



Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 52 (1171) 21 – 27 декабря 2020 года

ХРОНИКА

- Состоялось совместное заседание Коллегии и Общественного совета Федерального агентства морского и речного транспорта.
- Состоялось заседание экспертного совета по транспорту в Азиатско–Тихоокеанском регионе.
- В Минтрансе России обсудили вопросы развития дорожной отрасли Хабаровского края.

В КРЕМЛЕ



Подписан закон

Президент России Владимир Путин подписал закон о требованиях к российским перевозчикам для участия в международных автомобильных перевозках. Действующее законодательство содержит требование о наличии специального удостоверения. Принятым законом устанавливается, что перевозчики должны принадлежать транспортные средства, соответствующие конвенции о дорожном движении и европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки.

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Продлен срок

Срок действия программы поддержки авиакомпаний, терпящих убытки из-за пандемии, будет продлен. Соответствующее постановление подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

По прежним правилам субсидии выплачивались за период с февраля по июль. Теперь же программа продлевается до ноября, при этом применяемый для расчета субсидии размер расходной ставки увеличивается с 365 до 685 руб. за каждого «потерянного» из-за коронавируса пассажира. Также фиксируется, что для авиаперевозчиков, работающих в ДФО, размер субсидии будет рассчитываться с учетом повышающего коэффициента.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Дорожный фонд пополнится

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении закон, предусматривающий зачисление в Федеральный дорожный фонд штрафов за нарушения законодательства о пользовании платными дорогами. Документ, который инициирован Правительством РФ, вносит поправки в Бюджетный кодекс РФ.

Документ разработан в целях установления уровня бюджета фонда, в который будут поступать административные штрафы за несоблюдение законодательства о внесении платы за проезд по платной автодороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автодороги, говорится в пояснительной записке.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

В уходящем году чего было больше – хорошего, плохого... Каждый год много и сложностей, которые нам приходится преодолевать, и каждый год приносит нам большие радости: и семейные, и государственные, и общенациональные достижения. Несмотря ни на что, достижения у нас есть очень большие, которыми мы можем, должны гордиться и гордимся.

Президент России Владимир Путин



Гордость отрасли

Министр транспорта РФ Виталий Савельев вручил государственные и ведомственные награды работникам транспортной отрасли



В МИНТРАНСЕ РОССИИ

В Минтрансе России были вручены государственные и ведомственные награды работникам отрасли.

Одним из награжденных стал первый заместитель директора московской территориальной фирмы «Мостоотряд-114» Всеволод Бородай. При его непосредственном участии построены участки Северо-Восточной

хорды от шоссе Энтузиастов до Измайловского шоссе.

Одним из первых в гражданской авиации России освоил летную эксплуатацию воздушных судов А320 и В737 на международных линиях командир воздушного судна компании «Аэрофлот – российские авиалинии» Вадим Ким. Его безаварийный налет составляет более 16 тыс. часов.

Благодаря профессионализму стрелка ведомственной охраны железнодорожного транспорта Сергея Меньшикова, задержав-

шего за попытки хищения грузов и имущества 43 злоумышленников, удалось предотвратить ущерб на сумму более 1 млн руб.

Также награды были вручены руководителю Центра транспортной безопасности Самарского государственного университета Сергею Ярыгину, главному госинспектору Госавтонадзора Восточного межрегионального управления Ространснадзора Азамату Сиохову, гендиректору компании «Славянка Транс Сервис» Александру Ко-

рытко, руководителю Научно–исследовательского и проектного института гражданского строительства, благоустройства и городского дизайна «Моспроект–3» Анне Меркуловой и другим.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев поблагодарил награжденных за эффективную работу. «Ваша преданность выбранному призванию и уникальные достижения – это гордость всего транспортного комплекса России», – отметил он.

Наш корр.

Без альтернативы

Водный транспорт может и должен сыграть ключевую роль в эффективном транспортном балансе страны

АКТУАЛЬНО!

Основная миссия формируемого в настоящее время национального проекта «Внутренний водный транспорт» – развитие регионов Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности страны с помощью интеграции в этот процесс внутренних водных путей. Разрабатываемый документ обсуждается на различных дискуссионных площадках, процесс его подготовки находится на особом контроле у руководства страны.

Внутренние водные пути – важная часть транспортной системы страны, они охватывают 60 субъектов Федерации, на территории которых вырабатывается 90% внутреннего валового продукта. Общая протяженность составляет 101,6 тыс. км, из которых 50,8 тыс. км обладают гарантированными габаритами, 39 тыс. км – это пути с круглосуточным движением. Половина внутренних водных путей задействована в социально значимых перевоз-

ках, 53,4 тыс. км обеспечивают северный завоз. На внутренних водных путях эксплуатируются 741 судоходное гидротехническое сооружение, 12 602 грузовых и пассажирских судна.

При этом 75% внутренних водных путей являются безаль-

тернативными транспортными артериями. Этот факт особо подчеркнул руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, говоря о целях и параметрах нового нацпроекта на форуме «Транспорт России». Он сообщил, что работа над нацпроектом

ведется по поручению Президента РФ Владимира Путина, данному по итогам расширенного заседания президиума Госсовета РФ, которое проходило в сентябре. Суть поручения – для достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для

том числе на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части РФ.

Комплексный подход

Формирование нацпроекта, отметил глава Росморречфлота, ведется в тесном взаимодействии с регионами, профильным комитетом Госдумы и общественными организациями. В чем его принципиальное отличие от предыдущего федерального проекта? Прежде всего в том, что федеральный проект содержал отдельные мероприятия, направленные на решение частных задач. Национальный проект охватывает весь спектр развития отрасли, касается не только транспортной составляющей, но и других взаимосвязанных аспектов, включая экологию, безопасность судоходства, развитие инфраструктуры. А самое главное, что эти вопросы решаются комплексно как на федеральном, так и на региональном уровнях.

Окончание на 2–й стр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Господдержка необходима

Состоялось заседание Общественного совета при Федеральном агентстве воздушного транспорта

В заседании, которое прошло в очно–дистанционном формате, принял участие первый заместитель министра транспорта Российской Федерации – руководитель Росавиации Александр Нерадько.

На заседании обсуждались меры по сохранению и развитию воздушных перевозок внутри России в условиях пандемии, а также доступность авиационного транспорта населению, проживающему в местных населенных пунктах и отдаленных районах страны.

Был заслушан доклад заместителя руководителя Росавиации Дмитрия Ядрова, который проинформировал членов Общественного совета о мерах государственной поддержки авиапредприятий в условиях распространения новой коронавирусной инфекции. Докладчик подробно остановился на проведенных Росавиацией мероприятиях по распределению выделенных из резервного фонда РФ субсидий авиакомпаниям и аэропортам.

Заместитель руководителя Росавиации подчеркнул, что оказанная государством поддержка была оказана оперативно и, главное, позволила сохранить авиационный персонал на уровне не ниже 90% от численности работников на 1 января 2020 года. Своевременно представленные субсидии позволили предприятиям отрасли аккумулировать собственные оборотные средства для погашения обязательств перед кредитными и лизинговыми организациями, поставщиками и провайдерами услуг.

Кроме того, Дмитрий Ядров сообщил участникам заседания о ходе реализации в 2020 году программ по субсидированию авиаперевозок, направленных на обеспечение доступности воздушного транспорта для населения. Программы являлись серьезной мерой поддержки внутренних перевозок на межрегиональном, региональном и местном уровнях. Практика показала, что в реальной обстановке сегмент внутренних авиаперевозок при объединении усилий федеральной власти, региональной власти и авиаперевозчиков может поступательно развиваться.

Завершая свой доклад, заместитель руководителя Росавиации подчеркнул, что результаты деятельности предприятий отрасли постоянно анализируются специалистами ведомства. В начале 2021 года Росавиацией будут разработаны предложения по дополнительным мерам поддержки предприятий воздушного транспорта. Мирослав Бойчук, заместитель председателя Общественного совета Росавиации, проинформировал о работе летного и cabinных экипажей в условиях пандемии, в том числе об угрозах по сокращению уровня заработной платы авиационных специалистов.

В ходе заседания членами Общественного совета также были рассмотрены вопросы деятельности авиакомпаний и аэропортов в условиях ограничений из-за COVID-19, организация и механизмы продажи авиаперевозок населению в условиях новых вызовов. Затронули вопрос организации полетов в новой структуре воздушного пространства Московской и смежных с ней зон Единой системы организации воздушного движения.

Участники заседания отдельно обсудили необходимость широкого использования авиатранспорта в развитии внутреннего туризма. В целях синхронизации и выработки согласованных решений предложено в I квартале 2021 года провести совместное заседание с Общественным советом при Ростуризме.

Членами Общественного совета было отмечено, что текущая обстановка в гражданской авиации остается крайне сложной, хотя и отмечается положительная динамика внутренних пассажирских авиаперевозок. Спад объемов авиаперевозок вынуждает предприятия отрасли принимать меры по сокращению расходов, в том числе по сокращению оплаты труда авиационным специалистам. В этих условиях сохраняется острая необходимость в продолжении секторальных мер государственной антикризисной поддержки авиакомпаний и аэропортов. Предприятия гражданской авиации ожидают, что поддержка со стороны государства будет продолжена и в 2021 году.

Обсудили проблемы

развития отрасли на заседаниях трех консультативных органов Росморречфлота

В Росморречфлоте состоялись заседания трех специализированных консультативных органов агентства: Совета по образованию, Совета руководителей администраций бассейнов внутренних водных путей и Экспертного совета капитанов морских портов. Все заседания прошли под председательством руководителя Росморречфлота Александра Пошивая с активным использованием видео–конференц–связи и строгим соблюдением санитарно–профилактических рекомендаций и ограничений.

На заседании Совета по образованию, в котором приняли участие заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов, ректор Российского университета транспорта Александр Климов и другие, были рассмотрены актуальные вопросы отраслевого образования.

Так, обсуждались проблемные аспекты организации питания в подведомственных Росморречфлоту образовательных организациях, изменения в порядке приема в подведомственные Росморречфлоту образовательные организации в 2021/2022 учебном году, в том числе прием на целевое обучение и в военные учебные центры, а также выработка предложений по направлениям подготовки и специальностям для обучения специалистов в рамках профстандарта «Гидротехник».

В заседании Совета руководителей администраций бассейнов внутренних водных путей принимали участие руководители администраций бассейнов внутренних водных путей (АБВВП), заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Ирина Ориничева, а также в режиме ВКС капитаны бассейнов внутренних водных путей.

В рамках заседания рассмотрены актуальные вопросы содержания и развития внутренних водных путей.

В 42–м заседании Экспертного совета капитанов морских портов принял участие заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Андрей Козлов, руководители администраций морских портов, представители Росморречфлота и капитаны морских портов в режиме ВКС.

Особое внимание было уделено проблеме подъема и удаления затопленных судов из акваторий морских портов РФ. С докладом по этой теме выступил заместитель руководителя Росморречфлота Денис Ушаков.

Выводы, сделанные по итогам заседания Экспертного совета, легли в основу поручений, нацеленных на дальнейшее повышение эффективности совместной работы по обеспечению безопасности судоходства.

По сообщениям наших корреспондентов

Уважаемые читатели!

Сообщаем вам, что 1–й номер газеты «Транспорт России» выйдет 14 января 2021 года.

Коллектив редакции сердечно поздравляет всех с Новым годом и желает здоровья и счастья!

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Подписан закон

о требованиях к российским международным перевозчикам

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Кроме того, у работника транспортной компании или индивидуального предпринимателя, занимающегося перевозками, должно быть свидетельство профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, выданное в соответствии с соглашениями стран – членов СНГ, а также обязательная автостраховка.

Закон содержит и норму о «надлежащем финансовом положении перевозчика».

Правительство РФ в свою очередь наделяется полномочиями по установлению правил допуску российских перевозчиков к международным перевозкам, в том числе порядка определения надлежащего финансового положения перевозчиков.

Ространснадзор будет формировать и вести реестр перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок. Транспортные компании и предприниматели не смогут заниматься такой деятельностью, если сведения об их транспортных средствах не внесены в реестр.

Первый раз допуск к международным перевозкам будет выдаваться на год, а затем – на пять лет.

Продлен срок

программы поддержки авиакомпаний

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

В мае на поддержку авиакомпаний правительство выделило 23,4 млрд руб. Субсидии за период с июля по ноябрь также будут выплачиваться из этой суммы.

Средства можно потратить на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60% от общего объема субсидии), лизинговые платежи (не более 30% от общего объема), оплату стоянки воздушных судов (не более 10% от общего объема), а также на операционную деятельность и содержание имущества.

Вместе с тем принято решение продлить программу субсидирования аэропортов. Теперь им будут начислять компенсации и за июль 2020 года, тогда как ранее выплаты полагались только за II квартал. Общий объем финансирования этого механизма поддержки, впервые запущенного в июне, составляет 10,9 млрд руб.

Такие субсидии можно направить на выплату зарплат сотрудникам (за исключением руководства и членов совета директоров), содержанию зданий, ремонт оборудования и транспорта.

Организации, связанные с гражданскими авиаперевозками, понесли значительные убытки из-за распространения новой коронавирусной инфекции. Продление программ субсидирования поможет этому сектору преодолеть финансовые трудности и сохранить кадровый потенциал.

Подписанными документами внесены изменения в постановления Правительства от 3 июня 2020 года № 813 и от 13 мая 2020 года № 661.

Дорожный фонд пополнится

за счет штрафов за нарушения законодательства о пользовании платными дорогами

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

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

Соответствующий 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 12 тонн, указывают в правительстве.

Одна из принятых поправок дает Правительству РФ право принимать решения о предоставлении в 2021 году кредитов, не предусмотренных программой предоставления государственных финансовых и государственных экспортных кредитов на 2021–2023 годы, за счет ассигнований, установленных этой программой, а также за счет уменьшения остатков средств федерального бюджета, образовавшихся на 1 января 2021 года.

Поправки касаются также наделения публично–правовой компании «Единый заказчик в сфере строительства» полномочиями главного распорядителя и получателя бюджетных средств, главного администратора и администратора доходов бюджета. В ходе исполнения федерального бюджета в 2021–2024 годах допускается предоставление этой компании бюджетных средств без внесения изменений в бюджет. При этом данные вопросы сначала рассматриваются комиссией Федерального собрания РФ по перераспределению бюджетных ассигнований.

Соответствующие средства, согласно поправкам, могут быть направлены на финансовое обеспечение выполнения инженерных изысканий, архитектурно–строительное проектирование, строительство, реконструкцию (в том числе с проведением работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ), капитальный ремонт, снос объектов капитального строительства, в том числе с перераспределением соответствующих бюджетных ассигнований между текущим финансовым годом и плановым периодом в пределах общего объема бюджетных ассигнований.

Сейчас решение о предоставлении субсидий из федерального бюджета на осуществление капитальных вложений в объекты государственности стоимостью от 1,5 млрд руб., находящиеся в оперативном управлении или хозяйственном ведении федерального госучреждения, принимает Правительство РФ. Поправки предусматривают увеличение этой планки до 3 млрд руб.

Также устанавливается, что в случае принятия решений в отношении объектов государственности РФ стоимостью 1,5 млрд руб. и более информация о таких решениях направляется в Госдуму и Совет Федерации в течение 10 дней со дня их принятия.

КОРОТКО

В Шуе после капремонта открыли железнодорожный вокзал.

Картографический сервис 2ГИС запустил бесплатную навигацию для грузовиков в 99 городах России, включая крупнейшие города–миллионники.

Транзит грузов в контейнерах в сообщении Китай – Европа – Китай по сети РЖД в январе – ноябре 2020 года вырос почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

«Балтийский завод» заложил 4–й серийный атомный ледокол проекта 22220.

Новый российский пассажирский самолет Ил–114–300 совершил первый полет.

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Без альтернативы

Окончание.

Начало на 1–й стр.

Потенциал внутреннего водного транспорта сегодня используется всего на 20%. При этом нужно принять во внимание, что весь мир сейчас его развивает как альтернативу наземному, переводит перевозки с автомобильного и железнодорожного на речной транспорт в рамках как международных, так и региональных программ, подчеркнул Александр Пошивай. Он привел яркий пример: одно судно класса «Волго–Дон макс» перевозит грузы, равные по объему 86 железнодорожным вагонам либо 215 грузовикам по 26 тонн каждый.

Главные вызовы, на которые предстоит ответить при реализации национального проекта, – это старение речного флота и высокий технический износ судовых гидротехнических сооружений.

Количество годных к эксплуатации судов внутреннего водного транспорта снизилось, по данным государственной регистрации судов, с 2000 года (32 330 единиц) до 23 194 в 2020 году – на 28%. При этом 13 704 вышли, а 4568 были построены. Средний возраст судов – более 40 лет. Необходимо интенсивное обновление флота. Минимальная потребность строительства до 2030 года: 680–700 единиц грузового флота, из них минимум 300 – самоходный флот, 40–45 единиц пассажирского и 175 – технического. При этом важно заложить основу для долгосрочного развития судостроения.

Но чтобы получить эти заказы, необходимо вернуть веру судовладельцев в то, что внутренние водные пути будут развиваться, заявил Александр Пошивай. Суда, по его мнению, должны строиться с использованием механизма льготного лизинга, который уже отработан. В частности, по этой схеме строятся земснаряды в Астрахани, на заводе «Лотос». Также река является хорошим полигоном, местом приложени современных технологий по переводу транспорта на электродвижение, сжиженный природный газ, другие альтернативные виды топлива. В отличие от моря, здесь можно создать доступную береговую базу для пополнения альтернативного топлива.

Что касается СГТС, 86% из них – это каналы, плотины, дамбы, насосные станции, ГЭС – имеют комплексное назначение, в том числе для обеспечения энергии и водоснабжения населенных пунктов. И только 14% (судоходные шлюзы, грузоподъемники) используются исключительно в целях судохозяйства. Содержание СГТС необходимо осуществлять вне зависимости от интенсивности судоходства.

Текущее состояние судовых гидротехнических сооружений таково: нормальное – 38,9%; пониженное – 38,9%; неудовлетворительное – 7,8%; опасное – 0,3%. Более 42% СГТС – старше 76 лет, а срок их службы – 100 лет. В национальный проект заложен ремонт 191 объекта, которые необходимо привести в нормативное состояние.

Регионы чрезвычайно заинтересованы в развитии внутренних водных путей, конкретные предложения уже поступили от 37 субъектов РФ. Они сводятся к нескольким позициям. Развитие пассажирских перевозок предполагает их субсидирование, прокладывание новых пассажирских маршрутов, развитие грузовых перевозок – улучшение судоходных условий, новые грузовые маршруты. Второй блок заявок касается строительства (реконструкции) портов, пассажирских причалов, вокзалов, грузовых терминалов, а также строительства флота – пассажирских и круизных, грузовых и прочих судов. И, конечно, развитие и улучшение ВВП – путевые работы, строительство гидроузлов.

Например, Саратовская область предложила строительство причала для круизных судов в рамках реализации проекта «Парк покорителей космоса имени Юрия Гагарина», рассказал Александр Пошивай. Алтайский край нарастающим итогом переводит грузопотоки на речной транспорт, высокободжает автомобильные трассы. Якутия намерена организовать абсолютно новые маршруты грузопотоков. Суммарно только на проекты регионов по предварительным заявкам требуется 136,4 млрд руб.

Алтайский прорыв

Министр транспорта Алтайского края Александр Деметьев, выступая на отраслевой конференции «Водный транспорт. Приоритеты развития», напомнил историю речного транспорта региона: в 1991 году протяженность обслужи-



ваемых путей составляла более 950 км, из которых 819 км были обеспечены гарантированным габаритом. Транспортный поток насчитывал более 6,5 млн тонн. Навигация длилась около 200 дней. К 2015 году ситуация изменилась и стала критичной – длина путей с гарантированным габаритом снизилась до 600 км, объем перевозки грузов сократился до 350 тыс. тонн.

И тогда по инициативе Минтранса России было подписано уникальное трехстороннее соглашение о сотрудничестве

ПРОБЛЕМА

” Потенциал внутреннего водного транспорта сегодня используется всего на 20%. При этом нужно принять во внимание, что весь мир сейчас его развивает как альтернативу наземному, переводит перевозки с автомобильного и железнодорожного на речной транспорт в рамках как международных, так и региональных программ.

в сфере развития инфраструктуры ВВП между краевым правительством, ФБУ «Администрация Обского БВП» и предпринимателями: судовладельцами и владельцами организаций, производящих инертные материалы. Перевозчики взяли на себя обязательство ежегодно увеличивать грузооборот, а администрация края в свою очередь обязалась частично компенсировать средства на дноуглубительные и руслоисправительные работы. И если в 2015 году согласно договоренностям обязательства транспортников составляли 150 тыс. тонн грузов, то в 2019 году были перевезены уже 960 тыс. тонн, а в 2021–2022 годах Алтайский край планирует выйти на 1 млн тонн грузов, которые перевезут рекой.

В 2018 году соглашение было заключено уже на федеральном уровне, финансовые потоки формируются из поступлений, которые администрация края перечисляет сначала в центр, а потом они возвращаются Росморречфлотом купле с государственним заданием для администрации Обского бассейна, плюс предприниматели вкладывают свои средства в укрепление береговой инфраструктуры и развитие флота. Общий объем финансирования из всех источников с 2015 по 2020 год превысил 300 млн руб.

Это позволило увеличить навигацию, обеспечить гарантированный габарит хода, нарастить флот. Собственно, то самое утраченное доверие вновь вернулось к предпринимателям – они увидели, что работы на реке выполняются, есть смысл вкладывать средства и ресурсы. Принятые меры позволили переориентировать большую часть грузов в Алтайском крае на речной транспорт и тем самым разгрузить более 780 км дорог, способствуя тем самым еще и увеличению туристического потока. Кроме того, активно начала развиваться инфраструктура вдоль реки, в номенклатуру грузов, кроме инертных, были включены уголь, дрова, лес. Положительную динамику показали и пассажироперевозки – в прошлом сезоне речным транспортом воспользовались 142 тыс. человек, а в текущем – более 149 тыс.

Александр Деметьев отметил, что все мероприятия, выполняемые в Алтайском крае, соответствуют основным требованиям, обозначенным в концепции будущего нацпроекта «Внутренний водный транспорт». Еще он подчеркнул, что даже небольшие деньги, правильно вложенные в развитие речного транспорта, приводят к колоссальному мультипликативному эффекту.

Этот тезис поддержала и вице-президент Центра стратегических разработок Татьяна Горовая, которая рассказала о международном опыте развития и финансирования водного

транспорта. Во всем мире, по ее словам, государство поддерживает развитие водного транспорта, но при этом никто не считает прямые финансовые эффекты, так как они незначительны. Главные эффекты от развития водного транспорта – это экология, развитие прибрежных территорий, создание новых рабочих мест, разгрузка дорожной сети, утверждая эксперт, опираясь на опыт США, Нидерландов, Австрии, Франции, Германии и других стран.

ты, которые сегодня пролегают по рекам, названия которых мы знаем с детства: Мойка, Фонтанка и в гранит одетая со времен Пушкина Нева, – тоже, конечно, нуждаются в необходимом содержании, развитии путевого хозяйства и самое главное – контроле и надзоре».

Большие надежды

Структура нацпроекта, рассказал Александр Пошивай, предполагает в его составе три федеральных проекта:

– «Развитие сети внутренних водных путей» – увеличение пропускной способности, цифровизация сети путей, увеличение эффективности работы транспортного флота при улучшении качественных параметров путей;

– «Развитие грузовых, пассажирских перевозок и инфраструктуры внутреннего водного транспорта» – снятие пиковых нагрузок с автомобильных и железных дорог, в том числе на подходах к морским портам, снижение расходов федерального бюджета на транспортную инфраструктуру, формирование основы для развития международных транспортных коридоров, усиление экспортного потенциала страны за счет синергии с Северным морским путем;

– «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта» – создание современного «зеленого» флота, загрузка ответственных верфей, импортозамещение, развитие внутреннего и въездного туризма, рост теплов судостроения до 70 единиц в год, снижение воздействия парниковых газов до 70%.

Результаты, ожидаемые от реализации национального проекта, таковы: перевозки пассажиров должны вырасти с 11 млн человек в 2020 году до 14,8 млн человек в 2030–м (+35%); перевозки грузов – с 118 млн тонн до 200 (+70%); грузооборот – с 64 млрд ткм до 122 (+90%).

На Единой глубоководной системе европейской части РФ к 2030 году не должно остаться внутренних водных путей с ограничением пропускной способности, сейчас их количество составляет 75%. Не должно остаться и внутренних водных путей, не удовлетворяющих потребностям перевозок, сейчас их 7 тыс. км.

Среди основных эффектов от реализации нацпроекта, считает Александр Пошивай, – создание опорной сети внутренних водных путей. Предполагается, что она будет разделена на две части: европейскую и сибирскую. Специфика первой – высокая интенсивность работы и необходимость обеспечивать требуемые глубины, вторая связана в первую очередь с невозможностью использовать альтернативные виды транспорта.

Предстоит снять инфраструктурные ограничения в критических точках, которые делают опорные пути уязвимыми, – это Багаевский гидроузел и Нижегородский опорный гидроузел, который находится в Гордце, где тот печально знаменитый 40–километровый участок отделил Городец от Нижнего Новгорода и практически разрезает Волгу пополам.

И вот тогда появится возможность выйти на плавное устойчивое обеспечение глубин судовых ходов, преломить отношение к строительству транспортного флота при поддержке судостроительной отрасли, а в итоге выполнить продекларированную миссию национального проекта – развитие регионов России и обеспечение национальной безопасности страны.

Росморречфлот планирует доработать подходы к концепции нацпроекта до конца 2020 года.

Инга ДМИТРИЕВА

НОВОСТИ

Запустили поезд

Оператор перевозок по Крымскому мосту запустил поезд Москва – Адлер.

В составе поезда курсируют одноэтажные купейные, плакартные вагоны и СВ, а также вагон–ресторан с русской и европейской кухней. Кроме того, для пассажиров в пути доступен информационно–развлекательный сервис «Таврия медиа» – онлайн–библиотека с развлекательным контентом.

Поезд будет курсировать через день и следовать через Рязань, Мичуринск, Воронеж, Ростов, Туапсе и Сочи.

Первый российский

Судоверфь «Звезда» (Большой Камень, Приморский край) передала первый российский нефтеналивной танкер типоразмера Aframax «Владимир Мономах» заказчику – АО «Роснефтефлот». Об этом сообщает пресс-служба ПАО «НК «Роснефть».

Серия танкеров типоразмера Aframax предназначена для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Ранее такие суда в России не строились.

Танкеры типоразмера Aframax называют «зелеными». Они спроектированы с соблюдением высоких стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установк могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

Только самолетом...

Первый этап реконструкции взлетно–посадочной полосы завершен в поселке Оссора на Камчатке, куда можно добраться только по воздуху. Ремонта аэродрома жители удаленного поселка полуострова ждали более пяти лет.

С 2015 года реконструкцией аэродрома занимались две подрядные организации, но из-за невыполнения принятых обязательств контракты с ними расторгли. Летом 2020 года к работам приступила компания «Устой-М», с которой заключен контракт на 200 млн руб. – эти средства из федерального и краевого бюджетов. Реконструкция взлетно–посадочной полосы позволит возобновить полеты через Оссору самолетами.

Реконструкция аэродрома в первую очередь позволит решить вопрос с транспортной логистикой: из-за необорудованных аэропортов завоз продуктов в некоторые населенные пункты Камчатки осложнен. В настоящий момент все грузы в Оссору доставляют вертолетами.

Реализуете проект

Компания «РЖД» реализует проект по преобразованию комнат длительного отдыха в современные гостиницы. В конце ноября новые отели открылись еще на пяти вокзальных комплексах страны: Кемерово, Самара, Волгоград, Пенза и Ульяновск–Центральный.

Отели на вокзалах отличается удобное расположение в центре городов с удобным транспортным сообщением. В них есть все необходимое для комфортного проживания как бизнес–путешественников, так и самостоятельных туристов и семей с детьми.

Для удобства пассажиров предусмотрена гибкая система заселения и проживания: гости сами определяют время заезда, а также продолжительность проживания (6, 12 или 24 часа).

Особое внимание уделяется соблюдению противоэпидемических мероприятий. В гостиницах проводится ежедневный мониторинг здоровья персонала, на регулярной основе осуществляются проветривание и тщательная уборка помещений с применением сертифицированных дезинфицирующих средств. Для гостей и сотрудников отелей также предусмотрен запас средств индивидуальной защиты, установлены санитарные станции с антисептиками для обработки рук.

Пилотный проект по преобразованию комнат длительного отдыха в формат современных отелей был реализован на станции Псков в конце 2019 года. В настоящее время новые гостиницы появились уже на 22 вокзальных комплексах.

По сообщениям информационных агентств

Под бдительным оком «ЭРЫ–ГЛОНАСС»

По итогам 2020 года в системе зарегистрированы более пяти миллионов автомобилей

КОНГРЕСС

Год 2020-й для государственной автоматизированной информационной системы (ГАИС) «ЭРА–ГЛОНАСС» и ее оператора АО «ГЛОНАСС» стал юбилейным. Пять лет назад состоялся ввод системы в промышленную эксплуатацию. Тогда же по поручению Президента России был создан и оператор ГАИС. Впрочем, история системы имеет чуть более глубокие корни...

Немного статистики

В 2009 году Президент России предложил оборудовать все новые автомобили устройствами вызова экстренных оперативных служб (УВЭОС). Годом позже началось эскизное проектирование ГАИС. Затем на протяжении четырех лет, с 2011 по 2014 год, площади, охваченные инфраструктурой системы, выросли с трех субъектов Российской Федерации до всей территории страны. В 2016 году в систему «ЭРА–ГЛОНАСС» поступил первый вызов в автоматическом режиме. С 2017 года оснащение автомобилей УВЭОС стало обязательным. В следующем году АО «ГЛОНАСС» запустило дополнительный сервис «Помощь на дороге». В 2019-м шло создание аналогов ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» за пределами Российской Федерации. В 2020 году число автомобилей, зарегистрированных в системе, превысило 5 млн, а количество вызовов, принятых ГАИС, составило свыше 6 млн. В разработке системы приняли участие более 500 специалистов из 50 организаций.

Пятилетняя статистика красноречиво свидетельствует о необходимости и эффективности ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Если по итогам 2015 года количество автомобилей, зарегистрированных в системе, составляло всего 0,003 млн, то в 2020 году их стало уже 5,37 млн. Число вызовов соответственно возросло с 0,005 млн до 6,18 млн. Из них почти 74,5 тыс. потребовали реагирования экстренных оперативных служб. Выросла численность и операторов системы – с 4 до 37. Кроме того, если пять лет назад автоматизированное взаимодействие ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» с Системой–112 обеспечивало только в двух субъектах РФ, то в 2020 году такое взаимодействие уже налажено в 52 субъектах. Среднее время передачи информации о ДТП в Систему–112 составляет 19 секунд. Сопражение ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» и региональных систем–112 сокращает время передачи информации в экстренные оперативные службы. Наибольшая зона покрытия обеспечена возможностью подключения к сетям крупнейших операторов – «Билайн», «МТС», «МегаФон», «Теле2».

На сегодняшний день реализовано сопряжение ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС» с разработанной аналогичной системой в Казахстане «ЭВАК» и европейской eCall.

COVID пройдет, «ЭРА–ГЛОНАСС» останется

Приведенные выше данные были представлены на прошедшем в Москве юбилейном X Международном конгрессе «ЭРА–ГЛОНАСС – эра новых возможностей».

– Мы были первопроходцами, одними из первых в мире, кто внедрил международные рекомендации по безопасности колесных транспортных средств в части создания высокотехнологичных систем экстренного реагирования при аварии, – отметил заместитель председателя Правительства РФ, председатель совета директоров АО «ГЛОНАСС» Юрий Борисов. – Главная цель проекта – снижение смертности и ущерба, причиняемого здоровью людей при ДТП. Но мы прошли немало



го дальше, чем предполагалось вначале. «ЭРА–ГЛОНАСС» стала основой цифровизации транспортной отрасли страны. На ее платформе развернуты сервисы по мониторингу движения автомобилей и железнодорожного транспорта, как пассажирского, так и грузового. Активно развивается инфраструктурные возможности системы, включая сеть связи для Интернета вещей. Кроме того, «ЭРА–ГЛОНАСС» еще и драйвер навигационной отрасли России. Сервисы высокоточного позиционирования, которые развивает АО «ГЛОНАСС», как оператор системы, способны обеспечить наш навигационный суверенитет.

По мнению Юрия Борисова, через пять лет «ЭРА–ГЛОНАСС» выступит в качестве цифровой транспортно–логистической экосистемы, а возможно, и платформы для управления беспилотными автомобилями. Кроме того, подобные сервисы необходимы в геодезии, картографии, инженерных и строительных измерениях, сельском хозяйстве и городской инфраструктуре, при управлении дорожно–строительной техникой, что в итоге должно привести к созданию единого информационного пространства.

Председатель наблюдательного совета университета «Иннополис», член совета директоров АО «ГЛОНАСС» Николай Никифоров также считает необходимым расширять применение системы, в том числе на другие виды транспорта: суда, малую авиацию, беспилотный транспорт. Он считает, что для обеспечения сквозного обмена информацией геoinформационные транспортные системы должны быть интегрированы с ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». И еще одним важным шагом является постепенное подключение к системе б/у автомобилей.

В свою очередь председатель общественного совета Минтранса России, директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ, член экспертного совета при Правительстве РФ Михаил Блинкин отметил:

– Еще до появления системы «ЭРА–ГЛОНАСС» меня очень интересовало все, что касается цифровизации транспортной сферы, развития современных информационно–коммуникационных технологий. А после появления системы я стал постоянным участником всех мероприятий, связанных с ней. Да, 2020 год несколько затормозил развитие некоторых процессов, но я уверен, что эра COVID будет недолгосрочной, а цифровая эра транспорта будет существовать по крайней мере весь ближайший век.

