаке ТКА–242 понес тяжелые потери. От прямых попаданий снарядов противника были разбиты торпедные аппараты, бензоцистерны, антенна и радиоаппаратура. В бортах катера были свые 50 осколочных пробоин и четыре больших снарядных. Но, несмотря на это, катер продолжал маневрировать и уходить из зоны обстрела. Раненный в голову и руку командир катера Быков, лишившись возможности стоять за штурвалом из-за раздробленной руки и сильного кровотечения из головы, передал штурвал помощнику, но не уходя из боевой рубки, продолжая командовать повзвученным катером, который с минуты на минуту от попадания фосфорных пуль в бензоцистерны мог взорваться. Опасность не остановила Быкова. Он принял все меры и довел катер до базы».

После Победы над гитлеровской Германией отважный офицер участвовал в советско-японской войне 1945 года в должности командира звена торпедных катеров Тихоокеанского флота. Совершил несколько разведывательных походов, высаживал морские десанты, отражал налеты японской авиации.

Позднее прославленный катерник служил на Черноморском флоте, преподавал в Военно-морской академии в Ленинграде. Службу контр-адмирал Быков закончил в 1979 году. Ушел из жизни 16 ноября 1999 года. Похоронен в Севастополе. Его имя высечено золотыми буквами в зале Славы Центрального музея Великой Отечественной войны в Парке Победы города Москвы.

Владимир ГОНДУСОВ

На снимках: контр-адмирал Василий Быков; патрульный корабль, названный в честь прославленного катерника



Знаки «За дальний поход»

получили лучшие курсанты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ТРАДИЦИИ

Завершилась программа плавательной практики – 2020 на борту парусного учебного судна «Мир» у курсантов ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова. 29 ноября из морского похода вернулись курсанты Института «Морская академия» и Арктического морского института имени В.И. Воронина – филиала ГУМРФ в Архангельске. Всего – 127 курсантов и три руководителя практики. К сожалению, в связи с городскими противоэпидемио-

логическими мерами пришлось отменить традиционную полностабильную церемонию торжественной встречи и чествование всех прошедших в этом году практику курсантов.

Тем не менее часть курсантов из АМИ имени В.И. Воронина под надзором руководителя практики Екатерины Ануфриевой и начальника управления внеучебной и воспитательной работы Романа Кузнецова осталась верна некоторым курсантским традициям, родившимся за десятилетия возвращений с «Миром» в родную гавань. С 2015 года

практикантов в плавании сопровождает икона святого равноапостольного князя Владимира. Ее постоянное место «прописки» – иконостас Смольного собора, но всегда при отправке курсантов в дальние походы эта икона торжественно вручается курсантам, которые возвращают ее после похода на свое место. Так и в этот раз курсанты Арктического морского института торжественным крестным ходом под флагом ГУМРФ вернули икону в собор Воскресения Словущего всех учебных заведений – Смольный собор.

Священник Воскресенского Смольного собора – директор Ассоциации содействия духовно-нравственному просвещению «Покров» отец Виктор совершил молебен, поздравил с возвращением и благословил всех курсантов на новые свершения.

В этот же день на базе колледжа ГУМРФ курсантов филиала приветствовал проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александр Горобцов, вручивший лучшим курсантам и руководителям практики почет-

ные знаки ГУМРФ «За дальний поход». Остальные ребята получили памятные значки о прохождении практики на ПУС «Мир» из рук начальника управления по региональному образованию Натальи Тельтевской и директора колледжа Альберта Сбитнева. Они поздравляли курсантов с успешным прохождением практики, пожелав им отлично освоить образовательную программу и достойно макарцевцев принять эстафету морской профессии.

Пресс-служба
Морского флота

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИИ № ФЧ77-25210
Номер подписан в печать 17.12.2020 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.
Тел.: +7(495) 748-36-84 доб. 11-54, 11-62
● 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.
Передача материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

В КОНЦЕ НОМЕРА

Разный путь
к успеху

Австралиец из города Морнингтон, штат Виктория, несколько десятилетий вписывал в лотерейные билеты одни и те же числа и наконец выиграл крупную денежную сумму.

Австралиец, который предпочел остаться анонимным, более 30 лет регулярно играл в лотерею. В очередной раз он решил поучаствовать в ближайшем розыгрыше. В результате благодаря тем же числам, что и всегда, мужчина сорвал джекпот в 407,4 тысячи австралийских долларов.

«Это не какие-то необычные числа. Я просто привык к ним и не мог их поменять. Вот так и выиграл», – рассказал он.

Победитель уже планирует, как потратит свой выигрыш. «Я начну с выплаты ипотеки, куплю новую машину и помогу детям. Надеюсь, мы сможем также отправиться в путешествие», – пояснил счастливчик. Он подчеркнул, что приз позволит ему выйти на пенсию досрочно.

Житель американского города Норт-Миртл-Бич, штат Южная Каролина, сходил к стоматологу и в тот же день выиграл в лотерею.

Ларри Хейлз заехал в магазин по дороге к врачу и купил несколько билетов мгновенной лотереи. «Я кинул билеты в свой грузовик и отправился на прием, – вспоминает он. – Позже мне пришлось заскочить в банк, чтобы положить на счет деньги, я проверил результаты розыгрышей, пока ждал своей очереди».

