



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 14 (1185) 5 – 11 апреля 2021 года

ХРОНИКА

- В Минтрансе России вручены государственные и ведомственные награды.
- Статс–секретарь – заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев провел рабочую встречу с чрезвычайным и полномочным послом Объединенных Арабских Эмиратов, доктором Мохаммадом Ахмадом Альджабером.
- Минтранс России опроверг рост цен на авиабилеты.

В КРЕМЛЕ



В интересах регионов

Под руководством помощника Президента России, секретаря Государственного совета Игоря Левитина и губернатора Челябинской области, руководителя комиссии Госсовета по направлению «Экономика и финансы» Алексея Текслера с участием первого заместителя министра финансов Леонида Горнина в режиме видеоконференции состоялось заседание комиссии. В заседании приняли участие председатель Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов, председатель Комитета по бюджету и налогам Государственной думы Андрей Макаров, руководители субъектов Российской Федерации, представители заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, экспертного сообщества.

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Даны поручения

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин поручил Минтрансу России и ОАО «РЖД» подготовить предложения по развитию пассажирского железнодорожного сообщения в Кемеровской области. Решение принято по итогам рабочей поездки премьер–министра в область. Ожидается, что реализация предложения повысит доступность транспортных услуг для местных жителей. Кроме того, в области планируется запустить пилотный проект по модернизации коммунальной инфраструктуры, степень износа которой превышает 60%. Предложения по этому вопросу поручено направить до 18 мая.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Навести порядок

Председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов разработал законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Андрей Кутепов пояснил, что законопроект разработан во исполнение поручения Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета по вопросам безопасности дорожного движения, а также по результатам мониторинга правоприменительной практики законодательства в этой сфере, который проводится в СФ.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

Для полномасштабной интеграции беспилотных авиационных систем в сферу гражданской авиации России предстоит еще немало сделать, в том числе в области разработки и совершенствования нормативно–правовой базы, подготовки специалистов, развития инфраструктуры для эксплуатации беспилотных авиационных систем. Решение этих и других актуальных вопросов находится в центре внимания Федерального агентства воздушного транспорта.

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько



На год раньше срока

В Воронежской области досрочно завершено строительство Юго–Восточного обхода Боброва



СОБЫТИЕ

В Воронежской области открыто движение по Юго–Восточному обходу Боброва. Автодорога, возведение которой началось в 2018 году, построена благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В запуске движения транспорта по новому участку приняли участие помощник Президента России Игорь Левитин, заместитель председателя Государственной думы Алексей Гордеев, первый заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк, начальник ГУОБДД МВД России Михаил Черников, заместитель руководителя Росавтодора Виктор Тимофеев, губернатор Воронежской области Александр Гусев и глава администрации Бобровского муниципального района Анатолий Балбеков.

Острая необходимость проложить дорогу в обход города Боброва назрела уже давно. Поток грузового транспорта, проезжа-

ющего через центр, перегружал дороги, разрушал покрытие, а маневры и движение автомашин создавали неудобства для горожан и самих автомобилистов.

АНДРЕЙ КОСТЮК:

Новая дорога позволит увести транспортные потоки из города, значительно улучшить транспортную и экологическую обстановку, сохранить его историческую часть.

«Теперь эта проблема решена – новая дорога позволит увести транспортные потоки из города, значительно улучшить транспортную и экологическую обстановку, сохранить его историческую часть», – отметил Андрей Костюк.

На строительстве объекта были задействованы порядка 20 организаций, трудились порядка 500 человек и свыше 200 единиц техники.

Игорь Левитин поблагодарил дорожников, построивших этот объект. «Спасибо всем тем, кто

строил эту дорогу, за то, что вы сумели сделать это в кратчайшие сроки. Я хочу поздравить всех жителей Воронежской области и, конечно же, нашего главного за-

мечательного человека, нашего главного инженера».

Стоимость объекта составила 5,03 млрд руб., из которых 4,1 млрд – средства федерального бюджета.

«Сегодня такое радостное событие! Мы все понимаем, что дорожная сеть – это важный элемент экономики страны, комфорта и уровня жизни населения. Эта дорога сдана раньше срока почти на год, в частности, благодаря тому, что мы получили дополнительное финансирование. Большое спасибо Минтрансу России, Федеральному дорожному агентству. Уверен, что наше сотрудничество будет продолжаться на других объектах», – сказал губернатор Воронежской области.

Напомним: всего в 2021 году в ходе реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Воронежской области в нормативное состояние приведут около 275 км автодорог.

Наш корр.

Инструмент поддержки

Состоялось итоговое заседание коллегии Росжелдора

ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Результаты и основные направления деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта в 2020 году и задачи на перспективу обсудили на расширенном заседании коллегии Росжелдора. В мероприятии, которое прошло в формате видеоконференции, приняли участие заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев, врио руководителя Росжелдора Александр Иванов, председатель Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей Сергей Черногаев, и. о. генерального директора ФГУП «Крымская железная дорога» Геннадий Фролов, представители федеральных органов исполнительной власти, руководители территориальных управлений

агентства, ректоры подведомственных вузов.

Открывая заседание, Владимир Токарев отметил, что проделанная в течение года Росжелдором работа стала действенным инструментом поддержки и развития железнодорожной отрасли. Несмотря на ограничения, с которыми мир столкнулся в прошлом году из–за пандемии коронавируса, транспортная отрасль удалось быстро адаптироваться к новым форматам работы, отметил Владимир Токарев. Федеральное агентство железнодорожного транспорта в течение всего года продолжало своевременно и качественно оказывать услуги, а по отдельным направлениям агентство сократило время работы за счет внедрения дистанционных технологий.

По словам врио руководителя Росжелдора Александра Иванова, за отчетный период на сети железных дорог для выполнения

грузовых и пассажирских операций открыты 266 железнодорожных станций, а также для постоянной эксплуатации – новые железнодорожные пути общего пользования на 23 объектах (протяженностью 60 км). В рамках КГМИ все запланированные показатели достигнуты в полном объеме.

В прошлом году при непосредственном участии Росжелдора оперативно приняты меры по установлению срока ограничения погрузки и перевозки грузов для ликвидации последствий обрушения моста через реку Кола в Мурманской области. Это позволило ОАО «РЖД» принять соответствующие меры по восстановлению железнодорожной инфраструктуры и возобновлению движения поездов: за 105 дней был введен в эксплуатацию новый мост через реку Кола. «Участие Росжелдора в реализаци

и таких сложных проектов по-

казывает, что железнодорожная отрасль функционирует как единая экосистема, нацеленная на результат», – отметил Александр Иванов. Реализация функции компетентного органа Российской Федерации по перевозкам опасных грузов железнодорожным транспортом, Росжелдор в рамках ОПОД на постоянной основе организовал работу по актуализации Правил перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом, в результате подготовлена новая редакция правил, которая вступит в силу с 1 июля 2021 года.

Также Росжелдором начата подготовка объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и метрополитена к проведению чемпионата Европы по футболу – 2020, перенесенного из–за пандемии на июнь 2021 года.

Окончание на 2–й стр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Иркутску – новый аэропорт

Руководитель Росавиации и губернатор Иркутской области провели совещание по развитию международного аэропорта Иркутска

В ходе рабочей поездки руководитель Росавиации Александр Нерадько ознакомился с аэровокзальным комплексом международного аэропорта Иркутска. После осмотра было проведено совещание по развитию аэропортового комплекса. Обсуждались вопросы приаэродромной территории и перспективы строительства нового аэропорта.

Для оптимизации границ приаэродромной территории в ближайшем будущем сформирована рабочая группа. В ее состав будут включены специалисты из Роспотребнадзора, Росавиации, правительства Иркутской области, администрации населенных пунктов и аэропорта.

При обсуждении вопроса о переносе действующего аэропорта Иркутска за черту города Александр Нерадько сообщил, что строительство объекта может быть включено в перечень проектов транспортной инфраструктуры, предлагаемых к реализации на 2025–2030 годы.

По оценкам экспертов, строительство нового аэродрома со взлетно–посадочной полосой, рулежными дорожками, местами стоянок воздушных судов, очистными сооружениями и другими инфраструктурными объектами оценивается в 53 млрд руб. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации для строительства аэропортового комплекса на условиях государственно–частного партнерства необходимо привлечь не менее 20 млрд руб. инвестиций. Также потребуются средства на прокладку коммуникаций, строительство дорог.

Дорогам – развитие

Состоялась рабочая поездка врио руководителя Федерального дорожного агентства Романа Новикова в ДФО

Роман Новиков провел рабочую встречу с главой региона, проинспектировал федеральные трассы А–391 и А–393, а также открыл торжественное мероприятие – День главного инженера.

На совещании с губернатором Сахалинской области Валерием Лимаренко было подписано соглашение о взаимодействии и сотрудничестве по вопросам обеспечения сохранности и развития автодороги федерального значения А–393 Южно–Сахалинск – Оха. Трасса протяженностью 834 км получила федеральный статус в январе 2021 года. На сегодняшний день 193 км автомобильной дороги не имеют асфальтобетонного покрытия. «Все то, что раньше считалось предварительной программой по приведению в нормативное состояние автодороги Южно–Сахалинск – Оха, да и всех федеральных дорог на территории Сахалинской области, сегодня мы превратили в полноценное соглашение о взаимодействии. В нем прописано, что до 2024 года мы, используя ресурс Федерального дорожного агентства, приведем всю дорогу А–393 в состояние твердого покрытия», – отметил Роман Новиков.

Уже в текущем дорожно–строительном сезоне планируется отремонтировать три объекта общей протяженностью 60 км. Всего в ближайшие три года в нормативное состояние будут приведены более 390 км трассы А–393.

На встрече обсуждалось строительство обьездной автомобильной дороги, которая соединит федеральные трассы А–392 Южно–Сахалинск – Холмск и А–393 Южно–Сахалинск – Оха. «Я дал поручение подготовить обоснование инвестиций и начинать отвод земельных участков. Обьездная дорога для нас крайне важна, она позволит разгрузить потоки, прежде всего, грузового транспорта из портов, а значит, в областном центре будет меньше пробок и воздух станет чище. Здоровье и комфорт сахалинцев для нас превыше всего», – сказал Валерий Лимаренко.

В ходе рабочей поездки врио руководителя Росавтодора проинспектировал федеральную трассу А–393. По его словам, данная автодорога стратегически важна с точки зрения транспортной доступности не только Сахалинской области, но и всего Дальневосточного федерального округа. При этом, кроме доступности, необходимо обратить внимание на комфорт и безопасность трассы. Именно поэтому участок А–393 протяженностью 20 км (от выезда из Южно–Сахалинска до с. Сокол) будет расширен с двух до четырех полос. Завершить работы планируется до конца 2024 года.

Вопрос безопасности обсуждался и во время осмотра трассы А–391 Южно–Сахалинск – Корсаков. Роман Новиков сделал акцент на необходимости наладить взаимодействие между региональной комиссией по безопасности дорожного движения, сотрудниками УГИБДД и представителями подведомственного Росавтодору ФКУ ДСД «Дальний Восток».

Врио руководителя Федерального дорожного агентства также принял участие в торжественном открытии Дня главного инженера «Инновации и технические решения в сфере дорожно–строительного хозяйства в Дальневосточном федеральном округе». Данное мероприятие проводится уже 20 лет. Его цель – совершенствование инновационной деятельности, реализации новых знаний и технических решений в дорожном хозяйстве. «Позитивно и откровенно, что сегодня центром этого события стали Южно–Сахалинск и Сахалинская область – очень важные с транспортной точки зрения регионы. В настоящее время дорожное хозяйство стабильно развивается во всех направлениях, реализуются проекты государственного масштаба, по всей стране открываются крупные дорожные объекты, в том числе на Сахалине. И я хочу пожелать вам, уважаемые коллеги, сохранять этот темп, а также новых профессиональных достижений», – сказал Роман Новиков.

Новые возможности

РАН и РЖД договорились вместе развивать технологии для железнодорожного транспорта

Российская академия наук (РАН) и ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) договорились о расширении сотрудничества.

Продление, обновление и перепрограммирование соглашения РАН с РЖД – это не просто формальный документ, это возможность развивать интересные и востребованные для обеих сторон формы сотрудничества. Ведь для того чтобы продвигаться на пути научно–технологического прогресса, мы должны научиться как можно быстрее и эффективнее переводить знания в технологии», – отметил президент РАН Александр Сергеев.

Взаимодействие будет направлено на интеграцию фундаментальной и прикладной науки, позволяющую использовать результаты совместных научных исследований для создания инновационных технических решений и выполнения задач, в том числе определенных долгосрочной программой развития холдинга «РЖД» до 2025 года и предусматривающих экологическую эффективность, ресурсосбережение, цифровую трансформацию технологий, развитие логистических коридоров и создание опорной сети высокоскоростных магистралей (ВМС) в России.

«Соглашение открывает новые возможности для использования компетенций Российской академии наук на благо железнодорожного транспорта и предоставит ученым обширный полигон для практической апробации результатов своих исследований», – отметил глава РЖД Олег Белозеров.

По сообщениям наших корреспондентов

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

3

Реке нужен хозяин

Эксперты обсудили состояние водных путей и проблемы внутреннего водного транспорта



В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Ленар Сафин провел в режиме видеоконференции «круглый стол», посвященный обсуждению приоритетных направлений развития внутренних водных путей Российской Федерации.