Генеральный директор АО «ГЛОНАСС» Игорь Милашевский, комментируя способности системы,

отметил, что в 2020 году среднее количество вызовов в сутки через ГАИС по сравнению с 2019 годом увеличилось вдвое и превысило 17 тыс. Также вдвое увеличилось количество вызовов служб экстренного реагирования – более 200 в сутки. Плюс за год на 30% возросло число вызовов от сви-

ФАКТ

Пятилетняя статистика красноречиво свидетельствует о необходимости и эффективности ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Если по итогам 2015 года количество автомобилей, зарегистрированных в системе, составляло всего 0,003 млн, то в 2020 году их стало уже 5,37 млн. Число вызовов соответственно возросло с 0,005 млн до 6,18 млн.

детелей происшествий. Заметно изменилось распределение вызовов по субъектам Российской Федерации, что свидетельствует о росте числа транспортных средств, конструктивной частью которых являются устройства вызова экстренных и оперативных служб. Растет и количество вызовов, не связанных с ДТП. Более миллиона автомобилей подключены к сервису «Помощь на дороге». В качестве примеров Игорь Милашевский привел случаи, когда 8-летний ребенок оказался один в запертом автомобиле, но сообразил, что нужно нажать кнопку вызова. Однажды «ЭРА–ГЛОНАСС» приняла участие даже в рождении ребенка. Роды начались прямо в машине, и будущий отец нажал кнопку экстренного вызова, благодаря чему операторы системы обеспечили его необходимой консультацией и уложили первый младенец на новорожденного.

Деятельность компании давно вышла за пределы системы экстренного реагирования, – отметил Игорь Милашевский. – Можно выделить четыре основных элемента инфраструктурного развития системы. Это сеть связи, высоконагруженная платформенная система, доверенная среда для защиты сетевого взаимодействия и высокоточное позиционирование. Пятым значимым элементом в соответствии со стратегией АО «ГЛОНАСС» является инклюзивный подход к ведению бизнеса. То есть мы не стремимся на перспективных растущих рынках АО «ГЛОНАСС» занять монопольное положение. Мы предпочитаем работу с партнерами. Такое взаимодействие способствует быстрому созданию продуктов для конечных пользователей, опережающему развитию рынков для российских производителей и сервис–провайдеров.

Пилотные проекты для беспилотников

В дискуссии, развернувшейся в рамках X Международного конгресса «ЭРА–ГЛОНАСС – эра новых возможностей», речь зашла о повышении безопасности дорог, о

территорию России на базе навигационных пломб, и, вероятно, недалек тот день, когда «ЭРА–ГЛОНАСС» тоже примет участие в этом процессе.

– Сегодня осуществляется перевод бумажного документооборота в электронный вид, что является хорошим подспорьем для инспекторов Ространснадзора, МВД, – отметил Дмитрий Баканов. – Особенно в тех случаях, когда груз транспортируется через зоны, не покрытые GSM. Инспекторы, подключившись к собственному автоматизированному рабочему месту, могут узнать, какая информация действительно находится в документах. Думаю, по этому направлению интеграция произойдет довольно быстро, уже к 2022 году. По другим направлениям – к 2025 году.

О развитии платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

– Это первый участок в Российской Федерации, протяженностью 105 км, оснащенный новейшими инфраструктурными технологиями как для высокоавтоматизированного, так и для беспилотного транспорта, – пояснил Игорь Козубенко. – В рамках пилотного проекта, который сегодня реализуется совместно с «ЭРА–ГЛОНАСС», мы подключили диспетчерские центры по трассе М–4 для ускорения реакции аварийных комиссаров, поскольку их прибытие к месту ЧП регламентировано и не должно превышать 10 минут. Есть также «золотой час», в течение которого можно спасти больше всего жизней. В результате в 2020 году стало на 86 спасенных человек больше, чем в 2019 году.

Как было отмечено, системы компании работают в комплексе не только с платными участками, но и с региональными дорогами. Благодаря такой интеграции есть возможность взаимодействовать с «Яндексом». Пилотный проект с этой системой дает возможность предупреждать водителей об опасном участке впереди, ДТП или наличии аварийной обстановки. Игорь Козубенко заверил участников дискуссии в том, что дорожная инфраструктура, находящаяся в ведении ГК «Автодор», к 2030 году сможет обеспечить провоз порядка 20% грузов беспилотным транспортом. Недавно тестирование прошли беспилотные грузовые тележки, которые работают на водородном аккумуляторе и могут преодолеть расстояние до 1000 км со скоростью 40–60 км/час. Правда, безопасное передвижение беспилотного транспорта невозможно без соответствующей инфраструктуры, где должен быть установлен датчик, оповещающий беспилотный автомобиль о своем предназначении. Плюс, помимо передачи информации транспортному средству, эта инфраструктура должна уметь общаться между собой.

По поводу перспектив развития беспилотного транспорта на территории России Николай Никифоров, глава ГК «Автодор», отметил, что к 2030 году в нашей стране будут сотни тысяч автономных автомобилей, что транспорт станет беспилотным гораздо быстрее, чем это кажется, поскольку уровень готовности сегодня очень высок. По словам Николая Никифорова, откровенно, что российские разработчики являются лидерами в этой области. Дальнейшее развитие предусматривает создание единой информационной платформы для беспилотного транспорта, частью которой может стать «ЭРА–ГЛОНАСС».

Еще одно мнение по вопросу развития беспилотного транспорта озвучил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак. Он отметил, что развитие автономных авто торм-разрешенный вопрос ответственности за возможные происшествия. Поэтому изначально движение беспилотников должно происходить только по выделенным дорогам или полосам. В результате люди постепенно привыкнут к таким машинам.

– Думаю, что первый шаг разумного компромисса – разрешить беспилотную доставку грузов по выделенным полосам, – отметил Василий Шпак. – Это даст возможность бурного развития беспроводной системы обмена данными между транспортными средствами и объектами дорожной инфраструктуры (V2X), развития беспилотников с точки зрения оснащения их бортовым оборудованием, которое само сможет принимать необходимые решения в отношении режима дорожного движения. То есть надо дать возможность субъектам, муниципальным властям проводить такие эксперименты на своих территориях. Выделять отдельные полосы, даже и начинать массовую эксплуатацию беспилотного транспорта естественно, принимая все меры по обеспечению транспортной безопасности.

– Развитие платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

– Это первый участок в Российской Федерации, протяженностью 105 км, оснащенный новейшими инфраструктурными технологиями как для высокоавтоматизированного, так и для беспилотного транспорта, – пояснил Игорь Козубенко. – В рамках пилотного проекта, который сегодня реализуется совместно с «ЭРА–ГЛОНАСС», мы подключили диспетчерские центры по трассе М–4 для ускорения реакции аварийных комиссаров, поскольку их прибытие к месту ЧП регламентировано и не должно превышать 10 минут. Есть также «золотой час», в течение которого можно спасти больше всего жизней. В результате в 2020 году стало на 86 спасенных человек больше, чем в 2019 году.

Как было отмечено, системы компании работают в комплексе не только с платными участками, но и с региональными дорогами. Благодаря такой интеграции есть возможность взаимодействовать с «Яндексом». Пилотный проект с этой системой дает возможность предупреждать водителей об опасном участке впереди, ДТП или наличии аварийной обстановки. Игорь Козубенко заверил участников дискуссии в том, что дорожная инфраструктура, находящаяся в ведении ГК «Автодор», к 2030 году сможет обеспечить провоз порядка 20% грузов беспилотным транспортом. Недавно тестирование прошли беспилотные грузовые тележки, которые работают на водородном аккумуляторе и могут преодолеть расстояние до 1000 км со скоростью 40–60 км/час. Правда, безопасное передвижение беспилотного транспорта невозможно без соответствующей инфраструктуры, где должен быть установлен датчик, оповещающий беспилотный автомобиль о своем предназначении. Плюс, помимо передачи информации транспортному средству, эта инфраструктура должна уметь общаться между собой.

По поводу перспектив развития беспилотного транспорта на территории России Николай Никифоров, глава ГК «Автодор», отметил, что к 2030 году в нашей стране будут сотни тысяч автономных автомобилей, что транспорт станет беспилотным гораздо быстрее, чем это кажется, поскольку уровень готовности сегодня очень высок. По словам Николая Никифорова, откровенно, что российские разработчики являются лидерами в этой области. Дальнейшее развитие предусматривает создание единой информационной платформы для беспилотного транспорта, частью которой может стать «ЭРА–ГЛОНАСС».

Еще одно мнение по вопросу развития беспилотного транспорта озвучил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак. Он отметил, что развитие автономных авто торм-разрешенный вопрос ответственности за возможные происшествия. Поэтому изначально движение беспилотников должно происходить только по выделенным дорогам или полосам. В результате люди постепенно привыкнут к таким машинам.

– Думаю, что первый шаг разумного компромисса – разрешить беспилотную доставку грузов по выделенным полосам, – отметил Василий Шпак. – Это даст возможность бурного развития беспроводной системы обмена данными между транспортными средствами и объектами дорожной инфраструктуры (V2X), развития беспилотников с точки зрения оснащения их бортовым оборудованием, которое само сможет принимать необходимые решения в отношении режима дорожного движения. То есть надо дать возможность субъектам, муниципальным властям проводить такие эксперименты на своих территориях. Выделять отдельные полосы, даже и начинать массовую эксплуатацию беспилотного транспорта естественно, принимая все меры по обеспечению транспортной безопасности.

– Развитие платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

– Это первый участок в Российской Федерации, протяженностью 105 км, оснащенный новейшими инфраструктурными технологиями как для высокоавтоматизированного, так и для беспилотного транспорта, – пояснил Игорь Козубенко. – В рамках пилотного проекта, который сегодня реализуется совместно с «ЭРА–ГЛОНАСС», мы подключили диспетчерские центры по трассе М–4 для ускорения реакции аварийных комиссаров, поскольку их прибытие к месту ЧП регламентировано и не должно превышать 10 минут. Есть также «золотой час», в течение которого можно спасти больше всего жизней. В результате в 2020 году стало на 86 спасенных человек больше, чем в 2019 году.

Как было отмечено, системы компании работают в комплексе не только с платными участками, но и с региональными дорогами. Благодаря такой интеграции есть возможность взаимодействовать с «Яндексом». Пилотный проект с этой системой дает возможность предупреждать водителей об опасном участке впереди, ДТП или наличии аварийной обстановки. Игорь Козубенко заверил участников дискуссии в том, что дорожная инфраструктура, находящаяся в ведении ГК «Автодор», к 2030 году сможет обеспечить провоз порядка 20% грузов беспилотным транспортом. Недавно тестирование прошли беспилотные грузовые тележки, которые работают на водородном аккумуляторе и могут преодолеть расстояние до 1000 км со скоростью 40–60 км/час. Правда, безопасное передвижение беспилотного транспорта невозможно без соответствующей инфраструктуры, где должен быть установлен датчик, оповещающий беспилотный автомобиль о своем предназначении. Плюс, помимо передачи информации транспортному средству, эта инфраструктура должна уметь общаться между собой.

По поводу перспектив развития беспилотного транспорта на территории России Николай Никифоров, глава ГК «Автодор», отметил, что к 2030 году в нашей стране будут сотни тысяч автономных автомобилей, что транспорт станет беспилотным гораздо быстрее, чем это кажется, поскольку уровень готовности сегодня очень высок. По словам Николая Никифорова, откровенно, что российские разработчики являются лидерами в этой области. Дальнейшее развитие предусматривает создание единой информационной платформы для беспилотного транспорта, частью которой может стать «ЭРА–ГЛОНАСС».

Еще одно мнение по вопросу развития беспилотного транспорта озвучил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак. Он отметил, что развитие автономных авто торм-разрешенный вопрос ответственности за возможные происшествия. Поэтому изначально движение беспилотников должно происходить только по выделенным дорогам или полосам. В результате люди постепенно привыкнут к таким машинам.

– Думаю, что первый шаг разумного компромисса – разрешить беспилотную доставку грузов по выделенным полосам, – отметил Василий Шпак. – Это даст возможность бурного развития беспроводной системы обмена данными между транспортными средствами и объектами дорожной инфраструктуры (V2X), развития беспилотников с точки зрения оснащения их бортовым оборудованием, которое само сможет принимать необходимые решения в отношении режима дорожного движения. То есть надо дать возможность субъектам, муниципальным властям проводить такие эксперименты на своих территориях. Выделять отдельные полосы, даже и начинать массовую эксплуатацию беспилотного транспорта естественно, принимая все меры по обеспечению транспортной безопасности.

– Развитие платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

– Это первый участок в Российской Федерации, протяженностью 105 км, оснащенный новейшими инфраструктурными технологиями как для высокоавтоматизированного, так и для беспилотного транспорта, – пояснил Игорь Козубенко. – В рамках пилотного проекта, который сегодня реализуется совместно с «ЭРА–ГЛОНАСС», мы подключили диспетчерские центры по трассе М–4 для ускорения реакции аварийных комиссаров, поскольку их прибытие к месту ЧП регламентировано и не должно превышать 10 минут. Есть также «золотой час», в течение которого можно спасти больше всего жизней. В результате в 2020 году стало на 86 спасенных человек больше, чем в 2019 году.

Как было отмечено, системы компании работают в комплексе не только с платными участками, но и с региональными дорогами. Благодаря такой интеграции есть возможность взаимодействовать с «Яндексом». Пилотный проект с этой системой дает возможность предупреждать водителей об опасном участке впереди, ДТП или наличии аварийной обстановки. Игорь Козубенко заверил участников дискуссии в том, что дорожная инфраструктура, находящаяся в ведении ГК «Автодор», к 2030 году сможет обеспечить провоз порядка 20% грузов беспилотным транспортом. Недавно тестирование прошли беспилотные грузовые тележки, которые работают на водородном аккумуляторе и могут преодолеть расстояние до 1000 км со скоростью 40–60 км/час. Правда, безопасное передвижение беспилотного транспорта невозможно без соответствующей инфраструктуры, где должен быть установлен датчик, оповещающий беспилотный автомобиль о своем предназначении. Плюс, помимо передачи информации транспортному средству, эта инфраструктура должна уметь общаться между собой.

По поводу перспектив развития беспилотного транспорта на территории России Николай Никифоров, глава ГК «Автодор», отметил, что к 2030 году в нашей стране будут сотни тысяч автономных автомобилей, что транспорт станет беспилотным гораздо быстрее, чем это кажется, поскольку уровень готовности сегодня очень высок. По словам Николая Никифорова, откровенно, что российские разработчики являются лидерами в этой области. Дальнейшее развитие предусматривает создание единой информационной платформы для беспилотного транспорта, частью которой может стать «ЭРА–ГЛОНАСС».

Еще одно мнение по вопросу развития беспилотного транспорта озвучил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак. Он отметил, что развитие автономных авто торм-разрешенный вопрос ответственности за возможные происшествия. Поэтому изначально движение беспилотников должно происходить только по выделенным дорогам или полосам. В результате люди постепенно привыкнут к таким машинам.

– Думаю, что первый шаг разумного компромисса – разрешить беспилотную доставку грузов по выделенным полосам, – отметил Василий Шпак. – Это даст возможность бурного развития беспроводной системы обмена данными между транспортными средствами и объектами дорожной инфраструктуры (V2X), развития беспилотников с точки зрения оснащения их бортовым оборудованием, которое само сможет принимать необходимые решения в отношении режима дорожного движения. То есть надо дать возможность субъектам, муниципальным властям проводить такие эксперименты на своих территориях. Выделять отдельные полосы, даже и начинать массовую эксплуатацию беспилотного транспорта естественно, принимая все меры по обеспечению транспортной безопасности.

– Развитие платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

– Это первый участок в Российской Федерации, протяженностью 105 км, оснащенный новейшими инфраструктурными технологиями как для высокоавтоматизированного, так и для беспилотного транспорта, – пояснил Игорь Козубенко. – В рамках пилотного проекта, который сегодня реализуется совместно с «ЭРА–ГЛОНАСС», мы подключили диспетчерские центры по трассе М–4 для ускорения реакции аварийных комиссаров, поскольку их прибытие к месту ЧП регламентировано и не должно превышать 10 минут. Есть также «золотой час», в течение которого можно спасти больше всего жизней. В результате в 2020 году стало на 86 спасенных человек больше, чем в 2019 году.

Как было отмечено, системы компании работают в комплексе не только с платными участками, но и с региональными дорогами. Благодаря такой интеграции есть возможность взаимодействовать с «Яндексом». Пилотный проект с этой системой дает возможность предупреждать водителей об опасном участке впереди, ДТП или наличии аварийной обстановки. Игорь Козубенко заверил участников дискуссии в том, что дорожная инфраструктура, находящаяся в ведении ГК «Автодор», к 2030 году сможет обеспечить провоз порядка 20% грузов беспилотным транспортом. Недавно тестирование прошли беспилотные грузовые тележки, которые работают на водородном аккумуляторе и могут преодолеть расстояние до 1000 км со скоростью 40–60 км/час. Правда, безопасное передвижение беспилотного транспорта невозможно без соответствующей инфраструктуры, где должен быть установлен датчик, оповещающий беспилотный автомобиль о своем предназначении. Плюс, помимо передачи информации транспортному средству, эта инфраструктура должна уметь общаться между собой.

По поводу перспектив развития беспилотного транспорта на территории России Николай Никифоров, глава ГК «Автодор», отметил, что к 2030 году в нашей стране будут сотни тысяч автономных автомобилей, что транспорт станет беспилотным гораздо быстрее, чем это кажется, поскольку уровень готовности сегодня очень высок. По словам Николая Никифорова, откровенно, что российские разработчики являются лидерами в этой области. Дальнейшее развитие предусматривает создание единой информационной платформы для беспилотного транспорта, частью которой может стать «ЭРА–ГЛОНАСС».

Еще одно мнение по вопросу развития беспилотного транспорта озвучил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак. Он отметил, что развитие автономных авто торм-разрешенный вопрос ответственности за возможные происшествия. Поэтому изначально движение беспилотников должно происходить только по выделенным дорогам или полосам. В результате люди постепенно привыкнут к таким машинам.

– Думаю, что первый шаг разумного компромисса – разрешить беспилотную доставку грузов по выделенным полосам, – отметил Василий Шпак. – Это даст возможность бурного развития беспроводной системы обмена данными между транспортными средствами и объектами дорожной инфраструктуры (V2X), развития беспилотников с точки зрения оснащения их бортовым оборудованием, которое само сможет принимать необходимые решения в отношении режима дорожного движения. То есть надо дать возможность субъектам, муниципальным властям проводить такие эксперименты на своих территориях. Выделять отдельные полосы, даже и начинать массовую эксплуатацию беспилотного транспорта естественно, принимая все меры по обеспечению транспортной безопасности.

– Развитие платных дорог в России и работе над обеспечением безопасности трасс и повышением комфорта для водителей на примере трассы М–4 «Дон» рассказал заместитель председателя правления по интеллектуальным транспортным системам и цифровизации ГК «Автодор» Игорь Козубенко. Он отметил, что после завершения первой волны пандемии, в июле, был открыт еще один участок высокоскоростной магистрали, на которой реализованы все новые технологии, созданные в рамках ГАИС «ЭРА–ГЛОНАСС». Это системы безопасности, управления дорожным движением, системы предупреждения. В качестве примера был приведен недавний ввод в эксплуатацию третьего пускового комплекса ЦКАД–3.

НОВОСТИ

Обсуждается идея

Обсуждается идея оснащения автомобилей вторичного рынка терминалами государственной автоматизированной информационной системы «ЭРА–ГЛОНАСС». Об этом сообщил директор департамента радиоэлектронной промышленности Минпромторга России Василий Шпак.

Он отметил, что в системе экстренного реагирования при авариях сейчас зарегистрированы 4,6 млн абонентов. При этом общий автопарк страны составляет около 60 млн. Таким образом, большинство автомобилей не оборудованы кнопкой SOS.

«Не очень справедливо, что только те, кто ездит на новых автомобилях, которые произведены в последние два года и оборудованы «ЭРА–ГЛОНАСС», обладают возможностью при возникновении чрезвычайной ситуации воспользоваться услугами этой системы. Я считаю, что пришла пора говорить о том, чтобы распространить возможности безопасности с целью спасения жизней наших граждан на вторичный авторынок», – сказал Василий Шпак.

Представитель Минпромторга отметил, что старый автотранспорт наиболее подвержен рискам с точки зрения эксплуатации, и он тем не менее остается неохваченным системой. Также подключение к системе автомобилей старше трех лет позволит значительно увеличить абонентскую базу, соответственно, будет собираться гораздо больший массив информации с автомобилей, эти данные можно будет монетизировать.

Распространение ГАИС, по мнению Василия Шпака, послужит мощным толчком для развития отечественной электронной промышленности.

«ЭРА–ГЛОНАСС» – это часть критической инфраструктуры, которая требует определенного доверия, которое, с моей точки зрения, может обеспечить только отечественное оборудование, построенное на отечественной компонентной базе. Тут требуется мощная государственная политика, направленная на то, чтобы продвигать отечественного производителя в эту систему», – сказал представитель Минпромторга.

В интересах безопасности

Как сообщает ФБУ «Администрация Амурского водного пути», с целью обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Амурского бассейна картографической службой продолжена работа по программе «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы». В общей сложности по разделу «Карта–Река» в бассейне выполнено обновление электронных навигационных карт (ЭНК) на водных путях общей протяженностью 464 км.

В течение навигации картографическая служба помогла обстановочным бригадам осваивать внедряемое оборудование «Судовые технологические комплексы «СОК», также были проведены работы по установке и освоению «СКУП» на землесосе «Зая».

В этом году для обеспечения безопасности судоходства было проведено оплавание на внутренних водных путях Амурского бассейна электронных навигационных карт, созданных в рамках ФЦП «ГЛОНАСС 2002–2010» и ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС 2012–2020», по «Единой временной методике оплавывания ЭНК ВВП» на 1575 км пути.

На данный момент готовятся, проверяются и приводятся в порядок журналы оплавывания по ЭНК, а также подготавливается технический отчет о полевой проверке ЭНК для Росморсудфлота. Выполнены исследовательские работы для изучения судоходных условий, правильности постановки СНО, изучения изменений дна реки и корректировки навигационных карт на сложных (перекатах) участках Амурского бассейна. Обновлены реперы по реке Уссури.

Отделами картографической службы в межнавигационный период по итогам исследовательским материалам обновляются корректурные листы лодчанских карт Нижнего, Среднего Амура, реки Уссури – 200 км для внесения в бумажную лодчанскую карту ГУИО. Запланировано переиздание карт рек Тунгуска – 90 км, Амгунь – 330 км. На основе проходов по судовому ходу за навигационный период 2020 года обновляются схемы судовых ходов рек Верхний Амур, Аргунь, Зей и других участков.

Подготовила
Ирина ИВАНОВА

Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»



ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Диверсификация возможна?

Перейдет ли Россия на строительство цементобетонных дорог

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Тема строительства цементобетонных дорог в России в последние годы все чаще обсуждается в экспертном сообществе. Хотя эта технология имеет давнюю историю, она была практически не востребована дорожной отраслью многие десятилетия. Все это время она совершенствовалась в других странах и сегодня возвращается уже в принципиально другом виде. Приживется ли она на этот раз? Какие факторы этому способствуют и нужно ли России очередное хорошо забытое старое?

Проблема есть

Общая протяженность российской сети автомобильных дорог регионального значения составляет 508 тыс. км. Большая ее часть была построена 20–30 лет назад, и сейчас ее состояние не соответствует современным требованиям. В частности, прочностные характеристики рассчитаны на автотранспорт весом не более 6,5 тонны. В целом лишь 44% региональной сети находится в нормативном состоянии. Остроуту проблемы призваны решить реализация нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года. В рамках подготовки новой редакции паспорта БКАД Минтранс России предложил с 2025 года сосредоточить усилия на приведении в нормативное состояние наиболее важных региональных дорог, которые будут включены в опорную сеть РФ. Суммарно их протяженность составляет 170 тыс. км. Основная цель – довести до нормативного состояния 85% этих дорог до 2030 года по аналогии с федеральными. Это огромный объем работ. Одним из существенных факторов их выполнения является совершенствование нормативно-правовой базы.

В частности, есть Указ Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», в котором предусматривается применение контрактов жизненного цикла, а также наилучших технологий и материалов с учетом долговечности и низких затрат на ремонт в течение жизненного цикла. В этот контекст идеально вписывается технология устройства цементобетонных покрытий автомобильных дорог, напоминает депутат ГД РФ, член комиссии ГД РФ по вопросам поддержки малого и среднего предпринимательства Павел Дорохин. Также Правительством РФ утверждена Стратегия развития промышленности строительных материалов на период до 2020 года и дальнейшую перспективу до 2030 года, где указано, что к 2030 году доля ввода в эксплуатацию дорог с цементобетонным покрытием в общем объеме строительства должна составлять до 50%.

Профессиональное сообщество ждет от таких дорог повышенных эксплуатационных характеристик: достижения продолжительных межремонтных сроков, повышения безопасности за счет отсутствия пластической колеи, увеличения объемов грузовых перевозок (благодаря повышенной нагрузки на ось), улучшения видимости на дороге в темное время суток, а также экономической привлекательности строительства за счет долговечности таких покрытий. «Топтание на месте в части строительства цементобетонных дорог связано с осторожностью экспертов», – комментирует депутат. – Однако большая часть их опасений давно «неактуальны». Все технические и технологические вопросы решаемы, а диверсификация отрасли необходима в любом случае. Более того, в этом вопросе нужна помощь государства, например, поддержка участников дорожно-строительного рынка через механизм той или иной ФЦП, подчеркивает депутат.

Проверено на практике

По данным различных источников, в странах Европы доля цементобетонных автомобильных дорог начинается от 13%. Лидером является Германия, где эта цифра доходит до 40%. Считается, что немцы в числе первых в Европе начали широко применять цементобетон для строительства дорог. И сейчас все участки автобанов, которые возводятся на принципах ЧП, строятся по этой технологии. Более того, по мнению немецких экспертов, если трафик превышает 40 тыс. машин в сутки, то



любой асфальтобетонное покрытие придет в негодность через семь лет. В то же время цементобетонная дорога должна по условиям концессии простоять 30 лет, и даже после этого дефектов будет не более 6%. Если продолжить переименование стран, предпосчитающих цементобетон, то в Китае построено порядка 90 тыс.

любой спрос в количественном и качественном выражении», – утверждает директор департамента металлургии и материалов Министерства промышленности и торговли РФ Павел Серватинский. (Напомним, пять лет назад Минпромторг России были переданы основные полномочия в сфере промышленной политики

дорога оказалось дешевле по стоимости с учетом жизненного цикла. «Затраты на содержание федеральной дороги первого класса составляют 4 млн руб. в год, – приводит конкретные цифры Александр Рязанов. – Мы подсчитали, что примерно стоимость содержания километра бетонной дороги будет составлять примерно 2 млн руб. в год. Представьте, какая экономия образуется?»

С этой оценкой согласен президент Ассоциации бетонных дорог, доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ Виктор Ушаков. По его словам, в периоде эксплуатации, который принят за 30 лет, экономия составляет порядка 40% за счет того, что цементобетонные дороги нужно значительно реже ремонтировать, а на содержание в надлежащем состоянии требуется значительно меньше средств. «Сегодня в России на балансе подрядных организаций имеются порядка 40 современных бетоноукладочных комплексов, которые фактически простаивают. По нашим подсчетам, даже этими силами ежегодно можно построить порядка 5 тыс. км цементобетонных дорог и забыть о содержании на 10 лет. А высокободившиеся ресурсы направить на приведение существующей сети дорог в нормативное состояние. Если новые дороги строить по старым технологиям, то мы войдем в замкнутый круг и нам потребуются триллионы рублей для того, чтобы только восстанавливать существующую сеть», – убежден ученый.

Одним из частных вопросов эксплуатации является ремонтпригодность автодороги. Если дефектный участок асфальта можно вырезать и заменить, с бетоном это не получится. Опыт эксплуатации есть у Автодора – на примере вышеупомянутой магистрали М-4 «Дон». Через семь лет эксплуатации участка с цементобетонным покрытием на нем появились колея. Дорожники отфрезеровали верхний слой на всем протяжении участка и уложили сверху многоосевный асфальтобетон по мембранной технологии. Вот уже четвертый год сочетание прочного основания и слоя износа дает хорошие результаты. На этом основании Виктор Ушаков отмечает, что достаточно раз в 3–5 лет фрезеровать и восстанавливать покрытие, чтобы сохранить прочность дорожной одежды и обеспечить нормативные показатели по безопасности. Можно освоить и американский опыт: там укладывают цементобетонное покрытие с большим запасом по толщине и раз в десять лет осуществляют «тонкое» фрезерование специальными шифовальными машинами. Это продлевает сроки службы такого покрытия еще на десять лет.

Обратная сторона медали

Если все так хорошо, как говорят аналитики и ученые, то почему так много лет технология строительства дорог с цементобетонным покрытием не находили широкого применения в России? Часть экспертного сообщества до сих пор с осторожностью возвращаются к этой теме. Кстати, в ряде других стран эта технология тоже не стала мейнстримом, например, в соседней Финляндии, где климат схож с климатом в северной части России. «В нашей стране не существует значимого опыта проектирования, строительства и эксплуатации современных автомобильных дорог с цементобетонным покрытием», – считает технический директор АО «Институт «Стройпроект» Алексей Суровцев. – Ответственные подрядные дорожные организации по-прежнему ориентированы на асфальтобетон. Мало кто из них имеет серьезный опыт и

по строительным материалам.) По его словам, отечественная цементная отрасль более 10 лет функционирует в условиях существенного профицита производственных мощностей. В настоящее время загрузка действующих цементных производств составляет 45–50%. Если будет достигнуты заявленные показатели нацпроектов, то этот показатель вырастет до 90%.

Основные компоненты в технологии строительства дорог с цементобетонным покрытием – строительные пески, щебень, а в классической технологии – еще и битум. Именно он является слабым звеном. Согласно материалам «РБК. Исследования рынков», при сохранении практики строительства дорог с применением битумных вяжущих к 2025 году до 63% нефтяных дорожных битумов, производимых в России, будут направляться на строительство и реконструкцию дорог: При таких условиях их не хватит на текущий ремонт обширной российской дорожной сети, комментирует руководитель группы аналитиков «РБК. Исследования рынков» Сергей Хитров. На сегодня мощности отечественных предприятий по производству щебня составляет 76%, песка – 60%. Их можно экстенсивно нарастить за счет открытия новых карьеров и АБЗ. Но с битумом так не получится. Дефицит этого материала может привести к быстрому взлету цен не только на битум для дорожно-го строительства, но и на другие продукты, в производстве которых он используется.

В то же время увеличить отечественные мощности по производству цемента не составляет труда. Согласно тому же исследованию РБК, к 2025 году объемы производства этого материала могут увеличиться с нынешних 55 млн тонн до 75 млн тонн. Еще один плюс цемента в том, что ему не страшна сезонность: он может производиться впрок и храниться как у производителя, так и у подрядчиков. Есть один нюанс: для дорожных работ необходимо выпускать цемент определенной марки, который отечественные предприятия не производят единственно по той причине, что на него нет спроса. Как только он вырастет – производитель обещает наладить его выпуск.

Цена вопроса

Для одного из проектов специалисты МАДИ сравнили конструкции с использованием асфальтобетонных слоев и цементобетонных. В итоге получили, что толщина асфальтобетона должна составлять 28–30 см, чтобы межремонтные сроки эксплуатации автодороги достигли 24 лет. Для цементобетонных дорог достаточно толщины слоя 26–28 см, но проектировщики взяли все 50 см, и даже при таком запасе цементобетонная

необходимые современные технические комплексы, машины и механизмы для строительства автодорог из цементобетона».

Конечно, отсутствие опыта не должно являться причиной отказа от технологии, России необходимо осваивать ее заново, убежден он. Но есть ряд объективных сложностей. Во-первых, особенности климата, который подразумевает, что в холодное время года (а в некоторых регионах это полгода и больше) на дорогах используются противогололедные реагенты. Хлорид натрия, который обычно применяют в качестве реагента для зимнего содержания асфальтобетонных дорог, не подходит для цементного покрытия, а специальные средства могут стоить в десятки раз дороже. Во-вторых, интенсивный износ цементобетонного покрытия вызывает шипованная резина, которую так любят отечественные автолюбители. Конечно, она повышает безопасность, но при этом увеличивает износ покрытий. Исследования МАДИ подтверждают, что цементобетонное покрытие даже больше страдает, чем асфальтобетонное. Да и нормативно в России никак не регламентирован вопрос применения шипованной резины – часть водителей ездят на ней не только в зимний период, а круглый год, нанося вред дорогам.

«Следовательно, не решен вопрос о том, какие будут эксплуатационные затраты на содержание цементобетонных дорог, – продолжает Алексей Суровцев. – Наша компания принимала участие в ряде концессионных проектов и производила расчеты, но ни один частный инвестор в конце концов не выбрал цементобетонное покрытие как основное. Я полагаю, необходимо детально оценить экономическую эффективность и стоимость бетонных дорог, в том числе с точки зрения наличия крупного заполнителя (щебня определенного качества), а именно это определяет износостойкость цементобетонных покрытий».

Наконец, потребуется отработать технологию их строительства и ремонта. До сих пор даже специалисты не дают однозначного ответа, как устранять дефекты цементобетона. Экономические ошибки таковы, что в случае брака подрядчик будет вынужден убрать весь бетон и положить его заново. Эти дорогостоящие работы убьют экономику любого дорожного предприятия. К тому же обучить кадры и закупить дорогостоящее оборудование просто невозможно, если не применять эту технологию масштабно. Получается порочный круг: нет спроса (государственного заказа) – нет предложения.