Лотерейный билет The Jumbo Bucks, купленный Хейлзом за 10 долларов, оказался выигрышным. В результате американец «озолотился» на 750 тысяч долларов. Узнав о выигрыше, победитель сразу поехал домой, чтобы поделиться радостной новостью с женой.

На выигрышные деньги супруги планируют сделать ремонт в доме. «Возможно, купим новую машину, – добавил Хейлз. – Может быть, новый грузовик».

Австралийка из Мельбурна, штат Виктория, придумала необычный метод игры в лотерею и сорвала джекпот.

Женщина рассказала, что каждую неделю покупает два лотерейных билета розыгрыша TattsLotto. «В одном билете я использую даты семейных дней рождения, а в другой вписываю случайные числа, – отметила она. – В этом случае я выбираю числа, рисуя что-нибудь на купоне».

Благодаря очередному такому рисунку она стала миллионершей. Любительница азартных игр выиграла 1,5 миллиона австралийских долларов.

«Бог мой! Я вся трясусь! Это невероятно! – воскликнула победительница, когда узнала о своем выигрыше. – Мы с мужем придумали такой метод игры просто забавы ради, но потом это вошло в привычку!»

Австралийка отметила, что первым делом они с мужем купят дом. «Еще мы организуем чудесный отпуск. Мы с мужем всегда хотели отправиться на медовый месяц в Мексику, но нам это было не по карману. Теперь мы непременно посетим Мексику, когда сможем свободно путешествовать».

Американец из округа Энн-Эрандел, штат Мэриленд, которому удалось разбогатеть после 20 лет игры в лотерею, раскрыл свою выигрышную тактику.

58-летний мужчина сорвал джекпот в 50 тысяч долларов благодаря постоянству. Каждую неделю на протяжении десятков лет он покупал лотерейные билеты и вписывал в них одинаковую последовательность чисел.

Излюбленная комбинация не первый раз принесла американцу удачу. До этого он выигрывал денежные призы до 840 долларов. По его словам, он предчувствовал, что в розыгрыше, состоявшемся в те дни, его любимые числа снова помогут ему победить.

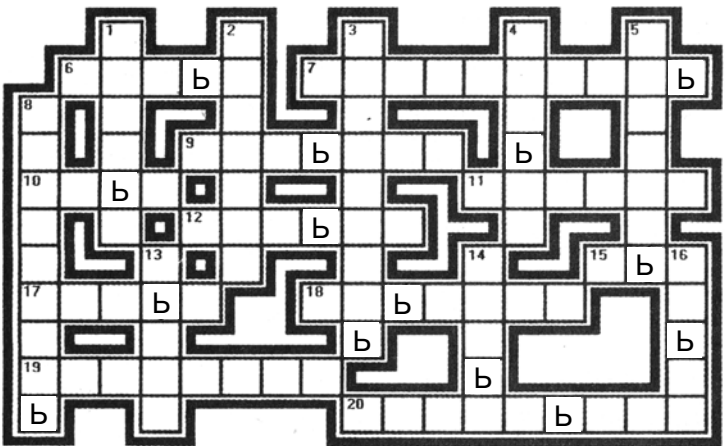
Виктор АНАХОРЕТ

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

Кроссворд с подсказкой

По горизонтали: 6. Ожерелье с драгоценными подвесками спере-
ди. 7. Самоходная машина с двигателем внутреннего сгорания для перевозки пассажиров и грузов по безрельсовым дорогам. 9. Актёр театра и кино, выступавший в Центральном академическом театре Российской Армии 71 год. 10. Смычковый музыкальный инструмент. 11. Вид конного спорта – преодоление препятствий на определенной дистанции. 12. Разновидность мужской и женской одежды для прохладной и холодной погоды. 15. Старинная французская единица измерения расстояния. 17. Минерал из класса силикатов. 18. Старейшее известное название острова Великобритании. 19. Словарный запас слов определенного человека. 20. Комплекс технологически связанных тепловых энергоустановок.

По вертикали: 1. Служащий гостиницы. 2. Мелководный участок русла реки. 3. Лицо, вызываемое в суд для дачи показаний об известных ему обстоятельствах дела. 4. Косметическое средство для ухода за кожей. 5. Стекловидное покрытие на поверхности керамического изделия. 8. Лицо, которое правит страной, государством. 13. Драматическое произведение для постановок в театре. 14. Помещение в доме, где обитают люди. 16. Город в Смоленской области, где в боях против фашистских захватчиков родилась Советская гвардия.



Ответы

По горизонтали: 6. Ожерелье с драгоценными подвесками спере-
ди. 7. Самоходная машина с двигателем внутреннего сгорания для перевозки пассажиров и грузов по безрельсовым дорогам. 9. Актёр театра и кино, выступавший в Центральном академическом театре Российской Армии 71 год. 10. Смычковый музыкальный инструмент. 11. Вид конного спорта – преодоление препятствий на определенной дистанции. 12. Разновидность мужской и женской одежды для прохладной и холодной погоды. 15. Старинная французская единица измерения расстояния. 17. Минерал из класса силикатов. 18. Старейшее известное название острова Великобритании. 19. Словарный запас слов определенного человека. 20. Комплекс технологически связанных тепловых энергоустановок.

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

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

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

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

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

Куширенко Н.В.
E-mail: 4595943@gmail.com

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

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»
Издаётся с февраля 1998 года

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

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

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

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

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

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

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 5757-2020