В мероприятии приняли участие сенаторы, заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, представители федеральных министерств и ведомств, судостроители и судовладельцы, эксперты. Состояние водных путей и использование водного транспорта имеют важное значение для развития экономики и обеспечения интересов России во внешней торговле и внутриэкономической деятельности, связей регионов, жизнеобеспечения регионов Крайнего Севера, сказал сенатор, открывая дискуссию. Внутренние водные пути обеспечивают транспортно-экономические связи и пространственное развитие территории более 60 регионов РФ, а также позволяют осуществлять экспортно-импортные логистические операции через 21 порт нашей страны. При этом 78% водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров, обеспечивая северный завоз, более 13 тыс. км входят в Арктическую зону. В европейской части страны основные внутренние водные пути входят в состав ЕГС протяженностью более 6,5 тыс. км.

Участники «круглого стола» отметили, что внутренний водный транспорт оказывает значительное меньшее воздействие на окружающую среду по сравнению с другими видами транспорта, при этом обеспечивая энергоэффективность и конкурентоспособность перевозок, особенно в труднодоступные районы. Речной транспорт предоставляет возможность перевозки уникальных крупногабаритных и тяжеловесных грузов, что особенно актуально при освоении Арктики.

Однако, несмотря на значительное преимущество внутреннего водного транспорта, его потенциал используется не в полной мере, предстоит большая работа по дальнейшему развитию ВВП. От состояния внутренних водных путей и гидротехнических сооружений зависит экономическая эффективность внутреннего водного транспорта.

Строительство нового флота осложняется высокой капиталоемкостью, дорогими кредитами, длительными сроками окупаемости, и без государственной поддержки реализовать эту программу очень сложно. Ленар Сафин, представляющий в СФ Республику Татарстан, привел в пример судоходную компанию «Татфлот», в которой средний возраст судов – 45 лет, дебаркадеров – свыше 60 лет.

Александр Пошивай проинформировал о работе над национальным проектом «Внутренний водный транспорт» и Транспортной стратегией, которая будет включать все элементы концепции развития внутреннего водного транспорта, в том числе и вопрос перераспределения грузов на реку в целях оптимизации расходов на содержание автомобильных и железных дорог. «Также рассматривается возможность создания единого оператора, кото-

рый будет управлять наиболее грузонапряженными участками ВВП, где возможно создание условий для инвестиций», – сообщил замминистра транспорта. – Создание единого оператора предполагает, что за счет увеличения грузопотока по внутренним водным путям, за счет введения

возможности привлечения инвестиций, что приводит к крайне низким темпам обновления судов. Обеспечение необходимых гарантированных глубин и, как следствие, роста грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом позволит создать предпосылки

АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ:

Рассматривается возможность создания единого оператора, который будет управлять наиболее грузонапряженными участками ВВП, где возможно создание условий для инвестиций. Создание единого оператора предполагает, что за счет увеличения грузопотока по внутренним водным путям, за счет введения платности можно будет строить новые объекты. Причем плата должна взиматься только с судовладельцев, которые получили возможность перевозки дополнительных грузов и, соответственно, получили дополнительные доходы.

платности можно будет строить новые объекты. Причем плата должна взиматься только с судовладельцев, которые получили возможность перевозки дополнительных грузов и, соответственно, получили дополнительные доходы. Ограничивающим фактором работы речников является и сезонность. По его словам, изучается возможность организации к 2030 году круглогодичной навигации в южных администрациях ВВП – на так называемой Южной подкове – Каспий, Черное море, Волгодон.

В рамках национального проекта «Внутренний водный транспорт» также будет решаться важная задача по перевозке пассажиров, отметил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов. Субъекты РФ – Нижегородская область, Чувашия, Татарстан – заинтересованы в развитии скоростного водного пассажирского транспорта. «Во всех видах транспорта существуют субсидии на межрегиональные перевозки, только на внутренний водный транспорт таких денег нет, а всего-то нужно несколько млрд руб., чтобы запустить скоростной флот и обеспечить перевозку пассажиров между населенными пунктами, не имеющими наземного сообщения», – сказал Константин Анисимов.

«Главная проблема в том, что у реки нет одного хозяина», – считает генеральный директор АО «ОСК» Алексей Рахманов. По его мнению, нужна единая дирекция управления внутренними водными путями. Чтобы интенсифицировать процесс строительства новых пароходов, надо активнее списывать старые суда. При организации перевозок пассажиров водным транспортом нужна инфраструктура, которая позволит передвигаться не только вдоль реки, но и поперек. Наконец, река, по убеждению Алексея Рахманова, «первый кандидат на беззипажное вождение, поскольку 20% от стоимости фрахта – это стоимость трудовых ресурсов».

«Старение флота приводит к дополнительной нагрузке на инфраструктуру наземных видов транспорта, куда перетекают грузы», – обратил внимание гендиректор Совкомфлота Игорь Тонковидов. – В целом инфраструктурные ограничения водных путей приводят к неэффективной работе флота, к не-

доу загрузки судостроительных мощностей, развития смежных отраслей (машиностроение, туризм)».

Предстоит ликвидировать два узких места на ЕГС: Багаевский гидроузел (строительство будет закончено в 2025 году) и Нижегородский низконапорный гидроузел (принято решение о строительстве дополнительной камеры – шлюза).

«Особенность речного транспорта в том, что инфраструктурные ограничения и узкие места объехать невозможно. Два узких места на речной сети приводят к тому, что вся система страдает, – продолжил обсуждение президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин. – Грузовладельцы загружают суда на 30–40%, это приводит к простоям судов, снижению грузооборота. По оценкам судовладельцев, если привести инфраструктуру ВВТ к проектным параметрам, то существующим флотом можно удвоить перевозки».

«Мы проводили расчеты на примере Багаевского гидроузла. При использовании сухогрузного судна проекта RSD 59 провозная способность увеличивается на 40%, или на 1600 тонн, по сравнению с тем, что можно перевозить на реке Дон сейчас, – сообщил генеральный директор ООО «Водоходъ» Ришат Багаутдинов. – Грузовладельцы смогут получить дополнительную скидку на перевозку грузов в Азово–Черноморском бассейне порядка 10–13 долл. США. При объеме перевозки через Волго–Донской канал 18 млн тонн грузов за навигацию можно получить порядка 2,7 млрд руб. дополнительных сборов в виде налога на прибыль за счет увеличения доходности грузовладельцев. При оплате судовладельцами сбора за прохождение будущего Багаевского гидроузла в размере 2 долл. США с 1 тонны груза это даст еще порядка 2,7 млрд руб. доходов в год на содержание внутренних водных путей или морских портов».

Значительное негативное влияние на внутренний водный транспорт оказывает маловодность, что создает дополнительное ограничение по осадке судов. По словам Ришата Багаутдинова, 2014 год был просто катастрофическим для круизного флота компании, вплоть до того, что на некоторых рейсах приходилось пересаживать пассажиров на автобусы; в 2016

году из-за маловодности теплоходы не могли вернуться в порты зимнего отстоя для прохождения ремонта и подготовки к следующей навигации. «Поэтому мы крайне заинтересованы в том, чтобы два крупных проекта по строительству Багаевского и Нижегородского гидроузлов были бы реализованы как можно быстрее. Если у нас будет уверенность в том, что судоходные габариты будут гарантированы, мы будем строить флот. Вместе с ОСК обсуждаем новый проект круизного судна (прототип судна «Мустай Карим») меньшего размера, предполагаем, что в текущем году выйдем на подписание судостроительного контракта. Для того чтобы обновлять круизный флот, помимо гарантированных судовых габаритов, нужно целевое льготное финансирование – лизинг сроком не менее чем на 15 лет при ставке не более 2% годовых», – сказал судовладелец.

«Учитывая традиционное место внутреннего водного транспорта в российской экономике и его роль в обеспечении связанности территории и выполнении социальной функции, особенно в труднодоступных районах, мы поддерживаем предложения по разработке и принятию национального проекта «Внутренний водный транспорт», – сказал Игорь Тонковидов.

По его мнению, существующее состояние перевозок по внутренним водным путям не отвечает интересам устойчивого социально-экономического развития нашей страны и обеспечения национальной и транспортной безопасности. За последние 5 лет объем перевозок грузов по внутренним водным путям сократился более чем на 18%, а динамика грузооборота упала на 5%, что связано со структурными ограничениями и пропускной способностью на целом ряде участков.

«Несмотря на то, что доля внутренних водных путей с гарантированными габаритами составляет только 50% от общей протяженности, при этом лишь половина из этих 50% удовлетворяют габаритам эксплуатируемых судов, а это ключевая формула экономики. Круглогодичное движение судов осуществляется в настоящее время на 40% пути, там, где выступают освещающие и светоотражающие обстановочные знаки. Без навигационного ограждения и гарантированных габаритов в северном бассейне эксплуатируются порядка 55%, в центральном – около 50%, в сибирском – 47% внутренних водных путей», – привел цифры Игорь Тонковидов.

«От развития внутренних водных путей выиграет государство, прежде всего, за счет снижения расходов федерального бюджета на обслуживание грузопотока, снятия пиковых нагрузок с инфраструктуры наземных видов транспорта, снижения нагрузки на окружающую среду, повышения конкурентоспособности и сбалансированности транспортной системы в целом, – подчеркнул Алексей Клявин. – Судоходное сообщество поддерживает разработку и реализацию национального проекта, только комплексное решение позволит сделать судоходство безопасным и экологически чистым, разгрузит наземный транспорт».

По итогам обсуждения будут подготовлены рекомендации с учетом прозвучавших предложений.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Возрождение возможно

Что необходимо для развития судоходства в СЗФО?

РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

У муниципалитетов Коми есть желание возродить судоходство по рекам республики. Директор АНО «Большая арктическая регата» Станислав Корякин проанализировал состояние судоходства на реках Северо-Западного федерального округа и поделился выводами с участниками рабочей группы по дальнейшему развитию межрегионального историко-культурного и туристского проекта «Серебряное ожерелье России».

«История показывает, что речное сообщение в Коми было развито очень хорошо. Анализ тех маршрутов, которые были, показывает, что судоходство в республике пользовалось популярностью. В свое время была попытка его возродить. Однако проект пришлось свернуть из-за ряда ограничений», – отметил Станислав Корякин.

По его словам, у АНО «Большая арктическая регата» был опыт совместной работы с Ре-

спубликой Коми и проведения ряда мероприятий.

«По роду деятельности я общался с несколькими главами муниципальных образований республики и могу сказать, что запрос на проекты на воде есть, но при этом они связаны больше с маломерным флотом. В целом мы проанализировали ситуацию с судоходством на всем Северо-Западе и можем заявить, что в СЗФО рейсовое круизное судоходство умерло. Однако возможность его возродить есть», – считает Станислав Корякин.

Также он отметил хорошее состояние гидротехнических сооружений, но практически полное отсутствие инфраструктуры, которая позволила бы развивать речное судоходство, – мало заправок для водного транспорта, имеющиеся причалы в плохом состоянии, есть сложности и в нормативном регулировании судоходства.

«Маломерный флот развивается там, где есть инфраструктура», – подчеркнул Станислав Корякин.

Инициативу развития судоходства поддержала замгубер-

натора НАО Татьяна Логвиненко. Она отметила, что у северного региона до сих пор нет дороги до «большой земли», а трасса Усинск – Нарьян-Мар только строится, поэтому если в холодное время вырубает зимник, то летом порой единственная возможность для передвижения – это реки, в частности Печора.

В свою очередь заместитель полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Любовь Совершаева отметила сложности судоходства на Северо-Западе, к которым в первую очередь относится короткий навигационный период. По ее словам, для СЗФО, где имеется много судостроительных предприятий, это очень актуальная тема, однако необходимо предельно проработать финансовую модель, насколько это будет выгодно в каждом конкретном случае, и только после этого принимать решение о поддержке судоходства в регионе.

Вероника МОРОХИНА, ИА «Комиинформ»

Расскажет атлас

о внутренних водных путях Северо–Запада России

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ

В рамках информационного партнерства с компанией «МОРИС» (Морские и речные информационные системы) Новгородская область будет представлена в новом туристическом Атласе внутренних водных путей Северо–Западного региона России.

В атласе разместят информацию о туристских объектах Чудовского, Новгородского районов и Великого Новгорода. Это музейная экспозиция «Новгородский дворнян граф А.А. Аракчеев» в селе Грузино, Новгородский кремль, Ярославово Дворище и Никольский собор, Юрьев монастырь и Перынский скит, Рюриково городище, церковь Николы на Липне.

Как пояснили в региональном министерстве инвестиционной политики, в атлас войдут водные пути от государственной границы России в Финском заливе, Невы, Волхов, Свири, Вуокса, Ладожское и Онежское озера. Карты атласа покрывают водные маршруты Санкт-Петербурга, Республики Карелия, Ленинградской, Новгородской и Вологодской областей; включают города Санкт-Петербург, Петрозаводск, Сортовала, Лахденпохья, Великий Новгород, Приозерск, Кронштадт, Выборг, Новая и Старая Ладога, Лодейное Поле и другие.