Хочется трезвости

Взвешенную позицию занимает и генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старгин. Он предлагает обратиться к классическим подходам экономики строительства, когда при выборе конструкции дорожной одежды необходимо произвести сравнение вариантов и дать экономическую оценку применения той или иной технологии. При этом учитывать не единовременные затраты на первоначальном этапе строительства, а весь жизненный цикл автомобильной дороги с учетом затрат на ее содержание. Ведь известно, что большие вложения на момент создания могут окупиться за период ее эксплуатации. «С нашей точки зрения, чтобы процесс пошел в жизнь, нужно начинать с разработки проектно-сметной документации и оценки подходов», – поясняет эксперт свою позицию. – Необходимо возвращать этап обоснования инвестиций».

Однако именно с разработкой качественной проектно-сметной документации и тем более обоснованиями есть огромная проблема, которая известна всем: демпинг. Когда на торгах падение стоимости на проектно-изыскательские работы составляет 20–70%, говорить о проработке проектов просто смешно. «Конструкция дорог могут быть любые, но нужно оценивать экономическую целесообразность и не подходить с учетом сэкономленных затрат, а смотреть на проект комплексно и учитывать все этапы жизненного цикла дороги», – резюмирует Игорь Старгин.

В целом для внедрения этой технологии в жизнь потребуется развивать нормативную базу (в том числе обеспечить гармонизацию с требованиями всех регламентов таможенного союза), повысить уровень технической оснащенности заказчиков и подрядчиков, наладить кадровую подготовку и минимизировать экономические риски при несоблюдении технологии.

Людмила ИЗЪЮРОВА,
обозреватель «ТР»
Фото автора

РЕГИОНЫ

Новый завод

по производству асфальтобетонных смесей установили в Псковской области

Управление автомобильных дорог Псковской области (ГБУ ПО «Псковавтодор») установило новый асфальтобетонный завод в урочище Рытово Бежаницкого района, сообщает региональный комитет по транспорту и дорожному хозяйству.

Асфальтосмесительная установка КДМ–201 в 3 раза мощнее прежней. Ее производительность при влажности исходных материалов (песка и щебня) до 3% составляет до 110 тонн асфальта в час, отметили в дорожном комитете.

КДМ–201 произведена в России, это асфальтосмесительная установка башенного типа. Новый агрегат сортировки каменные материалы обеспечивает их рассев на пять фракций. Кроме того, повышена точность дозирования каменных материалов и битума.

«Это позволяет выпускать высококачественные современные асфальтобетонные смеси, в том числе по новому ГОСТу», – сообщили в комитете по транспорту и дорожному хозяйству. В Псковской области они будут использоваться в 2021 году для устройства покрытия на региональных дорогах в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Сейчас на заводе идут пусконаладочные работы, производится тестовый выпуск асфальтобетонной смеси. Как только процесс будет отлажен, установка в первую очередь начнет выпускать асфальт для укладки верхнего слоя покрытия на автодороге Пушкинские Горы – Локня в Бежаницком районе. Участок трассы протяженностью свыше 12 км в этом году ремонтирует Псковавтодор по нацпроекту БКАД. Осталось выполнить устройство 5 км дорожного покрытия.

Власти Псковской области в 2021 году планируют отремонтировать 20 региональных дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели запланировано более 3 млрд руб. По сравнению с прошлым годом объемы финансирования увеличены, в том числе в связи с началом применения новых асфальтобетонных смесей по новому ГОСТу.

Ремонт — качественный

Завершилась диагностика ремонта трасс в Хабаровске

В Хабаровске завершилась диагностика качества ремонта трасс, обновленных по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в этом году. Работы контролировали как общественники, так и профессионалы. По итогу дефектов не обнаружено, сообщает пресс-служба мэрии.

Всего в Хабаровске в этом году по нацпроекту отремонтировали 56 участков улично-дорожной сети протяженностью 46,92 км. Дорожные строители оперативно реагировали на замечания, поступающие от общественников и специалистов.

«Как только все планы были реализованы, с первой декады ноября началась приемочная диагностика отремонтированных автотрасс специализированными организациями. Также эксперты ФАУ «РОСДОР-НИИ» выборочно взяли пробы асфальтобетонного покрытия нескольких отремонтированных объектов: замерили толщину слоев дорожной одежды, оценили качество использованных материалов и их укладки. Свои исследования специалисты завершили и выдали по их результатам положительное заключение: хабаровские автотрассы отремонтированы качественно, в соответствии со всеми установленными требованиями и нормами», – рассказал заместитель начальника городского профильного управления Александр Васильев.

По словам Александра Васильева, сейчас специалисты заканчивают верстать план ремонта дорог на следующий год. Список составили с учетом пожеланий хабаровчан.

Масштабные планы

по строительству дорог на Ямале

На Ямале в 2021 году продолжится начатое в Год дорог масштабное дорожное строительство на региональном и муниципальном уровнях. Об этом сообщила исполняющая обязанности директора департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Наталья Сагун.

– В планах на следующий год охватить всеми видами дорожных работ более 200 км региональных трасс и более 85 км муниципальных дорог. Самые масштабные работы пройдут в Лабетянтин, Новом Уренгое и Шурышкарском районе. В газовой столице региона продолжится строительство развязки на ПМК–9, также планируется начать возведение второй развязки на обьездной дороге, – отметила и. о. главы департамента.

Ключевым объектом станет трасса Надым – Салехард, которая свяжет западную и восточную части региона. Открытие движения ожидается ко Дню округа. За год будет завершено строительство 70 км этой дороги, выполнены работы на 58 мостовых сооружениях. Сейчас в активной стадии работы по устройству щебеночного покрытия протяженностью 6 км.

– Обращаю внимание, что не вся дорога будет с асфальтовым покрытием, большая часть будет выполнена в щебне. Это переходный тип, – пояснила Наталья Сагун.

По ее словам, это делается для того, чтобы дорога «отстоялась». Одновременно ученые будут изучать мерзлотные грунты в основании насыпи автомобильных дорог, которые дают просадку в связи с потеплением климата. Частично это еще одна из причин временно оставить дорогу в щебеночном покрытии. По итогам работы ученых будут приняты региональные стандарты по применению новых технологий, которые позволят избежать усадок дорожного полотна.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

НОВОСТИ

Прослужат 150 лет

Более 1000 км дорог, которые прослужат москвичам до 150 лет, построили в столице за последние десять лет, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

«Сейчас в Москве строят дороги с большим заделом времени на их использование. И проектирование, и выбор материалов и технологий, и сама работа «в полях» – все эти этапы нацелены на максимальное повышение срока их эксплуатации. Для современных дорог это 120–150 лет. Плюс, конечно, периодическая замена асфальтового покрытия», – сказал Андрей Бочкарев.

По словам главы Строймкомплекса, качественное дорожное строительство позволит снизить частоту проведения ремонтных работ и количество перекрытий и, как следствие, избежать снижения скорости движения на сложных участках.

Подвели итоги

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга подвел итоги кампании по ремонту дорог.

В профильную адресную программу этого года вошли 82 объекта общей площадью 3 млн кв. м, в том числе 2 переходящих адреса. Объем финансирования составил 7 млрд руб.

В настоящее время ремонт дорог завершён – отремонтированы 77 адресов общей стоимостью 6,6 млрд руб.

Подведомственное Комитету СПб ГКУ «Дирекция транспортного строительства» продолжает использовать новые технологии в производстве работ. Так, по методу объемно-функционального проектирования в текущем году были отремонтированы Октябрьская набережная, Малоохтинский и Северный проспекты. Особенность метода заключается в том, что он дает возможность проектировать составы асфальтобетонных смесей с учетом конкретных климатических условий и транспортной нагрузки.

Технология позволяет получить прогнозируемое покрытие с нормативным сроком службы дорожной одежды в условиях высокой интенсивности и грузонапряженности городских дорог при высоких летних температурах воздуха и большом числе переходов через 0 °С в зимний период. Покрытие становится устойчивым к образованию колеи в летний период, трещины и разрушения на таком покрытии отсутствуют.

По сообщениям информационных агентств

Для флота есть работа!

Арктические проекты — драйверы развития судостроения

РЕАЛИИ
И ПЕРСПЕКТИВЫ

Один из форумов Арктической недели, прошедшей в Архангельске, был посвящен судостроению в Арктике. Судостроительная отрасль РФ — это 600 предприятий: 180 верфей и судоремонтных заводов, 310 предприятий, выпускающих комплектующие изделия, более 90 проектных и научно-исследовательских предприятий. Отрасль в основном строит военные суда, лишь 10% — это гражданское судостроение.

В 2018 году на российских верфях было построено 114 судов, на иностранных — 36, в 2019 году — 118 и 17 соответственно.

Согласно рейтингу агентства Clarkson Research, по приему заказов на судостроение по итогам III квартала 2020 года лидирует Южная Корея — 1,42 млн CGT (45% всего мирового судостроения), на втором месте — Российская Федерация (860 тыс. CGT), на третьем — КНР (830 тыс. CGT).

Спрос рождает предложение

Перспективы развития Арктической зоны РФ огромны и связаны с развитием технологий, интенсивным изучением морского шельфа, развитием СМП, усилением международной кооперации и сотрудничества в Арктике. Необходимость обеспечения транспортной и продовольственной безопасности арктических районов России, новые инфраструктурные проекты в Арктике влекут за собой потребность в высокотехнологичных судах ледового класса.

За девять месяцев текущего года по СМП было перевезено 24,5 млн тонн грузов, к 2024 году этот объем составит 80 млн тонн. Сегодня основу грузоперевозок по Северному морскому пути, примерно 65%, составляет транспортировка СПГ — сжиженного природного газа. Для стимулирования дальнейшего роста перевозок экспортных российских грузов принято решение снизить до нуля ставку по налогу на добавленную стоимость на морскую перевалку и на соответствующее ледокольное сопровождение.

Для Архангельской области судостроение играет ключевую роль. В сентябре 2003 года в морском порту Архангельск был создан архангельский филиал ФГУП «Росморпорт». Как сказал заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов, арктические проекты стали драйвером развития судостроения в Архангельске для ФГУП «Росморпорт». Сейчас в Архангельске базируются 20 единиц флота, которые обеспечивают проводку в Белом море в зимнюю навигацию.

Толчком для развития портового флота в Архангельске стало строительство буксира ледового класса Arc5 «Помор», который вступит в строй летом 2021 года и будет работать исключительно в порту Архангельск. Судно строится за счет утилизационного гранта.

Буксирная группировка будет усилена двумя буксирами ледового класса Arc6. Инновационный проект такого буксира находится в разработке, окончание строительства — ноябрь 2022 года. Эти буксиры, по сути, маленькие ледоколы, также будут построены за счет средств Росморпорта. В настоящее время в буксирах процент импортного оборудования очень высок, поэтому чрезвычайно важна локализация, так как использование импортного оборудования ведет к повышению конечной стоимости судна, подчеркнул Василий Стругов.

В рамках КПМИ для морского порта Архангельск будет построен вспомогательный ледокол мощностью 12–14 МВт ледового класса Icebreaker7. Начало строительства — ноябрь 2022 года. Эти буксиры, по сути, маленькие ледоколы, также будут построены за счет средств Росморпорта. В настоящее время в буксирах процент импортного оборудования очень высок, поэтому чрезвычайно важна локализация, так как использование импортного оборудования ведет к повышению конечной стоимости судна, подчеркнул Василий Стругов.

Также в рамках КПМИ в 2024 году будет построен ледокол мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для обеспечения круглогодичной работы в замерзающих морских портах.

Директор департамента гражданского судостроения АО «ОСК» Игорь Шакало напомнил, что 21 октября 2020 года был поднят российский флаг на самом мощном ледоколе «Арктика» проекта 22220. Основные характеристики судна: длина — 173,3 метра (160 метров по КВЛ); ширина — 34 метра (33 метра по КВЛ); высота борта — 15,2 метра, мощность — 60 МВт (на валу); скорость хода — 22 узла (по чистой воде), осадка — 10,5 метра/8,65 метра; максимальная ледопроходимость — 2,9



метра; водоизмещение — 33 540 тонн; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 53 человека.

Ледокол «Арктика» станет головным из пяти судов уникальной серии, которые будут работать на Северном морском пути. «Это значимое судно для СМП и развития инвестиционных проектов в Арктической зоне РФ. Ледокол предназначен для самостоятельной проводки судов, в том числе крупнотоннажных, лидирования караванов в западном районе Арктики», — подчеркнул Игорь Шакало. Двухсадовая конструкция универсального атомного ледокола позволяет использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек, в частности, на мелководных участках Енисея (Дудинское направление) и Обской губы.

Флагман отрасли — Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) разработала линейку принципиально новых судов под названием «Соталия». Разработкой проекта пассажирского судна «Соталия» занималось Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега» из Северодвинска. В настоящее время идет изготовление опытного образца (Дудинское направление) и Обской губы.

Прорывной проект

Для Якутии внутренний водный транспорт является базальтернативным для грузовых перевозок на арктических территориях. Поэтому в качестве основы комплексного развития территории Северо-Якутской опорной зоны определена транспортная инфраструктура на основе единой системы Севморпути и внутренних водных путей судоходных рек Ленского водного бассейна.

«Сложность в том, что средний возраст флота составляет 38 лет, есть суда свыше 60 лет. Износ основных фондов и рабочих инструментов доходит до 90%. В этой связи правительством Якутии в 2016 году был разработан проект модернизации и развития российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей на основе строительства высокотехнологичной Жатайской судовой верфи», — рассказал генеральный директор АО «Корпорация развития Республики Саха (Якутия)» Афанасий Саввин.

Проект попал в госпрограмму «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» и является системообразующим для Северо-Якутской опорной зоны. Проект строительства и технического перевооружения мощностей Жатайского судоремонтного завода направлен на модернизацию и строительство речного флота для обеспечения бесперебойных перевозок водным транспортом в Ленском бассейне и Арктической зоне РФ. Стоимость проекта — свыше 5,7 млрд руб., из них 4,1 млрд руб. — средства федерального бюджета, 759 млн руб. — средства корпорации, остальная часть — привлеченные средства. В 2017–2018 годах была разработана ПСД, получившая положительное заключение Главгосэкспертизы, окончание строительства — конец 2021 года. На первом этапе будет построен строительный и утилизационный комплекс, на втором этапе, с 2022 по 2025 год, предусмотрено расширение производственных мощностей для ремонта и модернизации судов. Ежегодно на Жатайской судовой верфи будут строиться 10 су-

дов, утилизироваться 2 судна и 6 судов — проходить модернизацию и ремонт.

По словам Афанасия Саввина, на первых порах главными заказчиками будут судовладельцы Ленского бассейна и региональные судоходные компании. За счет строительства верфи республика сэкономит около 2,5 млрд руб., так как не будет затрат на транспортировку готовых судов. «Планируем расширять рынок сбыта, выходить

ПРОБЛЕМА

Меры государственной поддержки, такие как программа лизинга строительства судов, предоставление субсидий по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный гранд, направлены на оказание поддержки судовладельцам. При этом поддержка отечественных судостроительных предприятий осуществляется лишь косвенным образом и не гарантирует размещения судостроительных заказов на российских верфях.

на Дальний Восток, ведем переговоры с несколькими туристическими компаниями по строительству круизного флота. Также будут строиться мелкоосидищие речные суда для работы на реках Ленского бассейна», — сказал гендиректор корпорации. — Для Якутии строительство Жатайской судовой верфи — это решение критически важной задачи по обновлению флота, обеспечению бесперебойных поставок грузов и пассажирских перевозок, привлечению дополнительных инвестиций, созданию порядка 700 новых рабочих мест. В масштабах страны и Дальнего Востока — это прорывное решение, содействовавшее развитию экономики ДВФО в целом».

Эффективный инструмент

Одним из эффективных инструментов обновления гражданского флота является лизинг. Генеральный директор АО «Машпроектлизинг» Александр Бабич проинформировал участников форума о программе лизинга морских и речных гражданских судов. Основная цель программы — сформировать устойчивый спрос судовладельцев на заказ судов на отечественных верфях. Компания более 10 лет занимается финансированием судостроения. На сегодняшний день 56 судов законтрактованы, 42 — построены, 14 — сдаются.

Основные условия программы: для грузовых судов — срок до 15 лет, цена финансирования для судовладельцев — 5–7% годовых. Для пассажирских судов срок предоставления финансирования — до 15 лет (для круизных — до 18 лет), цена финансирования — 2,5% годовых (для круизных судов — 0,1% ключевой ставки ЦБ РФ плюс до 0,7% годовых маржи лизинговой компании).

Как сказал Александр Бабич, за счет выделения бюджетных средств в размере 10 млрд руб. в 2021–2023 годах планируется построить 7 круизных судов, к 2030 году — 19 судов, к 2035 году — 30 судов. Выделяемые средства возвращаются в виде налоговых отчислений от строительства и эксплуатации, и через 7 лет государство практически возвращает вложенные средства.

Потенциальный объем заказов на пассажирские и круизные

суда — 47 единиц общей стоимостью 32,91 млрд руб.; объем заказов на грузовые суда — 125 единиц стоимостью 147,22 млрд руб.; на проекты грузовых судов, участвующих в северном завозе, — 35 единиц стоимостью 14,57 млрд руб. В общей сложности — это 207 судов на сумму 194,7 млрд руб.

Безусловно, государство заинтересовано в развитии судостроения. Разработан целый комплекс мер поддержки судо-

тельства РФ Михаил Мишустин на специальной сессии XVII Ежегодного заседания Международного дискуссионного клуба «Валдай». Тем не менее санкции позволили сделать очень серьезный рывок в импортозамещении. «Мы уже более 50 млрд долл. за счет импортозамещения нарастили», — сказал премьер-министр.

К сожалению, российские производители (не только в сфере судостроения) уже не раз сталкивались с отказами в поставке даже оплаченного оборудования. В этих условиях России не остается ничего другого, как целенаправленно и последовательно защищать внутреннего производителя путем замещения импортируемых промышленных товаров товарами национального производства. «В качестве элемента технологической независимости страны нам необходимо иметь более развернутый перечень оборудования, технологий и комплектующих для судостроения, — заявил заместитель генерального директора по гражданской морской технике АО «ЦНИИ «Курс» Дмитрий Стоянов. — Среди основных элементов поддержки импортозамещения — актуализация нормативно-правового регулирования, инструменты тарифно-таможенного регулирования в части ввозных таможенных пошлин на ввоз комплектующих и готовых изделий, преференции отечественным производителям, государственные субсидии и снижение налоговой нагрузки на предприятия и др.»

С целью повышения эффективности применения механизма локализации промышленных производств предоставление господдержки будет оказываться дифференцированно, на основе балльной системы оценки степени локализации. «В действующей редакции постановления Правительства РФ № 719 от 17 июля 2015 года «О подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ» поэтапно предусматривается перечень комплектующих, обязательных при строительстве судов. С 2023 года необходимо учитывать все 23 позиции безальтернативно».

Максимально возможный уровень локализации на 2020 год составляет 50–60%.

Переход на балльную систему предполагает единые требования ко всем типам судов, в которых прописаны комплектующие, материалы, технологические операции. Каждой из 70 позиций присвоены баллы. По годам расписаны требования к наличию баллов в зависимости от типа судна: до 2023 года — от 1750 до 2500; с 2023 года — от 2000 до 3200; с 2025 года — от 2250 до 3750 баллов.

«Заказчики судов и верфи могут сами выбирать, какими позициями СКО им наиболее удобно набрать нужное количество баллов с учетом технологических особенностей данного судна. В дальнейшем планируется применять дифференцированный подход к предоставлению мер господдержки, при котором будет произведена привязка нарастающего уровня субсидии в зависимости от фактически набранных баллов при строительстве судна, — пояснил Дмитрий Стоянов. — Другими словами, будут применяться повышающие коэффициенты, которые будут стимулировать применение большего количества комплектующих российского производства в строящихся проектах судов».

О пользе санкций

Правительство РФ системно занимается импортозамещением в различных отраслях. На фоне усиливающегося санкционного давления объем потерь российской экономики, по разным оценкам, составляет 50 млрд долл. США. Такие цифры привел Председатель Прави-

по мнению Дмитрия Стоянова, в настоящее время локализации препятствует то, что в РФ применяются высокие ввозные пошлины на комплектующие изделия для изготовления СКО (от 5 до 10%) и низкие ввозные таможенные пошлины на готовое СКО (от 0 до 5%). «При таких условиях локализация в России экономически невыгодна, так как конечная цена локализованного СКО оказывается на 15–20% выше по сравнению с готовым СКО, импортируемым из других государств. Поэтому необходима гармонизация размера таможенных пошлин для готовых изделий СКО и комплектующих для их производства», — считает эксперт.

Он призвал отечественных производителей включать свою продукцию в систему ГИСП, которая направлена на повышение спроса российских компаний на отечественное оборудование и стимулирование производителей судового комплектующего оборудования.

Своя рубашка ближе к телу

Действительно, меры государственной поддержки, такие как программа лизинга строительства судов, предоставление субсидий по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный гранд, направлены на оказание поддержки судовладельцам. При этом поддержка отечественных судостроительных предприятий осуществляется лишь косвенным образом и не гарантирует размещения судостроительных заказов на российских верфях.

По экспертным оценкам, средняя загрузка отечественных судостроительных предприятий составляет не более 40–50%. Существующий объем заказов не позволяет обеспечить необходимую загрузку и, соответственно, рентабельную работу предприятий судостроительной отрасли.

Для решения этой проблемы Правительством РФ разработан проект федерального закона «О внесении изменения в статью 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации», 13 октября 2020 года законопроект принят Госдумой в первом чтении.

Предлагается установить механизм, предоставляющий Правительству РФ право определять отдельные виды работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации. К этим видам работ могут относиться только работы, указанные в пунктах 1 и 3 статьи 4 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, такие как перевозка грузов и пассажиров, разведка и разработка минеральных ресурсов морского дна и его недр, морские перевозки и хранение углеводородов, добытых на территории Российской Федерации или на территории, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, и некоторые другие виды работ.

Законопроект направлен на развитие отечественного судостроения и обеспечение российских верфей заказами на строительство судов и морской техники путем стимулирования судоходных, лизинговых компаний и судостроительных организаций, в том числе иностранных, к размещению судостроительных заказов и заказов на изготовление и поставку комплектующего судового оборудования на территории Российской Федерации.

Предлагаемые меры будут способствовать развитию импортозамещения и локализации производства продукции судостроения, судового оборудования, повышению загрузки и развитию отечественных судостроительных предприятий, а также предприятий смежных отраслей промышленности, созданию дополнительных рабочих мест, развитию производственного и технологического потенциала, увеличению доходной части бюджета за счет развития судостроительных предприятий, созданию благоприятных условий для диверсификации производств предприятий оборонно-промышленного комплекса.

Кроме того, принятие законопроекта станет дополнительным стимулом для развития предприятий судостроительной отрасли, расположенных в свободных экономических зонах и на территориях опережающего социально-экономического развития, так как будет способствовать увеличению их загрузки в условиях льготного налогообложения и появлению новых предприятий в рамках локализации производства на территории Российской Федерации.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Наречен — «Чукотка»

Специалисты Балтийского завода (входит в состав ОСК) приступят к строительству очередного атомного ледокола проекта 22220.

На стапеле А Балтийского завода состоялась церемония закладки нового серийного атомного ледокола проекта 22220. Ледокол будет носить красивое имя «Чукотка». Напомним, что Росатомфлот нарекает ледоколы согласно традиции, суть которой заключается в том, что названия выбираются из географических наименований объектов Северного морского пути или повторяют имена легендарных советских атомных ледоколов типа «Арктика», выведенных из эксплуатации.

Заказчиком судна выступает ФГУП «Атомфлот».

Передан сухогруз

Завод «Красное Сормово» и Государственная транспортная лизинговая компания подписали двусторонний акт приема-передачи сухогруза «Альфа Меркурий», который стал вторым сданным судном в серии из девяти сухогрузов для ООО «Альфа».

Судно было спущено на воду 23 октября 2020 года. Сухогруз успешно прошел швартовные испытания, а также ходовые испытания в акватории реки Волги. Передача сухогруза состоялась в Ростове-на-Дону.

Напомним: в декабре 2019 года ПАО «Завод «Красное Сормово» и ГТЛК подписали контракт на строительство девяти сухогрузов проекта RSD59 в рамках соглашения о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 судов данного проекта. Ранее верфь построила три серии аналогичных судов. Суммарное количество сухогрузов первых трех серий составило двадцать единиц. На текущий момент «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий.

Второе из пятнадцати

Сдано второе многоцелевое сухогрузное судно дедевитом 8144 тонны проекта RSD59 «Астрол-2» (строительный номер 5907) для компании «Астрол».

Заказчик — ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания».

Всего Окская судовой верфь строит 15 судов данного проекта. Судна предназначены для разных компаний: пять судов для компании «Петротранс», десять следующих — для судоходной компании «Астрол».

Семь судов сданы заказчикам, восемь судов готовятся к спуску. Напомним, что суда проекта RSD59 разработаны Морским инженерным бюро и относятся к классу «Волго-Дон макс». Преимуществом является то, что они имеют максимально возможные для ВДСК габариты, сообщает Морское инженерное бюро.

Основной задачей судов является транспортировка генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых, крупногабаритных и опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

С именем Пиккуль

Судостроительный комплекс «Звезда» (Большой Камень, Приморский край) 4 декабря 2020 года заложил первый танкер-челнок усиленного ледового класса Arc6 дедевитом 69 тыс. тонн. Как сообщает пресс-служба ПАО «НК «Роснефть», окончание строительства запланировано на 2022 год.

Первому танкеру-челноку присвоено имя «Валентин Пиккуль» — в честь советского писателя, автора многочисленных художественных произведений на историческую и военно-морскую тематику.

Судно предназначено для перевозок нефти и способно самостоятельно осуществлять навигацию без ледокольного сопровождения в акваториях северных морей, в разразженных однолетних льдах при толщине до 1,1 м в зимне-весеннюю навигацию и до 1,7 м — в летне-осеннюю.

Судно строится под надзором Российского морского регистра судоходства и будет эксплуатироваться под флагом Российской Федерации.

Подготовила
Ирина ИВАНОВА

6

БЕЗОПАСНОСТЬ

Динамика – положительная

Волжские речники завершили навигацию

ИТОГИ

В первой декаде декабря завершилась навигация в Волжском бассейне. Проходила она в особых условиях пандемии, которая привнесла в работу речников свои жесткие ограничения и особенности. О том, как речники одного из крупнейших бассейнов справились с этим вызовом времени, рассказывает начальник управления – главный государственный инспектор Госморречнадзора Ространснадзора Олег АБУКИН.

– Навигационный период 2020 года в условиях глобальной пандемии коронавирусной инфекции COVID–19 показал, что органы власти и организации, осуществляющие судоходство и иную связанную с судоходством деятельность, к ограничениям и особенностям подготовились заблаговременно.

В мае Минтрансом России разработаны временные рекомендации, направленные на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID–19. Они предназначены для судоходных компаний, морских и речных портов (терминалов) и содержат положения по предупреждению распространения пандемии.

В течение всего навигационного периода этого года наше управление осуществляло мониторинг соблюдения методических рекомендаций по обеспечению санитарной безопасности на объектах водного транспорта. Нарушений по результатам проведенных проверок не выявлено. Это свидетельствует об ответственном подходе судовладельцев и экипажей судов к выполнению предложенных мер.

– Отразились ли особенности этой навигации на состоянии аварийности, если сравнить их с прошлым годом?

– Эпидемиологическая обстановка, безусловно, осложнила работу как судовладельцев, так и судоводителей. Однако статистика аварийности в зоне ответственности нашего управления показывает, что количество транспортных происшествий на внутренних водных путях Российской Федерации по сравнению с периодом 2019 года уменьшилось на 14%.

– Какие транспортные происшествия чаще других появлялись в сводках и с чем это связано?

– Типичными транспортными происшествиями на внутренних водных путях Российской Федерации в зоне нашей ответственности можно назвать посадки на мель барже–буксирных составов и повреждение ими элементов конструкции шлюзов. Следствием этого является преимущественное количество буксиров и толкачей по отношению к другим типам судов, эксплуатируемых на водных путях. Кроме этого, следует добавить, что из–за большого соотношения длины, ширины и загрузки управление и маневрирование барже–буксирными составами заметно труднее.

Если сравнить показатели аварийности, то в 2019 году произошло два столкновения, а в этом их не было. На один случай меньше ударов, на треть меньше посадок на мель. Это положительная динамика, чего не скажешь об участвовавших в навигацию–2020 случаях повреждения гидротехнических сооружений (с двух до восьми).

– Работу судоводителей нередко осложняют владельцы маломерных судов, которые в нарушение всех правил выезжают на судовой ход и «гарцуют» под бортом или под самым носом теплохода. Стали ли в нынешнюю навигацию они дисциплинированнее?

– Аварийность в зоне ответственности нашего управления показывает, что количество транспортных происшествий с участием маломерных судов незначительное, но имеет место. Одно из наиболее частых нарушений – стоянка и движение маломерных судов некоммерческого использования в пределах судового хода в темное время суток или в условиях ограниченной видимости, что создает угрозу безопасности судоходства. По результатам расследования таких происшествий и с целью предупреждения им подобных в будущем центром ГИМС МЧС России даются рекомендации по усилению контроля за маломерными судами на подведомственном участке водного пути.

Есть народная мудрость: не меняй весла, пока не научишься грести. Речные и морские профессии требуют от их представителей постоянного подтверждения квалификации, учебы, специальной подготовки на современных тренажерах в специализированных центрах, с определенной периодичностью сдачи экзаменов и квалификационных испытаний. Какие пожелания дадите судоводителям, когда после завершения навигации многим из них предстоит пройти квалификационную подготовку?

– Судовождение – это разносторонний процесс. Он представляет собой комплекс организационных мер и практических действий судоводителя, направленных на безопасное движение судов по маршрутам. Судоводитель должен уметь не только управлять судном, но и принимать меры по обеспечению безопасности плавания, поддержанию порядка на судне, охране жизни и здоровья находящихся на судне людей, сохранности судна и перевозимого в нем груза. Для того чтобы быть грамотным специалистом, необходимо постоянно совершенствовать уровень профессиональной подготовки.

В заключение хотелось бы пожелать всем экипажам судов, отработавшим непростую навигацию–2020, крепкого флотского здоровья – им и членам их семей, которые обеспечивали плавсоставу надежный и спокойный семейный тыл, успех и сказать спасибо за добросовестный труд.

Татьяна ЕЛАТИНА,
сборкор «ТР»

Нижний Новгород

Двукратное снижение

количества нарушений на ДВЖД

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

В третьем квартале 2020 года количество нарушений безопасности движения на ДВЖД снизилось в два раза, до 9 происшествий (за аналогичный период 2019 года – 18 случаев). Об этом было заявлено на заседании региональной оперативной комиссии в Хабаровске под председательством первого заместителя начальника дороги Андрея Кравчука. Всего же за 10 месяцев 2020 года в границах ДВЖД удалось добиться снижения количества нарушений на 22%.

Повысить безопасность движения удалось благодаря регулярной профилактике и контролю качества ремонта путей, содержания инфраструктуры, организации маневровых работ и др.

Но, несмотря на положительную динамику по снижению происшествий, отмечается рост числа ДТП на железнодорожных переездах магистрали. Так, за 10 месяцев 2020 года произошло 11 столкновений подвижного состава с транспортными средствами (за аналогичный период 2019 года – 8 случаев). Основная причина – игнорирование правил дорожного движения автомобилистами.

На ДВЖД регулярно проводятся ремонт и модернизация поездов, проходят комиссионные осмотры. Выявленные недостатки оперативно устраняются. Ведется профилактическая работа с автолюбителями.

Эдуард КРУГЛОВ

О старых проблемах и новых вызовах российской подземки

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

В формате онлайн–конференции АНО «Индустрия безопасности» организовала и провела «круглый стол» на тему обеспечения транспортной безопасности (ОТБ) на объектах метрополитена. В центре внимания более 50 экспертов, присоединившихся к дискуссии, оказалось подписанное 8 октября 2020 года постановление Правительства РФ № 1641 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитенов)».

Вопросы, к которым участники мероприятия проявили особый интерес, касались требований по досмотру, оснащения КПП техническими средствами, видеонаблюдения, защиты элементов и объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ), имеющих первостепенное значение в обеспечении бесперебойной работы метро.

В обсуждении приняли участие представители четырех метрополитенов России – московского, Санкт–петербургского, екатеринбургского и самарского.

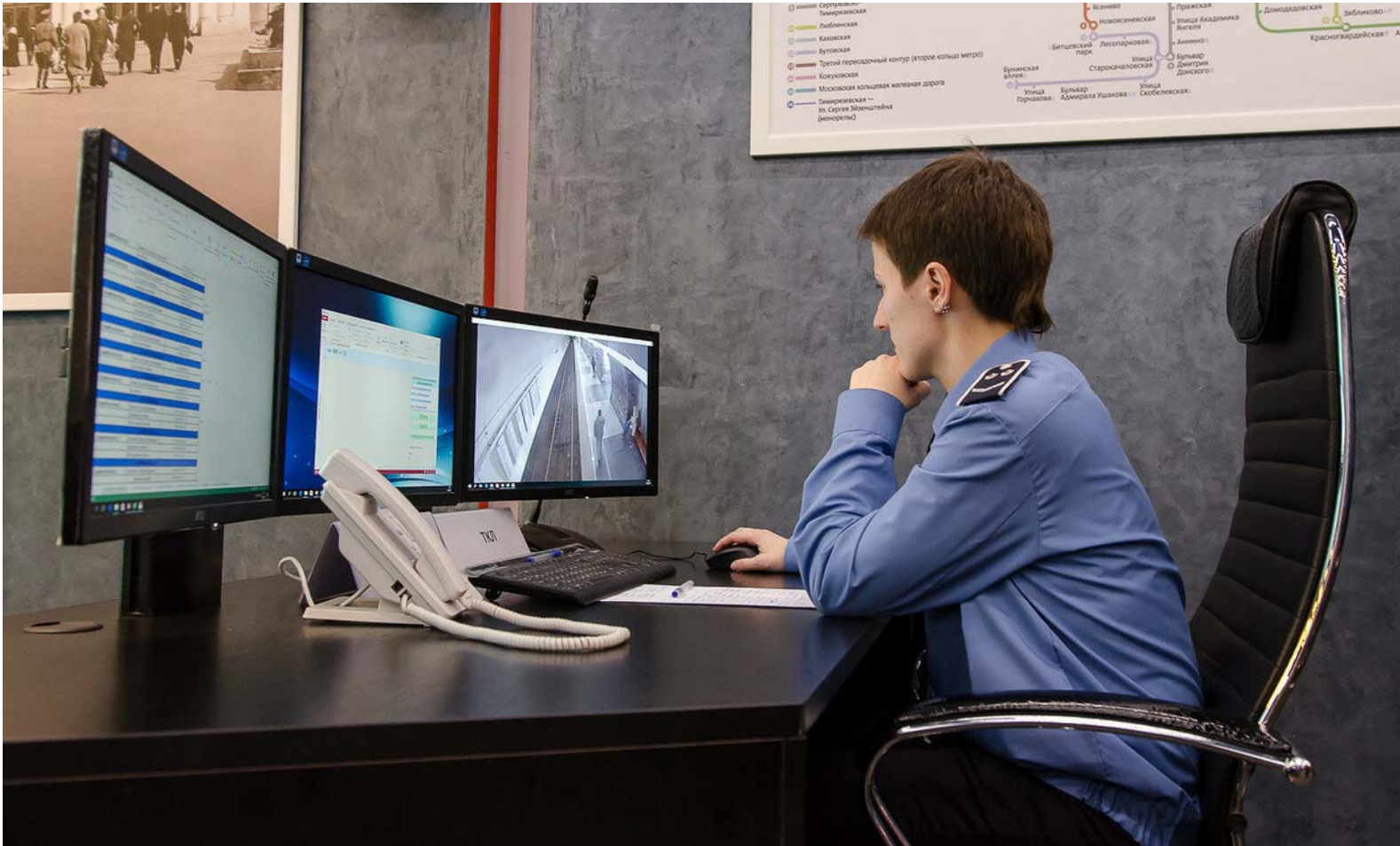
С учетом того, что подземка в Москве – это крупнейший и наиболее динамично развивающийся метрополитен страны, специфика ОТБ здесь несколько неординарна.

– Если в отношении вестибюлей станций, пассажирских платформ и вагонов подвижного состава требования нового постановления мало отличаются от ранее действовавших норм, то теперь появились требования обеспечить условия по ОТБ для отдельно стоящих объектов, – рассказывает заместитель главного инженера службы безопасности ГУП «Московский метрополитен» Юрий Шаповалов. – В их числе тыговые подстанции, диспетчерские и инженерные сооружения метрополитена. Но поскольку на этих объектах персонал появлялся эпизодически, то, как нам кажется, усиление мер безопасности здесь вызовет необоснованный рост затрат. Речь идет об увеличении численности сотрудников, организации КПП. Здесь вполне достаточно установить камеры видеонаблюдения, системы контроля и управления доступом и только в случае необходимости прохода в эти помещения специализированного персонала туда же направлять группу быстрого реагирования (ГБР), чтобы проверить, что в эти помещения заносится. Это, пожалуй, основной вопрос, который мы пока решить не можем, так как он не подкреплен законодательно.

Кроме того, как отметил Юрий Шаповалов, необходима замена части оборудования, поскольку оно устарело. Его нужно не просто заменить, а еще и интегрировать в единый комплекс обеспечения безопасности. Работы в этом направлении ведутся, реализуются пилотные проекты, но полная интеграция потребует новых трудовых и временных затрат. Про ОТБ говорили и представители ГУП «Петербургский метрополитен». В частности, начальник отдела транспортной безопасности Алексей Холодных рассказал, что метрополитен разделен на участки, и на трех ближайших станциях каждого участка задействована соответствующая группа, для которой нужно порядка пяти минут, чтобы прибыть на ту или иную соседнюю станцию. Этого вполне достаточно, чтобы реализовать все мероприятия, возложенные на ГБР.

– Однако, как и у московских коллег, у нас тоже большой является тема защиты отдельно стоящих объектов инфраструктуры метрополитена, так как это связано с серьезными затратами на оснащение их КПП, – подчеркнул Алексей Холодных. – Поэтому сейчас рассматривается вопрос о привлечении в случае необходимости ГБР, находящихся на ближайших станциях метрополитена.

Есть еще одна общая головная боль – это места хранения изъ-



ятых в процессе досмотра запрещенных предметов. В их число в соответствии с постановлением № 1641 вошли опасные химические и биологические агенты. Не менее важными являются организация процедур задержания лицами подразделений транспортной безопасности (ПТБ) на рушителей и передачи их сотрудникам правоохранительных органов и наличие перевозочного оборудования в зоне ТБ.

По поводу хранения и транспортировки опасных взрывчатых веществ некоторую ясность внес

ствующего оборудования. Теперь этот пробел устранен.

Отталкиваясь от новых требований по транспортной безопасности, прописанных в постановлении № 1641, Алексей Шабли обозначил конкретные места выявления опасных предметов и веществ. В первую очередь это КПП на границе зоны ТБ. К вышеперечисленным видам оборудования разработчики ЮПХ добавили идентификатор химических и биологических агентов, позволяющий распознавать их даже в закрытой таре. Прибор был сер-

АКЦЕНТ

Перечень запрещенных предметов и веществ состоит из пяти групп. С тремя из них – огнестрельным и холодным оружием, взрывчатыми веществами, опасными радиоактивными агентами – транспортники с успехом справлялись. А вот проблемы с опасными химическими и биологическими агентами долгое время не решались.

Теперь этот пробел устранен.

Юрий Шаповалов. Он отметил, что на вновь вводимых в эксплуатацию московских станциях подобных проблем практически нет. Они имеют место на некоторых старых станциях, но, чтобы решить вопрос, скажем, с хранением изъятых взрывчатых веществ, используются взрывозащитные контейнеры большой емкости.

В этой области благодаря большому числу разработок в сфере специализированной техники весьма успешно действует ООО «Ожупоиметалл–Холдинг» (ЮПХ).

– Все оборудование, которое мы производим, призвано распознавать всевозможные опасные вещества, в том числе и взрывчатку, – пояснил технический директор ЮПХ Алексей Шабли. – Если вспомнить приказ Минтранса России № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности», то в ст. 10 можно найти перечень предметов и вещей, запрещенных или ограниченных в перемещении в зоне ТБ. Все они подразделяются на пять групп: огнестрельное и холодное оружие, взрывчатые вещества, опасные радиоактивные агенты, опасные химические агенты и опасные биологические агенты. Хочу отметить, что до недавнего времени транспортники с успехом справлялись только с первыми тремя группами, поскольку металлодетекторы, газоанализаторы, радиационные мониторы применялись уже довольно давно. А вот проблемы, связанные с опасными химическими и биологическими агентами, не решались в силу отсутствия соответ-

тифицирован в 2019 году, и сразу же начались его поставки.

Отдельная тема – зоны транспортной безопасности, не оборудованные системами контроля доступа физических лиц. Таковыми, к примеру, являются вентиляционные шахты, где поставляет КПП, конечно же, невозможно. Между тем для некоторых веществ эти шахты являются доступными. Решить проблему ЮПХ предлагает при помощи созданного компанией комплекса «Сегмент–Гамма». Оборудование соответствует требованиям к техническим средствам ОТБ и с августа до конца 2020 года в рамках пилотного проекта проходит испытания в системе вентиляции станции «Нагорная» Московского метрополитена. Устройство анализирует состав атмосферы, поступающей в вентиляцию, и при обнаружении угрозы включает вентиляционную систему вытяжки, предотвращая опасные последствия для пассажиров.

Многом оптимистичнее были короткие выступления представителей МП «Самарский метрополитен». В частности, начальник службы транспортной безопасности самарской подземки Дмитрий Дуров отметил:

– Обозначенные проблемы характерны и для нашего метрополитена. Даже, может быть, в большей степени, поскольку наш метрополитен самый маленький в стране и единственный не аккредитованный в качестве ПТБ. Техническое перевооружение планировалось в рамках комплексной программы, но в связи с отсутствием финансирования из федерального и регионального бюджетов в этом году мы, к сожалению, совершенно не перевоо-

ружаемся. Техника, которая имеется в распоряжении, устарела.

Свое мнение об оснащении оборудованием по ОТБ метрополитена высказал и советник директора по транспортной безопасности МУП «Екатеринбургский метрополитен» Олег Дроздов.

– КПП нашего метрополитена в соответствии с требованиями должны быть оборудованы техническими средствами, обеспечивающими видеонаблюдение, аудио– и видеозапись. Все это у нас есть, все сертифицировано и исправно работает, – рассказал он. – Однако возникает вопрос: для чего нам приобретать переносные средства видеонаблюдения, как этого требует новое постановление? Согласен, такое оборудование имеет право быть у ГБР, но для сотрудников, осуществляющих досмотр у КПП, оно лишнее.

Олег Дроздов и представители других метрополитенов попытались также получить разъяснения от представителей надзорных органов и Росжелдора, нужно ли проводить дополнительную оценку уязвимости в связи с изменением законодательства.

Отвечая на этот вопрос, начальник отдела оценки уязвимости и категорирования Управления транспортной безопасности Федерального агентства железнодорожного транспорта Ольга Токмачева пояснила, что субъекты транспортной инфраструктуры (СТИ) могут сами проанализировать, соответствует ли ранее проведенная оценка (дополнительная оценка) уязвимости пунктам требований постановления № 1641, и сделать выводы. Если не соответствует, то нужно проводить дополнительную оценку. Если анализ показал полное соответствие оценки уязвимости пунктам требований, СТИ принимают решение не проводить дополнительную оценку. Соответствующий запрос для пояснения законодательства направлен в Минтранс России, и Росжелдор ожидает ответа.

Еще одной актуальной теме – смещению старых технологий с новыми – посвятил свое выступление заместитель руководителя отдела по предпроектной поддержке Dahua Technology Rus Илья Ильичев. Он отметил, что опыт в этом направлении у компании достаточно большой, в том числе и в работе с метрополитенами.

– Например, в московском метро, чтобы не нарушать исторический облик и интерьеры станций, нельзя прокладывать поверх облицовки что–либо, вешать новое оборудование, – пояснил Илья Ильичев. – На этот случай у нас есть технология ePOE. Она позволяет старые аналоговые камеры сменить на IP–камеры, которые снимают видео и транслируют видеопоток в цифровом формате. Причем все это можно

осуществить, не меняя кабели, а передавая по ним IP–сигнал. Таким образом, при наименьших затратах мы получаем современное функциональное оборудование.

Особо опасное место в метрополитене – это платформа, на которой любое неадекватное поведение человека может привести к очень серьезным последствиям. Одним из способов предупреждения стала созданная разработчиками виртуальная линия, при пересечении которой срабатывает звуковая сигнализация, предупреждающая о грозящей человеку опасности. Можно также нарисовать виртуальную зону, охватывающую опасные участки. И если в эту зону попадает человек – скажем, он упал на пути, – оператор тут же получает сигнал и мгновенно передает его, к примеру, машинисту поезда.

– Не менее важными являются обзорные решения видеонаблюдения в самом поезде, – отметил Илья Ильичев. – Мы можем устанавливать камеры на внешнюю часть поезда: фронтальные камеры, боковые и камеры за кузовом, а также монтировать камеры в кабине машиниста и в салоне поезда. Здесь я бы особо выделил камеры, которые следят за поведением машиниста и в случае инцидента позволяют установить, насколько его действия были адекватны.

Своими мнениями и предложениями относительно постановления № 1641 поделились также главный технолог Международной ассоциации «Метро» Вячеслав Куршев, главный инженер проекта группы «ФТК» Илья Шишков, заместитель начальника Управления транспортной безопасности Ространснадзора Александр Хуртин.

Отвечая на вопросы специалистов, Александр Хуртин обозначил позицию Ространснадзора по некоторым вопросам. Он, в частности, отметил, что при выявлении и предотвращении попадания на транспортные объекты опасных биологических агентов законодательство требует использовать сертифицированное оборудование. Однако проведение сертификации практически невозможно из–за отсутствия функциональных требований на такие аппараты. Поэтому позиция Ространснадзора такова: СТИ могут по желанию приобретать и использовать при проведении досмотров такое оборудование, как обнаружители бактерий, ток-синов и т. д.

Результатом двухчасовой дискуссии стало единодушное мнение ее участников относительно необходимости разъяснения ряда пунктов постановления № 1641, касающихся как ОТБ, так и использования технических средств.

Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»

Профессиональная работа спасателей

при ликвидации разливов нефти

УЧЕНИЯ

В морском порту Магадан на акватории бухты Нагаева завершились двухдневные тренировочные учения перед утверждением планов по предупреждению и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов ООО «Магаданнефто» и ООО «Тосмар». Главным их участником стало профессиональное аварийно–спасательное формирование (ПАСФ) Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба».

Основной целью тренировочных учений стала возможность проверить взаимодействие сил и органов управления компаний и Сахалинского филиала ФГБУ «Морспасслужба» при ликвидации разлива нефтепродуктов согласно плану ликвидации разлива нефтепродуктов (ЛРН).

Участники успешно отработали организацию оповещения федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления при чрезвычайной ситуации. Были протестированы

сбор, развертывание и действия комиссии по чрезвычайным ситуациям и обеспечению пожарной безопасности и штаба руководства операцией компаний при локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов на акватории морского порта Магадан. Спасатели и специалисты компаний проработали схему организации связи при непосредственном проведении работ по ЛРН.

Особое внимание уделялось действиям профессионального аварийно–спасательного формирования Сахалинского филиала Морспасслужбы при действиях в

условиях чрезвычайной ситуации на акватории морского порта Магадан. Спасательное подразделение продемонстрировало оперативность при выдвижении к месту аварии, эффективность проведения разведки места разлива, его локализации, умение применять средства сбора нефтепродуктов. Спасатели показали практические действия по защите береговой полосы, доочистке морской акватории, хранению и передаче для дальнейшей утилизации собранных нефтепродуктов.

Учения подтвердили готовность сил и средств ПАСФ Саха-

линского филиала Морспасслужбы к действиям в чрезвычайных ситуациях, связанных с разливами нефтепродуктов на объектах бункеровочных компаний в акватории морского порта Магадан. Они также показали готовность бункеровочных компаний к работе в условиях ЧС.

Комиссия, наблюдавшая за ходом проведения тренировочных учений, высоко оценила действия аварийно–спасательных групп.

Пресс–служба
Росморречфлота

По законам морского братства

Если в море затонули корабли...

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

Вот уже минула четверть века с того дня, когда в России появился профессиональный праздник – День спасателя Российской Федерации. 27 декабря его отмечают те, кто работает и служит в территориальных и муниципальных службах спасения, частных службах и воинских формированиях, общественных организациях и МЧС.

Сегодня наш рассказ о тех, кто стоял у истоков этой мужественной профессии на водных просторах.

Необходимость спасти суда, грузы и людей, терпящих бедствие на море, неразрывно связана с развитием мореплавания, история которого уходит в глубь веков и тысячелетий.

Морская аварийно-спасательная практика выработала средства и способы спасения, вызвав к жизни и водолазное дело, без которого, по сути, немислима аварийно-спасательная деятельность сегодня.

Огромный толчок к решению проблем спасения на море был дан в период Великих географических открытий и плаваний Магеллана, Колумба, Васко да Гамы, во времена покорения и колонизации Америки, появления громадных флотов и вторжения на территорию Англии испанской «Непобедимой армады» в конце 1500-х годов. Много судов тонulo, а их грузы и металлические части, в том числе якоря, пушки, представляли тогда значительную ценность. Необходимость их подъема после кораблекрушений, особенно в прибрежных водах, заставляла, например, решать водолазные проблемы, а потребность предотвращать аварии – аварийно-спасательные задачи.

В допетровский период в России практически отсутствовало торговое мореплавание, и она, опята же практически, являлась сухопутной страной. Однако внутренние водные пространства – реки и озера – активно использовались как транспортные артерии и источник биологических ресурсов. Россия не имела выхода на Балтику, выходы к Черному морю только намечались, Белое море замерзало и было далеко от экономического центра страны, деловые контакты с Западом носили эпизодический характер.

Однако помогать друг другу в море в случае опасности уже тогда было традицией мореходного братства, законом морского товарищества. Этот закон и святая традиция издана прописались в Российском флоте. Еще в древности в морском уставе наших поморов с Русского Севера было записано: «С разбитых судов людей вывозить без всякой платы, и когда не станет у них своего припасу, то кормить их безденежно...».

К становлению и развитию аварийно-спасательных и судоподъемных работ в России имеет прямое отношение основатель ес регулярного флота Петр I.

С конца XVII века и до 1860 года, т. е. от Петра Великого до Александра II, Россия из окраин мировой цивилизации превратилась в мощную державу с морским торговым и военным флотом, развитым береговым хозяйством для поддержки судоходства на Балтике, Черном и Азовском морях, Севере.

А отправной точкой исторического завоевания Россией выхода к морям, а также организованного на государственном уровне развития судоподъема, спасения на море и водолазного дела по праву считается «приговор» (указ) Боярской думы от 20 октября 1696 года «Статьи убойные, которые принадлежат к взятой крепости или фортеции от турок Азова». Как известно, именно в этом «приговоре», на котором настоял молодой Петр, и было определено: «Морским судам быть!» – что и дало мощный толчок развернутому вскоре строительству военных и торговых судов в России. Вспомним, что 1696 год – особый в истории государства Российского, это год взятия Азова, а впереди еще будут и Измаил, и Гангут, и основана Санкт-Петербург, и многие другие славные дела и победы.

Петр I повелел перевести с голландского изданный в Москве в 1708 году труд инженера Буйле «Книга о способах, творящих водоходжение рек свободном» (в Амстердаме она была издана в 1696-м).

Этот трактат, будучи первой книгой в России, посвященной в основном гидротехнике, дноуглублению, мостостроению, судоходству по рекам и каналам, содержал последнюю короткую главу «О способах, как извлекать корабли, ко дну погруженные или потопленные в море, и как спасать товары». Здесь упоминались люди, которые спускаются на дно в колоколе и без него, чтобы привязать канаты к поднимаемым предметам. Описывались и два способа судоподъема.



При ступенчатом способе участвовали два предварительно нагруженных корабля – по одному с каждого борта «утопленного», соединенные брусками, к которым крепили и обтягивали канаты, проходившие под корпусом затонувшего судна. Когда с кораблей удаляли груз, судно подвсплывало, и всю эту систему

будут, то должны немедленно к нему прийти для вспоможения, под потеряннем живота, ежели бедство учинится».

Преждевременная кончина российского государя, по одной из версий, связана с его личным участием в спасении двух десятков людей с севшего на мель бота.

ФАКТ

По мере развития русского флота совершенствовалась и служба спасения на море. В конце XIX – начале XX века стали создаваться штатные спасательные подразделения, успешная деятельность которых доказала необходимость их введения на флотах.

буксировали на место с меньшей глубиной. И вся работа повторялась снова.

При другом (свайном) способе вокруг затонувшего корабля забивали сваи, на них соорудили прочный настил, на который установили кабестаны (ручные лебедки), ходовые концы которых, закрепленные к судну, выжирали лебедками – и судно поднимали. Умели в XVII веке применять при необходимости «долгие шесты с машинной железной» в виде бурава, которым сверлили дыры в корпусе затонувшего судна.

Интересно, что оба эти способа судоподъема просуществовали до наших дней.

Согласно архивным данным, первые серьезные спасательные операции в России были проведены на Балтике. Так, когда у острова Котлин в сильный шторм затонула «Нарва» с дорогим грузом, Петр I своим указом от 4 июля 1715 года распорядился начать работы по подъему корабля. Дело оказалось сложным. Для подъема «Нарвы» были приглашены по контракту водолазы из Амстердама. За припасы из разбитого корабля, доставленные на поверхность, трем голландским водолазам по распоряжению Петровской Адмиралтейской коллегии от 11 декабря 1718 года было выдано 955 рублей, 27 алтын, 4 денги, что по тем временам были деньги немалые.

Петр I в 1716 году в письме своему помощнику, расчелку и чертежнику Федосею Склачеву, поставил вопрос о постройке специального судна для судоподъема. В этом кратком повествовании, посвященном Петровскому периоду аварийно-спасательного дела, трудно обойтись без высокой оценки того, как дух новаторства этого гениального патриота и организатора России побуждал к инженерному творческому поиску его окружение, закладывая основу психологии победителей, первооткрывателей; к дерзновенному поиску «путей нехоженых» во многих, не только морских, областях человеческого бытия.

Так, впервые в России и, вполне возможно, в мире идея выхода людей из погруженной подводной лодки была предложена в 1719 году изобретателем «потопленного судна» Ефимом Никоновым. Он предложил специальный костюм для выхода под водой из такого подводного судна, чтобы скрытно подбираться к вражеским кораблям и разрушать их днища. По воле Петра I такое судно построили, но на испытаниях оно получило повреждение, а после кончины царя изобретателя отказали в средствах. Идея Никонова была осуществлена в 1866 году на подлодке Ивана Федоровича Александровского: в носовой части имелась камера для выхода водолазов.

В изданном в 1720 году Петровском «Уставе морском» были отражены вопросы спасения и оказания помощи терпящему бедствие кораблю: «Ежели... которые ближе к тому кораблю

Огромный вклад в развитие аварийно-спасательного дела в стране внес и продолжает это делать Российский военно-морской флот.

В 1727 году Коммерц-коллегией (президент граф Александр Воронцов) был принят Устав о ластовых (внутрипортовых) судах, установивший – среди других требований – необходимость подготовки экипажей: для плавания как в пределах порта, так и в море, в условиях непогоды; а также для спасательных операций каждое ластовое судно обязано было иметь спасательный бот.

С середины 50-х годов XVIII века Коммерц-коллегией занималась организацией первой в России водолазной компании, а в 1757 году по ее представлению уже прошло первое награждение водолазов за спасение иностранного судна.

В 1781 году был издан Устав купеческого водоходства, содержащий 298 статей. Он определял порядок строительства судов и выдачи им флага, обязанности и взаимоотношения между членами экипажа, страхование, защиту судов, оказание помощи при крушении судов и спасении грузов. Устав стал значительным событием в морской юриспруденции России. Екатерина II 25 июля 1781 года издала специальный манифест для представления этого документа русским и иностранным купцам и мореходам.

В конце XVIII века возникают в разных странах особые коммерческие общества, занимающиеся спасением судов и грузов (в Англии в 1824 году).

Первым созданным в России для спасения на море стало «Российско-Балтийское спасательное общество», основанное в 1866 году по инициативе капитана 1-го ранга Карла Фрейганга, а его устав в 1871 году – «Общества подания помощи при кораблекрушениях» – был утвержден особым комитетом под председательством адмирала Константина Посыета, и оно поступило в ведение морского министерства. Вдовствующая императрица Мария Федоровна взяла на себя покровительство над обществом, которое с 1892 года стало именоваться «Императорским Российским обществом спасения на водах» – со станциями на морях, озерах и реках, с постами, пристоями и спасательными судами. Финансирование общества из государственной казны значительно возросло, в том числе за счет пожертвований от церкви. В 1872–1898 годах были спасены 11 014 человек, предотвращено крушение 931 судна.

По мере развития русского флота совершенствовалась и служба спасения на море. В конце XIX – начале XX века стали создаваться штатные спасательные подразделения, успешная деятельность которых доказала необходимость их введения на флотах.

На всех кораблях российского флота, согласно решению Морского технического комитета от

1870 года, были введены в снабжение многослойные парусиновые пластыри, на береговых базах имелись жесткие и мягкие судоподъемные понтоны и другая техника. В этот период были подняты десятки кораблей и судов, предотвращены сотни кораблекрушений.

Успехам способствовало и все более широкое использование труда водолазов, подготовкой которых, а также водолазной техники, активно занималась открытая в мае 1882 года первая в России Кронштадтская водолазная школа.

В начале XX века Россия, как известно, участвовала в двух больших войнах. И в каждой из них вместе с военно-морским использовался и торговый флот. Так, в Русско-японскую войну экипаж парохода Доброфлота «Свири», которым командовал прапорщик Густав Розенфельд, в бою выполнял задачи спасательного судна. «Свири» под сильным огнем противника приняла на борт 94 моряков с крейсера «Урал» и экипаж тонущего буксира «Русь», прорвавшаяся через линию японских кораблей и 17 мая 1904 года пришла в китайский порт Шанхай.

Отличился при Цусиме и транспорт Русского Восточно-Азиатского пароходства «Корея» во главе с капитаном Федором Бакановым, несмотря на повреждение также прорвавшийся в Шанхай. Командиров этих судов наградили военными орденами России.

Таким образом, к 1917 году в России были заложены основы для развития спасательного, судоподъемного и водолазного дела.

Огромное значение для оказания своевременной помощи терпящим бедствие на море имела надежная связь.

Изобретение радио в 1895 году нашим соотечественником Александром Поповым было самым тесным образом связано с нуждами мореплавания и аварийно-спасательным делом. Именно русский флот стал колыбелью этого великого открытия на рубеже двух веков.

Первая радиоаппаратура была установлена на балтийском крейсере «Россия» и военных транспортах «Африка» и «Европа». Зимой 1900 года радио было впервые применено в ходе спасательных работ в Финском заливе по снятию с подводных камней броненосца береговой обороны «Генерал-адмирал Апраксин», а на ледокол «Ермак» была послана радиограмма, которая предписывала судну следовать в район льдины с терпящими бедствие рыбаками.

Радио не только дало в руки мореплавателей связь с берегом и между кораблями в море, но и породило новое направление в судоходстве. Зародилась радионавигация. А идея радиопеленгования Попова всерьез поддерживал и развивал выдающийся русский ученый и флотоводец Степан Макаров.

Тут следует отметить, что прием сигналов бедствия, особенно после установления международного SOS, с изобретением Александром Поповым радиотелеграфа вскоре намного упростился.

Космическую эру человечества «начал» также наш спутник в 1957 году. Огромную роль в быстром оказании помощи судам и людям, терпящим бедствие на море, сыграло введение в эксплуатацию в 1982 году Международной организации морской спутниковой радиосвязи «ИНМАРСАТ» и Международной космической системы определения местоположения судов и самолетов, терпящих бедствие, – «КОСПАС-САРСАТ». Повысилась оперативность и надежность управления судами и спасательными операциями на море.

Без чекистов не обошлось

Как развивалось водолазное дело

ЕСТЬ ТАКАЯ ПРОФЕССИЯ

Водолазное дело в России во второй половине XIX века развивалось довольно успешно, но несколько стихийно, и к 1880-м годам стало ясно, что существующая структура обеспечения водолазных работ не отвечает задачам ВМФ, которые полностью входили в сферу государственных интересов. Ни по объему, ни по номенклатуре, ни по качеству выполняемых работ. Гражданское водолазное в условиях частного предпринимательства было заботой самих предпринимателей – как заказчиков, так и производителей подводных работ, то есть водолазных организаций.

Строго по правилам

В 1880-х годах в ВМФ началось создание инфраструктуры профессионального обеспечения подводных работ в России. Она в самом общем виде включала непосредственных исполнителей подводных работ (причем работ и военных, и гражданских), систему нормативно-руководящих документов, систему подготовки кадров, специализированное научно-техническое и производственное обеспечение (сейчас это НИИ, КБ, заводы).

Правительство России начало с формирования кадровой базы и научно-технического задела, и по представлению Инспекторского департамента Морского ведомства Адмиралтейств-совет 5 мая 1882 года утвердил создание Кронштадтской водолазной школы (КВШ) и ее временный штат.

В короткое время – чуть более десяти лет – специалисты школы практически решили ряд важнейших вопросов: была не только отработана система подготовки водолазных кадров, но и изменена конструкция вентилируемого водолазного снаряжения (с учетом российских зимних условий эксплуатации), организовано серийное производство снаряжения и оборудования на российских предприятиях, написаны все необходимые для работы руководящие документы, включая Правила проведения подводных работ, Правила приема и хранения водолазного имущества и пр. Фактически школа сумела поставить водолазное дело в России на действительно научно-промышленную основу и выйти на передовые позиции в мире.

Результаты работы школы использовались и в хозяйственной деятельности страны. Так, разработанный школой Саод нормативных документов был распространен в 1885 году на водолазные работы в службах Министерства путей сообщения; в гражданские предприятия поставлялось освоенное в производстве российскими предприятиями (по заказу военных водолазных служб) снаряжение и оборудование.

Аппаратная борьба

Почти сразу после революции был создан и 21 февраля 1918 года в отделе портов Высшего совета народного хозяйства (ВСХ) зарегистрирован Всероссийский профессиональный союз водолазов, началась подготовка к Всероссийской конференции водолазов. В том же 1918 году Профсоюз водолазов подал в правительство Советской России проект Положения об организации народного водолазно-спасательного дела в России, многие из предложений которого были в последующие годы включены в ряд указов и нормативных документов. Более того, несмотря на продолжавшуюся Гражданскую войну и послереволюционную разруху, как гражданские, так

и военно-морские водолазные службы пытались (и в определенной мере им это удавалось) наладить материально-техническое обеспечение, заказывая российским предприятиям или закупая по импорту водолазное снаряжение и оборудование.

Восстановление народного хозяйства России вновь вызвало потребность страны в водолажном деле. В начале 1920-х резко обострилась аппаратная борьба между ВМФ и Наркоматом путей сообщения (НПС) за право быть главным ведомством в стране по проблемам судоподъема в целом и водолазных работ в частности. Борьба эта выразилась в ряде последовательно издаваемых и взаимоисключающих друг друга указов и декретов ВСНХ и Совета труда и обороны (СТО), посвященных водолажным работам. В итоге вопрос головного ведомства решился в пользу НПС. В результате к 1922 году в стране существовали как созданная в системе НПС водолазная структура (так называемая Центральная водолазная база – производство водолазных работ, подготовка кадров, изготовление и техническое обслуживание водолажного оборудования и снаряжения), так и сохранившиеся небольшие частные и ведомственные водолазные предприятия.

Рождение монополиста

В 1923 году произошло событие, определившее судьбу водолазного дела в России на долгие годы, – при ОГПУ была создана Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН), ставшая впоследствии чуть ли не символом водолажного дела в России.

Первоначально основными и единственными задачами Экспедиции являлись поиск и подъем золота с затонувшего одесского порта (так называемая Крымской войны (1854–1856) английского транспорта «Принц», Золота на «Принце» не нашли, но руководство ЭПРОНа нашупало другую «золотую жилу» – затопленные в акватории Черного моря имущество и суда.

Ряд громких судоподъемов (например, подводной лодки «Пеликан» на фарватере одесского порта) и умелое использование силы и влияния создателя ЭПРОНа привели к быстрому росту численности и объемов работ новой организации. Экспедиция сумела из «незаконнорожденного ребенка» ОГПУ превратиться в монополиста по судоподъемным работам в Черноморско-Азовском бассейне, а подъем подводной лодки Л-55 на Балтике открыл организации дорогу в северные акватории, позволил поставить вопрос о концентрации всех подводных и аварийно-спасательных работ в России в ее рамках.

Несмотря на отчаянное противодействие существовавших в то время Центральной водолазной базы (ЦВБ), комиссии по фондам и даже ряда отделов ОГПУ, началась передача действующих к тому времени в Черноморско-Азовском бассейне водолазных предприятий под «крышу» ЭПРОНа. А 9 марта 1930 года ЦВБ НПС со всеми активами была передана в ведение Экспедиции, которая начала создавать очередную, уже третью в истории России, водолазную инфраструктуру.

Но Наркомат путей сообщения продолжал аппаратную борьбу за рынок подводных работ, и в 1931 году ЭПРОН со всем своим имуществом была передана, и уже окончательно, в ведение НПС. На этом монополизация водолажного дела в России практически завершилась.

В эти годы были созданы шлем вентилируемого снаряжения Ш-3, легководолазное снаряжение – рейдовые водолазные маски, дыхательные аппараты замкнутого цикла серии «Э», гидрокомбинезоны, снаряжение для выхода экипажа

из аварийной подводной лодки, судоподъемные понтоны, средства малой механизации водолазного труда и пр., проводились исследования в области водолазной медицины и физиологии. Экспедиция даже финансировала подводные археологические исследования.

Преобразования

С началом войны ЭПРОН вошла в состав ВМФ и в прежнем состоянии – в качестве государственной монопольной производственной структуры по подводным и аварийно-спасательным работам – по окончании войны уже не вернулась.

«Вместо» нее в структуре ВМФ осталась Аварийно-спасательная служба, в Народном комиссариате речного флота было организовано Главное военно-речное управление (ГВРУ), преобразованное в 1953 году в Главное управление подводно-технических и специальных работ (ГУПР), а в 1956–1957-м в системе Минморфлота была создана аварийно-спасательная служба, после ряда преобразований превратившаяся в Госморспасслужбу РФ.

Звездный час

Первые послевоенные и 1950-е годы стали «звездным часом» водолазного дела. Именно тогда было создано водолазное снаряжение и оборудование, которое во многом опережало мировой уровень и находилось в эксплуатации многие десятилетия. Это вентилируемое снаряжение ВВС-50М, глубиномерное снаряжение ГКС-3М, автономные изолирующие дыхательные аппараты гидрокомбинезоны, компрессоры, барокамеры, водолазные катера и многое другое.