В атласе будут опубликованы актуальные навигационные карты, лодийные сведения, представлены описания мест стоянок, условий подходов, исторических, культурных и природных достопримечательно-

стей, памятников архитектуры и других мест, интересных для посещения и доступных по водным путям, сведения о яхт-клубах, стоянках, гостиницах, заправках, больницах, магазинах и другой полезная для яхтсменов и водномоторников информация.

«Яхтинг становится модным видом спорта и во многом может способствовать развитию внутреннего туризма. Полагаю, что его популярность будет расти, поэтому сегодня в приоритете – индивидуальный отдых. В Новгородской области, путешествуя по воде, можно познакомиться с интересными объектами, увидеть их с необычного ракурса», – отметил министр инвестиционной политики Новгородской области Денис Носачев.

Наш корр.

Соединят берега

В столице может появиться новый вид транспорта

ПЕРСПЕКТИВА

В дополнение к привычным видам общественного транспорта в столице через два-три года может появиться новый – речной. Об этом со ссылкой на главу Департамента транспорта Москвы Максима Ликсутова пишет ТАСС.

«Мы начали работать над речными перевозками, очень рассчитываем, что в ближайшее время, может быть, два-три года в Москве появятся регулярные речные перевозки по Москве-реке, которые будут выполнять не только туристическую, но и транспортную функцию, удобно соединяя два берега реки».

Поездка на таком транспорте займет 5–7 минут, в то время как при использовании метро или наземного транспорта сейчас это занимает порядка получаса.

Тема запуска речных судов для перевозки обычных пассажиров, а не только туристов достаточно давняя. Она поднималась в прошлые годы неоднократно, но развития не получила. Так, ранее замруководителя Дептранса Дмитрий Пронин сообщил, что запуск общественно-водного транспорта в Москве отложен на 2021–2022 годы. Закупка судов для него требует значительных затрат, которые не относятся к первой необходимости. Чтобы запустить новый вид

транспорта, недостаточно просто приобрести суда. Потребуется реконструировать причалы, перенести некоторые остановки автобусов и трамваев, чтобы они образовывали удобные пересадки, создать необходимую инфраструктуру.

Однако, судя по всему, дело с мертвой точки сдвинулось. Уже объявлено, что пилотный маршрут проложат от Киевского вокзала до Нижних Мневников. Водная артерия свяжет деловой центр «Москва–Сити», городские парки и Киевский вокзал. Оплата проезда будет реализована по той же схеме и тарифам, что и в других видах транспорта.

НОВОСТИ

Создадут кластер

Создание 14 круизных центров запланировано в Нижегородской области в течение трех ближайших лет. Проект будет реализован в контексте развития кластера «Ока–Волга».

Инфраструктура для новых круизных центров появится в 13 районах Нижегородской области. Всего должно быть создано 57 новых туристических объектов.

Сейчас из 14 имеющихся в регионе речных туристических центров суда круизного и мало-го флота способны принимать только 5 городов.

Как отметил губернатор Нижегородской области, целями создания кластера «Ока–Волга» является масштабное обновление причальной инфраструктуры, развитие в регионе речного внутреннего туризма, увеличение круизного туристического потока – с 75 тыс. человек в 2019 году до 137 тыс. в 2024 году.

Нижегородская область реализует этот проект совместно с Ростуризмом. В настоящее время регион занят поиском инвестора для реализации задуманных планов. На их осуществление планируют потратить более 4 млрд руб.

Напомним, что Ростуризм одобрил нижегородский туристический проект «Ока–Волга» в сентябре 2020 года на Восточном экономическом форуме. Согласно изначальным планам, в регионе появятся 16 современных круизных центров на Оке и Волге, 14 – в муниципальных и 2 – в Нижнем Новгороде.

Необычный круиз

Весной 2023 года в Тюменской области появится необычный речной круиз. По задумке организаторов, за 11 дней путешествия проплывут на теплоходе от Тобольска до Салехарда, любуются видами и дегустируют блюда сибирской кухни. Подробности рассказали в федеральном круизном агентстве.

«Речные круизы сейчас становятся все более популярными, именно поэтому компания «Созвездие», у которой есть традиция осваивать малосудоходные реки, решила запустить туристический маршрут в бассейнах Оби и Иртыша. Точки начала и окончания маршрута выбраны не случайно: в этих городах хорошо развито авиа- и железнодорожное сообщение, что позволит отправляться в круиз из разных регионов России».

Организаторы тура предлагают, что круиз заинтересует жителей Москвы, Петербурга, и будут рады, если участниками круизного путешествия станут жители Тюмени и Тюменской области», – прокомментировали в пресс-службе круизного центра «Инфофлот».

Обновят флот

Лидер рынка речных круизов в России, компания «Водоходъ» начала замену своего флота в Санкт-Петербурге. Как сообщает пресс-служба компании, она вложит более 1 млрд руб. в суда на электрический тяге. Компания подписала контракты на производство пяти скорост-

ных катамаранов Ecoscruiser с верфью «Эмпериум» (НПБК Морсвязавтоматика) – в Петербурге и одного прогулочного катера Looker 1100 с ГК «Паритет» из Ярославля.

Скоростные катамараны Ecoscruiser, которые войдут в состав флота «Водоходъ», рассчитаны на 120 пассажиров. Катамараны Ecoscruiser заменят «Метеоры», которые в настоящее время эксплуатируются компанией в Петербурге (в частности, на маршруте до Петергофа), а катер Looker 1100 войдет в состав прогулочного флота в Нижнем Новгороде.

Первые суда на электротяге в рамках подписанного контракта будут спущены на воду в сентябре этого года, а их полноценная эксплуатация начнется в сезоне 2022 года. К 2023 году в эксплуатацию будут приняты все суда.

Дачные маршруты

С 1 мая в Хабаровском крае транспортные компании откроют речные маршруты для дачников. Так, перевозчики составили летнее расписание теплоходов на период с 1 мая по 30 августа для доставки садоводов на левобережье Амура.

В этом году на речных маршрутах будут задействованы две компании: ЗАО «Амурские пассажирские перевозки» и ООО «КомПасс».

На компенсацию затрат по осуществлению перевозок им выделены субсидии из краевого бюджета в размере 111,5 млн руб.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

Опочка, Мышкин и другие

Как вдохнуть новую жизнь в малые города России

ОБОЗРЕНИЕ

Обратиться к теме транспортной доступности малых городов меня побудило недавнее изучение материалов об истории построенной более века назад в условиях Первой мировой войны железной дороги Полоцк – Псков – Днов – Нарва. В свое время она сыграла значительную роль в социально–экономическом развитии Псковской области. Но существовала линия недолго. Во время Великой Отечественной войны ее большая часть была разрушена. Эпизодические железнодорожное сообщение было восстановлено лишь на нескольких участках. Потенциал грузовых перевозок постепенно был сведен к нулю. Остались в основном пригородные пассажирские перевозки. В итоге небольшие города и поселки, расположенные в орбите действовавшей «железки», стали приходить в упадок. Пример этот весьма красноречив. Он доказывает, насколько велико значение транспортной инфраструктуры для развития любого населенного пункта.

Стратегический приоритет

Прежде не раз на страницах «ТР» мы поднимали проблему транспортной доступности сел и деревень. Да, она по-прежнему заострена. Но не менее пристального внимания к себе в этом плане, да и в других, требуют малые города. О них и исторических поселениях мы, журналисты, рассказываем, к сожалению, мало. А ведь их развитие во многом определит будущее России, считает председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко. Поэтому улучшение условий жизни людей в малых городах, включая развитие транспортной инфраструктуры, приобретает статус стратегического приоритета.

Из 1116 российских городов более 70% относят к малым. Их роль мы привыкли оценивать исключительно с позиции экономической эффективности. А ведь они являются, прежде всего, носителями нашей самобытности, национальной культуры, традиций и обычаев русского и других народов страны. Специалисты подсчитали, что на огромной территории России один город приходится примерно на 15 тыс. квадратных километров. Этого явно недостаточно с точки зрения освоения необятного пространства, контроля над ним. Дальнейшее сокращение числа малых городов, количества жителей в них будет лишь обострять эту проблему и усугублять связанные с ней геополитические риски, отмечает Валентина Матвиенко.

Базовый подход к пространственному развитию страны уделяет больше внимания крупным городским центрам. Это реальность, сложившаяся в индустриальную эпоху и продолжающая доминировать сегодня. Вместе с тем важно выделить стратегическую роль малых поселений, особенно не включенных в агломерации, в обеспечении пространственной связности страны и национальной безопасности. Огромные пространства нашей страны оказались бы пустыми, незастроенными, если бы не расположенные на них небольшие города и села. И многое в их развитии зависит от того, насколько комфортны, быстры и надежны транспортные коммуникации, которыми они связаны с магистральными трассами. Ну и, конечно, во, по каким дорогам вынуждены передвигаться жители внутри таких населенных пунктов.

Дороги к храмам

Классический пример подобного населенного пункта – Великие Луки, что в Псковской области. Это древний русский город со славным военным прошлым и непростой судьбой. Река Ловать, на которой он стоит, была частью международного торгового пути «Из варяг в греки». Город впервые упоминается в новгородской летописи в 1166 году под названием Луки–на–Ловати. В 1211 году была построена Великолуцкая крепость для обороны подступов к Новгороду и Пскову. За воинские заслуги город в свое время называли «оплечьем Новгорода» и «предсердием Москвы».

В Великую Отечественную войну бои за освобождение Великих Лук были настолько ожесточенными, что некоторые историки называют этот город малым Сталинградом. Там создан музей и сооружен монумент Александру Матросову, совершившему свой подвиг у деревни Чернушки недалеко от Великих Лук.

После распада СССР в регионе начался экономический и демографический кризис. На



селение города сократилось почти на четверть – с 117 тыс. до 90 тыс. жителей. В двухтысячные годы Великие Луки приобрели репутацию города пенсионеров и захолустья, в котором непомерно высокие цены на коммунальные услуги, низкая зарплата и плохие дороги. Впрочем, в отношении автодорог в последние годы наметились позитивные перемены. Но об этом немного позже.

ФАКТ

”

Огромные пространства нашей страны оказались бы пустыми, незастроенными, если бы не расположенные на них небольшие города и села. И многое в их развитии зависит от того, насколько комфортны, быстры и надежны транспортные коммуникации, которыми они связаны с магистральными трассами. Ну и, конечно, важно, по каким дорогам вынуждены передвигаться жители внутри таких населенных пунктов.

Еще один городок, через который в свое время пролегла железная дорога Полоцк – Псков – Днов, – это Опочка, основанная как укрепленный пункт в 1414 году в излучине реки Великая. Вот лишь некоторые страницы истории этого города. В 1426 году Опочка выдержала осаду литовских войск, в 1427 году – ливонских. В 1517 году крепость осадил польско–литовское войско, которое после неудачного штурма было разгромлено подославшими русскими отрядами. В XVIII–XIX веках жители Опочки торговали льном, пенькой, лесом. Промышленность была представлена небольшими кожевнями, кирпичными, гончарными предприятиями. В настоящее время в городе сохранились старинные постройки, представляющие историческую ценность. Также известен Опочекский вал – остатки средневековых укреплений. В постсоветский период население Опочки сократилось почти в два раза – с 16,1 тыс. до 9,5 тыс. человек (2020 г.).

Богатую историю имеет и город Порхов, основанный в 1239 году как деревянная крепость новгородским князем Александром Ярославичем, впоследствии прозванным Александром Невским. До 1478 года Порховская крепость оставалась в составе Новгородской республики и служила ее важным стратегическим пунктом на границе с Великим княжеством Литовским. После присоединения территории Новгородской республики к Московскому великому княжеству Порхов считался одной из 12 главных крепостей Русского государства.

До наших дней в Порхове сохранилась уникальная древнерусская крепость с четырьмя башнями и церковью Св. Николая внутри. В своем естественном окружении до наших дней дошли несколько православных храмов. Примечательный объект для промышленного туризма – остатки старой гидроэлектростанции. За последние два десятилетия население города сократилось с 14,4 тыс. до 8,3 тыс. человек. Молодежь покидает родные места, так как, кроме масслосырдельного завода и свиноводческого комплекса, устроиться на работу в Порхове негде.

Как остановить отток населения?

Более оптимистично смотрят в будущее жители городка Новосokolники, находящегося на пересечении железнодорожных линий Москва – Рига и Санкт–Петербург – Киев. Вначале это

был пристанционный поселок, возникший после строительства Московско–Виндаво–Рыбинской железной дороги. И хотя с 1992 года население Новосokolников сократилось на треть, городок и его дороги не выглядят запущенными. А все благодаря тому, что здесь действуют вагонное и локомотивное депо Октябрьской железной дороги, экономик также поддерживают щебеночный

Город спасла мышь

Ну а как помочь тем, кто остается в глубинке? В первую очередь, утверждают эксперты, надо создавать условия для развития бизнеса в небольших городках, где прежние градообразующие предприятия покрывались, а для открытия новых производств в местной казне просто денег нет. А ведь, как показывает опыт ряда подобных исторических поселений, выход местным властям могут порой подсказать сами жители. Вот, скажем, как сумел подняться из запустения старинный город Мышкин, что в Ярославской области. Благодаря местным энтузиастам, создавшим там народный музей мыши, он постепенно превратился в крупный туристический центр с 20 музеями, в том числе – истории города, лощманов, валенок, водки. Сегодня здесь останавливается множество круизных теплоходов, идущих по Волге. Городок с населением 5,5 тыс. человек принимает ежегодно до 200 тыс. туристов. Бизнес теперь охотно вкладывает здесь свои средства. И на фоне сотен других небольших населенных пунктов страны Мышкин выглядит, можно сказать, захиточным.