К созданию новой техники были привлечены конструкторские бюро и предприятия Минсудпрома и других ведомств, но решающую роль в прогрессе всех направлений водолажного дела играл ВМФ.

Нормативную базу для гражданских потребителей разрабатывали ЦПКБ «Станель» Минморфлота, НИИ Минздрава и Академии наук СССР – опять-таки на базе фундаментальных исследований, проводимых силами или по инициативе ВМФ. Кадры готовили ведомственные водолазные школы.

Однако все это достаточно многочисленные силы были «раздерганы» по ведомствам, решали свои текущие задачи, и единой системы координации и целевого финансирования работ в области водолажного дела в России не существовало.

Создание центра

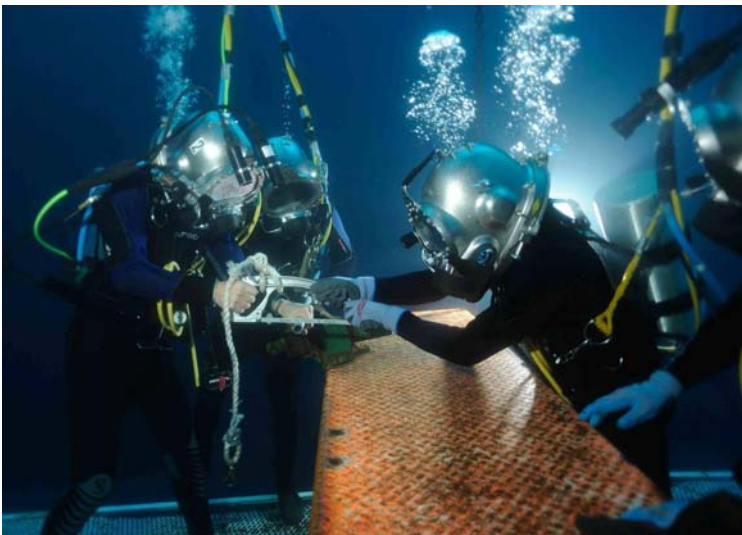
В конце 1970-х – начале 1980-х на водолазную «сцену» появился новый серьезный потребитель подводных, в том числе водолазных работ – морская нефтегазовая отрасль. Как и во всем мире, деньги, привлеченные в эту отрасль народного хозяйства, дали возможность резко изменить ситуацию. Очень быстро, в течение буквально десятка лет, подводно-технические службы морских нефтегазопромыслов стали наиболее оснащенными (к сожалению, практически полностью импортными техническими средствами) и работоспособными структурами в народном хозяйстве страны.

Но по мере развития водолазного дела стало ясно, что одной закупкой технических средств проблему не решить.

В результате в середине 1980-х годов было принято решение, поддержанное правительством, о создании в Ленинграде межведомственного научно-исследовательского центра, который бы комплексно решал все аспекты научно-технического обеспечения подводных работ в стране в интересах народного хозяйства.

По замыслу в состав Центра, согласно проекту, должны были входить научно-исследовательские лаборатории, конструкторские подразделения, опытно-экспериментальное и мелкосерийное производство, учебные классы, комплекс испытательных и учебно-тренировочных барокамер. Предполагалось, что Центр станет технической, нормативной и кадровой опорой многочисленных ведомственных водолазных служб страны. Создание Центра было доведено до технического проекта, но затем, в конце 1980-х, в силу известных причин все затихло.

Подготовил Виктор ДМИТРИЕВ





2021–й – год Быка

Летят, как пули, прожитые годы.
На смену мыши мощный бык идет...
Пусть на рога нанижет все невзгоды,
Копытом все ненастья отобьет.

Александр БЫВШЕВ

Новогодняя ночь

В глазах рябит от мишуры,
Огней сверкание повсюду.
Гирлянды, звездочки, шары –
Здесь все опять готово к чуду.

Бокалы часа своего
Дождутся. Вот еще минута,
И дружно грянет торжество
Под залпы пробок и салюта.

Нас Новый год одарит вновь
Погодой ветреной и снежной.
За процветанье и любовь
Мы выпьем с верой и надеждой.

И будет ночь смотреть в окно,
На лица и зверюшек маски.
Но в жизни так заведено –
Придет конец и этой сказке.

Утихнет тот хрустальный звон,
Начнут иголки осыпаться...
Ну а пока – все, словно сон.
И неохота просыпаться!

Вот это реставрация!

**В кинотеатре «Художественный»
нашли керамику XVI века**

НАХОДКИ

Археологи нашли осколки керамики при реставрации. Большинство найденных фрагментов датированы XVII–XVIII веками, но есть и осколки керамической посуды XVI, а также конца XIX – начала XX века. В частности, обнаружены фрагменты фаянсовой и фарфоровой посуды с клеймами заводов, принадлежавших семье промышленника и предпринимателя Матвея Кузнецова.

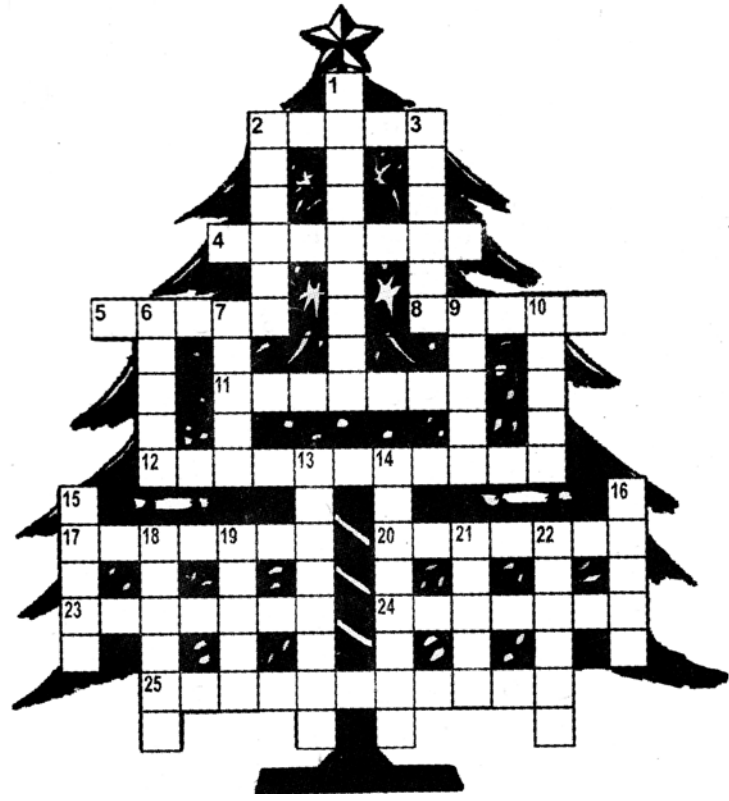
Также среди находок в кинотеатре были баночки для помад, фаянсовая статуэтка, фрагменты столовых сервизов с клеймами фабрики Гарднера. Это первое в России частное предприятие по производству фарфора. Фабрику в XVIII веке основал шотландский купец Франц Гарднер.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

С Новым годом!

По горизонтали: 2. Старинное название рубина и сапфира. 4. Повар в походной группе в новогоднем лесу. 5. На столе стояла праздничная... 8. Летне-осенняя ягода как новогодний десерт. 11. Что водят дети вокруг новогодней елки? 12. Артист, объявляющий номера в новогоднем концерте. 17. Празднично подобранная смесь мясных изделий. 20. Сладость, сделанная кондитером в виде плиточки, шарика или батончика. 23. Узорчатая сетчатая ткань для украшения новогодней обстановки. 24. Печь для обжига керамики. 25. Остроумная, тонкая речь Деда Мороза.

По вертикали: 1. Один из главных христианских церковных праздников. 2. С какого месяца начинается Новый год? 3. Ведущий новогоднего стола. 6. Опонент крестика в известной игре. 7. Небольшой ресторан на Кавказе, где можно достойно отметить новогодний праздник. 9. Корнеплод для раннего весеннего салата. 10. Конечный участок реки, место ее впадения в озеро или море. 13. Мифическое существо – символ целомудрия. 14. Спиртные напитки на новогоднем столе. 15. Анекдот или выдумка, рассказанные в компании на Новый год. 16. Каспийская селедочка как новогодняя закуска. 18. Состояние, когда человек после смеха впадает в опеченение и клин. 19. Водное растение с очень длинным стеблем. 21. Характер с причудами. 22. Река в Сибири.



Ответы

1. Рождество. 2. Январь. 3. Тамара. 4. Елка. 5. Деда Мороза. 6. Никол. 7. Дукля. 8. Ягода. 9. Селедочка. 10. Устье. 11. Елочка. 12. Артист. 13. Сладость. 14. Спиртные напитки. 15. Анекдот. 16. Каспийская селедочка. 17. Празднично подобранная смесь мясных изделий. 18. Сетчатая ткань. 19. Фарфор. 20. Сладость. 21. Характер с причудами. 22. Река в Сибири.

Транспорт России

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

Издается с февраля 1998 года

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

- среди руководителей;
- созовов 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 федерально и регионального уровней;
- участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
- органов МВД России

Открыт памятный знак

в честь 6–й дивизии народного ополчения



НИКТО НЕ ЗАБЫТ...

Памятный знак, посвященный 6–й дивизии народного ополчения Дзержинского района города Москвы, которая была сформирована на базе Московского института инженеров транспорта (МИИТ) в 1941 году (ныне – Российский университет транспорта), был открыт в центре столицы.

«Шестая дивизия народного ополчения Дзержинского района Москвы была сформирована в 1941 году. Более 300 преподавателей, студентов и сотрудников вуза вступили в ее ряды. Основным центром формиро-

вания дивизии был Российский университет транспорта (ранее – Московский институт инженеров транспорта), расположенный рядом с местом установки памятного знака на улице Образцова», – рассказал проректор Российского университета транспорта Михаил Кленов.

Дивизия участвовала в строительстве Мохайской линии обороны, сражалась в районе Дорогобужа, Вязьмы, Ельни, участвовала в контрнаступлении в битве за Москву, ее боевой путь окончен в Германии. В год 75-летия Великой Победы, в канун Дня начала контрнаступления советских войск против

немецко-фашистских войск в битве под Москвой, в Екатерининском парке состоялась торжественная церемония открытия памятного знака, посвященного 6–й дивизии народного ополчения Дзержинского района города Москвы. Памятный знак установлен в рамках патриотической программы «Памяти Московского народного ополчения».

«Два года назад мы поставили себе задачу – увековечить память дивизий, которым до сих пор в Москве не установлены памятники. Это 6–я, 18–я и 21–я дивизии. Ценой своей жизни студенты, преподаватели, рабо-

чие и дипломаты вынудили врага затормозить стремительное наступление, оказав ожесточенное сопротивление», – сказал на церемонии открытия памятного знака председатель Мосгордумы Алексей Шапошников.

В церемонии открытия памятного знака приняли участие депутаты Московской городской думы и Государственной думы, руководители и представители органов исполнительной власти города Москвы, ветеранских и общественных организаций, родственники ополченцев.

**Пресс-служба
Российского университета
транспорта (МИИТ)**

С мечтой о мини–музее

Помощник машиниста – создатель железнодорожных моделей

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

В нашей компании работают более 800 локомотивных бригад, их рабочая смена – 10–12 часов, но даже при таком плотном и сложном графике работы иногда увлечение и профессия очень тесно связаны.

Григорий Клинов работает помощником машиниста в ЦППК больше шести лет. В его обязанности входит определение состояния пути, контактной сети, проверка технического состояния поезда, контроль происходящего в салоне и многое другое.

Все жизнь Григория связана с железной дорогой – он с детства был ею увлечен и мечтал иметь все модели железнодорожного транспорта в своей коллекции. В то время производство таких игрушек не было налажено, поэтому он начал делать их самостоятельно. И вот уже 17 лет Григорий не может остановиться и все свободное время уделяет железнодорожному моделизму.



«Вся моя жизнь – железная дорога. Я все время в пути – в поиске информации и нужных чертежей. Частенько самостоятельно замеряю оригинальные прототипы моделей и контролирую процесс моделирования, помогаю советом и делюсь информацией с единомышленниками: все как на рабочем месте», – поделился Григорий Клинов.

Сначала он собирал поезда разных эпох и стран, но последние восемь лет он тщательно изучает тему специального подвижного состава РВСН (Ракетные войска стратегического назначения), Роскосмоса и Росатома.

Некоторые модели поездов он создает из простого листа полистирола, какие-то требуют более сложных манипуляций и использования современных технологий. Развитие 3D-моделирования облегчило процесс создания экспонатов для коллекции Григория и помогает ему сэкономить до 70% времени. Тема специального железнодорожного транспорта довольно закрыта и имеет узкую специализацию. Чтобы начать работу над моделью, помощник машиниста проводит много времени за изучением литературы и доступных фотографий, общается

с такими же, как и он, энтузиастами в социальных сетях.

Процесс сборки занимает от пары недель до нескольких лет. Для начала необходимо собрать максимум информации об оригинальном поезде, это также и самый длительный этап. В основном чертежи Григорий делает сам, но иногда ими делятся ветераны РВСН и сотрудники Музея истории космонавтики Байконур, с которыми он дружит. В процессе сборки помогают литейщики. На данный момент помощник машиниста собирает агрегаты, которые перевозили топливо и ракету для Юрия Гагарина, но процесс все время стопорится – есть свои нюансы и трудности в изготовлении. Любимых моделей у Григория пока нет, он считает, что они в процессе создания. Идей и задумок у него очень много, а вообще, он мечтает создать мини-музей моделей железнодорожного транспорта.

**Департамент по связям
с общественностью АО
«Центральная ППК»**

Молодой профессионал

Студент Российского университета транспорта занял первое место в финале IV Национального межвузовского чемпионата

ПОБЕДА!

Студент Российского университета транспорта Иван Пашкеев под руководством главного тренера, старшего преподавателя Александры Тимковой, победил в финале IV Национального межвузовского чемпионата «Молодые профессионалы» (Ворлдскиллс Россия) по компетенции «Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте».

«Готовиться начал еще летом, разбирал задания вместе с тренером и отрабатывал все на тре-

нажах в университете», – рассказывает Иван Пашкеев.

По его словам, самым интересным был первый модуль, где нужно было симитировать работу дежурного по станции.

Участники выполняли задания на площадках своих вузов под наблюдением веб-камер. Оценку проводили эксперты из домашних регионов, а также из центров управления соревнованиями, которые располагались в Москве на площадках Национального исследовательского ядерного университета МИФИ и Московского политехнического университета. Туда направлялись результаты выполненных

работ, если их невозможно было оценить дистанционно. Экспертное сообщество представляло более 220 человек.

«Конечно, когда объявляли компетенции, я нервничал, но в свою победу верил», – добавляет Иван Пашкеев.

Финал IV Национального межвузовского чемпионата «Молодые профессионалы» (Ворлдскиллс Россия) проходил в первой декаде декабря. В связи с распространением новой коронавирусной инфекции мероприятие впервые было проведено в дистанционно-онном формате. Деловая программа проходила в течение трех дней

в формате трансляций, вебинаров, виртуальных кабинетов и онлайн-воркшопов. Всего в финале приняли участие студенты более 70 российских высших учебных заведений.

Чемпионаты «Молодые профессионалы» (Ворлдскиллс Россия) ежегодно проводят в рамках реализации федерального проекта «Молодые профессионалы (повышение конкурентоспособности профессионального образования)», входящего в национальный проект «Образование».

**Пресс-служба
Российского университета
транспорта (МИИТ)**

НОВОГОДНИЙ
КАЛЕЙДОСКОП

Самые—самые!

Самый большой снеговик слепили в 2008 году в американском городе Бетель. Его высота 37 м 20 см. Вместо рук использовали елки, вместо ресниц – лыжи.

Самый длительный снегопад был в Канаде. В 1932 году он шел без остановки целых 9 дней. Снег засыпал одноэтажные дома по самую крышу.

Художник–авангардист из Мексики, используя пустые пивные бутылки, осколки зеркал и другой хлам, создал самого высокого рождественского ангела – 5м 57 см.

В Калифорнии в 1993 году пошлши самый большой носок для подарков, который вместил в себя два грузовика игрушек.

Жена одного нефтепромышленника из ОАЭ на Новый, 1997 год получила от своего мужа самый большой подарок – остров в Океании площадью 37 кв. км.

В 1984 году крупное скопление снегурочек произошло на улицах Вены. После этого каждая из 3016 барышень получила звание почетной гражданки.

В 1996 году в Буэнос-Айресе по главным улицам города прошагало самое большое количество Санта-Клаусов – 2456 бородатых персонажей.

История умалчивает имя романтика, который устроил себе самый долгий новогодний праздник. Наряженную елку он продержал в своей квартире 32,5 года. Он не мог расстаться с ней, так как она напоминала ему о необыкновенном вечере, когда он попросил руки у своей любимой. Однако достоверно известно, что замуж за него она так и не вышла. Потому что слишком редко убирался в квартире жених.

В китайской провинции Хэнань на горнолыжном курорте прошел самый массовый предпраздничный флешмоб: тысячи девушек в шапках и бикини цвета костюма Санта-Клауса высыпали на снег по случаю католического праздника 2014 года.

Кстати, в костюмы новогодних персонажей переодеваются большое количество людей. В частности, полицейские и работники зоопарков.

Вне над Калифорнией была сфотографирована самая первая летающая рождественская елка. В полет новогоднее дерево отправил Отто Диффенбах, житель Сан-Диего, владелец компании, специализирующейся на аэронавтике. Он прикрепил искусственную елку к беспилотнику и запустил в праздничный полет.

В столице Чехии 2015 год встретили с самой крупной в Европе новогодней елкой. Но не с классической хвойной красавицей, а собранной из 200 тыс. деталей конструктора LEGO. Высота конструкции была 5,2 м.

В день открытия елки каждый желающий вешал на нее украшение из специального рождественского набора LEGO либо детали собственного изготовления.

Самый дорогой рождественский подарок был выставлен на продажу в Великобритании. Над деликатесов был оценен в 134,5 тыс. долл. В небольшую корзину входили 50 г редкой икры белуги–альбиноса, 600 г фуа-гра, 100 г белых трюфелей, копченый лосось, большая коробка конфет, торт, пять бутылок алкоголя, в том числе 200-летней коньяк Jules Robin (цена 47 тыс. долл.) плюс бутылка шампанского из партии, которая подавалась на свадьбе принца Чарльза и принцессы Дианы, состоявшейся в 1981 году.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

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

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

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

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

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

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

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИ № ФЧ77–25210
Номер подписан в печать 24.12.2020 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.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

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. № 5758–2020

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000г. №372 «Об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» и Уставом МО «город Северобайкальск» Республики Бурятия принятым Решением Совета депутатов муниципального образования «город Северобайкальск» от «18» декабря 2008 года №726, Заказчиком, совместно с Администрацией муниципального образования «город Северобайкальск» и ООО «Бурятгазпромпромпроект», организован процесс информирования и обеспечения участия общественности в подготовке и обсуждении материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Наименование намечаемой деятельности: «Строительство сетей водоснабжения в 15 микрорайоне г. Северобайкальск».

Цель намечаемой деятельности: Обеспечение качества и доступности чистой питьевой воды для населения 15 микрорайона г. Северобайкальск водой.

Место расположения намечаемой деятельности: Республика Бурятия, Северо-Байкальский район, г. Северобайкальск, 15 микрорайон.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное казенное учреждение «Комитет по управлению городским хозяйством администрации МО «город Северобайкальск», адрес: 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, тел. 8 (301-30) 2-46-18 факс 8 (301-30) 2-46-18.

Исполнитель работ по ОВОС и разработке проектной документации: ООО «Бурятгазпромпромпроект», адрес: 670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, д.3 тел. (3012) 43-41-51.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки проведения ОВОС: осень-зима 2020 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «город Северобайкальск», адрес: 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, проспект Ленинградский, 7, тел. 8 (301-30) 2-70-35.

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы назначены поэтапно:

1 этап: Уведомление общественности о проведении общественных обсуждений по предварительной оценке воздействия на окружающую среду и составлению технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

29 января 2021 года в 15.00 часов по местному времени - Проведение общественных обсуждений по предварительной оценке воздействия на окружающую среду и составление технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду. Место проведения обсуждений - 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, проспект Ленинградский, 7, кабинет 108, Администрация МО «город Северобайкальск».

Предварительный вариант материалов по оценке воздействия объекта на окружающую среду, включая техническое задание доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с 9:00 до 16:30 по рабочим дням с 21 декабря 2020 года по 28 января 2021 года и в течение 30 дней после проведения общественных слушаний по адресам: 1) 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, тел. 8 (301-30) 2-23-19, 2) 670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, д.3 тел. (3012) 43-41-51.

II этап: Проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, включая утвержденное техническое задание. Ознакомление общественности с предварительным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду и обосновывающей документацией (отчетная документация по инженерным изысканиям, проектная документация).

5 марта 2021 года в 15.00 часов по местному времени - Проведение общественных обсуждений предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду и обосновывающей документацией (отчетная документация по инженерным изысканиям, проектная документация). Место проведения обсуждений - 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, проспект Ленинградский, 7, кабинет 108, Администрация МО «город Северобайкальск».

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 Заказчиком в течение 30 дней после окончания общественно-общественного обсуждения (проведения общественных слушаний) в будние дни с 9:00 до 16:30 по адресам: 1) 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, тел. 8 (301-30) 2-23-19, 2) 670047, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, д.3, тел. (3012) 43-41-51.

Заказчик обеспечивает доступ общественности к окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду в течение всего срока с момента утверждения последнего и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

В случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены в режиме онлайн - конференции, тел. для справок: 8-908-591-19-29.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Казенное учреждение Омской области «Омскоблстройзаказчик» совместно с Администрацией Таврического муниципального района Омской области в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» извещает о проведении II этапа общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы «Строительство межмуниципального центра обращения с отходами», в т.ч. проектной документации и окончательных материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности (далее ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: Строительство межмуниципального центра обращения с отходами, соответствующего требованиям природоохранного и санитарно-эпидемиологического законодательства.

Месторасположение намечаемой деятельности: Омская область, Таврический муниципальный район, территория Ленинского сельского поселения (кадастровые номера земельных участков: 55:26:211409:1955, 55:26:211409:1883).

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Казенное учреждение Омской области «Омскоблстройзаказчик», 644043 г. Омск, ул. Красногвардейская, 42. Тел./факс: 8-3812-24-68-09. Электронная почта: oos@bvk.ru.

Наименование и адрес разработчика: ООО «GeoТехПроект», 660012 г. Красноярск, ул. Анатолия Падкова, д.4, каб.507. Тел./факс: 8(391)205-28-98/269-54-80. E-mail: info@geotehprojekt.ru.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: октябрь 2020 года - февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Таврического муниципального района Омской области, 646800, Омская область, р.п. Таврическое, ул. Ленина, 25. Тел.: 8(381-51)2-16-69, 2-14-56, факс: 8(381-51)2-17-39. Электронная почта: tavr@omr.omskportal.ru, tavr-adm@yandex.ru.

Форма проведения общественных обсуждений: публично и открыто в форме слушаний (очно).

Форма представления замечаний и предложений:

1) в письменной или устной форме в ходе проведения собрания или собраний участников публичных слушаний (в случае проведения публичных слушаний) с занесением в журнал регистрации;

2) в письменной форме в адрес организатора общественных обсуждений или публичных слушаний с занесением в журнал регистрации.

Срок предоставления замечаний и предложений в период: с 25.12.2020 до 27.02.2021 включительно.

Сроки и место доступности проектной документации и окончательных материалов ОВОС: с 25.12.2020 по 27.02.2021, официальный сайт Администрации Таврического муниципального района Омской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» http://tavr@omr.omskportal.ru/omsu/tavr@omr-3-52-253-1/etc/ohrana_okr_sred, а также по адресу: 646800, Омская область, р.п. Таврическое, ул. Ленина, 25 (пн-пт. 8.00-17.00).

Общественные обсуждения состоятся: 27.01.2021 года в 10-00 часов в здании, расположенном по адресу: р.п. Таврическое, ул. Ленина, 25.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с п. 7.9 ст. 11 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и требованиями Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, ООО «Газпромтранс» информирует о проведении общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы: «Завершение строительства (усиление) железнодорожной линии «Надым - Пангоды». Перестройство (вынос) сетей газоснабжения» в рамках первого этапа оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (предварительная оценка воздействия на окружающую среду, подготовка Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду).

Название намечаемой деятельности: переустройство (вынос) сетей газоснабжения.

Цель намечаемой деятельности: обеспечение безопасной эксплуатации сетей газоснабжения с учетом завершения строительства (усиления) железнодорожной линии «Надым-Пангоды» путем переустройства существующих газопроводов и их элементов, а также притрассовых ВЛ 10 кВ.

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Тюменская область, Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО), зона железнодорожной линии Надым-Простань – Пангоды. В административном отношении затрагивается Надымский район ЯНАО.

Заказчик: ООО «Газпром перевозка Надым» (юридический адрес: 108814, г. Москва, п. Сосенское, пос. Газопровод, дом 101, корпус 9, этаж 5, пом. 527; почтовый адрес: 117420, г. Москва, а/я 49, тел. 8(499) 580-19-59, e-mail: office@nadymtrans.com).

Агент от заказчика: ООО «Газпромтранс» (юридический адрес: 117420, Российская Федерация, Москва, ул. Набеткина, д. 16; почтовый адрес: 117420, Российская Федерация, Москва, а/я 48, тел. +7-499-580-02-06, e-mail: pr@gpstrans.gazprom.ru).

Генеральный проектировщик/исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду АО «Гипротранс» (136084, город Санкт-Петербург; улица Новоросийская, дом 4, литер А, помещение 758, тел. +7 (812) 384-44-40, факс: +7 (812) 384-44-41, e-mail: office@giprotpr.com).

Проектировщик/исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду (Оценка воздействия на окружающую среду, разделы проектной документации «Мероприятия по охране окружающей среды», «Проект рекультивации нарушенных земель»): ПАО «Гипротомнефтегаз» (625000, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Пролетарки, дом 62, тел. (3452) 46-31-59 (приемная), e-mail: gtng@gtng.ru).

Органы, ответственные за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Надымский район (629736, ЯНАО, Надымский район, г. Надым, ул. Зверева, д. 8, тел.: (34995)3-00-21, e-mail: adm@nadyum.yanao.ru).

Форма общественных обсуждений: общественные обсуждения в электронной форме.

Форма представления замечаний и предложений: в письменном виде по электронной почте oos@nadyum.yanao.ru; agalakov.ae@giprotpr.com, а также, после 31.12.2020 г. (в случае благоприятной эпидемиологической обстановки по Covid -19), по адресу: ЯНАО, г. Надым, ул. Зверева д. 3, каб. 16, Отдел природно-сырьевых ресурсов и охраны окружающей среды Администрации Надымского района.

Ссылка на ресурс размещения документации: официальный сайт Администрации Надымского района: <http://www.nadyumregion.ru/local-government/administration/environmental-protection.php>.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. - май 2021 г.

Срок проведения первого этапа оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. - январь 2021 г.

Срок ознакомления, представления замечаний и предложений по материалам первого этапа оценки воздействия на окружающую среду: 30 календарных дней с 27.12.2020 г.

По результатам проведенных обсуждений с учетом поступивших замечаний и предложений будет составлен протокол заочной формы. Замечания и предложения будут учтены при подготовке Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду, разработке материалов по оценке воздействия на окружающую среду.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Ясень», 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 намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска», а также принимаая 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 на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Мебельный магазин «Атриум» по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 32», а именно по разработке технического задания на оценку воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на проектирование (далее - Технические задания).

Название, цель и место расположения намечаемой деятельности: проектом «Мебельный магазин «Атриум» по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 32», предусмотрено строительство торгового мебельного магазина по адресу: Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 32. Кадастровый номер земельного участка 38:36:000013:315.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Ясень», адрес: 665824, Иркутская область, г. Ангарск, квартал 108, строение 7, помещение 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. - апрель 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) 520-424, совместно с заказчиком или его представителем.

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Мебельный магазин «Атриум» по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 32» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Краснозачья, д.115, оф.217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Мебельный магазин «Атриум» по адресу: г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 32» назначены на 29 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. Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭкологидж», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Краснозачья, д.115, оф.217. Тел./факс 8(3952) 259-159.

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>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Заказчик намечаемой деятельности в лице администрации города Усолье-Сибирское (665452, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватутина, 10) вместе с генеральным проектировщиком ООО «СпецПроектСервис» (664047, г. Иркутск, ул. 6-я Советская, 80/1 кв. 133) и разработчиком материалов по оценке воздействия на окружающую среду ООО «СибирьКонсалт» (664038, Иркутская область, Иркутский р-н, д. Новолисица, ул. Кленовая 12-16) совместно с отделом по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», и Порядком организации и проведения общественных обсуждений, проводимых в рамках оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду, которая подлежит экологической экспертизе на территории муниципального образования «город Усолье-Сибирское», утвержденным постановлением администрации города Усолье-Сибирское от 27 декабря 2019 г. № 3193) уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации намечаемой хозяйственной деятельности объекта государственной экологической экспертизы «Реконструкция автомобильной дороги проспекта Ленинский в г. Усолье-Сибирское Иркутской области», включая техническое задание, предварительный и окончательный варианты материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: реконструкция автомобильной дороги. Начало проектируемого участка автомобильной дороги по проспекту Ленинский от спортивной школы «Дюдо» по пр-ту Красных Партизан. Конечн проектируемого участка: до дома № 4 по пр-ту Ленинский (автомобильная дорога по пр-ту Красных Партизан).

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Иркутская область, муниципальное образование «город Усолье-Сибирское», г. Усолье-Сибирское, пр-кт Ленинский. Кадастровый номер участка: 38:31:000055:9175.

Наименование и адрес Заказчика: Администрация города Усолье-Сибирское, 665452, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватутина, 10.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Отдел по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Форма представления замечаний: письменная.

Адрес проведения общественных обсуждений: 665452, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватутина, 10 (актовый зал администрации города Усолье-Сибирское).

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

- 1 этап: уведомление, предварительная оценка, составление и обсуждение проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду: 25.12.2020 – 26.01.2021 г.

Сроки ознакомления общественности с проектом технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду: 25.12.2020 – 26.01.2021 г.

Общественные обсуждения технического задания по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция автомобильной дороги проспекта Ленинский в г. Усолье-Сибирское Иркутской области», состоятся 26.01.2021 г. в 14:00 часов.

Доступ заинтересованной общественности к утвержденному техническому заданию по оценке воздействия на окружающую среду: 27.01.2021 – 27.03.2021 г.

- 2 этап: проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов ОВОС, ознакомление общественности с предварительным вариантом оценки воздействия на окружающую среду и предоставлении замечаний и предложений по проекту проектной документации намечаемой деятельности, включая предварительный вариант материалов ОВОС: 27.01.2021 – 26.02.2021 г.

На этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду уточняются план мероприятий по ходу общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности, в том числе о целесообразности (целесообразности) проведения общественных слушаний по материалам оценки воздействия на окружающую среду.

Сроки ознакомления заинтересованной общественности с предварительным вариантом материалов ОВОС: 27.01.2021 – 26.02.2021 г.

Общественные обсуждения проектной документации намечаемой деятельности, включая материалы оценки воздействия по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция автомобильной дороги проспекта Ленинский в г. Усолье-Сибирское Иркутской области», состоятся 26.02.2021 в 14:00 часов.

- 3 этап: подготовка окончательного варианта материалов ОВОС с учетом замечаний, предложений и информации, поступившей от участников процесса оценки воздействия на окружающую среду на стадии обсуждения: 27.02.2021 – 27.03.2021 г.

Доступ заинтересованной общественности к материалам по оценке воздействия на окружающую среду с момента утверждения последних и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности: 27.02.2021 – 27.03.2021 г.

Места доступности документов для ознакомления заинтересованной общественности и направления замечаний и предложений (пн – пт, 09:00 – 17:00):

1) 665452, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, д. 30 (Отдел по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское - kolga1970@mail.ru, каб. № 9, тел. 8(39543) 6-60-73.

2) 664025, г. Иркутск, ул. Свердлова, 17 (ООО «СП-Сервис» - info-spservis@mail.ru).

3) 664038, Иркутская область, Иркутский р-н, д. Новолисица, ул. Кленовая 12-16, (разработчик материалов ОВОС ООО «СибирьКонсалт» - sibirconsult@yandex.ru).

Сроки приема замечаний и предложений: с 26.01.2021 по 27.03.2021 г.

Информирование

общественности

о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации, намечаемой хозяйственной и иной деятельности, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду

Гусейнов Натиг Ягуб Оглы (Заказчик) совместно с Администрацией муниципального образования «город Северобайкальск» в соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, извещает о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний, в случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены в режиме онлайн - конференции, тел. для справок +79247719331) проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, объекта государственной экологической экспертизы: «Строительство магазина по адресу: г. Северобайкальск, ул. Полиграфистов» с целью информирования общественности о намечаемой деятельности и ее возможном воздействии на окружающую среду, определения характеристик и возможных альтернатив намечаемой деятельности, выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Цель намечаемой деятельности: строительство магазина по адресу: г. Северобайкальск, ул. Полиграфистов. Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, г. Северобайкальск, ул. Полиграфистов, ул. 8.

Наименование и адрес заказчика: Гусейнов Натиг Ягуб Оглы, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пер. Волжский, балок-26-Б.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 21.12.2020 г. по 26.02.2021 г. Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Город Северобайкальск», 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, <https://egov-buryatia.ru/gsevbvk/>.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания (в случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены в режиме онлайн - конференции, тел. для справок +79247719331).

Время и место проведения обсуждений: 26.01.2021 г. в 15:00 ч по адресу: 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, каб. 108. Тел. 8(30-130)27035, e-mail: admsevbvk@govbr.ru.

Техническое задание и предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду и проектной документации доступны до 26.01.2021 г. с 09:00 по 17:00 в рабочие дни по адресу: 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, каб. 202 и на сайте <https://egov-buryatia.ru/gsevbvk/>. Замечания и предложения от общественности принимаются в письменном виде с 21.12.2020г. по 26.02.2021г. с 09:00 по 17:00 в рабочие дни по адресу: 671700, Республика Бурятия, г. Северобайкальск, пр. Ленинградский, 7, каб. 202. Тел. 8(30-130)27035, e-mail: admsevbvk@govbr.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ФГУП «Росморпорт» и Администрация муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений по проектной документации: «Развитие морского торгового порта Усть-Луга. База обеспечивающего флота в МТП Усть-Луга», включая оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности – объект предназначен для комплексного портового обслуживания транспортных судов, а также обеспечения экологической и пожарной безопасности на акватории.

Месторасположение намечаемой деятельности – Россия, Ленинградская область, Кингисеппский район, Лужская губа Финского залива, морской порт Усть-Луга.

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

Наименование и адрес заказчика: Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт», 127055, Россия, Москва, ул. Сушевская, д. 19, стр. 7.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Кингисеппский муниципальный район», ФГУП «Росморпорт».

Форма проведения общественных обсуждений – общественные слушания.

Материалы документации (включая оценку воздействия на окружающую среду и техническое задание на ОВОС) доступны для рассмотрения заинтересованных лиц с 25.12.2020 г.:

здание администрации МО «Кингисеппский муниципальный район» по адресу: Ленинградская область, город Кингисепп, проспект Карла Маркса, 2а, кабинет 318 с 10-00 до 17-00 по рабочим дням; телефон 8(81375) 48866;

здание администрации МО «У

10

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики совместно с Грозненской городской Думой настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультывация несанкционированной свалки в районе пос. Алхан-Чурт, Ленинский район г.Грозный», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: проведение работ по ликвидации объекта накопленного экологического ущерба, в том числе основных работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель, реализация комплекса мер по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности на территории муниципального образования г.Грозного ЧР.

Местоположение намечаемой деятельности: в районе пос. Алхан-Чурт, Ленинский район г.Грозный Чеченской Республики. Заказчик: Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики, 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова, 5.

Проектная организация: ООО «Строй-инжиниринг, Чеченская Республика, г.Грозный, ул. С.Ш. Лорсанова, д.9, пом. 1.

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

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Грозненская городская Дума.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

С документацией объекта государственной экологической экспертизы можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова, 5, с 09.00 до 16.00 часов (по рабочим дням).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 02.02.2021 в 12.00 в здании мэрии г.Грозного, расположенном по адресу: г.Грозный, проспект им.Х.А. Исаева, 99/20.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы в письменной форме принимаются в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по указанному в объявлении адресам.

Информационное сообщение

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

Название намечаемой деятельности: «Реконструкция объектов обустройства участка 1А Ачимовских отложений Уренгойского месторождения на 2020-2022гг».

Цель намечаемой деятельности: Реконструкция объектов обустройства участка 1А Ачимовских отложений Уренгойского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ямало-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, участок 1А Ачимовских отложений Уренгойского месторождения.

Наименование и адрес заказчика: Акционерное общество «АЧИМГАЗ», 629309, РФ, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Новый Уренгой, мкр. Славянский, д.10, Тел. (3494) 912-304 (доб. 777).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 01.07.2020 г. – 01.07.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Пуровского района, 629850, РФ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, г. Тарко-Сале, ул. Республика, д. 25. Тел. (34997) 6-06-10.

Представитель заказчика по вопросам общественных обсуждений: ООО «Недра», 427438 г. Воткинск, ул. Луначарского, 32. Тел. 8 (495) 414-20-68.

Предлагаемая форма общественных обсуждений: заочная форма (опрос) с обеспечением сбора замечаний и предложений заинтересованных лиц.

С материалами по объекту государственной экологической экспертизы (проектной документацией), а также с материалами по оценке воздействия на окружающую среду и техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться на сайте nepra-eco.ru/eco-expertiza с 21.12.2020 г.

Замечания и предложения, а также вопросы пообъекту государственной экологической экспертизы (проектной документацией), материалам по оценке воздействия на окружающую среду и техническому заданию на оценку воздействия на окружающую среду принимаются по адресу электронной почты info@nepra-eco.ru по телефону 8 (495) 414-20-68 в период с 21.12.2020 г. по 25.02.2021 г.

Общественные обсуждения в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание на оценку воздействия на окружающую среду будут проводиться с 21 января (с 00 часов 00 минут по времени Нового Уренгоя) по 22 января (до 23 часов 59 минут по времени Нового Уренгоя) 2021 года.

Опросные листы доступны для скачивания на сайте nepra-eco.ru/eco-expertiza в период проведения опроса с 21 января по 22 января 2021 года. Заполненные опросные листы направляются по адресу электронной почты info@nepra-eco.ru. Регистрация опросных листов производится секретарем общественных обсуждений путем присвоения номера опросного листа, заверенная подписью.

Информационное сообщение

Общество с ограниченной ответственностью «Гипрошахт» совместно с Администрацией муниципального образования «Красносулинский район» (в соответствии со ст. 9 Федерального закона №174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Строительство 1-й очереди шахты «Садкинская-Северная» ООО «Южная угольная компания».

Цель намечаемой деятельности: Строительство 1-й очереди шахты «Садкинская-Северная» ООО «Южная угольная компания». Место расположения намечаемой деятельности: Ростовская область, Красносулинский район, Садковское сельское поселение, Садкинское месторождение антрацита, в 35 км южнее г. Белая Калитва и в 30 км восточнее г. Красный Сулин.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Южная угольная компания», адрес: 346389, Красносулинский район, Садковское сельское поселение, Садкинское месторождение антрацита, в 35 км южнее г. Белая Калитва и в 30 км восточнее г. Красный Сулин, тел.: 8(863-6) 221-01-01, e-mail: dissadk@mail.ru, corporate@southcoal.ru.

Ответственный за проведение общественных слушаний – заместитель главы Администрации Красносулинского района – начальник отдела сельского хозяйства Сухин А.Н.

Срок проведения ОВОС – 30.12.2020 по 01.02.2021.

Форма представления замечаний и предложений – посредством направления обращений на адрес электронной почты или в секретариат Комиссии.

Экспозиционные материалы, ТЗ и проектная документация, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, доступны для ознакомления с 30.12.2020 в течение 30 дней по адресу: ул. Первомайская, 2, кабинет № 4, г. Красный Сулин, Красносулинский район, Ростовская область, главный специалист отдела сельского хозяйства Администрации Красносулинского района Бондарев Денис Александрович, время приема с 08:00 до 17:00 в рабочие дни, перерыв с 12:00 до 13:00, телефон 8 (863-67) 5-21-51, e-mail: almaz@ksuln.donrass.ru; специалист 1 категории по вопросам земельных и имущественных отношений Садкинского сельского поселения Конвернистова Елена Сергеевна по адресу: ул. Советская, 17, г. Садки, Красносулинский район, Ростовская область, Россия, 346378, тел.: 8(863-67) 23-5-34, e-mail: sp18199@donrass.ru, в рабочие дни с 8-00 до 16-12, перерыв с 12:00 до 13:00.

Замечания и предложения по оценке воздействия на окружающую среду представлять в письменной форме по адресу: главный специалист отдела сельского хозяйства Администрации Красносулинского района Бондарев Денис Александрович ул. Первомайская, 2 кабинет № 4, г. Красный Сулин, Ростовская область, время приема с 08:00 до 17:00 в рабочие дни, перерыв с 12:00 до 13:00, телефон 8 (863-67) 5-21-51, e-mail: almaz@ksuln.donrass.ru; специалист 1 категории по вопросам земельных и имущественных отношений Конвернистова Елена Сергеевна по адресу: ул. Советская, 17, г. Садки, Красносулинский район, Ростовская область, Россия, 346378, тел.: 8(863-67) 23-5-33; 8(863-67) 23-5-34, e-mail: sp18199@donrass.ru, в рабочие дни с 8-00 до 16-12, перерыв с 12:00 до 13:00.

Замечания и (или) предложения, отражаемые в протоколе, принимаются с 30.12.2020 по 01.02.2021г.

Ответы на поступившие замечания и предложения, а также итоговый протокол общественных обсуждений размещаются на официальном сайте Администрации Красносулинского района.

Объявление

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Оренбургнефть» совместно с Администрацией Бузулукского района извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6185П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 8002, 9021, 9090 и система заводнения скважины №802 Бобровского месторождения».

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 8002, 9021, 9090 и система заводнения скважины №802 Бобровского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: Проскуринский сельсовет Бузулукского района Оренбургской области.

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

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

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2020 г. – Февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Бузулукский район Оренбургской области.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания. Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

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

Ознакомится с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 28.12.2020 по 28.01.2021 г. в:

- Администрация муниципального образования Бузулукский район Оренбургской области по адресу: Оренбургская область, Бузулукский район, г. Бузулук, ул. Ленина, д. 67, каб. 3. Время для ознакомления: в рабочие дни с 09.00 до 17.00, перерыв с 13.00 до 14.00 (время местное – МСК+2);

- В электронном виде на официальном сайте Бузулукского района – bz.orb.ru в разделе <https://bz.orb.ru/officials/units/otdel-zemelnykh-otnosheniy>;

- ООО «СамараНИПИнефть» по адресу: г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412. Время для ознакомления: в рабочие дни с 08.00 до 17.00, перерыв с 12.00 до 12.48 (время местное – МСК+1).

Общественные обсуждения состоятся 29 января 2021 года, в 10 часов 00 минут (время местное – МСК+2), по адресу: г. Бузулук, ул. Ленина, д. 10, 2 этаж, 16 кабинет.

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Бузулукский район: главный специалист по контролю за использованием земель Отдела земельных отношений Администрации Бузулукского района Оренбургской области Барсукова Ксения Викторовна, тел.: 8-(35342)-7-41-73, yaui@bz.orb.ru;

- ООО «СамараНИПИнефть» в части общественных обсуждений – Балабанова Е.Н., тел.: +7-937-065-93-05, BalabanovaEN@samipi.rosneft.ru.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

Акционерное общество АО «Кубассразрезуголь» совместно с администрацией Кемеровского муниципального округа, уведомляет о начале 1-го этапа общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Модуль обогащения угля класса 0-13 мм» филиала АО «Кубассразрезуголь» «Кедровский угольный разрез», включая материалы предварительного варианта оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности: организация обогащения отсева класса 0-25 мм марки СО и шлама, существующей обогатительной фабрики (ОФ) «Кедровская» и ОУ с КНС.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область, Кемеровский муниципальный округ АО «Кубассразрезуголь» «Кедровский угольный разрез».

Наименование и адрес Заказчика: Акционерное общество «Угольная компания «Кубассразрезуголь», 650054, Кемеровская область-Кузбасс, город Кемерово, Пионерский бульвар, 4А, тел. +7 (384 2) 69 23 11, e-mail: office@kdr.kru.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: И кв. 2020 года – I кв. 2021 года.

Форма общественных обсуждений: представление замечаний и предложений.

Форма представления замечаний и предложений: письменная на бумажном носителе, либо сканированная копия при дистанционном предоставлении на e-mail: akgt2@mail.ru по утвержденной форме.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Кемеровского муниципального округа, тел. +7 (384 2) 75 06 18.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы, включая предварительные материалы ОВОС и техническим заданием на ОВОС, а также представить замечания и предложения можно по адресу:

• Кемеровская область – Кузбасс, г. Кемерово, пр. Ленина, 5, каб. 34 (Управление архитектуры и градостроительства администрации Кемеровского муниципального округа), телефон для консультаций +7 (384 2) 21 07 55;

• Кемеровская область – Кузбасс, Кемеровский муниципальный округ п. Щегловский, ул. Центральная, 33 (Щегловское территориальное управление администрации Кемеровского муниципального округа), телефон для консультаций +7 (384 2) 60 03 01.

Срок представления замечаний и предложений: до 23 января 2021 года.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственной комиссии Российской Федерации от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Уренгойтеплогенерация-1» информирует о проведении общественных обсуждений (в форме опроса) проектной документации по объекту «Расширение и реконструкция котельной №2 АО «УТГ-1» с вводом в эксплуатацию одного водогрейного котла типа КВГМ-100-150 ст. №3» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду).

Цель, название, наименование деятельности, производимой и отпуск тепла потребителям, обеспечение бесперебойного теплоснабжения зданий и сооружений в городе Новый Уренгой, Ямало-Ненецкий АО.

Предполагается реконструкция действующей котельной, мощность 200 МВт. В котельной установлено два котла мощностью 100 МВт, в рамках реконструкции предполагается установка третьего котла 100 МВт для увеличения мощности котельной до 300 МВт.

В соответствии с техническим заданием предусматривается один этап строительства.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ямало-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, Западная промзона, ул. Таежная, земельный участок с кадастровым номером: 89:11-010301:65.

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

Наименование и адрес исполнителя: ООО «АЛЬЯНС ЭНЕРГО», 630040, Новосибирская обл., г. Новосибирск, ул. Лобачевского, 72, кв. 168.

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

Форма общественных обсуждений: опрос общественного мнения. Примерные сроки проведения ОВОС: опрос общественного мнения проектной документацией по объекту «Расширение и реконструкция котельной №2 АО «УТГ-1» с вводом в эксплуатацию одного водогрейного котла типа КВГМ-100-150 ст. №3» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду) будет проводиться в течение 60 дней с момента опубликования в средствах массовой информации.

Форма представления предложений и замечаний: письменная. Ознакомиться с материалами, выносимыми на общественные обсуждения, а также получить опросный лист можно в течение 30 дней с момента опубликования настоящего объявления по адресу: 629307, Ямало-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Индустриальная, 4, каб. 111 (с понедельника по пятницу с 08:30 до 17:12, обед с 12:30 до 14:00);

а также на официальном сайте муниципального образования город Новый Уренгой в сети Интернет www.newurenгой.ru в разделе «Городское хозяйство» – «Экология».

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

Информационное сообщение

ООО «Ирбейский разрез» совместно с администрацией Ирбейского района уведомляет о начале общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации «Корректировка горнотранспортной части разреза «Ирбейский» с увеличением мощности до 3,0 миллионов тонн угля в год» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и проект технического задания). Основой проектной документации является пересмотр календарного плана ведения горных работ в границах лицензионного соглашения, в связи с частичным использованием бестранспортной схемы для уменьшения затрат на транспортирование вскрышных пород.

Месторасположение намечаемой деятельности: ООО «Ирбейский разрез» расположен на территории Латынцевского месторождения бурых углей в Ирбейском районе Красноярского края России. Ближайший населенный пункт – д. Латынцев расположен в 800 м восточнее горного отхода разреза.

Заказчик: ООО «Ирбейский разрез», Красноярский край, Ирбейский район, с. Ирбейское, ул. Строительная, д. 9.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 3 квартал 2020 г. – 1 квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Ирбейского района.

Форма общественного обсуждения – представление замечания и предложений.

Форма представления замечаний и предложений – письменная.

Предложения и замечания должны соответствовать предмету общественных обсуждений.

В индивидуальных, а также коллективных предложениях и замечаниях по объекту государственной экологической экспертизы - проектной документации «Корректировка горнотранспортной части разреза «Ирбейский» с увеличением мощности до 3,0 миллионов тонн угля в году (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и проект технического задания), вынесенному на общественные обсуждения, указываются фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замечаниях должны быть также указаны фамилия, имя, отчество, дата рождения, адрес места жительства, контактный телефон (при наличии), личная подпись гражданина или граждан, внесших предложения и замечания, и дата подписания. В коллективных предложениях и замеч

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики совместно с Грозненской городской Думой настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультивация несанкционированной свалки в районе пос.Ирс, Ленинский район г.Грозный», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: проведение работ по ликвидации объекта накопленного экологического ущерба, в том числе основных работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель, реализация комплекса мер по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности на территории муниципального образования г.Грозного ЧР.

Местоположение намечаемой деятельности: в районе пос.Ирс, Ленинский район г.Грозный Чеченской Республики.

Заказчик: Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики, 364020, ЧР, г.Грозный, ул. Кутузова,5. Проектная организация: ФГБОУ ВО «ГГТУ» им. акад. М.Д. Миллионщикова», Чеченская Республика, г.Грозный, пр.Исаева, 100.

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

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Грозненская городская Дума.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания. С документацией объекта государственной экологической экспертизы можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова,5, с 09.00 до 16.00 часов (по рабочим дням).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 02.02.2021 в 10.00 в здании мэрии г.Грозного, расположенном по адресу: г.Грозный, проспект им. Х.А. Исаева, 99/20.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы в письменной форме принимаются в течение 30 дней с момента публикации, в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по указанным в объявлении адресам.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики совместно с Грозненской городской Думой настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультивация несанкционированной свалки в районе пос.Кирпичный, Ленинский район г.Грозный», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: проведение работ по ликвидации объекта накопленного экологического ущерба, в том числе основных работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель, реализация комплекса мер по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности на территории муниципального образования г.Грозного ЧР.

Местоположение намечаемой деятельности: в районе пос.Кирпичный, Ленинский район г.Грозный Чеченской Республики.

Заказчик: Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики, 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова, 5. Проектная организация: ООО «Строй-инжиниринг, Чеченская Республика, г.Грозный, ул. С.Ш. Лорсанова, д.9, пом.1.

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

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Грозненская городская Дума.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания. С документацией объекта государственной экологической экспертизы можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова,5, с 09.00 до 16.00 часов (по рабочим дням).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 02.02.2021 в 11.00 в здании мэрии г.Грозного, расположенном по адресу: г.Грозный, проспект им.Х.А. Исаева, 99/20.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы в письменной форме принимаются в течение 30 дней с момента публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по указанным в объявлении адресам.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Заказчик намечаемой деятельности Комитет городского обустройства администрации города Иркутска (юридический/почтовый адрес: 664011, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сухэ-Батора, д. 11, телефон 8(3952)52-00-03) при участии ООО СЗ «Жилстрой» (юридический адрес: 664081, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Иркутской 30 Дивизии, д.8, офис 2.), совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации города 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»), 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 осуществляется при проведении мероприятий по контролю при осуществлении государственного экологического надзора») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство ливневой канализации в Октябрьском районе города Иркутска», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Строительство ливневой канализации в Октябрьском районе города Иркутска» предусмотрено строительство ливневой канализации по адресу: Иркутская область, г. Иркутск, Октябрьский округ.

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

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

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности технических заданий по объекту «Строительство ливневой канализации в Октябрьском районе города Иркутска»: технические задания доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Байкальская, д. 105а, оф. 403, и г. Иркутск, ул. Пролетарская, 11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство ливневой канализации в Октябрьском районе города Иркутска» назначены на 28 января 2021 года 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, 11, каб.10. В случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: АО «Сибирский проектный институт», адрес: 664047, г. Иркутск, ул. Байкальская, д.105 «А», оф. 402. Тел. (3952) 500-171.

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 будет дополнительно размещена на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики совместно с Советом депутатов Гудермесского городского поселения настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультивация несанкционированной свалки коммунальных и строительных отходов (г.Гудермес, Чеченская Республика)», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: проведение работ по ликвидации объекта накопленного экологического ущерба, в том числе основных работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель, реализация комплекса мер по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности на территории г.Гудермес Чеченской Республики.

Местоположение намечаемой деятельности: г.Гудермес Чеченской Республики.

Заказчик: Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики, 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова,5

Проектная организация: ООО «Строй-инжиниринг, Чеченская Республика, г.Грозный, ул. С.Ш. Лорсанова, д.9, пом.1

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

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Совет депутатов Гудермесского городского поселения

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

С документацией объекта государственной экологической экспертизы можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова,5, с 09.00 до 16.00 часов (по рабочим дням).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 01.02.2021 в 14 часов 00 минут в здании Администрации Гудермесского муниципального района, расположенном по адресу: г.Гудермес, пр-т. А.А. Кадырова, 17.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы в письменной форме принимаются в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по указанным в объявлении адресам.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики совместно с Советом депутатов Курчалойского городского поселения настоящим информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультивация свалки твердых коммунальных отходов (г. Курчалой, Курчалоевский район, Чеченская Республика)», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: проведение работ по ликвидации объекта накопленного экологического ущерба, в том числе основных работ по технической и биологической рекультивации нарушенных земель, реализация комплекса мер по охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности на территории г.Курчалой Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики.

Местоположение намечаемой деятельности: г.Курчалой Курчалоевского муниципального района Чеченской Республики.

Заказчик: Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики, 364020, ЧР, г.Грозный, ул. Кутузова,5

Проектная организация: ООО «Строй-инжиниринг, Чеченская Республика, г. Грозный, ул. С.Ш. Лорсанова, д.9, пом.1

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

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: Совет депутатов Курчалойского городского поселения

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

С документацией объекта государственной экологической экспертизы можно ознакомиться в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения по адресу: 364020, ЧР, г.Грозный, ул.Кутузова,5, с 09.00 до 16.00 часов (по рабочим дням).

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 01.02.2021 в 10 часов 00 минут в здании Мэрии Курчалойского городского поселения, расположенном по адресу: г.Курчалой, пр-т. А.А. Кадырова, 57.

Замечания и предложения в отношении документации объекта государственной экологической экспертизы в письменной форме принимаются в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по указанным в объявлении адресам.

Уведомление

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», ООО «СамаранПИПНефть» совместно с администрацией муниципального образования Шарлыкский район извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6325П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 417, 418, 463 и система заводнения скважины № 488 Родниковского месторождения».

Намечаемая деятельность: Строительство и эксплуатация скважин №№ 417, 418, 463 и система заводнения скважины № 488 Родниковского месторождения.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 417, 418, 463 и система заводнения скважины № 488 Родниковского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ратчинский и Ново-мусунский сельсовет Шарлыкского района Оренбургской области.

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

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамаранПИПНефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18, Тел. 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnipi.rosneft.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Шарлыкский район Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2020 г. – Февраль 2021 г.

Форма общественного обсуждения: дистанционный опрос.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная по электронной почте BalabanovaEN@samnipi.rosneft.ru.

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

Ознакомиться с материалами проекта 6325П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 417, 418, 463 и система заводнения скважины № 488 Родниковского месторождения» можно с 28 декабря по 18 января 2021 года по адресам:

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

- Администрация муниципального образования Шарлыкский район Оренбургской области: 461450, Оренбургская область, Шарлыкский район, село Шарлык, ул. Советская, 40, тел.8 (35358) 2-12-80. В электронном виде на официальном сайте муниципального образования Шарлыкский район Оренбургской области <http://mo-sl.orb.ru>.

Прием предложений и замечаний осуществляется: притой онлайн-опрос по материалам Проекта 6325П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 417, 418, 463 и система заводнения скважины № 488 Родниковского месторождения» можно на официальном сайте муниципального образования Шарлыкский район Оренбургской области <http://mo-sl.orb.ru> в разделе «Общественные обсуждения» с 28 декабря по 18 января 2021г.

Прием замечаний и предложений будет осуществляться в течении 5 календарных дней после окончания общественных слушаний на электронный адрес BalabanovaEN@samnipi.rosneft.ru.

Уведомление о проведении общественных слушаний

Общество с ограниченной ответственностью «Боркмосское» (ОГРН 1175958018280, ИНН 5902043178, КПП 590201001) уведомляет о начале проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы по проектной документации: «Обустройство Боркмосского нефтяного месторождения» расположенного по адресу: Пермский край, Чусовский и Добрянский районы (37 км к северо-востоку от краевого центра – города Перми и 34 км восточнее города Добрянка). Районный центр Добрянского городского округа – г. Добрянка, расположен в 34 км западнее от района работ). Районный центр Чусовского городского округа – г. Чусовой, расположен в 42 км восточнее от района работ).

Цель намечаемой деятельности - обустройство Боркмосского нефтяного месторождения. Наименование и адрес Заказчика: ООО «Боркмосское», 614015, Пермский край, г. Пермь, ул. Свердловская, дом 4, офис 1, И.О. Директора – Поляничко Александр Борисович, e-mail: borkmossneft@yandex.ru; тел.: 8 (342)257-94-99.

Наименование и адрес Исполнителя (проектная организация): Общество с ограниченной ответственностью «Инженерное бюро «АНКОР», 420127, РФ, республика Татарстан, г. Казань, ул. Деметьевая, зд. 70 А, помещение 125 Б-2, директор – А.А. Озерин, e-mail: office@ankor.expert; тел./факс: (843) 203-95-00 / (843) 203-95-00.

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

С материалами предварительной оценки (1 этап ОВОС) и проектом Технического задания на проведение ОВОС можно ознакомиться на официальном сайте и по адресу Администрации Добрянского городского округа <http://dobtraion.ru/>, Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, 14, отдел благоустройства и транспорта, каб.208 (время работы: понедельник – четверг с 8.30 до 17.30; пятница с 8.30 до 16.30; перерыв с 13.00 до 13.48), и Администрации Чусовского городского округа <http://chusokrug.ru/>, Пермский край, г. Чусовой, ул. 50 лет ВЛКСМ, 2, отдел экологической безопасности, каб. 301 (время работы: понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, перерыв с 12-00 до 13-00), в течение 30 дней с момента публикации объявления в СМИ.

Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

Замечания и предложения принимаются по адресам Администрации Добрянского городского округа: 618740 Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, 14, 208 кабинет; Администрации Чусовского городского округа: 618206, Пермский край, г.Чусовой, ул.50 лет ВЛКСМ д.2, 301 кабинет. И по электронной почте заказчика aida02@mail.ru (Игорь Музафаров), в течение 30 дней с момента публикации объявления в СМИ.

По истечении указанного срока материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду и проект Технического задания с учетом замечаний и предложений будут утверждены Заказчиком и размещены на официальном сайте и по адресу Администрации Добрянского городского округа <http://dobtraion.ru/>, Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, 14, отдел благоустройства и транспорта, каб.208, и Администрации Чусовского городского округа <http://chusokrug.ru/>, Пермский край, г. Чусовой, ул. 50 лет ВЛКСМ, 2, отдел экологической безопасности, каб. 301, до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду.

Уведомление о проведении общественных слушаний

ООО «Шарл» совместно с Администрацией Ленингорского муниципального района Республики Татарстан в соответствии со ст.9 Федерального закона от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», информирует о начале общественных обсуждений оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы: «Проекта технической документации на технологию нейтрализации (обезвреживания) кислоты аккумуляторной серной отработанной, в том числе кислоты серной отработанной».

Предметом общественных обсуждений являются: Техническое задание (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), проектная документация и ОВОС «Проекта технической документации на технологию нейтрализации (обезвреживания) кислоты аккумуляторной серной отработанной, в том числе кислоты серной отработанной».

Цель намечаемой деятельности: внедрение технологии нейтрализации (обезвреживания) кислоты аккумуляторной серной отработанной, в том числе кислоты серной отработанной.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Татарстан, Ленингорский муниципальный район, г. Ленингорск, ул. Заводская, д.2.

Наименование и адрес заказчика: ООО «ШАРЛ», 423521, Республика Татарстан, Ленингорский муниципальный район, г. Ленингорск, ул. Заводская, д.2.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: МБУ «Архградстройконтроль».

Форма общественного обсуждения по ТЗ и предварительным материалам оценки: опрос, посредством регистрации мнения общественности в письменном виде направленных по адресу: РТ, г. Ленингорск, ул. Тукая, д.7, отдел архитектуры и градостроительства исполнительного комитета муниципального образования Ленингорский муниципальный район.

Ознакомиться с материалами ТЗ, ОВОС и проектных материалов можно с момента публикации по адресу: РТ, г. Ленингорск, ул. Тукая, д.7, отдел архитектуры и градостроительства исполнительного комитета муниципального образования Ленингорский муниципальный район в будние дни в рабочее время с 8-00 до 17-00, а также в сети интернет по адресу: <https://cloud.mail.ru/public/23zf/3RNB6ChHq>

Форма общественного обсуждения оценки воздействия (ОВОС), проектной документации: общественные слушания.

Общественные слушания (в форме обсуждения) состоятся 05 февраля 2021 года в 15.00 по адресу: РТ, г. Ленингорск, ул. Тукая, д.7, отдел архитектуры и градостроительства, каб. 1

Сроки представления замечаний и предложений: с момента публикации данного объявления до 05 февраля 2021 г. по указанному выше адресу.

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 материалах к материалам ОВОС обеспечивается заказчиком в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Информирование общественности

На основании Федерального закона от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372, информируем общественность и участников оценкивоздействия на окружающую среду о начале проведения с IV кв. 2020 г. оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности АО «Флот НМТП» в морских портах Новороссийск и Кавказ».

Цель намечаемой деятельности: буксировка судов, швартовные операции, операции по постановке/снятию и буксировке ботов, по перетяжке судна или иного плавучего объекта, удержанию судна или иного плавучего объекта у причалов и в местах якорных стоянок, завода дополнительных канатов судна или иного плавучего объекта на швартовные устройства, содействие в постановке судна или иного плавучего объекта на якорь или бочку;перевозка морским транспортом пассажиров; перевозка судами снабжения, продовольствия; погружно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам; буксировка топливом; снабжение судов водой; снятие и транспортирование судовых отходов; локализация и ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов, загрязнений на акватории; очистка акватории от плавашего мусора; дежурство судов для обеспечения экологической безопасности; обеспечение пожарной безопасности в порту, тушение пожаров; оказание помощи судам в штормовых условиях в целях обеспечения безопасности мореплавания в порту; ведение аварийно-спасательных и других неотложных работ в чрезвычайных ситуациях; услуги по доставке и снятию лосмонамов.

Месторасположение хозяйственной деятельности:РФ, Краснодарский край, г. Новороссийск, морской порт Новороссийск; РФ, Краснодарский край, Темрюкский район, морской порт Кавказ.

Заказчик – АО «Флот НМТП»: 353900, Краснодарский край, г.Новороссийск, ул.Мира, д.2И, тел.:8 (8617) 76-75-77. Исполнитель – ИПЧовен Ольга Александровна: 344002, г.Ростов-на-Дону, ул. Обороны, 42Б, 5 этаж, комн. 1-5, тел.: 8 (903) 433-61-85.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – III квартал 2020 г. - I квартал 2021 г.

С предварительными вариантами материалов оценки воздействия на окружающую среду можно ознакомиться с 28.12.2020 г. на сайте <https://iktingroup.ru/> или адресам:

- Краснодарский край, г.Геленджик, ул. Революционная, д. 1, каб. 207 (пн-пт 9:00-13:00, 14:00-18:00);

- Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Рыбачья, д.1 (пн-пт 9:30-16:30);

- Краснодарский край, г. Темрюк, ул. Урицкого, д. 35 каб.7 (пн-пт 8:00-12:00, 13:00-17:00, пт 8:00-12:00, 13:00-16:00).

Общественные обсуждения объекта экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду хозяйственной деятельности, предполагается проводить в форме слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия (видео-конференц-связь) в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на платформе Zoom (<https://zoom.us>). Для участия необходимо направить заявку по адресу электронной почты: iktingroup@yandex.ru с указанием Ф.И.О., адреса проживания, адреса электронной почты и контактного телефона или позвонить по номеру 8-903-433-43-45.

Ответственным за организацию общественных обсуждений является Администрация МО город Геленджик, Администрация МО город Новороссийск, Администрация МО Темрюкский район совместно с заказчиком.

Замечания и предложения принимаются в письменной форме по адресу расположения Заказчика и Исполнителя, а также в электронном виде по адресу: iktingroup@yandex.ru.

Общественные слушания состоятся:

- 28.01.2021 г. в 15 ч 00 мин по г. Геленджик;
- 28.01.2021 г. в 10 ч 00 мин по г. Темрюк;
- 27.01.2021 г. в 14 ч 00 мин по г. Новороссийск.

Объявление

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Оренбургнефть» совместно с Администрацией Бузулукского района извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 5999П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 2011, 2012, 2017, 2019, 3015, 8005, 8006, 8008 и система заводнения скважин №№ 2012, 2019, 3015 Бобровского участка недр».

Намечаемая деятельность: Строительство и эксплуатация нефтедобывающих скважин №№ 2011, 2012, 2017, 2019, 3015, 8005, 8006,



Вестник Росжелдора

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Драйвер развития

Отрасль ориентируется на потребности клиента

ПРИОРИТЕТЫ

На вопросы корреспондента «ТР» отвечает заместитель министра транспорта РФ, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир ТОКАРЕВ.

– Владимир Александрович, 2020 год оказался непростым для всего транспортного комплекса. В условиях распространения коронавируса одной из приоритетных задач для железнодорожников стала необходимость бесперебойного и безопасного проезда пассажиров и провоза грузов. Внесения каких коррективов в работу отраслевых организаций это потребовало?

– Действительно, с начала введения ограничительных мер, связанных с распространением COVID-19, транспортная отрасль 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. Во многом это произошло благодаря тому, что своевременно был оказан ряд мер по ее поддержке.

В частности, в РФ все пригородные пассажирские компании решением Правительства РФ включены в перечень системообразующих организаций экономики. Это дало им возможность получить поддержку, включая льготное кредитование, отсрочку по уплате налогов. Также были утверждены рекомендации по обеспечению противоэпидемической безопасности пассажиров.

Падение объемов грузовых перевозок за 11 месяцев текущего года было небольшим и составило всего 3,3%. За 11 месяцев текущего года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 1 млрд 136 млн тонн грузов, что на 34,8 млн тонн ниже уровня аналогичного периода 2019 года. Более существенным оказалось снижение в сегменте пассажирских перевозок – 27,3%. Так, за 11 месяцев 2020 года были перевезены 798,2 млн пассажиров,



в то время как за аналогичный период прошлого года – 1097,7 млн человек. Поэтому меры государственного регулирования были в первую очередь направлены на поддержку пассажирских перевозок.