Другой вариант того, как можно удержаться на плаву, продемонстрировал небольшой город в Нижегородской области – Ворсма. Когда–то он был центром металлообрабатывающих народных промыслов. Местные мастера специализировались на изготовлении ножей. Сейчас в Ворсме работают медико–инструментальный завод и предприятие, выпускающее складные и охотничьи ножи. Делят их и несколько частных мастерских. Ощутимую поддержку бюджету городка оказывают туристы. Вблизи находится живописное озеро Тосканка. На одном из его островов в XVI веке был основан Свято–Троицкий Островоозерский монастырь. Народная молва гласит, что в стародавние времена у обителей развились деловые связи с итальянским купечеством. Иностранцам эти места напоминали итальянскую провинцию Тоскана, отсюда и название озера.

Можно назвать не один десяток городков, которые выбрали главным направлением развития туризм. В их числе Боровск, Тобольск, Азов, Тутаев, Калаязин, Губаха и многие другие. У каждого из этих населенных пунктов своя судьба, свой путь. Так, в Губаху, что находится в Пермском крае, любознательный народ приезжает не только для того, чтобы побывать у Крестовой горы (благодаря залежкам железной руды, найденным в ее недрах, и была основана Губаха). Сегодня на склонах горы располагается горнолыжный центр. Недалеко от населенного пункта расположено другой памятник природы – каменный город, одно из самых красивых и загадочных мест в регионе. Конечно, развитие туризма, транспортных коммуникаций, благоустройство Губахи было бы невозможно без участия национальных средств, крупнейший предприятий химической промышленности.

Беспорно одно: реанимировать затухающую жизнь малых городов поможет развитие коммуникаций. Если добираться в такое историческое поселение можно будет не по дороге–гребенке, которая в период дождей становится труднопроходимой, а по асфальтированному шоссе, где развит придорожный сервис и при необходимости к услугам автопутешественников современные кемпинги, тогда поток туристов будет расти, пополняя бюджет местных поселений. Мобильности биз-

несу добавят малая авиация и скоростной железнодорожный транспорт. Последний даст возможность местным жителям быстрее добираться к местам работы, не покидая навсегда родные края. По мнению экспертов, возрождению малых городов во многом бы способствовало упрощение системы налогообложения для местных предпринимателей. Немалые надежды они также связывают с реализацией нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Лед тронулся?

Но вернемся к малым городам Псковской области. Согласно опросу, проведенному три года назад, подавляющее число псковичей оценивало качество автодорог нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» как крайне низкое. На тот момент только четвертая часть региональных трасс соответствовала нормативу. Чего уж говорить об улично–дорожной сети городов, прозябающих в упадке! И вот с приходом нового губернатора Михаила Ведерникова, похоже, лед тронулся. Повышение качества дорожной сети стало для региональных властей приоритетом. Инструментом для этого стал нацпроект БКАД.

Уже в 2019 году было приведено в нормативное состояние 280 км трасс, в 2020–м – 350 км. На начало текущего года доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, уже составляла 34%. Задача региональных властей – к 2024 году довести долю таких дорог до 44%.

В регионе сумели создать в дорожном секторе здоровую конкурентную среду между подрядчиками. Конкурсные мероприятия проводятся заблаговременно, до наступления сезонов активных работ. Это дает возможность вовремя закупить стройматериалы, подготовить технику и оборудование. Предпочтение отдается длительным контрактам:10 крупных объектов 2021 года будут разыгрываться на трехгодичный период.

К примеру, в прошлом году в рамках нацпроекта БКАД были отремонтированы участки автодорог Псков – Днов – Сланцы – Кингисепп – Кузнецкино – Кракель, Великие Луки – Усвяты, Заполье – Днов. В этом году заключен контракт на ремонт участка дороги Псков – Писковичи – Муровичи. Приличные средства в последнее время стали вкладываться и в обеспечение безопасности дорожного движения. В частности, современные линии освещения монтируются в Опочке, Пушкинских Горах и других населенных пунктах.

Транспортной доступности ряда малых городов Псковской области, безусловно, будет способствовать передача в федеральную собственность региональной автодороги, проходящей через Локно, Великие Луки и Невель.

Положительная динамика в приведении в порядок дорожной сети малых городов наблюдается и во многих других регионах страны. Так, в прошлом году в рамках нацпроекта БКАД были отремонтированы участки улично–дорожной сети Ельцы Липецкой области общей протяженностью 12 км. Здесь оделась в асфальт двухкилометровая улица Дикина, прежде она имела щебеночное покрытие. Были переустроены 2,5 км тротуаров по улице 9 Декабря. В текущем году запланирован ремонт улиц им. Матросова, Северная, Фрунзе и капремонт улицы Коммунаров.

В Тверской области в 2020 году по нацпроекту БКАД после ремонта введены в эксплуатацию154 км региональных автодорог: Осташков – Селижарово – Ржев, Красномойский – Фирово, Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна, Торжок – Осташков, Дубна – Кимры – Горичи, Тверь – Рождественно – 1–е Мая – Ильинское, Андреаполь – Пено – Хитино. В итоге значительно улучшилось транспортное сообщение почти с двумя десятками поселков и городов региона, включая такие исторические поселения, как Кимры, Бежецк, Осташков, Устюжна и другие.

А в Бурятии этой весной в рамках нацпроекта начнут ремонтные работы участка региональной автодороги Гусиноозерск – Петропавловка – Закамск (272–282–й км). Эта трасса протяженностью 326 км, связывая населенные пункты Селенгинского, Джидинского и Закамского районов с Улан–Удэ, имеет большое социально–экономическое значение в жизни республики. На приведении ее в порядок не раз настаивали местные жители. И вот наконец лед тронулся.

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

На снимке: строительство дорог в Тверской области

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Поможет Азимут

в повышении транспортной доступности региона и развитии туризма

Авиакомпания «Азимут» приняла участие в Международной туристической выставке МИТТ в Москве. В присутствии заместителя губернатора Ростовской области Александра Скрыбина, министра экономики региона Максима Папушенко и председателя совета директоров АО «Авиакомпания АЗИМУТ» Павла Удода состоялась подписание соглашений с партнерами о развитии авиаперевозок и увеличении вездного туристического потока в регионы. Соглашения о сотрудничестве были подписаны на площадке донского края, созданной при участии агентства по туризму и деловым коммуникациям Ростовской области.

Исполнительный директор авиакомпании «Азимут» Эдуард Теплицкий подписал соглашение с исполняющим обязанности директора департамента туризма Ярославской области Владимиром Лысенко. Предметом соглашения является сотрудничество сторон в сфере развития пассажирских перевозок воздушным транспортом и увеличение туристического потока в Ярославскую область.

«В 2021 году основными направлениями деятельности департамента туризма Ярославской области являются кампания «Лето на Волге» и развитие индивидуального туризма. Подписание соглашения с авиакомпанией «Азимут» позволит привлечь в Ярославскую область туристов не только из соседних, но и из удаленных регионов – с Юга России, Кавказа, Урала и Сибири», – отметил Владимир Лысенко.

Эдуард Теплицкий также подписал соглашение с директором туристической компании «Розовый слон» Алексаном Мкртчяном о развитии чартерных пассажирских авиаперевозок, одной из целей которого является создание условий для развития и стимулирования авиаперевозок на туристических маршрутах.

«В предстоящем летнем сезоне мы ожидаем еще больший спрос на туры в курортные города юга России – порядка 18 миллионов туристов в черноморском побережье Краснодарского края и 8 миллионов туристов в Крыму. Такие показатели могут быть достигнуты при значительной доле авиаперевозок, и маршрутная сеть авиакомпании «Азимут» способствует увеличению туристического потока на юг России», – подчеркнул Алексан Мкртчян.

В рамках выставки также было подписано соглашение между авиакомпанией «Азимут» и министерством курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края, предусматривающее повышение привлекательности для населения воздушных перевозок из других регионов Российской Федерации и зарубежных стран в Краснодарский край, а также увеличение объема авиаперевозок между Краснодарским краем и Ростовской областью.

«Транспортная доступность имеет важное значение для развития туризма в регионе. Поэтому мы активно сотрудничаем с партнерами, которые занимаются авиа– и железнодорожными перевозками, аэропортами и круизными компаниями. Мы заинтересованы в стимулировании открытия новых рейсов и маршрутов, особенно всесезонных. Краснодарский край сегодня готов предложить насыщенную программу отдыха круглый год, мы готовы принимать туристов не только на наших пляжах в летний курортный сезон, но и предлагать нашим гостям отдых в наших здравницах, предлагать экскурсионные маршруты, программы гастрономического, аграрного, событийного туризма. Уверены, что появление новых партнеров в этой сфере повысит уровень доступности курортов Краснодарского края для жителей России и будет способствовать развитию внутреннего туризма», – отметила Мария Золотухина, временно исполняющая обязанности министра курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края.

Пресс–служба авиакомпании «Азимут»

Крылья для Сахалина

Власти региона решили возродить «советскую» авиационную сеть

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко рассказал, что на острове будут развивать авиационное сообщение. Основная нагрузка ляжет на авиакомпанию «Аврора», которой владеет регион. Вокруг нее будут объединяться все остальные авиаперевозчики Дальневосточного федерального округа, пишет «Российская газета».

Планируется, что самолеты от Аворы будут летать по 535 меж– и внутрирегиональным маршрутам. По словам Валерия Лимаренко, на Сахалине возобновляют полеты в малые города.

«Сейчас мы возрождаем советскую авиационную сеть, восстанавливаем прежние аэродромы. Затраты на это сравнительно небольшие: реконструкция аэродрома стоит около 300 млн рублей», – сказал глава региона.

По его словам, для Сахалинской области как островного региона транспортная доступность принципиально важна. Жители из отдаленных городов и сел должны иметь доступ к медицине, культуре, образованию. Также с развитием авиации начнут развиваться промышленность и социальные программы.

Кронштадт доступен

В рамках проекта «Остров фортов» построят несколько объектов дорожной инфраструктуры

Проект по созданию туристско–рекреационного кластера «Остров фортов» в Кронштадте подразумевает под собой и развитие города в целом. Комплексная территория Кронштадта будет улучшена путем строительства социальной туристической инфраструктуры, а также с помощью жилья и общественных пространств.

Важнейшим пунктом развития города станет обеспечение транспортной доступности Кронштадта. Для реализации этой цели в городском бюджете предусмотрены средства на создание двух объектов дорожной инфраструктуры, парковки на 630 мест, а также набережная для пешеходов и реконструкция некоторых участков дорог.

Так, планируется ремонт на участках от Кронштадтского шоссе до Цитадельского шоссе, от улицы Литке до улицы Гидростроителей с подключением к КЭС, а также реконструкция Кронштадтского шоссе от КАД до Цитадельской дороги.

Наш корр.

Вокзалы МЦД–2

улучшат транспортную доступность шести районов столицы

Пассажиропоток на станции МЦД–2 Марьяна Роца к 2030 году составит 15 тысяч человек в сутки, рассказали «Москве 24» в пресс–службе МЦД.

«Она будет востребована за счет удобных пересадок сразу на две одноименные станции Люблинско–Дмитровской и Большой кольцевой линий метро. А с запуском D4 пересадка станет доступна еще и на четвертый диаметр», – говорится в сообщении.

На данный момент на станции ведутся активные строительные работы. Специалисты ОАО «РЖД» возводят северный и южные вестибулы, а также приступили к строительству надземного перехода. Он свяжет разделенные железной дорогой части района и обеспечит безопасный выход на платформы.

Планируется, что станцию откроют в 2021 году.

Ранее заместитель мэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов заявил, что три новых современных вокзала на МЦД–2 улучшат транспортную доступность шести районов столицы, где в совокупности проживают более 600 тысяч человек. Новые станции будут востребованы в том числе благодаря удобным пересадкам на метро.

Юрий МОСКВИН



Прошлый год стал для многих тяжелым. Система отраслевого образования, пожалуй, одна из очевидных жертв коронавирусных ограничений. В транспортных вузах с самого начала понимали: работа предстоит огромная, однако шаги к возвращению в привычный ритм нужно будет делать при первой же воз-

можности. Что ж, очевидно, время для этого настало.

На сегодняшний день студенты вернулись в аудитории, возвращается в прежнее русло и общественная жизнь. Возобновляют работу кружки и секции, набирают обороты спортивные состязания. Об этом наш сегодняшний разговор.

Отберут лучших

Совкомфлот тесно взаимодействует с морскими вузами России

КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

ВМГУ имени адмирала Г.И. Невельского состоялась встреча начальнича отдела безопасности мореплавания СКФ – капитана-наставника группы компаний ПАО «Совкомфлот» Виктора Петрусевича с курсантами 1–4-х курсов СВФ, СМФ, ЭМФ, желающими пройти плавпрактику, а затем и работать в группе компаний ПАО «Совкомфлот». Такие встречи в университете проходят регулярно.