– Даже в таких условиях рынок контейнерных перевозок демонстрирует устойчивость. Насколько актуальна задача по увеличению скорости контейнерного транзита?

– В состав мероприятий федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» включена реализация инвестиционного проекта «Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза». Среди задач – сокращение времени доставки контейнеров по Транссибу до 7 суток. Для повышения транзитного потенциала российских железных дорог Правительство РФ установило льготные тарифы на транзитные контейнерные перевозки по России.

По экспертной оценке, прогнозный объем транзитных перевозок грузов в контейнерах на 2020 год оценивается в размере 4,2 тыс. ДФЭ, с учетом предоставления льготных тарифов до конца этого года планируется перевозка порядка 7,5 тыс. ДФЭ. Помимо эффекта от транспортно-логистической деятельности российских компаний, рост транзитных перевозок через дальневосточные порты России будет способствовать развитию морских контейнерных перевозок, оказывая синергический эффект на смежные отрасли экономики.

С новым, 2021 годом!

Уходящий год хотя и был непростым, однако принес много интересных событий и достижений, которыми мы все можем гордиться. Транспортная отрасль развивается, и это происходит в первую очередь благодаря ее труженикам, а также активной позиции граждан, их участию в решении транспортных вопросов.

Создание современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры – одна из главных задач, поставленных перед нами главой государства. От улучшения ее состояния, в том числе железнодорожной сети, зависит социально-экономическое

– Несмотря на вызовы времени, среди которых и осложнившаяся экономическая ситуация в стране, развитие отрасли продолжается. Какие события можно записать в актив уходящего года?

– Важным событием стало открытие грузового железнодорожного движения по транспортному переходу через Керченский пролив, которое стало еще одним шагом на пути экономического развития Крыма и Российской Федерации.

Кроме того, расширилась маршрутная сеть между Крымским полуостровом и материковой частью России. В 2020 году обеспечено железнодорожное сообщение с Крымом таких крупных городов, как Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, Кисловодск, Адлер, Ростов-на-Дону, Псков, Вологда, Воронеж, Казань, Самара, Краснодар, Уфа, Челябинск, Ярославль.

Строительство и начало эксплуатации восстановленного моста через реку Кола, построенного за рекордные 105 дней, стало примером слаженной работы Минтранса России, ОАО «РЖД» и руководства Мурманской области. Восстановленный мост не имеет опор, установленных непосредственно в русле реки, все опоры являются береговыми. Благодаря этому исключается фактор воздействия на мост паводковых вод.

– Запуск новых пассажирских маршрутов и обновление подвижного состава – позитивный тренд последних лет. Как в перспективе планируется развивать пассажирские перевозки?

– Современные условия показывают, что все большее влияние на перевозку пассажиров будет оказывать не только экономическая, но и эпидемиологическая ситуация в России и в мире. Последствия распространения коронавируса затронули как макроэкономические факторы, так и внутренние: изменение сроков, подходов и географии перевозок в части железнодорожных перевозок. К факторам, которые позволят на горизонте планирования наращивать объемы перевозок на инфраструктуре ОАО «РЖД» и преодолеть негативный тренд, относятся: расширение маршрутной сети, маркетинг, цифровизация, обновление подвижного состава, включая распространение практики использования двухэтажных поездов.

Мы также наблюдаем высокий спрос на внутренний туризм. Ориентируясь на интересы наших пассажиров, при поддержке министерства холдинг «РЖД» вместе с бизнесом предлагают новые продукты – мультимодальные туристические маршруты. На основе комбинированной транспортной услуги у пассажиров есть возможность посетить туристические центры в формате «поезд-отель», в том числе в 2–3-дневных турах выходного дня.

– Понятия «продукт», «клиентоориентированность» пришли и в сферу железнодорожной логистики, перевозок. Как тренды цифровой экономики влияют на развитие отрасли?

– В сферу госуправления ожидаемо стали приходить

развитие России, а значит, и уровень жизни, благополучие наших граждан.

Заверяю вас, что в следующем году транспортники приложат все усилия к тому, чтобы поднять качество услуг и сервисов транспортного комплекса на новый уровень. Выражаю всем сотрудникам транспортного сектора благодарность за добросовестный труд и преданность своему делу. Желаю им, а также всем гражданам страны, их семьям здоровья, счастья, благополучия и удачи во всех начинаниях!

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

практики из бизнеса, направленные на повышение качества услуг, которые мы предоставляем прежде всего гражданам. Продолжается обновление подвижного состава для повышения комфорта наших пассажиров. С июля полностью обновлен подвижной состав самого известного в мире скорого поезда дальнего следования – № 1/2 «Россия» Москва – Владивосток. Вместе с машиностроителями разработана концепция нового плацкартного вагона с акцентом на персонализацию пространства пассажиров на основе построения индивидуальных модульных отсеков. Запуск планируется в конце 2021 года. Системная работа над новыми сервисами и формирование принципиально новой, современной комфортной среды для наших пассажиров продолжается.

Активно развиваются цифровые сервисы. В пример могу привести железные дороги Крыма, где для пассажиров организована продажа билетов на пригородные поезда с использованием сайта перевозчика и мобильного приложения. На крупных железнодорожных станциях установлены автоматы, предназначенные для самостоятельного оформления билетов по безналичной оплате. Реализована услуга по оплате проезда банковской картой не только в билетных кассах, но и непосредственно в вагонах пригородных поездов. Такие опции позволили пересадить часть пассажиров с автомобильного транспорта на железнодорожный, что благоприятно повлияло на рост пассажиропотока.

ФОРУМ

В первый день работы Международного форума «Транспортная неделя – 2020» премьер-министр РФ Михаил Мишустин в режиме телемоста дал команду по запуску железнодорожного парка приема груженых составов «Новый», построенного в рамках модернизации припортовой станции Находка–Восточная Дальневосточной железной дороги. В ходе трансляции был продемонстрирован прием первого груженого поезда с углем на пути нового железнодорожного парка с последующей подачей для выгрузки на специализированный терминал.

Железнодорожный парк «Новый» является самым современным на Дальнем Востоке и построен с использованием последних технических решений. Поездная и маневровая работа проводится на 12 электрифицированных железнодорожных путях приема общей протяженностью 19 км. Стрелочные переводы и сигналы парка оборудованы микропроцессорной централизацией и управляются с единого поста. Все они оборудованы электрообогревом для бесперебойной работы в период отрицательных температур. Уникальной особенностью является внедрение новой технологии, которая автоматически распознает номера всех типов грузовых вагонов при скорости до 60 км/ч. Благодаря парку «Новый» в АО «Восточный Порт» будут созданы дополнительно 100 квалифицированных рабочих мест.

Ввод в эксплуатацию нового парка завершает модернизацию «последней мили» Транссибирской магистрали – припортовой станции Находка–Восточная – одного из важнейших узлов железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока. В ходе модернизации в 2019 году компания «Восточный Порт» построила на станции железнодорожный парк Б. Пять электрифицированных железнодорожных путей общей протяженностью 7,3 км были безвозмездно переданы на баланс ОАО «РЖД» для общего пользования всеми компаниями в промышленном кластере бухты Врангеля. Общий объем инвестиций в строительство парков составил 5 млрд руб.

Проект строительства железнодорожных парков реализован частным инвестором на принципах государственно-частного партнерства с ОАО «РЖД». Новая железнодорожная инфраструктура на Дальнем Востоке позволит полностью загрузить мощности крупнейшего российского специализированного угольного терминала – до 55 млн тонн в год. Также будет решена проблема «узких» мест на Дальневосточной железной дороге за счет увеличения мощности станции Находка–Восточная на 25 млн тонн и оптимизации технологии обработки подвижного состава.

Стратегические решения

Важные для отрасли проекты обсудили в рамках Транспортной недели



Строительство новых мощностей станции связывает между собой программы федерального и международного значения, направленные на увеличение пропускной способности Восточного полигона. Кроме того, решается вопрос строительства новых морских портов на востоке страны, предусмотренного поручением Президента России по развитию транспортной инфраструктуры и наращиванию экспортного потенциала страны.

Еще одно важное событие Транспортной недели – 2020 – подписание меморандума о сотрудничестве между Министерством транспорта РФ, российской компанией «ЕПК» и американской Amsted Rail, в рамках которого предусмотрена локализация на территории России производства касетных подшипников для инновационного подвижного состава.

Минтранс России стремится к тому, чтобы спрос на подшипники отечественные предприятия закрывали на 100%, подчеркнул заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росжелдора Владимир Токарев. Перспективное развитие железнодорожного транспорта, решение задач по повышению пропускной и провозной

способности, снижение эксплуатационных затрат, а также более эффективное использование подвижного состава, повышение его надежности невозможно без усовершенствования конструкции грузовых вагонов, внедрения новых перспективных узлов и деталей.

В тот же день в рамках Транспортной недели – 2020 состоялась отраслевая сессия, посвященная деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта по оказанию государственных услуг в области транспортной безопасности. Как сообщил начальник управления транспортной безопасности Росжелдора Юрий Егоренков, к настоящему моменту в реестр объектов транспортной инфраструктуры внесены более 14 тыс. объектов железнодорожной инфраструктуры. Ключевые организации, в интересах которых оказываются государственные услуги, – ООО «РЖД», АО «ФПК», ФГУП «Крымская железная дорога», пригородные пассажирские компании. Кроме того, в зоне ответственности управления находятся 8 метрополитенов.

Анализируя объемы оказываемых услуг в период с 2016-го по ноябрь 2020 года, Юрий Егоренков

обратил внимание на неравномерность распределения количества оказанных услуг как по временным интервалам, так и в территориальном разрезе. Ситуация, когда где-то нагрузка избыточна, а где-то ниже нормальных значений, отметил Юрий Егоренков, не должна сохраняться, с учетом того что законодательство достаточно динамично меняется, меняются формы и объемы оказываемых госуслуг.

По словам Юрия Егоренкова, для устранения диспропорций ведомство приняло решение об увеличении объема услуг, оказываемых в электронной форме, с использованием ЕГИС ОТБ, и о децентрализации оказания ряда госуслуг. Также докладчик подробно остановился на том, как будут распределены функции по оказанию госуслуг в сфере ОТБ в 2021 году, с учетом принятого агентством решения об их децентрализации и наделении территориальных управлений Росжелдора дополнительными полномочиями.

В частности, в центральном аппарате Росжелдора останутся функции по аккредитации специализированных организаций, подразделений транспортной безопасности и аттестующих организаций,

а также отдельные функции по категорированию объектов транспортной инфраструктуры, в том числе согласование предварительной категории строящихся объектов. А территориальные управления Росжелдора планируется наделить функциями по рассмотрению (утверждению) результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры; рассмотрению (утверждению) планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры; регистрации (учету) паспортов обеспечения безопасности; аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Как рассказал заместитель начальника управления транспортной безопасности Росжелдора Виктор Кекул, из всех отраслевых агентств Минтранса России по видам транспорта наиболее широко существуют сервисы ЕГИС ОТБ использует именно Федеральное агентство железнодорожного транспорта. С их помощью Росжелдор формирует и ведет в электронном виде реестры ОТИ и ТС, при этом реестры автоматически публикуются на портале компетентного органа. Агентство утверждает в электронном виде оценки уязвимости ОТИ и планы обеспечения транспортной безопасности, осуществляет аттестацию сил ОТБ.

В настоящее время в Росжелдоре реализуется пилотный проект по предоставлению результатов оценки уязвимости и планов обеспечения транспортной безопасности и объектов транспортной инфраструктуры в электронном виде посредством ЕГИС ОТБ. В ходе реализации проекта ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» и АО «Транссет» разработали специальное программное обеспечение, в тестовой подсистеме был проведен полный цикл оказания госуслуг по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Первый проректор – проректор по научной работе Петербургского государственного университета путей сообщения профессор Тамара Титова, заведующий кафедрой «Изыскания и проектирование железных дорог» Сергей Шкурников и группа специалистов и экспертов из ПГУПС, Росжелдорпроекта и Мосгипротранса рассказали о разработке специальных технических условий (СТУ) на проектирование и строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва – Казань и Москва – Санкт-Петербург с учетом требований законодательства по обеспечению транспортной безопасности на всех этапах: при проектировании, подготовке проектно-сметной документации, строительстве, непосредственно на объекте. Эксперты подробно рассмотрели все разделы СТУ, в которых требуется учет требований по ОТБ, в том числе при разработке требований на проектирование систем безопасности, включая системы инженерно-технического обеспечения транспортной безопасности объектов железнодорожного транспорта, применительно к высокоскоростным магистралям.

В этом году в рамках XIV Международной выставки «Транспорт России» Федеральное агентство железнодорожного транспорта представило интерактивный стенд, на котором гости выставки смогли с помощью VR-технологий погрузиться в роли машиниста поезда и проехать по Крымскому мосту. Стенд агентства был признан лучшим в категории «Интерактивная визуализация».





Оценку ставит стандарт

Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте — флагман в области оценки соответствия

СЕРТИФИКАЦИЯ

Подтверждение соответствия в сфере железнодорожного транспорта является одним из основных направлений деятельности Федерального бюджетного учреждения «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (ФБУ «РС ФЖТ», Регистр сертификации), находящегося в ведении Росжелдора.

В целостной системе обеспечения эффективной и безопасной работы железнодорожного транспорта ФБУ «РС ФЖТ» как крупнейший признанный в России и за рубежом российский орган по сертификации продукции, услуг, систем менеджмента качества и производств играет ключевую роль, отвечая за подтверждение соответствия продукции, процессов проектирования, объектов строительства, реализации работ и услуг требованиям технических регламентов, документов по стандартизации, сводов правил и условий договоров.

С момента вступления в силу технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта (2014) Регистром сертификации выдано более 2500 сертификатов соответствия и зарегистрировано более 1600 деклараций о соответствии.

Регистром сертификации подтверждено соответствие высокоскоростных поездов «Сапсан» производства компании «Сименс», электропоездов «Иволга» Тверского вагоностроительного завода, электропоездов «Ласточка» производства компании «Уральские локомotive», эксплуатируемых на Московском центральном кольце.

В 2020 году Регистром сертификации выданы сертификаты соответствия на рельсовый ав-



Руководитель ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» Александр Комиссаров

тобус РА-3 «Орлан» производства АО «Метровагонмаш», железнодорожный кран КЖ-1473 производства АО «Кировский машиностроительный завод 1 Мая», вагоны рефрижераторные автономные (модели 16-5213) производства АО «НПК «Уралвагонзавод».

В настоящее время ведется работа по сертификации третьей партии электропоездов «Сапсан», также идет подготовка к работам по обязательному подтверждению соответствия первого в России беспилотного электропоезда «Ласточка».

Сведения о выданных ФБУ «РС ФЖТ» сертификатах соответствия и о зарегистрированных декларациях о соответствии размещены в национальной части единого реестра на официальном сайте Федеральной службы по аккредитации (<https://fsa.gov.ru/>) в сети Интернет.

На базе Регистра сертификации функционирует испытательный центр, который был создан в первую очередь для проведения испытаний инно-

вационной продукции, в том числе импортируемой на территорию Российской Федерации. Работники центра проводят сертификационные испытания железнодорожной продукции, в том числе на оборудовании производителей в Германии, Чехии, Италии, Латвии. С момента аккредитации испытательным центром проведено более 650 испытаний продукции. Испытательный центр принял участие в испытаниях составных частей для инновационных электропоездов и электропоездов производства «Уральских локомotive», Трансмашхолдинга, Siemens, Alstom, Talgo.

Кроме того, ИЦ РС ФЖТ проводит межлабораторные сличительные (сравнительные) испытания железнодорожной продукции и принимает активное участие в работе Ассоциации испытательных центров железнодорожной техники.

В штате Регистра сертификации работают прошедшие специальную подготовку эксперты по сертификации, имеющие профильное высшее профессиональное образование и многолетний уникальный опыт работы по сертификации в сфере железнодорожного транспорта. Часть экспертов имеют ученые степени докторов и кандидатов технических наук.

Опираясь на богатый отечественный и зарубежный опыт деятельности по оценке соответствия, сотрудники Регистра сертификации выполняют работы, направленные на формирование эффективных инструментов в области технического регулирования. Среди них можно отметить:

- участие в подкомитетах по техническим регламентам и стандартам, по аккредитации и оценке соответствия, по обеспечению единства измерений Консультативного комитета по техническому регулированию,

применению санитарных, ветеринарных и фитосанитарных мер Евразийской экономической комиссии;

- участие в комитетах по вопросам деятельности органов по сертификации продукции, органов по сертификации систем менеджмента, испытательных лабораторий (центров) Общественного совета при Росаккредитации.

19 октября 2020 года на Регистр сертификации в рамках обязательств железнодорожной администрации Российской Федерации по исполнению документов Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ были возложены полномочия на проведение работ по присвоению условных номеров для клеймения железнодорожного подвижного состава и аттестации производственных участков.

С целью получения оперативной информации о предприятиях, осуществляющих ремонт, изготовление и модернизацию продукции железнодорожного назначения, имеющих условный номер клеймения, в 2020 году на сайте ФБУ «РС ФЖТ» заработал реестр условных номеров клеймения, который содержит информацию о выданных свидетельствах о присвоении условных номеров клеймения, а также реестр удостоверений аттестованных участков.

В настоящий момент в связи со сложной эпидемиологической обстановкой обследование производства предприятий на предмет присвоения условного номера клеймения и аттестация производственных участков осуществляются посредством дистанционной оценки и анализа документов, представленных предприятием.

Развитие стандартизации в последние годы как в России, так и в рамках Евразийского экономического союза требу-

ет от технических комитетов по стандартизации постоянного динамичного улучшения механизмов работы, взаимодействия с участниками работ по стандартизации, разработки подходов по достижению консенсуса с учетом особенностей отраслевого сообщества. Регистр сертификации, на базе которого функционируют секретариаты ТК 045 «Железнодорожный транспорт» и МТК 524 «Железнодорожный транспорт», продолжает активную деятельность для проведения необходимых работ по стандартизации в области железнодорожного транспорта.

В структуру ТК 045 входит 21 подкомитет, это организованные объединения экспертов по различным направлениям железнодорожной отрасли: по тяговому подвижному составу, грузовым и пассажирским вагонам, инфраструктуре и строительству и т. д. Состав ТК 045 представлен всеми заинтересованными участниками рынка, связанного с железнодорожным транспортом, в работу вовлечены специалисты различных научных организаций, общественных объединений, производителей и потребителей. Это позволяет достичь объективного консенсуса при разработке и экспертизе документов по стандартизации.

После вступления в силу технических регламентов Таможенного союза в области железнодорожного транспорта большой объем стандартов в этой сфере был пересмотрен и обновлен, и теперь средний возраст стандартов ТК 045 составляет 6 лет. За 12 лет существования ТК 045 было разработано и актуализировано 292 межгосударственных стандарта и 92 национальных стандарта Российской Федерации (в том числе 9 предварительных национальных стандартов РФ).

По результатам проведенной Росстандартом оценки ТК 045 «Железнодорожный транспорт» занял второе место в рейтинге эффективности деятельности технических комитетов по стандартизации по итогам работы за 2019 год. В оценке эффективности деятельности принимали участие 213 технических комитетов по стандартизации из 270 технических комитетов, функционирующих в РФ.

Руководитель ФБУ «РС ФЖТ» Александр Комиссаров уверен, что накопленный опыт и успешное освоение работы по подтверждению соответствия продукции требованиям технических регламентов, по добровольному подтверждению соответствия продукции, систем менеджмента, производств по ремонту, услуг в области транспортной безопасности, а также по присвоению условных номеров клеймения свидетельствуют о том, что деятельность по обеспечению безопасности на железных дорогах России будет продолжена с присущими для сотрудников Регистра сертификации профессионализмом и эффективностью.

За время, прошедшее с момента создания организации, Регистр сертификации зарекомендовал себя в качестве надежного делового партнера и компетентного органа по оценке соответствия железнодорожной продукции. Адекватно и своевременно реагируя на вызовы времени, ФБУ «РС ФЖТ» продолжает наращивать объемы и темпы работ, цель которых – повышение эффективности и безопасности железнодорожного транспортного комплекса.



РАЗВИТИЕ

Событием национального масштаба стал запуск движения пассажирских поездов по железнодорожной части Крымского моста в декабре прошлого года. К окончанию грандиозного проекта были приведены в соответствие с требованиями безопасности и основательно отремонтированы вокзалы в следующих городах: Симферополь, Севастополь, Джанкой, Бахчисарай, а также на станциях Евпатория–Курорт, Владиславовка и Остряково. Модернизация железнодорожной инфраструктуры полуострова позволяет создавать привлекательные условия для развития внутреннего туризма. Это придает импульс социально-экономическому развитию Республики Крым.

Всего за курортный сезон 2020 года поезда «Таврия», география маршрутов которых включала 13 связанных с Крымом направлений и охватывала свыше 30 крупных населенных пунктов России, перевезли свыше 500 тысяч пассажиров. Летом этого года самым востребованным маршрутом оказался Москва – Симферополь, на него пришлось порядка 13% от всего пассажиропотока за сезон. Больше всего отдыхающих направлялись до станций Симферополь и Севастополь из Москвы и Ростова-на-Дону. Пассажиры высоко оценили комфортабельность поездов и обновленный облик вокзалов Крымской железной дороги (КЖД).

Напомним, что еще в 2016 году в соответствии с распоряжением Правительства РФ № 2729-р Крымская железная дорога была преобразована в Федеральное государственное унитарное предприятие и отнесена к ведению Росжелдора. С этого момента началась активная фаза модернизации и реконструкции инфраструктуры и закупка современного подвижного состава. Для приведения состояния железнодорожного пути, его технических устройств, энергетики и подвижного состава в соответствие с требованиями, принятыми в РФ, железной дорогой реализуется план первоочередных мероприятий технического развития и модернизации предприятия до 2025 года.

В настоящий момент подготовка пассажирского хозяйства является приоритетным направлением деятельности ФГУП «Крымская железная дорога». В результате проведенных мероприятий усилено техническое оснащение пунктов техобслуживания и депоовского хозяйства, проведена реновация в объеме капитального ремонта 34 пассажирских вагонов, выполнен капремонт вокзалов комплексов.

Практически во всех крупных городах полуострова (Севастополь, Симферополь, Евпатория, Джанкой, Феодосия, Керчь) имеются железнодорожные станции с развитой инфраструктурой, по-

Все дороги ведут в Крым

О модернизации инфраструктуры Крымской железной дороги



грузочно-выгрузочные площадки и крытые склады для переработки и хранения различных видов груза.

Запуск движения грузовых поездов по Крымскому мосту обеспечил надежную транспортную доступность полуострова и открыл ряд преимуществ для пользователей услуг железнодорожного транспорта и жителей Республики Крым.

В 2018 году начались ремонтные работы по приведению железнодорожного вокзала города Симферополя в надлежащее состояние. Данный вокзальный комплекс имеет 9 приемоотправочных путей для поездов дальнего и пригородного следования. Его пропускная способность составляет около трех тысяч человек в час.

В 2019 году был закончен ремонт фасада здания, завершена покраска архитектурных элементов лепнины, балясин по периметру вокзала, лепных панно и арочных сводов, обустроена его внешняя территория. Внутренние помещения и залы вокзала были подготовлены к при-

ему первых пассажиров дальнего сообщения. В первую очередь был произведен ремонт плиточного покрытия в районе надземного пешеходного перехода, привокзальной площади и часовой башни общим объемом 1,5 тыс. кв. м и завершены работы по капитальному ремонту плиточного покрытия с восточной стороны вокзала площадью 1 тыс. кв. м. Также проведен капремонт теневых навесов на перроне и посадочных платформах. Для возвращения первоначального облика внутреннего «итальянского» дворика вокзала проведены работы по демонтажу торговых павильонов, которые портили исторический и эстетический вид вокзала.

Большой объем работ был выполнен и по вокзалу Севастополь, имеющему историческое значение. Здание вокзала было построено в 1875 году и открыто в ознаменование окончания строительства железной дороги от станции Лозовая. Во время героической обороны Севастополя в 1941–1942 годах вокзал был практически разрушен.

Сразу после освобождения Севастополя в мае 1944 года начались работы по расчистке завалов и подготовке его к работе. Восстановлено и реконструировано здание было лишь в 1953 году по проекту архитектора Богоявленского. В наши дни исторический облик вокзала восстановлен, проведен его капитальный ремонт.

К открытию железнодорожного сообщения через Крымский мост по вокзалу Севастополь выполнен ремонт фасада здания, архитектурных элементов на его крыше, внутренних помещений, восстановлена лепнина, заменены блоки всех дверных групп, реконструированы оконные блоки. Завершены работы по восстановлению фонтана в сквере, реализован проект по замене охранно-пожарной сигнализации и ограждению зон транспортной безопасности.

Еще в 2016 году был проведен капитальный ремонт вокзального комплекса Владиславовка. Также был завершен ремонт крыши пригородного вокзала Джанкой, проведен ремонт пассажирского здания на станции Бахчисарай.

Вокзал станции Владиславовка – первый модернизированный КЖД объект в направлении моста через Керченский пролив. На протяжении семи месяцев прошлого года на вокзале работниками обособленного подразделения «Джанкойское строительно-монтажное эксплуатационное управление» проводились масштабные работы по восстановлению стропильной системы, замене кровли, ремонту инженерных коммуникаций (электрических сетей, систем водопровода, вентиляции и кондиционирования), увеличению количества билетных касс и обустройству комфортабельных залов ожидания. Модернизация вокзалов в направлении Керчь – Феодосия – Джанкой, проведенная поэтапно и завершенная к окончанию строительства и ввода в эксплуатацию Крымского моста, позволила представителям всех категорий граждан чувствовать себя комфортно.

Модернизированное здание вокзала станции Владиславовка соответствует современным требованиям к обслуживанию пассажиров, в том числе здесь имеются необходимая инфраструктура и техническое оснащение для удобства маломобильных категорий граждан.

Стоит отметить, что и в вокзальных комплексах таких крупных городов, как Симферополь, Севасто-

поль, Джанкой, Евпатория, Керчь и Феодосия, обеспечен беспрепятственный доступ к зданиям вокзалов, билетным кассам, а также к подъездам на перрон и посадочным платформам с помощью пандусов и наклонных съездов и выездов. Работа по улучшению условий доступности пассажирам из числа инвалидов и маломобильных групп населения будет продолжена. В частности, на 2020–2021 годы КЖД запланировано приобретение дополнительного спецоборудования.

В рамках выполнения поручения Президента Российской Федерации В.В. Путина по приведению пассажирских платформ в соответствие с требованиями правил технической эксплуатации в декабре 2020 года были открыты пассажирские платформы после капитального ремонта на станциях Краснофлотская и Азовская. За период 2021–2023 годов Крымской железной дорогой будут отремонтированы еще 23 платформы.

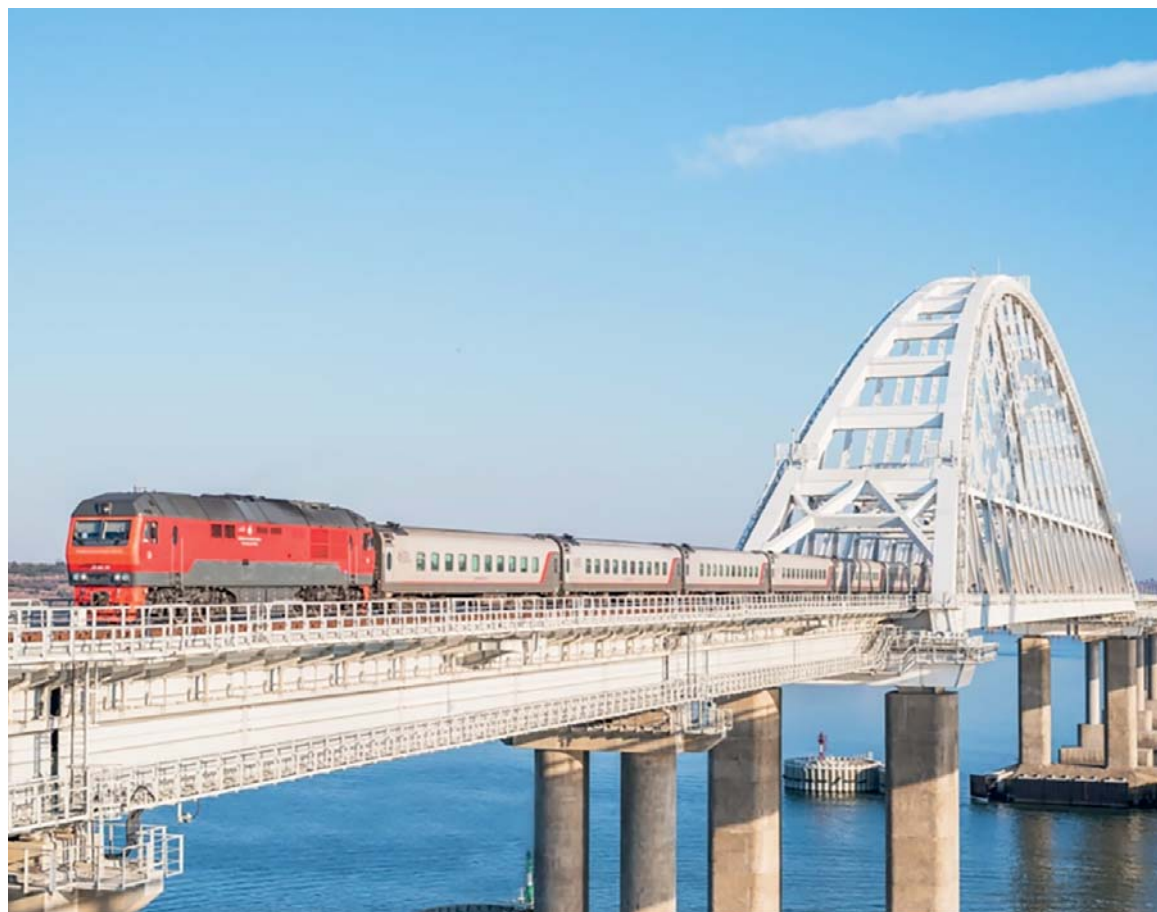
Росимуществом для Крымской железной дороги закуплены 15 тепловозов ТЭП-70БС и 10 электровозов ВЛ-10. Был полностью обновлен подвижной состав, действующий в пригородных перевозках по Крыму.

В июле 2020 года поступили в эксплуатацию 7 поездов ЭП2Д и 9 рельсовых автобусов РА3. Новый подвижной состав удовлетворяет требованиям ПТЭ, оснащен микропроцессорной системой управления, системой кондиционирования, а также удобными сиденьями для комфортного путешествия пассажиров. На участках Анапа – Феодосия, Анапа – Керчь курсируют 3 рельсовых автобуса серии РА2, арендованных ООО «ЮППК».

Согласно опросу, проведенному министерством курортов и туризма Республики Крым, более 50% туристов, побывавших в этом году на полуострове, выразили намерение вернуться сюда в 2021-м. Эти данные подтверждены многочисленными положительными отзывами, которые были получены сотрудниками туристической отрасли через онлайн-представительства в соцсетях и горячую линию минкурортов.

Уходящий год для транспортной отрасли был непростым, однако в разгар туристического сезона железнодорожный комплекс КЖД справился с вызовами. В октябре 2020 года транспортная компания «Гранд Сервис Экспресс» запустила поезда по новому маршруту, Симферополь – Смоленск, и в обратном направлении, а с середины декабря открываются железнодорожные маршруты, связывающие Крым с Пермью, Омском и Астраханью. Пассажиры на полуостров привлекают не только дополнительные железнодорожные маршруты, но и уровень комфортабельности современного подвижного состава. Так, почти все вагоны поездов «Таврия» оборудованы биотуалетами, душем, кондиционерами и телевизорами, пассажирам в поездке предлагаются сопутствующие интерактивные развлечения и услуги. В 2021 году специалистами будет проработан вопрос по запуску поездов в Симферополь из Астрахани (через Махачкалу), Брянска, Белгорода, Курска, Оренбурга и некоторых других городов страны.

Сегодня развитие железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок открывает новые возможности для предприятий и населения полуострова. Коллектив ФГУП «Крымская железная дорога» ежедневно прикладывает усилия для улучшения качества обслуживания пассажиров и комфортного передвижения по полуострову и за его пределы железнодорожным транспортом.





На страже безопасности

Под охраной предприятия находятся около 2 тыс. объектов железнодорожной инфраструктуры

АКТУАЛЬНОЕ
ИНТЕРВЬЮ



Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» обеспечивает сохранность перевозимых грузов, транспортную и пожарную безопасность объектов железнодорожного транспорта в интересах государства, граждан и компании «РЖД» на всем протяжении стальных магистралей – от Калининграда до Сахалина. О том, как сегодня функционирует стратегическое предприятие, какие цели стоят перед ним на ближайшую перспективу, рассказал генеральный директор ФГП ВО ЖДТ Иван ЧЕЛНОКОВ.

– Иван Петрович, в декабре следующего года ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» будет отмечать столетний юбилей. Оно входит в структуру системообразующих предприятий России. Под вашей охраной и защитой находятся почти 2 тыс. объектов железнодорожной инфраструктуры. Напомните, пожалуйста, о задачах, которые стоят перед сотрудниками вашей организации.

– Функционирование железнодорожного транспорта представляет собой сложный и специфический процесс, стабильность которого зависит от слаженной работы всех его участников. Деятельность наших подразделений органично вписана в технологию грузовых перевозок, в систему обеспечения безопасности движения и другие элементы перевозочного процесса. Сотрудники подразделений ФГП ВО ЖДТ осуществляют целый комплекс мероприятий, связанных с профилактикой и пресечением нарушений внутриобъектового и пропускного режимов.