Выпускник ДВГМА имени адмирала Г.И. Невельского 1993 года Виктор Петрусевич является куратором программ взаимодействия ПАО «Совкомфлот» со всеми морскими вузами России и, конечно, большое внимание уделяет родному вузу. Он поздравил курсантов с 77-й годовщиной организации высшего морского образования в России. В ходе встречи было по-

казано несколько видеороликов о работе судов ПАО «Совкомфлот» в арктических и субарктических проектах.

В процессе большой презентации представитель Совкомфлота подробно рассказал о проектах, в которых задействованы суда СКФ, и особенно те, на которых проходят плавпрактику и потом работают выпускники ВМГУ имени адмирала Г.И. Невельского.

Виктор Петрусевич проинформировал собравшихся о программах строительства новых судов, танкеров и газозвзов для группы компаний ПАО «Совкомфлот» как на верфи «Звезда» в Большом Камне, так и на корейских судостроительных верфях. 15 новых газозвзов, по одному судну в месяц, начнут поступать с октября 2023 года.

И конечно, ПАО «Совкомфлот» для работы на этих сложных судах нужны только лучшие курсанты. Поэтому, отвечая на вопросы кур-

сантов, Виктор Петрусевич сообщил о существенном расширении группы стипендиатов СКФ (ранее называлась группа целевой подготовки) с 20 до 75 курсантов, в том числе в качестве эксперимента и дополнительной мотивации принято решение набрать в группу курсантов с первого курса.

Он уточнил, что желающие попасть в группу должны иметь среднее балл успеваемости за весь период обучения не ниже 4,5 и хорошее знание английского языка. Курсанты 4-го и 5-го курсов перед плавпрактикой будут сдавать тест на знание английского языка (Marlin Test) в криюинг-офисе компании.

Относительно плавпрактики Виктор Петрусевич сообщил, что на 2021 год запланировано его прохождение 45 курсантами, и выразил надежду, что сложности, вызванные пандемией COVID-19, не нарушат эти планы.

Воспитать лидера

Состоялся слет «Студенческий профсоюзный лидер Роспрофжел – 2021»

СЛЕТ

Каждую зиму команды студенческих профсоюзных организаций отраслевых вузов собираются для участия в слете «Студенческий лидер Роспрофжел», целью которого является возможность для его участников развить лидерские навыки, научиться командной работе и тем самым подготовиться к профессиональной деятельности, ожидающей их в дальнейшем. В 2021 году в связи с эпидемиологической обстановкой слет проходил в онлайн-режиме с участием делегатов девяти железнодорожных вузов.

Перед первичной профсоюзной организацией каждого университета стояла задача подготовить команду, нацеленную на продуктивную работу и результат. После этого отобранными участниками слета необходимо было в короткий срок подготовить ряд творческих номеров, среди которых видеовизитка делегации на определенную тему, гимн слета и видео его исполнения, видеовизитка финансиста и видео его болельщиков.

Одними из активных участников слета стали студенты Самарского государственного университета путей сообщения. В день открытия слета команда СамГУПСса выступила приветственные слова от руководства Роспрофжела и ОАО «РЖД», а также приняла участие в онлайн-параде команд-участников с видеофрагментами с флагового шоу. После окончания официальной части следовал образовательный блок, на который можно было пригласить до 80 профсоюзных активистов, участие

которых принесло 20 баллов в командный зачет делегации. За время слета участникам делегации удалось узнать о некоторых направлениях профессиональной деятельности, на знакомство с которыми в рамках освоения основной образовательной программы не всегда хватало времени и сил. В частности, они получили возможность прослушать лекции и поучаствовать в мастер-классах по таким направлениям, как: «Базовые навыки работы с графическими редакторами для использования в работе ППО», «Правила ведения переговоров и конфликтология», «Голос. Речь. Публичные выступления», «Работа с Гугл-документами и обменом документов онлайн», «Работа с пакетом программ Microsoft», «Техники осознанности для эффективного развития личности и компетенций».

По итогам слета команда первичной профсоюзной организации студентов Самарского государственного университета путей сообщения заняла третье место в командном зачете на конкурсе. Кроме того, на конкурсе «Визитки команд» делегация СамГУПСса заняла первое место, а председатель ФПО на факультете «Подвижной состав и путевые машины» Иван Косяк в интеллектуальном конкурсе по итогам всех этапов занял второе место. На конкурсе «Визитки команд» делегация университета заняла первое место, представив свое видение работы первичной профсоюзной организации в эру цифровизации.

Помимо СамГУПСса, активное участие в мероприятии также приняли студенты Уральского госу-

дарственного университета путей сообщения. Локацией для проведения слета в 2021 году стала база отдыха «Путеец», а лидером команды стала студентка УрГУПСса и опытная участница подобных собраний Анастасия Мударисова. По словам девушки, несмотря на онлайн-формат, само наполнение конкурса не пострадало.

«Программа слета была очень насыщенной и полезной. Можно было выбрать мастер-классы на развитие множества навыков. Я отработывала навыки работы в графических редакторах, так как являюсь членом отдела по развитию информационного направления в профкоме. Важно, что для делегации каждого университета-участника была проведена стратегическая сессия. Наша команда пришла к единой цели развития организационной структуры и с успехом защитила планы на дальнейшую внутреннюю работу, что не может не радовать», – делится своими впечатлениями Анастасия Мударисова.

Второй день слета был направлен на изучение собственных возможностей – участники посетили онлайн-мероприятие «Индивидуальные компетенции эффективного профсоюзного лидера», была проведена квиз-игра.

Третий день слета был посвящен проведению полезных мастер-классов, направленных на развитие различных компетенций. В этот же день состоялся «открытый микрофон» с руководством Роспрофжела. На торжественном закрытии слета были объявлены итоги конкурса гимнов, а также представлены творческие номера от каждой делегации.

Взошли на пьедестал

Студенты РУТ стали победителями и призерами различных спортивных состязаний

СПОРТ

Сборная команда РУТ (МИИТ) стала серебряным призером XXXIII Московских студенческих спортивных игр по мини-водному поло, которые проходили на базе Академии гражданского защиты МЧС России.

Женская сборная команда РУТ (МИИТ) по эстетической гимнастике «Экспрессия» заняла 2-е место в чемпионате г. Москвы по эстетической гим-

настике, который прошел в Лужниках.

Женская сборная команда РУТ (МИИТ) по армреслингу приняла участие в XXXIII Московских студенческих спортивных играх в зале Московского государственного строительного университета и стала бронзовым призером в общекомандном зачете.

В личном зачете Александра Борунова стала серебряным призером по схватке левой ру-

кой и бронзовым призером по схватке правой рукой.

Сборная команда РУТ (МИИТ) по легкой атлетике приняла участие в XXXIII Московских студенческих спортивных играх по легкой атлетике (зимний чемпионат) на базе легкоатлетического манежа Московского государственного строительного университета и стала бронзовым призером в эстафете 4 x 200 м.

В личном зачете студент группы ЭБМ-115 Яромир Громыко занял 3-е место в беге на 800 м.

Жизнь продолжается...

Каким образом организована работа студенческих организаций во время и после «карантинной спячки»?

СТУДЕНЧЕСКИЙ АКТИВ

Онлайн-образование внесло существенные коррективы в привычную систему освоения профессий. Разумеется, представители руководства отраслевых вузов были одними из первых, кто забил тревогу. Проблемы с организацией практики, отсутствие живого общения с действующими специалистами транспортной отрасли и квалифицированными педагогами – это только та малая часть трудностей, с которыми на тот момент предстояло столкнуться.

В частности, пострадала и социальная сфера жизни студентов. Сейчас же, после месяцев «дистанционки», студенты соскучились по активной жизни внутри вуза. К счастью, ситуация постепенно выправляется.

В Московском государственном техническом университете гражданской авиации переход на обучение с использованием дистанционных технологий в связи с самоизоляцией не остановил деятельность студенческого актива. Разумеется, акцент мероприятий, обычно подготавливаемых соответствующими организациями университета, несколько сместился, да и сама тематика поменялась. В частности, на правах органов студенческого самоуправления члены студенческого совета и первичной профсоюзной организации студентов МГТУ ГА взяли за работу в социальных сетях по информированию учащихся о мерах профилактики новой коронавирусной инфекции COVID-19 в целом о ситуации, связанной с пандемией. Одним из первых карантинных проектов стала подготовка видеоролика, снятого по инициативе представителей студенческого совета. Материал был посвящен мерам предосторожности и профилактики в условиях распространения инфекции.

К слову, подобный формат был использован в МГТУ ГА не в первый раз. Так, в процессе подготовки ряда мероприятий к 75-летию Победы в Великой Отечественной войне на информационные ресурсы студенческого сообщества были опубликованы истории учащихся о своих родственниках, участвовавших и погибших за годы сражений. Также был подготовлен ролик-интервью с ветераном Великой Отечественной войны Владимиром Скоропадом. Информационные материалы обрели популярность в социальных сетях. Кстати, не только среди студентов МГТУ ГА.

Активная работа студенческого совета и профкома не остановилась и в период первого учебного семестра 2020–2021 учебного года. В частности, осенью 2020 года активисты МГТУ ГА приняли участие в церемонии награждения победителей конкурса на соискание престижной авиаци-

онной Премии «Профессионал года» в рамках вертолетной выставки HeliRussia. В период «дистанционки» активисты приняли участие в общеуниверситетских конкурсах на создание нового баннера, который должен разместиться на фасаде главного здания университета. Помимо этого, студенческий актив участвовал в разработке памятного знака, приуроченного к 50-летию одного из главных авиационных вузов страны.

Волонтеры университета приняли участие в организации VII Международного благотвори-

тельных мероприятий. Университет дает полный спектр возможностей для того, чтобы найти свое место в общественной жизни вуза. Главное – не сдаваться и быть активным. А для того чтобы помочь студентам быстрее влиться в привычный для них ранее ритм общественной жизни, уже через 2 дня после окончания карантина активисты университета приняли участие в организации выставки-форума аэропортовой инфраструктуры NAIS. Кстати, группа волонтеров от вуза участвует в проведении торжественных и деловых мероприятий выставки ежегодно.

активного ритма общественной деятельности в стенах университета рано. «Надеемся, что в скором времени это станет возможным, так как на данный момент в планах проведение множества мероприятий: и «Выездной семинар», и «Студенческая весна», а также многое другое. Но все осложняет тот факт, что пока еще неизвестно, удастся ли провести их очно или нужно снова прибегать к использованию онлайн-платформ», – рассказал профсоюзный активист.

Представители студенческого актива отмечают, что на данный момент дальнейшее развитие социальной жизни университета – приоритетное направление для планирования дальнейшей деятельности студенческого совета и профкома. По словам председателя первичной профсоюзной организации студентов МГТУ ГА, особое внимание и до пандемии уделялось взаимодействию студенческих организаций с администрацией университета, налаживанию соответствующего диалога. «Мы пытаемся вместе модернизировать для обучающихся и преподавателей наш университет, стараемся внимательно отнестись к проблемам студентов и их решению, стать всеобъемными посредниками. Безусловно, много работы еще предстоит, но многое уже сделано», – отметил Денис Конограй.

Олеся Карпенко, заместитель председателя информационного сектора по социальным сетям, рассказала, что до второго этапа дистанционного обучения было принято решение сосредоточиться на подготовке команды к плотной работе в двух основных направлениях: создании фото-графий и развитии навыков копирайтинга. «В ближайшем будущем мы планируем довести работу сектора до полной сплоченности между всеми участниками. Основная задача – добиться, чтобы редакторы сами научились писать в едином стиле, фотографы и видеоредакторы поддерживали визуальную составляющую социальных сетей и других информационных площадок университета в целом и студенческого совета в частности», – пояснила Олеся.

По мнению девушки, дальнейшая успешная работа будет напрямую зависеть от эффективности работы председателя и его заместителей, которые сами регулярно будут составлять план работы организации, а также поддерживать ее членов в любых начинаниях. В таком случае даже при ухудшении эпидемиологической обстановки в регионе работу студенческого актива удастся продолжать без трудностей.

Председатель студенческого совета университета Никита Храмов думает, что основная цель студенческой организации после выхода с дистанционного режима – это работа с первокурсниками, привлечение их к активному участию в мероприятиях. «В сложившейся ситуации сложно провести любое очное мероприятие, и очень жаль, что первокурсники в этом году не смогли в них лично поучаствовать. Надеемся, что в этом семестре ограничения будут меньше давить на нас и мы сможем полностью раскрыть потенциал нашей команды», – отметил молодой человек. По его словам, возвращаться к теме пандемии студенческий совет не планирует, так как эта тема и так слишком активно обсуждается в обществе. Однако если у любого студента возникнут вопросы относительно мер, применяемых в университете в отношении предотвращения распространения вируса, члены студенческого совета с радостью ответят на них.

Очевидно, что тема ограничения и их соблюдения – теперь часть жизни каждого. Однако радует, что студенческие организации не собираются замыкаться на этом и вновь стремятся вернуться к привычному ритму жизни.



Разговор на равных

В Российском университете транспорта налажен диалог с подрастающим поколением

МОЛОДАЯ СМЕНА

Руководство РУТА неоднократно подчеркивало важность регулярного общения с молодыми людьми, которые в будущем, возможно, захотят связать свою профессиональную судьбу с транспортом.

Так, в гимназии Российского университета транспорта прошел конкурс-фестиваль «Музыкальный континент». Целый день в актовом зале звучали песни на иностранных языках. Выступления были разделены на возрастные категории: ученики 5–6-х классов, 7–8-х классов и 9–11-х классов.

Конкурс-фестиваль проводился каждый год в целях выявления творчески одаренных детей. Он позволяет охватить широкий круг обучающихся,

предоставляет уникальные возможности для самореализации и интеллектуального развития во взаимодействии талантливых детей, педагогов и родителей. Концепция «Музыкального континента» подразумевает повышение роли иностранного языка в образовательном процессе. Каждый год в конкурсе-фестивале принимает участие большое количество учеников. В этом году были подготовлены и показаны 32 номера.

Также Российский университет транспорта регулярно приглашает учащихся 7–11-х классов, студентов колледжей и родителей принять участие в образовательном проекте «Университетские субботы», который в последнее время проводился в онлайн-режиме. В частности, недавнее мероприятие было посвящено здоровью и изучению

возможностей собственного тела. Школьникам рассказали о том, как заботиться и поддерживать в хорошей физической форме организм, не имея при этом возможности приобрести дорогостоящие тренажеры и спортивное оборудование. Завершающей частью онлайн-встречи участникам было предложено выполнить тренировку функционального тренинга начального уровня подготовленности. Отдельно было рассмотрено одно из самых популярных и набирающих обороты направлений фитнеса – кроссфит.

Но и этим круг общения тем не ограничивается. Для общего развития обучающимся москов-

ских школ также было предложено посетить онлайн-встречу, темой которой стала «Внешность, подпись и следы рук человека как объекты криминалистической идентификации личности».

Валерий Попов – старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика», который стал ведущим мероприятия, с помощью подобранных примеров из практики проиллюстрировал современные возможности дактилоскопической, портретной и почерковедческой экспертизы, а также поделился полезными советами по правильному формированию подписи, которые позволяют участникам мероприятия защититься от мошенников.

Материалы страницы подготовила Елизавета КАРПОВА, обозреватель «ТР»

БЕЗОПАСНОСТЬ

Конкурентная модель

с учетом всех возможных угроз

ПЕРЕДОВОЙ ОПЫТ

Заместитель генерального директора по безопасности АО «МАШ» Виктор Ермаков выступил на форуме «Технологии безопасности 2021». Он представил доклад на тему: «Комплексная автоматизированная система безопасности и управления: эффекты и примеры внедрения».

В частности, он отметил, что безопасность пассажиров, гостей и сотрудников является безусловным приоритетом деятельности аэропорта Шереметьево. Безопасность в нем поддерживается за счет эффективного взаимодействия с полицией, другими правоохранительными органами, службами безопасности авиакомпаний и взаимодействующих организаций. При этом используются передовые технические решения, автоматизированная система обеспечения безопасности, а также отбираются лучшие кадры, эффективно обученный персонал. Сотрудникам обеспечиваются постоянное повышение квалификации и благоприятные условия работы.

Аэропорт Шереметьево реализует весь комплекс мероприятий авиационной и транспортной безопасности, предусмотренный российским законодательством, международной практикой и рекомендациями ИКАО. При этом за основу построения системы безопасности взята конкурентная модель обеспечения безопасности с учетом моделирования угроз и возможных сценариев их реализации.

В этом направлении работы особое внимание уделяется внедрению самых современных и эффективных разработок в сфере обеспечения безопасности.

В частности, в аэропорту введена в эксплуатацию интеграционная информационная платформа NEST, обеспечивающая оперативную передачу информации со всех действующих технических средств обеспечения безопасности в пункты управления обеспечением транспортной безопасности (ОТБ) южного и северного терминальных комплексов аэропорта.

В интеграционной платформе NEST смоделированы инциденты (события) с алгоритмами действий работников ТБ. Алгоритмы позволяют управлять силами ТБ по урегулированию инцидентов, предотвращению актов незаконного вмешательства (АНВ) или событий, повлекших риск АНВ. Всего в системе смоделированы 54 инцидента и алгоритма действий.

На сегодняшний день в аэропорту Шереметьево установлены и интегрированы в платформу NEST более 4 тыс. видеокамер, более 2 тыс. точек контроля управления доступом, более 5 тыс. точек сигнализации.

Платформа NEST и камеры видеонаблюдения позволяют реализовать розыск лица в пассажиропотоке, обеспечить «наведение» и установление за ним физического контроля инспектора в штатском.

Благодаря интеграционной платформе NEST удалось достигнуть следующего эффекта. Это повышение уровня защищенности от внешних и внутренних угроз, реализация абсолютного контроля обстановки для руководства в реальном времени, обеспечение гарантированного получения информации о всех инцидентах, минимизация времени на реагирование и принятие решения оператором.

Дирекция по связям с общественностью международного аэропорта Шереметьево

Аудит по полной программе

успешно прошла авиакомпания «Аврора»

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Авиакомпания «Аврора» в очередной раз успешно прошла процедуру аудиторской проверки IATA на соответствие стандарту IOSA и продлила сертификат соответствия стандарту эксплуатационной безопасности Международной ассоциации воздушного транспорта.

Аудит эксплуатационной безопасности, подтверждающий соответствие стандарту IOSA (IATA), является важным фактором признания АО «Авиакомпания «Аврора» надежным перевозчиком, соответствующим самым строгим международным требованиям безопасности гражданской авиации.

Успешное прохождение аудита по стандартам IOSA и продление сертификата подтверждают, что АО «Авиакомпания «Аврора» использует передовые стандарты в области управления безопасностью полетов.

Аудит IOSA затронул все направления деятельности АО «Авиакомпания «Аврора»: организацию и систему управления, производство полетов, управление производством полетов и диспетчерское обеспечение, инженерное обеспечение и техническое обслуживание воздушных судов, деятельность кабинных экипажей, деятельность по наземному обслуживанию, обработку грузов.

Наш корр.

Перекрытие «народных троп»

помогло сократить число пострадавших и погибших на железной дороге Подмоскovie на 11%

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

С начала 2021 года травматизм и смертельные случаи на железнодорожном транспорте Подмоскovie сократились на 11%, а за период праздничных дней, с 6 по 8 марта, снижение числа погибших и раненых составило 80% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Сохранения жизни удалось достичь благодаря благоустройству подходов к переходам, построенным ограждениям вдоль путей и перекрытию «народных троп».

Среди лучших муниципальных проектов по мероприятиям, направленным на снижение смертности на ж/д: Люберцы, Электросталь, Истра, Королев, Павловский Посад, Красногорск и Руза.

Несанкционированный переход ж/д путей остается самой распространенной причиной гибели на железной дороге.

По поручению губернатора Подмоскovie Андрея Воробьева в регионе ведется комплексная работа по снижению травматизма и смертности на железной дороге. В этом году запланировано продолжить работу по ликвидации «народных троп», а также благоустройству станций, ремонт и строительство новых первоочередных переходов через ж/д.

В 2020 году на территории подмосковной железнодорожной инфраструктуры впервые удалось снизить травматизм на рекордные 25%.

Пресс-служба министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области

Удостоверение тракториста—машиниста

должны иметь водители мототранспортных средств

РЕЙД

В Ярославле подвели итоги операции «Снегоход». Выявлены 139 нарушителей. Совместные рейды проводят специалисты региональной инспекции административно-технического надзора, департамента охраны окружающей среды и природопользования, сотрудники УМВД, государственной инспекции по маломерным судам МЧС РФ, а также Северного ЛУ МВД России на транспорте.

Обследуют акватории рек, водохранилищ и других водоемов, лесные территории. Цель — выявить и пресечь нарушения правил использования зимних внедорожных мотосредств, чтобы обеспечить безопасность жизни и здоровья людей, имущества, а также охрану окружающей среды.

Внедорожные мототранспортные средства должны быть зарегистрированы в установленном порядке и проходить ежегодный технический осмотр. Лица, управляющие ими, обязаны иметь удостоверение тракториста—машиниста с открытой категорией А1.

Рейды в рамках операции «Снегоход—2021» проходят в течение всего периода активной эксплуатации зимней внедорожной мототехники. С начала года проверены более 400 машин. Нарушители привлечены к административной ответственности.

Соб. инф.

Состояние аварийности

на лицензируемом пассажирском автотранспорте

в Российской Федерации за январь — декабрь 2020 года

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

В Российской Федерации, по данным ГУОБДД МВД РФ, за указанный период были совершены 145 073 ДТП (снижение к АППГ — 11,7%), в результате которых погибли 16 152 человека (снижение к АППГ — 4,9%) и ранены 183 040 (снижение к АППГ — 13,2%). Тяжесть последствий ДТП составила 8,1. В том числе 124 ДТП (снижение к АППГ — 38,3%) были отнесены к категории с особо тяжкими последствиями (ДТП с ОТП), в которых погибли 316 человек (снижение к АППГ — 24,0%) и ранены 1111 (снижение к АППГ — 50,5%). Тяжесть последствий ДТП составила 22,1.

Из общего количества ДТП — 128 528 (снижение к АППГ — 12,4%) произошли из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств (далее — по вине водителей), в результате чего погибли 13 542 человека (снижение к АППГ — 6,1%) и ранены 168 250 (снижение к АППГ — 13,7%). Тяжесть последствий ДТП составила 7,4.

В том числе 3582 ДТП произошли по вине водителей автобусов (снижение к АППГ — 35,3%), в которых погиб 161 человек (снижение к АППГ — 34,6%) и 5364 ранены (снижение к АППГ — 38,9%). Тяжесть последствий ДТП составила 2,9. Из них 2628 ДТП (снижение к АППГ — 30,8%) были совершены по вине водителей, имеющих лицензию на перевозочную деятельность (далее — водители-лицензиаты). В указанных ДТП погибли 124 человека (снижение к АППГ— 15,1%) и ранены 4008 (снижение к АППГ — 35,4%). Тяжесть последствий ДТП составила 3,0.

Также произошло 1361 ДТП по вине водителей автобусов, находящихся в собственности физических лиц (снижение к АППГ — 38,2%), в которых погибли 75 человек (снижение к АППГ — 22,7%) и 2102 ранены (снижение к АППГ — 40,6%). Тяжесть последствий ДТП составила 3,4.

Кроме того, были зафиксированы 5 ДТП с ОТП (в 2019 году — 12) по вине водителей-лицензиатов, в которых погибли 17 человек (в 2019—м — 36 человек) и ранены 65 (в 2019—м — 231 человек).

Анализ аварийности по вине водителей-лицензиатов показал, что по сравнению с АППГ рост количества ДТП произошел в 13 (15%) субъектах РФ, количестве погибших — в 26 (31%) и раненых — в 20 (24%) субъектах РФ.

Общий рост основных показателей аварийности (количества

ДТП по сравнению с АППГ

Таблица 1

Показатели	ДТП		Погибло, чел.		Ранено, чел.		Тяжесть Последствий ДТП
	2020 г.	АППГ (+/-)%	2020 г.	АППГ (+/-)%	2020 г.	АППГ (+/-)%	
ВСЕГО по вине водителей транспортных средств	128528	–12,4	13542	–6,1	168250	–13,87	7,4
ВСЕГО по вине водителей автобусов:	3582	–35,3	161	–34,6	5364	–38,9	2,9
– имеющих лицензию на перевозочную деятельность	2628	–30,8	124	–15,1	4008	–35,4	3
– находящихся в собственности физических лиц	1361	–38,2	75	–22,7	2102	–40,6	3,4

Таблица 2

По удельному весу*

Показатели	ДТП		Погибло, чел.		Ранено, чел.	
	2020 г.	Удельный вес	2020 г.	Удельный вес	2020 г.	Удельный вес
ВСЕГО по вине водителей транспортных средств	128528	100	13542	100	168250	100
ВСЕГО по вине водителей автобусов:	3582	2,8	161	1,2	5364	3,2
– имеющих лицензию на перевозочную деятельность	2628	2,0	124	0,9	4008	2,4
– находящихся в собственности физических лиц	1361	1,1	75	0,6	2106	1,2

Таблица 3

ДТП и пострадавшие по вине водителей автобусов, имеющих лицензию на перевозочную деятельность в Российской Федерации

Наименование Федерального округа	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	2020 г.	АППГ (+/-)%	2020 г.	АППГ (+/-)%	2020 г.	АППГ (+/-)%	
ЦФО	641	–33,2	34	17,2	995	–30,9	3,3
СЗФО	265	–33,4	17	183,3	405	–35,7	4,0
ПФО	719	–29,0	27	8,0	1 010	–39,6	2,6
УФО	204	–35,6	9	–18,2	303	–49,0	2,9
СФО	364	–15,9	11	–38,9	605	–13,7	1,8
ДФО	180	–40,6	3	–90,0	257	–44,1	1,2
ЮФО	199	–36,2	20	–16,7	344	–44,1	5,5
СКФО	56	–6,7	3	СТАБ.	89	–11,9	3,3
Итого в РФ	2628	–30,8	124	–15,1	4008	–35,4	3,0

ДТП, погибших и раненых) зафиксирован в Рязанской, Калининградской и Кировской областях, а также в Ямало–Ненецком автономном округе.