ФГП ВО ЖДТ России участвует в реализации комплекса организационно-технических мер обеспечения безопасности объектов на железнодорожном транспорте. Ежегодно развозными стрелками сопровождается более 4,5 тыс. поездов с номенклатурными грузами. Для обеспечения сохранности перевозимых грузов и имущества организаций железнодорожного транспорта в филиалах ФГП ВО ЖДТ России создано 49 групп быстрого реагирования. За 9 месяцев текущего года подразделениями ведомственной охраны пресечено 263 попытки хищения, за аналогичный период 2019 года – 369.

Стратегическим направлением работы являются мероприятия, направленные на предупреждение и тушение пожаров. В настоящее время на полигонах железных дорог развернуты и находятся в режиме постоянной боевой готовности 313 пожарных поездов ФГП ВО ЖДТ России. Пожарные подразделения осуществляют профилактику на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе,

проводят аварийно-спасательные работы и непосредственно участвуют в тушении пожаров.

– Работа предприятия в условиях пандемии, наверное, существенно изменилась?

– Санитарно-эпидемиологические ограничения, связанные с недопущением распространения коронавируса, повлияли не только на работу нашего предприятия, но и на функционирование транспортного комплекса в целом, причем в масштабах всего мира. Подразделения ФГП ВО ЖДТ и ранее поддерживали постоянную готовность к выполнению поставленных задач. Однако в экстраординарной ситуации все решения приходится принимать еще более оперативно.

В целях недопущения заболевания сотрудники подразделений своевременно обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, помогающими предотвратить распространение инфекции. На рабочих местах они пользуются инфракрасными бесконтактными термометрами, следят за соблюдением масочного режима. Кроме того, в настоящий момент в рамках профилактических мероприятий по предупреждению распространения коронавирусной инфекции ФГП ВО ЖДТ России активно участвует в проведении противозидемических и дезинфекционных мероприятий на различных объектах железнодорожного транспорта.

– Какими чертами характера должен обладать сотрудник предприятия, чтобы справиться со своими обязанностями?

– Деятельность, связанная с обеспечением безопасности, оперативным принятием решений, подходит очень ответственным людям, которые осознают важность выполняемой работы. Неудивительно, что в ведомственную охрану в основном приходят те, кто уже прошел подготовку в Вооруженных Силах РФ, Росгвардии, полиции, МЧС. Эти люди психологически закалены и физически подготовлены к действиям в различных нештатных ситуациях. Конечно, в каждой структуре ФГП ВО ЖДТ существует своя специфика работы. Мы это в полной мере осознаем, поэтому после трудоустройства новые сотрудники

проходят подготовку в специализированных учебных центрах. Среди программ – курсы дополнительной подготовки по транспортной безопасности и аттестация в качестве сил обеспечения транспортной безопасности.

Сегодня на железнодорожном транспорте активно внедряются современные технологии, в том числе для обеспечения охраны объектов транспорта. Инновации меняют подходы к формированию профессиональных компетенций сотрудников наших подразделений. Так, в последние годы особенно интенсивно ведется оснащение постов охраны современной компьютерной техникой, системами видеонаблюдения, автоматизированными рабочими местами. В подразделениях увеличивается количество автотранспорта повышенной проходимости, который позволяет оперативно реагировать на вмешательства в работу железнодорожного транспорта.

Соответственно, не прекращается работа, направленная на повышение квалификации специалистов, в ходе аттестации которых моделируются различные нештатные ситуации, выявляются уязвимые места в системе транспортной безопасности и прогнозируются возможные способы совершения актов незаконного вмешательства.

– Насколько эффективно современные цифровые технологии позволяют решать вопросы, связанные с безопасностью железнодорожного транспорта?

– При выборе способа охраны, эффективного в непростых условиях перевозки грузов железнодорожным транспортом, одними из первых мы сделали опору на электронные технические средства, использующие спутниковые системы навигации ГЛОНАСС/GPS и передачу данных по каналам связи GSM. Начиная с 2012 года предприятие активно использует различные электронные технологии для организации процесса охраны грузов.

Работники диспетчерских пунктов наших подразделений круглосуточно в режиме реального времени контролируют работу электронных устройств, установленных на вагоны и контейнеры

с охраняемым грузом. В случае противоправного проникновения в вагон или контейнер с электронного устройства поступает сигнал «Тревога» в диспетчерскую службу, которая определяет место несанкционированного доступа к грузу и принимает меры реагирования.

Использование электронных устройств позволяет не только усилить контроль за перевозимыми грузами на участках с неблагоприятной криминальной обстановкой, но и частично отказаться от физического сопровождения груза, что, в свою очередь, способствует сокращению расходов на охрану грузов и, соответственно, уменьшает стоимость оказываемых услуг.

Но для обеспечения сохранности перевозимого груза одного лишь сигнала недостаточно, главное – оперативное реагирование на его поступление. В целях совершенствования системы реагирования на сигнал о несанкционированном доступе к грузу на маршрутах следования ускоренных контейнерных поездов дополнительно созданы вооруженные группы быстрого реагирования (ГБР). Главная их задача – оперативно прибыть на место срабатывания электронных устройств для принятия мер реагирования и недопущения хищений грузов.

Стремление внедрять передовые сервисы в работу охранных подразделений привело к созданию инструмента, позволяющего в онлайн-режиме рассчитать стоимость услуг по сопровождению и охране груза в пути следования. Доступность контактной информации о наших подразделениях предоставляет возможность оперативно связаться с любым из них.

Активная работа над созданием цифрового сервиса, призванного обеспечить электронный документооборот (ЭДО) с контрагентами, в перспективе позволит не только обмениваться финансовыми документами, но и облегчит процесс оформления передачи грузов для сопровождения. Все документы можно будет подписывать с помощью электронной цифровой подписи. Создание ЭДО позволит оптимизировать ряд технологических процессов и в будущем полностью

отказаться от документов на бумажных носителях.

– Как вы оцениваете эффективность работы предприятия в 2020 году?

– В этом году ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» включено в перечень системообразующих организаций транспортного комплекса. Это стало очередным доказательством способности предприятия в любых условиях выполнять поставленные государством задачи. Несмотря на сложную эпидемиологическую ситуацию, пожарные инспекторы ФГП ВО ЖДТ России продолжают вести работу по осуществлению пожарно-технических обследований на объектах и подвижном составе железнодорожного транспорта. За прошедший период 2020 года нами было проведено более 117 тысяч проверок стационарных объектов, а по подвижному составу – свыше 305 тысяч проверок противопожарного состояния.

Среди структур железнодорожного транспорта ведомственная охрана – единственная наделенная определенными полномочиями. В сфере ее деятельности они выражаются в применении при определенных обстоятельствах боевого оружия, спецсредств и физической силы при задержании правонарушителей, в проведении личного досмотра и досмотра вещей, составлении протоколов.

Необходимо отметить, что по кругу затронутых вопросов охрана повседневно опирается на эффективную организационную и практическую помощь органов транспортной полиции, с которыми ее связывает многолетнее деловое сотрудничество.

Деятельность ведомственной охраны осуществляется в рамках единого технологического процесса, в котором перевозчик также прилагает все усилия, чтобы обеспечивать сохранность транспортируемых грузов, включая полное содействие руководства и компании «РЖД», и отдельных железных дорог в создании благоприятных условий для работников ведомственной охраны, выполняющих стоящие перед ними задачи.



Эстафета поколений

В ЦДДЖ воспитывают талантливых молодых людей, неравнодушных к транспортной отрасли

ТРАДИЦИИ

Для педагогов и юных воспитанников Центрального дома детей железнодорожников (ЦДДЖ) уходящий год оказался непростым из-за необходимости проводить большинство занятий в течение года дистанционно. Но ни одно детское объединение не было закрыто. Все продолжили занятия. Было подготовлено большое количество онлайн-конкурсов, концертов и других мероприятий. Да и не могло быть иначе – 2020 год стал дважды юбилейным. 80 лет исполнилось Центральному дому детей железнодорожников и 85 лет – Московскому городскому творческому коллективу «Ансамбль песни и танца им. С.О. Дунаевского», который является основным направлением деятельности ЦДДЖ.

В юбилейный год было получено множество подарков. При участии Федерального агентства железнодорожного транспорта был отреставрирован Готический зал с уникальными витражами XIX века. В настоящий момент ведутся ремонтно-реставрационные работы на трех фасадах здания старинной усадьбы на Новой Басманной улице.

Здание Центрального дома детей железнодорожников было построено по проекту архитектора М.Ф. Бугровского в конце XIX века для купца – золотопромышленника Николая Стахеева. Постройка этого здания обошлась тому в два млн руб.

Дом замечателен тем, что передает дух застройки Москвы того времени, а интерьеры его внутренних помещений являются ценнейшим памятником искусства, поскольку отделаны в мавританском, готическом, барочном стилях десятками видов пород ценного дерева, натурального камня и мрамора. Это один из наиболее ярких и хорошо сохранившихся до наших дней примеров архитектурной эклектики того времени. Фасады дома и огромный холл с белой мраморной лестницей выполнены в греческом стиле, парадные апартаменты включают готическую столовую, мавританскую курительную, залы в стиле классицизма, барокко и т. д. До наших дней сохранилась деревянная резьба Готического зала, паркет сложного рисунка в Белом зале, витражи, мраморная и лепная отделка. Из-за того, что расположение комнат дома было несимметрично, парадное крыльцо разместилось сбоку. В палисаднике перед домом был установлен металлический фонтан, отлитый в предместьях Парижа в середине XIX века, в виде женской фигуры с электрическим фонарем в поднятой руке. Он сохранился и до сегодняшних дней, практически не тронутый временем.

После событий 1917 года особняк национализировали и передали железнодорожникам. С 1918 года он находился в ведении Народного комиссариата путей сообщения, а впоследствии здание принадлежало Министерству путей сообщения. Там в разное время находились различные образовательные учреждения: клуб железнодорожников имени Феликса Дзержинского, Деловой клуб транспортников и даже учреждение с аббревиатурой ВОЛТ – Всесоюзное объединение лесной и деревообрабатывающей промышленности на транспорте. В 1940 году дом полностью отдал под клуб детей железнодорожников. Но, к сожалению, комплексные ремонтно-реставрационные работы в те годы здесь не проводились. Хотя и очевидно было, что архитектурное и культурное наследие следует оберегать, а значит, следить за его сохранностью.

Только в 2011 году Мосгорнаследием, Росжелдором и ЦДДЖ был составлен акт технического состо-



Хореографическое отделение Ансамбля песни и танца им. С.О. Дунаевского. Средняя и старшая группы. ЦДДЖ

яния объекта, который был обновлен в 2017 году. Анализ имеющейся документации по объекту, осмотр специалистами здания и прилегающей территории, а также фондовых материалов показали необходимость проведения комплексных научных исследований памятника архитектуры, включая научно-исследовательские работы по художественной отделке парадных залов, инженерных изысканий, детального обследования конструкций. Среди первоочередных задач стояла необходимость выполнения проектных и изыскательских работ и проведение государственной историко-культурной экспертизы, что и было сделано. И сегодня можно гордиться полученным результатом – за последние годы была отремонтирована стеклянная крыша зимнего сада, обновлены репетиционные залы, проведена реставрация вестибюля особняка. Кроме того, приведены в порядок и оснащены необходимым оборудованием все учебные кабинеты, закуплены музыкальные инструменты для ребят оркестрового отделения Ансамбля песни и танца им. С.О. Дунаевского. За всем этим – труд коллектива и, конечно, огромная помощь отрасли, которая бережет очаг детской культуры и творчества, а значит, задумывается о перспективах его развития.

Сегодня Центральный дом детей железнодорожников является

многопрофильным учреждением дополнительного образования детей. Образовательная деятельность осуществляется по четырем направлениям: художественная – включает в себя 20 творческих объединений; физкультурно-спортивная – 4 творческих объединения; техническая – 2 творческих объединения; социально-педагогическая – 2 творческих объединения. Всего в студиях, спортивных секциях и других детских творческих объединениях ЦДДЖ обучаются более шестисот ребят.

Актуальной стратегией деятельности ЦДДЖ является сохранение и приумножение репертуара и традиций Ансамбля песни и танца имени С.О. Дунаевского, которому в этом году исполнилось 85 лет. В августе 2019 года приказом Департамента культуры города Москвы Ансамблю песни и танца имени С.О. Дунаевского присвоено звание «Московский городской творческий коллектив». Сегодня ансамбль работает по современной, усовершенствованной системе обучения. Детей берут в коллектив с трех лет, чтобы с раннего возраста привить любовь к народному искусству и вырастить настоящих мастеров своего дела.

На протяжении многих лет Ансамбль песни и танца имени С.О. Дунаевского развивает таланты и сохраняет лучшие традиции детского творчества в песне, танце, художественном чтении, живописи.

За время своей творческой деятельности ребята разучили свыше 300 произведений. Многие из них записаны на пленку и грампластинки, а также исполнены во время концертов. Было поставлено более 20 театрализованных программ. Сценарии для них писали еще Самуил Маршак, Агния Барто, Лев Кассиль и другие известные советские и российские поэты и писатели. Многие выпускники ансамбля посвятили свою жизнь искусству, стали профессиональными музыкантами, певцами, танцорами. Среди них – Олег Даль, Светлана Варгузова, Валентина Толкунова, Майя Кристалинская, Евгений Светланов и другие выдающиеся деятели культуры и искусства. Те же, кто не связал свою судьбу с творческими профессиями, с благодарностью вспоминают педагогов, открывших для них мир прекрасного, и проносят любовь к этому Дому через всю жизнь.

Сегодня педагогический коллектив всех объединений ЦДДЖ продолжает эстафету поколений, возрождая нестареющие номера создателей и вдохновителей ансамбля – «Веселый ветер» и «Летите, голуби» Исаака Дунаевского, «Пусть всегда будет солнце» Аркадия Островского, «На улице Мира» Александры Пахмутовой.

К юбилею ансамбля в феврале 2020 года была приурочена выставка, открывшаяся на станции

«Воробьевы горы» Московского метрополитена, на которой была представлена целая экспозиция со сценическими костюмами, эскизами, музыкальными инструментами, историческими документами и другими уникальными экспонатами, которые являются частью творческой истории коллектива. Московский метрополитен и Ансамбль песни и танца имени С.О. Дунаевского – ровесники. Как известно, именно в день торжественного открытия первой линии Московского метрополитена, 15 мая 1935 года, состоялся дебют ансамбля, выступление которого на сцене Малого театра было приурочено к запуску нового вида общественного транспорта.

Преемственность и связь с отраслью ощущаются в наши дни благодаря работе Школы юных железнодорожников ЦДДЖ «Магистраль». Здесь дети и подростки изучают историю железнодорожного транспорта, знакомятся с железнодорожными профессиями и даже имеют возможность пройти практику на Московской детской железной дороге.

На базе ЦДДЖ регулярно проводятся профильные мероприятия, соревнования по железнодорожному моделизму, организуются выставки технического и художественного творчества, семинары и конференции. Заведение выпускает из своих стен талантливых молодых людей, неравнодушных к транспортной отрасли.

В период ограничений, связанных с пандемией коронавируса, Центральный дом детей железнодорожников провел большое количество онлайн-мероприятий. Среди них творческий конкурс «Путешествие к звездам», приуроченный ко Дню космонавтики, фотоконкурс «Сидим дома ЦДДЖ», конкурс рисунков «Веселый портрет педагога», конкурс талантов «Однажды на Басманной». Проведен V Открытый конкурс-фестиваль народного творчества «Русская дорога 2020» в онлайн-формате. Были подготовлены проекты «История Ансамбля в костюмах», «История народных инструментов», «Педагоги читают детям». Представлены онлайн-концерты, посвященные 85-летию ансамбля и 80-летию ЦДДЖ, 75-летию Великой Победы, Дню защиты детей, Дню железнодорожника, Дню знаний, Дню учителя и другие. Все материалы можно увидеть на сайте и YouTube-канале ЦДДЖ.

Старт года, юбилейного для Ансамбля песни и танца им. С.О. Дунаевского и ЦДДЖ, был дан в январе 2020 года на сцене Центрального дома культуры железнодорожников. В концерте принимали участие юные барабанщики из коллектива «Ритм», участники хорового и хореографического отделений, студии сольного пения, ансамбля народных инструментов, а также хор «Юные дунаевцы» и ребята из театральной студии «Чайка». Молодыми талантливыми артистами были исполнены зажигательные номера: полька, кубинский и цыганский танцы, Московская кадрили. На высоте, впрочем, как и всегда, оказались молодые солисты Ансамбля песни и танца имени С.О. Дунаевского, каждого из которых гости концерта провожали долгими овациями. В тот вечер на сцене прозвучали бессмертные композиции «Голубой вагон» Владимира Шаинского, «Трус не играет в хоккей» Александры Пахмутовой, «Кабы не было зимы» Евгения Крылатова и многие другие. Отдельного внимания удостоились представители ансамбля барабанщиков «Ритм», которые триумфально завершили праздничное мероприятие.

И пусть юбилейный год завершается! Впереди нас ждет много интересного!



Ансамбль песни и танца им. С.О. Дунаевского. ЦДДЖ

Цифровой университет

Какие решения изменяют концепцию подготовки кадров

ОБРАЗОВАНИЕ

Федеральное агентство железнодорожного транспорта является учредителем восьми университетских комплексов, в состав которых входят 49 филиалов высшего и среднего профессионального образования. В данных учебных заведениях в совокупности обучаются 138 тыс. студентов и работают более 18 тыс. специалистов профессорско-преподавательского состава. Для того чтобы адекватно отвечать на вызовы времени, система подготовки кадров для железнодорожного транспорта должна совершенствоваться, повышать свою эффективность. Данная задача приобретает особую актуальность в условиях экономической и геополитической нестабильности, вызванной неблагоприятной эпидемиологической ситуацией в мире.

Пандемия коронавируса акцентировала внимание на проблемах, которые возникают сегодня в системе отраслевого образования: разный уровень развития цифровой инфраструктуры, необходимость совершенствования дистанционных форм обучения, обновление методик подачи информации. Интенсивное развитие отрасли требует подготовки высококлассных кадров, которые, помимо профессиональных компетенций, умеют оперативно адаптироваться к появлению новых технологий, нацелены на приобретение над-профессиональных навыков – soft skills, поддерживают практику непрерывного обучения. Кроме традиционных программ, необходимо развивать направления, связанные с технологиями искусственного интеллекта, высокоскоростным наземным транспортом, безопасностью, сохранением окружающей среды, городскими транспортными системами и т. д.

Усилия Минтранса России направлены на реализацию задач по соответствию отраслевой системы образования современным потребностям железно-

рожных предприятий. Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года станет основополагающим документом, регламентирующим направления и механизмы кадрового и научного обеспечения Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, в том числе и в сфере железнодорожного транспорта.

Повестка развития транспортного образования до 2035 года предполагает существенное расширение набора образовательных программ. Определены ключевые направления, на основе которых могут появиться новые профессии. Среди них: трансформация транспортной и логистической инфраструктуры, управление изменениями и стратегический менеджмент, сопровождение транспортных проектов, реализуемых в форме государственно-частного партнерства, а также применение технологий искусственного интеллекта. Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года направлена на системную перестройку различных бизнес-процессов транспортных образовательных учреждений на основе цифровых решений. Она предполагает внедрение так называемой модели «цифрового университета», которая обеспечит эффективное управление организацией с помощью Big Data и платформенных технологий.

Цифровые решения должны изменить не только структуру учебного процесса, но и работу административно-хозяйственных структур. Прежде всего, они помогут оптимизировать научно-исследовательскую деятельность и вспомогательные процессы и дадут возможность принимать предиктивные управленческие решения. Одной из приоритетных задач станет формирование единой модели управления данными. А единая цифровая среда позволит консолидировать образовательный и исследовательский контент, цифровые сервисы, внутренние и внешние взаимодействия. Также предполагается создание

общего информационного портала транспортного образования с размещением на нем учебных модулей и программ, которые будут доступны всем работникам отрасли. При таком синергетическом подходе к работе будет обеспечена всесторонняя трансформация отрасли, в которой университеты станут активной частью транспортной экосистемы.

Развитие инфраструктуры образовательных учреждений предполагает активную модернизацию как учебной, так и тренажерной базы. В перспективе планируется оснащение вузов лабораториями с оборудованием для научных исследований и разработок, технопарками и мастерскими для реализации научно-технического творчества обучающихся, коворкингами и передвижными компьютерными классами, комфортными библиотеками, «точками кипения». Тренажерная база должна будет включать и киберфизические симуляторы современных образцов железнодорожного транспорта с использованием в том числе технологий виртуальной и дополненной реальности.

В настоящий момент Федеральное агентство железнодорожного транспорта активно прорабатывает вопросы взаимодействия с ОАО «Российские железные дороги» и производителями оборудования для обеспечения отраслевых вузов современной и инновационной продукцией, которая будет способствовать эффективной подготовке кадров под будущие производственные задачи.

Не секрет, что именно развитие технологий, цифровизация глобальных процессов меняют требования к квалификации выпускаемых специалистов. Различные форматы взаимодействия, которые сегодня интегрированы в социальные процессы (например, дистанционные и облачные технологии), позволяют своевременно корректировать образовательную траекторию для решения прикладных задач. При этом у специалистов есть возможность масштабиро-

вать лучшие практики, распространять их между отраслевыми университетами, делиться с профильными организациями и сделать процессы синхронизации данных, формирования единой терминологии частью непрерывного подхода к подготовке специалистов.

Образовательные продукты, создаваемые транспортными образовательными организациями, должны охватывать всю линейку непрерывного профессионального образования, включая среднее профессиональное образование, высшее образование всех уровней (бакалавриат, специалитет, магистратура, подготовка научных кадров высшей квалификации) и форм (очное, заочное, очно-заочное), дополнительное профессиональное образование. Для этого необходимо провести системное обновление моделей и методик организации образовательного процесса в целях формирования нового качества подготовки персонала транспортной отрасли, обеспечивающего его соответствие новому технологическому укладу, за счет внедрения новых федеральных государственных образовательных стандартов, образовательных программ, интерактивных и цифровых технологий, развития тесного сотрудничества между транспортными и иными организациями. Этим обусловлена необходимость укрепления сотрудничества по модели «вуз – работодатель», привлечения к оценке программ подготовки отраслевых лидеров, нацеленность на обновление подходов к научно-исследовательской работе, которая должна быть практикоориентированной.

22 января 2020 года Министерством транспорта Российской Федерации и ОАО «РЖД» была утверждена Программа взаимодействия с университетскими комплексами железнодорожного транспорта (далее – Программа), рассчитанная на период до 2025 года. Основные ее направления разработаны совместно с ректорами транспортных вузов и представителями кадрового блока холдинга «РЖД».

Программа включает в себя мероприятия, направленные на обновление материально-технической базы образовательных организаций, развитие компетенций научно-педагогических работников, укрепление международного сотрудничества и научного потенциала вузов, а также на формирование HR-бренда компании среди студентов и абитуриентов.

Ключевое мероприятие раздела «Развитие инфраструктуры отраслевых вузов» Программы направлено на обновление учебно-лабораторной базы железнодорожных вузов. С этой целью в 2019 году в компании были утверждены стандарты оснащения образовательного процесса для каждой железнодорожной специальности. Также был разработан организационно-правовой механизм передачи оборудования от ОАО «РЖД» в железнодорожные вузы через заключение договора о сетевой форме реализации образовательных программ. В течение нескольких лет для железнодорожных вузов будет закуплено современное оборудование, принципиально необходимое для эффективной подготовки кадров: тренажеры, макеты, стенды, приборы. В 2020 году ряд вузов был обеспечен тренажерными комплексами для реализации образовательных программ по специальностям, связанным с эксплуатацией железных дорог. В настоящее время ОАО «РЖД» завершает подготовку технических заданий на изготовление тренажеров для движущихся.

Система целевой подготовки кадров для железнодорожного транспорта имеет свои особенности. Согласно опубликованным в этом году данным Росстата почти треть выпускников университетов России 2016–2018 годов не работают по специальности. В то же время востребованность выпускников компаниями железнодорожной отрасли очень высокая. В структуре приема на обучение по транспортным специальностям за счет средств бюджета около половины мест составляют места целевого приема. Таким образом, трудоустройство выпускников транспортных вузов обеспечивается почти в стопроцентном объеме. Среди главных заказчиков кадров можно выделить ОАО «РЖД» – 90% всех договоров о целевом обучении. Остальные 10% приходятся на предприятия промышленного железнодорожного транспорта, метрополитены, железнодорожные войска и проектные институты.

Транспортному инженерному образованию уже более 200 лет. Все эти годы выпускники железнодорожных вузов подтверждали высокое качество и фундаментальность подготовки. Но системе отраслевого образования нельзя останавливаться на достигнутом. Ведь динамичное развитие технологий приводит к тому, что знания быстро теряют свою актуальность. В связи с этим востребованными становятся сотрудники, которые готовы регулярно обучаться, осваивать новые компетенции, оттачивать свои навыки на практике. Безусловно, назревшие изменения являются серьезными вызовами для отрасли. Но железнодорожные вузы готовы с ними справиться. Стремление железнодорожных вузов занимать лидирующие позиции в образовательной сфере обусловлено тем очевидным фактом, что уровень конкурентоспособности современной инновационной транспортной системы страны все в большей степени определяется качеством подготовки профессиональных кадров.





«Стальной путь Победы»

Онлайн–выставку с таким названием представил Центральный музей железнодорожного транспорта РФ

НИКТО НЕ ЗАБЫТ

Входящем году мы отмечаем 75-ю годовщину Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Много лет прошло, но не меркнет величие подвига, совершенного нашим народом во имя свободы, мира и справедливости.

Железнодорожники внесли героический вклад в срыв гитлеровского плана молниеносной войны, приняли активное участие в последующем разгроме немецко-фашистских захватчиков. В суровые военные годы был выполнен беспрецедентный по масштабам объем перевозок, связанных с перебазированием промышленности, эвакуацией населения, транспортным обеспечением ключевых сражений.

С железнодорожным транспортом связаны многочисленные военные операции, восстановление и обеспечение бесперебойной работы стальных магистралей в послевоенный период истории страны.

Даже спустя много лет очевидно, что достижения железнодорожников стали возможны благодаря грамотным административным и техническим решениям, причем как со стороны руководства, так и простых линейных служащих. Именно во время войны получило дальнейшее развитие движение новаторов производства, появились прогрессивные приемы и методы организации труда. С первых дней железнодорожникам пришлось перестроить на военный лад весь сложный отраслевой комплекс.

Военный график движения поездов предусматривал быстрое передвижение в первую очередь боевых эшелонов и особенно грузов, связанных с мобилизацией производств. Для оперативного продвижения таких эшелонов железнодорожники применяли передовые методы труда: скоростное формирование поездов, безотцепный ремонт вагонов, вождение тяжелых составов. В первые месяцы войны за Урал были вывезены 2,5 тыс. заводов и фабрик, что позволило в кратчайший срок восстановить военный и промышленный потенциал страны.

В трудных условиях, под бомбежками проходила эвакуация населения. Только из Москвы были вывезены 2 млн жителей, из Ленинграда – 1,7 млн, из Киева – 350 тыс. Всего в эвакуацию железными дорогами страны были вывезены 18 млн человек, и для этого потребовалось более 1,5 млн вагонов. Обеспечивая доставку стратегических резервов фронту, эвакуацию материальных ценностей и людей, снабжая всем необходимым промышленные предприятия и население, железные дороги стали связующим звеном между фронтом и тылом.

Для фашистов железные дороги были основными объектами, подлежащими разрушению. В ходе войны на них было совершено около 20 тыс. налетов вражеской авиации, в которых участвовало порядка 60 тыс. самолетов. За годы войны личным составом железнодорожных войск и спецформирований Народного комиссариата путей сообщения СССР были восстановлены и построены почти 120 тыс. км главных, вторых и станционных железнодорожных путей, 15 тыс. искусственных сооружений, в том числе более 2,5 тыс. больших



и средних мостов, 46 тоннелей, около 100 тыс. км железнодорожных линий связи, около 8 тыс. станций и разъездов.

Для выполнения работ по восстановлению разрушенных немецко-фашистскими захватчиками железнодорожных объектов были созданы специальные формирования: строительные подразделения Управления военно-восстановительных работ (УВВР), головные восстановительные отряды (ГВОТ), головные ремонтные поезда (ГОРЕМ), строительно-монтажные поезда (СМП), мостоотряды. Сегодня подлинными документами и фотоальбомами Управления военно-восстановительных работ НКПС СССР, на страницах которых показано восстановление и строительство железнодорожных объектов Октябрьской, Ленинградской, Кировской и Эстонской железных дорог, хранятся в старейшем транспортном музее страны – Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации.

В этом году в рамках XIV Международного форума и выставки «Транспорт России» музей представил онлайн–выставку «Стальной путь Победы», приуроченную к знаменательной дате – 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. На стенде Федерального агентства железнодорожного транспорта в рамках проекта были продемонстрированы уни-

кальные фотографии военных лет, инсталляция «Рабочий кабинет Бориса Саламбекова. 1943 год», а также картина «Ледовая переправа через реку Неву», которая была создана художником Павлом Тычининым на основе исторических документов и фотографий.

Основной посыл выставки заключается в необходимости привлечения внимания широкой аудитории к подвигу героев-железнодорожников, участвовавших в строительстве и эксплуатации Дороги Победы, которая в период с 5 февраля 1943 года по 10 марта 1944-го функционировала как более эффективная замена Дороги жизни для доставки грузов в блокадный Ленинград.

Впрочем, в годы войны участок Поляны – Шлиссельбург имел и другое характерное название – «коридор смерти». Сегодня кажется немыслимым, что зимой 1943 года всего за 18 дней под постоянными артиллерийскими обстрелами удалось проложить 33 км пути, преодолев три водные преграды: речки Назию и Черную, а самое главное – Неву.

Впервые на выставке посетителям были продемонстрированы и такие фотографии военного времени, которые напоминают нам о тружениках поездных бригад 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС. Снимки из прошлого, рассказывающие о героической проводке поездов по ледовым трассам блокадного Ленинграда, потребовали цифро-

вой обработки и особого оформления.

Концепция выставки – показать мужество и героизм железнодорожников, работавших в невероятно тяжелых условиях. С этой целью были отобраны 80 портретов членов поездных бригад 48-й паровозной колонны особого резерва НКПС. Также в рамках экспозиции «Стальной путь Победы» была представлена биография Бориса Саламбекова – человека, внесшего огромный вклад в организацию работы Дороги жизни, Дороги Победы, восстановление Ленинградского железнодорожного узла, личным примером вдохновлявшего в годы войны сотни тысяч железнодорожников.

В 1941 году Б.К. Саламбеков принял активное участие в организации срочных перевозок для фронта, эвакуации людей, промышленных предприятий, музеев и библиотек Ленинграда. Для ликвидации последствий налетов и обеспечения технического прикрытия была создана Южная группа управления дорогой в Бологое, которую он и возглавлял.

В феврале 1942 года Б.К. Саламбеков был назначен начальником Октябрьской железной дороги. Под его руководством было осуществлено множество стратегических проектов, направленных на оборону и снабжение Северной столицы: организация движения по Дороге жизни, реконструкция Ириновской линии, сооружение

подводных (слиповых) путей для переправы железнодорожных цистерн через Ладожское озеро, строительство железнодорожной линии Поляны – Шлиссельбург за 18 дней, восстановление стратегических железнодорожных объектов в 1944–1945 годах.

В 1943 году для увеличения пропускной способности единственной железнодорожной ветки, связывавшей город с Большой землей, Б.К. Саламбеков ввел «пакетный» метод движения поездов. Для его организации была применена «живая блокировка»: сигналы на перегоне, разбитом на блок-участки, подавались вручную сигнальщиками.

5 ноября 1943 года «За исключительные заслуги перед государством в деле обеспечения перевозок для фронта и выдающиеся достижения железнодорожного хозяйства в трудных условиях военного времени» Президиум Верховного Совета СССР присвоил Б.К. Саламбекову звание Героя Социалистического Труда. 6 ноября 1943 года ему было присвоено звание генерал-директора тяги II ранга. Большой вклад Б.К. Саламбекова в развитие железнодорожного транспорта страны отмечен 18 правительственными наградами.

Онлайн–экспозиция «Стальной путь Победы» поведала и о судьбах многих других представителей отрасли. Например, о начальнике Управления военно-восстановительных и заградительных работ №2 Иване Зубкове, который в довоенный период участвовал в строительстве Ленинградского метрополитена. Это один из многих случаев, когда начавшаяся война кардинально меняла не только реализацию важнейших инженерных проектов, но и судьбы людей. В годы войны Иван Зубков работал на строительстве железобетонных оборонительных укреплений на Карельском перешейке, подъездных путей линий Войбокало – мыс Коса, портовых сооружений на Ладоге.

28 июня 1944 года небольшой военный самолет, на борту которого находился И.Г. Зубков, летел на секретный аэродром неподалеку от города Лодейное Поле. Неожиданно самолет обстреляли, и он упал, не долетев нескольких сот метров до посадочной полосы. Иван Георгиевич был удостоен звания Героя Социалистического Труда, награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, Ленина, Отечественной войны I степени (посмертно) и другими наградами.

Время, отдаляя от нас военные годы, позволяет глубже и полнее оценить бессмертный подвиг воинов, народа страны, принявших смерть во имя жизни, свободы и независимости своей Родины, во имя избавления Европы и всего мира от фашизма.

Теряли товарищей и близких, отдавали себя полностью своему делу и воины-железнодорожники – от рядового персонала до высшего руководства. Каждый внес свой значимый вклад в разгром врага и приближение великого Дня Победы.

Оценивая вклад железнодорожников в Победу над фашизмом, легендарный полководец Георгий Константинович Жуков сказал: «Железнодорожный транспорт принято называть родным братом Красной Армии. Самоотверженная работа наших железнодорожников ускорила падение Берлина».