Не допущено роста основных показателей аварийности в 45 (53%) субъектах РФ, в том числе: в 24 областях (Белгородской, Воронежской, Ивановской, Костромской, Курской, Липецкой, Московской, Смоленской, Тверской, Тульской, Архангельской, Вологодской, Мурманской, Псковской, Астраханской, Ростовской, Нижегородской, Ульяновской, Курганской, Свердловской, Иркутской, Амурской, Магаданской, Еврей-

ской автономной); 13 республиках (Карелия, Адыгея, Дагестан, Ингушетия, Северная Осетия — Алания, Башкортостан, Мордовия, Татарстан, Чувашия, Хакасия, Тыва, Бурятия, Саха (Якутия); 5 краях (Краснодарском, Ставропольском, Алтайском, Забайкальском, Приморском); 3 автономных округах (Ненецком, Ханты–Мансийском — Югре, Чукотском); городе Санкт–Петербург.

По фактам ДТП на лицензируемом пассажирском автотранспорте Госавтодорнадзором проведены 618 проверок, выданы 304 предписания, вынесены 227 предупреждений и

1475 постановлений, привлечены к административной ответственности 92 юридических и 39 должностных лиц, а также 79 индивидуальных предпринимателей.

Кроме того, на рассмотрении в судах находятся материалы на привлечение к административной ответственности 39 юридических и 11 должностных лиц, а также 29 индивидуальных предпринимателей.

Общая сумма наложенных штрафов составила более 16,7 млн руб.

Пресс-служба Ространснадзора

Отработали взаимодействие

По защите от актов незаконного вмешательства

ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА

Для совершенствования профессиональной подготовки по обеспечению защиты объектов транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства Центральный филиал ФГУП «УВО Минтранса России» в течение недели комплексно проводил учения.

В ходе тренировок на гидроузле «Белоомут» под руководством должностных лиц Рязанского РГС ФГБУ «Канал имени Москвы» сотрудники сил обеспечения транспортной безопасности отработывали действия при возникновении чрезвычайной ситуации, связанной с совершением актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и ликвидацией их последствий.

Инициативу, ответственность и профессионализм стрелков Растислава Иванова, Игоря Усова, Дениса Медведева, Олега Борунова по итогам проведен-

ного учения отметил в приказе директор Центрального филиала ФГУП «УВО Минтранса России» Александр Толстикос.

С работниками подразделений Центрального филиала ведомственной охраны госпредприятия также проведены учебные стрельбы из боевого огнестрельного оружия. Стрелки показали высокие результаты в огневой подготовке. Такие занятия необходимы для закрепления практических навыков при реализации прав, определенных ст. 16 ФЗ № 77 «О ведомственной охране» от 14.04. 1999.

Виктория БОЖКОВА, Центральный филиал ФГУП «УВО Минтранса России»

Ведомственной охраной Минтранса России проведено усиление защиты стратегически важных отрезков трассы Новороссийск — Керчь.

Это стало возможным благодаря совместной работе с управлением федеральных дорог «Тамань», которая позволила изменить порядок контроля за охраняемыми объектами дорожной инфраструктуры, чтобы повысить уровень их защищенности.

«Ежесуточно на посты заступают четыре квалифицированных оператора видеонаблюдения, которые при необходимости благодаря системе технических средств контроля среагируют на возможные акты незаконного вмешательства, правонарушения, а также на экстренные ситуации», — прокомментировал подписание нового договора директор Краснодарского филиала Вячеслав Бурый.

Виктор СЛОБОДЕНЮК, ведущий специалист по связям с общественностью

Кот ли в мешке?

Как российские водители относятся к телематике при покупке ОСАГО

СТРАХОВАНИЕ

Значительная доля российских автомобилистов продолжает воспринимать предложение установить телематическое устройство при покупке ОСАГО, будто им предлагают «кота в мешке». Столь неоднозначные данные получили эксперты Общероссийского Народного Фронта (ОНФ), подведя результаты мониторинга реформы ОСАГО в начале 2021 года.

Согласно данным исследования, среди российских автомобилистов нет единодушия касательно вопроса внедрения устройств контроля скорости и манеры вождения в автомобили. Мнения большинства водителей оказались диаметрально противоположными и разделились поровну: за установку телематики и против технологии выступают по 38% респондентов. Также достаточно велика доля опрошенных, занявших нейтральную позицию (22%). Всего лишь 2% респондентов затруднились ответить.

Наибольшую поддержку выражают граждане в возрасте старше 56 лет и со стажем вождения 16–20 лет как одни из самых аккуратных участников дорожного движения. Установка телематики для них является оптимальным способом получить следующий полис ОСАГО по наиболее выгодной цене. Что касается гендерного разделения, то наибольшее неприятие инициатива нашла у мужчин, тогда как женщины в большей степени склонны ее поддерживать.

Руководитель проекта ОНФ «За права заемщиков» Евгения Лазарева отметила, что данные мониторинга об отношении водителей к возможному внедрению устройств контроля скорости и манеры вождения в автомобили вполне коррелирует со статистикой МБД по аварийности. В 2019 году ГИБДД сравнила показатели аварийности и смертности в ДТП по вине водителей разных полов. Согласно этим данным, женщины-водители попадают в аварии в 6–10 раз реже, чем мужчины. А «смертельные» ДТП с участием водителей-мужчин происходили в России в 2019 году в 12,5 раза чаще. Это говорит о том, что женщины на дороге меньше склонны к рискованному поведению и готовы к установке телематики, чтобы в случае аварии иметь доказательную базу своей невиновности. То же самое можно сказать и об опытных водителях с большим стажем. Они одобряют установку телематики из прагматизма, свойственного старшему поколению и уверенным в себе людям.

Руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов определил недоверчивую позицию большинства касательно установок телематики как довольно популярную среди автомобильного сообщества на данном этапе.

«Водителям попросту нужно «распробовать» выгоду. Часто автомобилистов, не поддерживающих установку устройств контроля скорости и манеры вождения опасается, что оверчинка не будет стоить выделки», — прокомментировал он. — Людям кажется, что ее установка сопряжена с некими издержками, а на стоимость ОСАГО существенно не повлияет. Например, полис каско стоит десятки тысяч рублей в год, и телематика позволяет сэкономить 5–10 тысяч рублей платежа. ОСАГО, к счастью, стоит намного дешевле, но и телематика поможет сэкономить 1–2 тыс. руб. Да и, казалось бы, зачем мне покупать полис у компании Д с телематикой за 8 тыс. руб. ради гипотетической экономии в будущем, если компания А уже сегодня предложила мне ОСАГО без нее всего за 6 тыс. руб.? Однако постепенно лояльность водителей к телематике будет расти. После индивидуализации тарифов ОСАГО автомобилисты стараются ездить аккуратнее, чтобы приобрести следующую страховку максимально дешево. С устройствами контроля скорости и манеры вождения отслеживать такие моменты гораздо проще. Водители, которые мыслят на перспективу, а не ищут сиюминутной выгоды, уже понимают это. Компании могут предлагать страховку со скидкой за скоринг, то есть оценивая аккуратность езды и низкие шансы на попадание в ДТП по вине водителя. Чем лучше оценка, тем ниже стоимость следующего полиса. Заодно индивидуализация обязательной автогражданки таким образом способствует повышению безопасности на российских дорогах».

Проект «ОСАГО: общественная экспертиза» напоминает, что поправки к закону об ОСАГО вступили в силу 24 августа 2020 года. Главное новшество — страховщики получили право формировать индивидуальные тарифы для каждого страхователя на основе специальных тарифных факторов в пределах минимальных и максимальных значений тарифного коридора, установленного Центральным банком РФ.



Океанские опоры космических мостов

Как артефакты специального судостроения обеспечивали круглосуточную связь с летательными аппаратами



ДОРОГА К ЗВЕЗДАМ

2021-й – год 60-летия полета в космос Юрия Гагарина. Контролировали это уникальное событие в технической эволюции человечества наземные научно-измерительные пункты СССР.

Но не все знают, что в тот день в Тихом и Атлантическом океанах по трассе полета стояли еще и корабли, получая информацию с борта «Востока» и поддерживая радиосвязь с космонавтом. Это были суда Плавучего телеметрического комплекса в Атлантике и 4-й Тихоокеанской океанографической экспедиции.

Доклад на самом высоком уровне прозвучал по-армейски четко: «Командующий космическими войсками, суда морского космического флота для работы по космическим аппаратам готовы к работе».

Принимавший доклад генерал-полковник удивился: «У нас есть такие корабли?».

Такова была степень секретности этих судов. Известно, что существует пять видов транспорта: железнодорожный, водный (морской и речной), автомобильный, воздушный и трубопроводный. О шестом, космическом флоте, знали только те, кто имел к нему непосредственное отношение. В свое время корабли морского космического флота обеспечивали становление и развитие космического транспорта – создание долговременных обитаемых станций, научных и производственных площадок в космосе, а также кораблей многозвонного использования.

Запуски первых межпланетных станций потребовали обеспечения приема с их бортов телеметрической информации в районах, не контролируемых средствами наземного Командно-измерительного комплекса и Тихоокеанской экспедиции. Для решения этой задачи в 1960 году в поселке Болшево-1 Подмосковья (сейчас это микрорайон Юбилейный города Королева) была создана Атлантическая группа плавучих измерительных пунктов в составе двух кораблей Черноморского пароходства и одного корабля – Балтийского. Корабли были сняты с морских перевозок и переданы в распоряжение НИИ-4 – Центрального научно-исследовательского института Министерства обороны Российской Федерации. Начальником Атлантической телеметрической экспедиции был назначен сотрудник НИИ-4 Василий Иванович Белоголов.

Морской космический флот создавался для того, чтобы следили за космическими аппаратами в течение 24 часов. С территории СССР это можно было делать ограниченное время, так как большая часть, до 70% витков, проходила над акваторией Мирового океана. С помощью УКВ-радиосредств невозможно заглянуть за горизонт. Островов, принадлежащих Советскому Союзу, в этих местах не было. Куба тогда еще была просто Островом свободы. В Тихом океане тоже не на кого было опереться. Поэтому уже с пятидесяти годов, еще до запуска первого спутника, витала в воздухе идея создать на подвижных объектах, то есть на кораблях, средства космической связи. И исходила эта идея от Сергея Павловича Королева как председателя Совета Главных конструкторов СССР, и Юрия Александровича Можжорина, генерал-лейтенанта, работавшего тогда в НИИ-4, ученого, одного из организаторов и руководителей работ в области советской ракетно-космической науки.

Сначала намечалось оснастить корабли только средствами слежения – телеметрическими станциями. Созрело решение поставить специальное оборудование на торговые суда.

Быстро решить вопрос не было возможности. Нужно вспомнить, в какое время происходили эти события.

Флаг остался прежним

Конец пятидесятых – начало шестидесятых годов. Страна еще не оправилась от войны. Новых кораблей морскому флоту негде было взять. Суда «Краснодар» и «Ворошилов», построенные в 1924–1935 годах в Англии и Швеции, были куплены Россией еще до войны. Единственным более современным оказался сухогруз «Долинск», который в 1959 году строился Финляндией для Советского Союза.

Эти три судна стали основой морского космического флота. В связи с новыми задачами пришлось соблюдать особые меры секретности, так как менялся статус кораблей. Международные соглашения по торговым, научным и военным судам отличались диаметрально. Чтобы сохранить конфиденциальность, приходилось применять меры предосторожности. Ни в один порт не заходили, стояли на заданной точке, а по истечении времени командировки возвращались обратно в Одессу. Потом, правда, стали использовать небольшой танкер, который привозил еду, воду, забирал мусор. В те годы уже заботились об экологии. В океан отходы не сбрасывали, и контроль был достаточно серьезным.

Сразу же возникла еще одна проблема. В торговых судах не было условий для проживания команд. Вот как рассказывает о том времени Виктор Митропов, член совета клуба ветеранов Морского космического флота, ведущий специалист Научного центра по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации.

Оборудование ставилось в трюмах. Они были закрыты. Температура внутри почти 30 градусов. Если стоим на экваторе, то солнце жарит невыносимо, и внутри уже от 40 до 50 градусов по Цельсию плюс работающая аппаратура, которая вся была ламповая, что добавляло градусов. Как выглядели люди, работавшие в таких условиях? В плавках, на шее мокрое вафельное полотенце, на спине тоже полотенце, потому что пот по спине не просто течет, он еще шкочет и капает на приборы.

Первые данные фиксировались на фотопленку. Ее надо быстро проявить и тут же расшифровать, срочно передать в Центр управления полетом. Например, когда летел Юрий Гагарин, информация в ЦУП была представлена всего через две минуты. Техника выходила из строя, но люди работали! Это был настоящий героизм. Когда возвращались домой, награды не было. Чаще звучала фраза: «Что вам еще надо? Вы же за границей побывали!».

Дооснащенные телеметрическими станциями корабли продолжали ходить под флагом морского торгового флота Советского Союза.

Спецслужбы задание выполнили

Как уже было сказано, секретность была высочайшая. Сергей Лебедев, также член клуба ветеранов Морского космического флота, в должности, как официально значилось, заместителя начальника экспедиции по общим вопросам ходил на «Кеогостров» и «Ристна», был свидетелем событий тех лет.

В военном училище я получил базовое образование по специальности «командно-измерительные комплексы». В 1975–1976 годах 26 месяцев прослужил на судах космической службы.

Вначале корабли ходили без оперативного сопровождения. Потом по информации разведки прошли данные: спецслужбы противника хотели бы «заглянуть» на наши корабли. Нужны

были сведения о том, что на торговых объектах находятся люди в погоне.

Как можно это доказать? Самый распространенный способ – склонить кого-то к измене. У человека могут быть какие-то непредвиденные обстоятельства, срыв под воздействием

ФАКТ

О полете Гагарина нужно сказать особо. Это был второй рейс кораблей. С их помощью определили, куда именно космонавт приземлится. По программе он делал всего один виток. Рассчитанное приземление – район Джезказгана. Но когда Гагарин стартовал, первая и вторая ступени отработали чуть дольше, и он взлетел на 100 километров выше, чем положено.

минутной слабости. А потом пресс-конференция: «Я бывший офицер. Советский Союз нарушает такие-то международные договоренности...». Последствия понятны: можно оказывать давление на нашу страну, запретить кораблям заходить в гражданские порты. А это значит, что в длительном рейсе невозможно будет получать продукты, заправляться пресной водой. Таким образом предполагалось решать экономические, военные и политические вопросы.

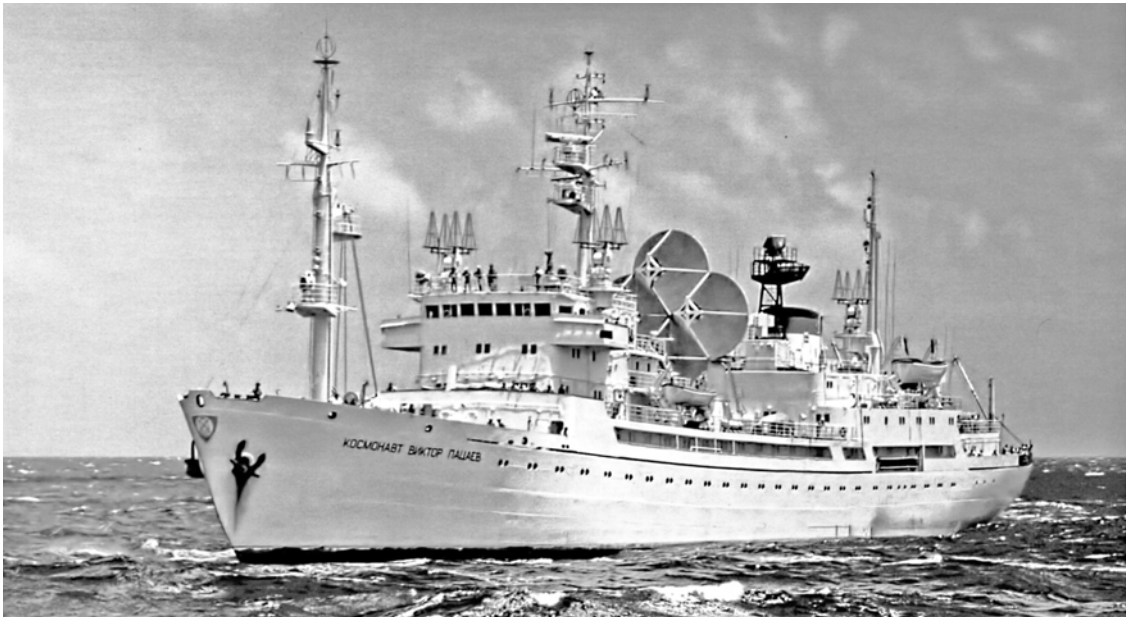
Как правило, попытки наладить контакт и склонить к измене происходили в порту. Несмотря на то, что поодионок никто не ходил, общение все же было. Например, через бывших выходцев из Советского Союза, эмигрантов и их детей. Все они владели русским языком и с удовольствием подходили к морякам, услышав родную речь. Но работа у нас была поставлена очень хорошо, провокации выявлялись достаточно оперативно. За все существование космического флота прямой измены не было. Задача, поставленная контрразведкой, была полностью выполнена.

Риск был со страховкой

О полете Гагарина нужно сказать особо. Это был второй рейс кораблей. С их помощью определили, куда именно космонавт приземлится. По программе он делал всего один виток. Рассчитанное приземление – район Джезказгана. Но когда Гагарин стартовал, первая и вторая ступени отработали чуть дольше, и он взлетел на 100 километров выше, чем положено.

Изначально Коровы вместе с Келдышем, который отвечал за математику и баллистику, рассчитали, что если тормозные двигатели установки планово не сработают, то космический аппарат будет притянут Землей максимум через неделю. Неделю человек выдержит, останется жив. У Гагарина был на этот случай запас воды и еды. Когда же он взлетел выше, то стало ясно: приземление может отодвинуться на 45–47 суток. Это смертельно.

И тут выполнили свою задачу корабли. С их помощью определили, что тормозная двигательная установка включилась, параметры физического состояния космонавта нормальные, он жив. Рассчитали тормозную импульс и поняли, что аппарат идет на приземление. Это было важно, потому что возникла еще одна проблема – от спускаемого аппарата никак не мог отсоединиться приборный отсек. ЦУП находился в крайней степени напряжения. Предвкушение полной задачи появилось только тогда, когда установили, в каком квадрате нужно искать космонавта. И то, что Гагарин приземлился не в Джезказганской, а в Саратовской области, уже воспринималось как победа.



Лунная гонка – новые задачи

Космические программы расширялись, увеличивалось количество аппаратов, выводимых на орбиту. Стали появляться автоматические межпланетные

И снова поиск

Новый этап начался с ревизии подходящих судов. Выбрали четыре, которые были названы именами погибших космонавтов: Пацаева, Добровольского, Волкова и Беляева. В свое время эти корабли строились как лесовозы ледового класса для Северного морского пути. Мощные, с хорошими мореходными качествами и с большим запасом хода, они уже были обеспечены современными средствами связи. К тому же белоснежные, гармонично сложные, корабли смотрелись как произведения искусства. Эстетика была в каждом элементе.

За воплощением в жизнь концепции этих судов следил второй космонавт СССР Герман Степанович Титов. Он ставил свою подпись на акте приема и ввода в строй уникальных плавучих средств. Корабли несли вахту с 1977 по 1979 год.

Суда были артефактами специального судостроения, – продолжает Виктор Митропов. – В чем их особенность? На первых кораблях на палубе антенн не было. Их выносили за полчаса или за 15 минут до связи, быстро прикручивали, а после отработки программы убирали так же активно. На новых судах антенны уже открыто смонтированы.

Но прежде нужно было решить сложнейшую проблему. Наземные измерительные пункты были разбросаны по всей стране. Передающую радиостанцию вообще относили на 40 километров от приемной, чтобы своими лучами она не забывала сигнал. А здесь куда отнесешь? «Академик Сергей Королев», на котором я ходил, 125 метров в длину – и все. На палубе больше 150 антенн. Какая же, генеральная инженерная мысль должна была созреть в головах наших ученых, чтобы рассчитать электромагнитную совместимость! В 60–70-е годы наши ученые и конструкторы сделали не один, а сотни шагов вперед. Участвовали в этом люди всех национальностей СССР. И в этом была сила.

Такие привлекательные взору радиопрозрачные шары и антенны на «Космонавте Владимире Комарове», например, создавали парусность. А если парусность, то реальная опасность перегрева. Нужно было решить эту проблему. Когда из сухогруза «Генический» делали «Космонавта Юрия Гагарина», просто наварили дополнительный борт. Туда был засыпан песок. Судно осело на два метра и уже могло безопасно ходить.

Но был случай, когда антенны опали командные жгуты.

Корабль «Юрий Алексеевич Гагарин», на котором также ходил Виктор Митропов в 1979–1981 годах сперва начальником станций траекторных измерений, а затем сменным начальником управления полетом, являлся флагманом флотилии.

Мы располагались в Атлантике в районе Канады. Это место знакомо всем морякам, потому что здесь зарождаются ураганы и тайфуны. Несмотря на риски, было преимущество: наши корабли могли видеть с этой точки до 10–12 витков космических аппаратов, проходивших мимо территории Советского Союза.

Вахту несли в середине трехугольника тайфунов. Но так как в океане судно не может стоять на якоре, корабль в активном дрейфе описывал восьмерку. Ночью при очередном повороте отвечающий за управление судном упустил так называемый девятый вал. Их обычно двенадцать, но девятая волна самая большая. И когда эта громадная ударила в носовую часть (а там стоит танковая броневая сталь в два с половиной сантиметра), стальной лист прогнулся в глубину на полтора метра. Такая сила. В этот момент судно дало угол оверкиля. И здесь антенны сработали как парус, и нас вернуло обратно. Если бы мы перевернулись, то нам оставалось бы жить всего 20–30 минут, так как тем-

Работа под прикрытием

кораблей измерительного комплекса «Сахалин», «Сибирь», «Сучан», «Чукотка»

РАСКЕКРЕЧЕНО

В 1959 году в составе ВМФ СССР сформировалось соединение кораблей – 1-й Плавучий измерительный комплекс под легендой прикрытия от иностранных разведок, так называемая 4-я Тихоокеанская гидрографическая экспедиция. В нее вошли корабли измерительного комплекса (КИК). Их основное назначение – участие в испытаниях на полную дальность межконтинентальных баллистических ракет от королевской P-7 до «Воеводи».

Порт приписки – бухта Крашенникова, Камчатка.

Кроме работ по своему прямому назначению, эти корабли выполняли задачи по сопровождению космических программ СССР.

12 апреля 1961 года корабли «Сахалин», «Сибирь», «Сучан», «Чукотка» одновременно с судами НИИ-4 Министерства обороны СССР сопровождали полет Юрия Гагарина.

«Краснодар», «Долинск», «Ворошилов» («Ильичевск»)

В 1959 году при подготовке программы запусков межпланетных станций выявилась проблема: наземные измерительные пункты, расположенные на территории страны, не могут видеть и контролировать так называемый второй старт – включение над Гвинейским заливом разгонного блока, выводящего космический аппарат с промежуточной орбиты на требуемую траекторию.

Проблему решили установкой телеметрической аппаратуры на трех торговых судах Министерства морского флота СССР – «Краснодар», «Долинск», «Ворошилов» («Ильичевск»), вошедших в состав Плавучего телеметрического комплекса Министерства обороны СССР.

Порт приписки «Краснодара» и «Ворошилова» – Одесса, «Долинска» – Ленинград.

1 августа 1960 года эти суда вышли в тренировочный рейс. В следующем рейсе, в феврале 1961 года, обеспечивали запуск первой советской автоматической межпланетной станции «Венера», а 12 апреля сопровождали полет Юрия Гагарина.

«Чумикан»

Корабль Измерительного комплекса. Место базирования – бухта Крашенникова, Камчатка. Районы работы – Тихий и Индийский океаны. В составе ВМФ с 1963 по 1995 год.

Совместно с судами Службы космических исследований «Космонавт Георгий Добровольский» (1982 год) и «Космонавт Павел Беляев» (1983 год) участвовал в испытаниях беспилотного орбитального ракетоплана БОР-4.

В 1996 году продан на слом в Аланг (Индия).

«Бежика»

Плавучий измерительный пункт, научно-исследовательское судно. Основной район работы – Атлантический океан.

Порт приписки – Одесса.

Судно выполнило 10 экспедиционных рейсов с 1967 по 1976 год.

В 1988 году разобрано в Читтагонге (Бангладеш).

«Невель»

Научно-исследовательское судно. Порт приписки Ленинград. Создано для участия в Лунной программе СССР.

Районы работы – Атлантический, Тихий и Индийский океаны. С 1967 по 1989 год совершило 23 экспедиционных рейса.

В 1990 году продано на слом в Индию.

«Чажма»

Корабль КИК. Место базирования – бухта Крашенникова, Камчатка.

Основной район работы – Тихий океан. В 1963 году сформировалось соединение кораблей под названием 5-я Тихоокеанская гидрографическая экспедиция. В нее вошли КИК «Чажма», «Чумикан» и «Чукотка». Эти корабли выполняли задачи по сопровождению космических программ.

Продан в 1994 году на слом в Индию.

«Ристна»

Плавучий измерительный комплекс. Порт приписки – Таллин. Основной район работы – Атлантический океан. Судно выполнило 10 рейсов с 1966 по 1976 год.

В 1995 году разобрано в Калькутте (Индия).

«Кеогостров»

Порт приписки – Ленинград.

Районы работы – Атлантический, Тихий и Индийский океаны. Построено как лесовоз ледового класса. Входило в состав 9-го Отдельного морского командно-измерительного комплекса под легендарной судна Службы космических исследований Отдела морских экспедиционных работ АН СССР.

С 1967 по 1989 год совершило 24 экспедиционных рейса.

Продано на слом в Индию в 1990 году.

Страницу подготовила
Татьяна УЛИТИНА

8

КРУГ ЧТЕНИЯ

Без срока давности

Стенды о жертвах и героях войны появятся на дорогах Псковской области

ПАМЯТЬ

В рамках всероссийского проекта «Без срока давности» в 2021 году на дорогах Псковской области установят специализированные знаки, информирующие о событиях Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Как сообщили в областном комитете по транспорту и дорожному хозяйству, стенды появятся в местах, где происходили значимые события военного времени.

Рабочая группа по обеспечению безопасности дорожного движения на территории Псковской области решила установить 12 таких знаков. Пять из них появятся на федеральных трассах: А–212 (Псков – Изборск – граница с Эстонской Республикой), Р–23 (Санкт–Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Белоруссией), М–9 (Балтия). Еще семь – на региональных дорогах: Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп – Куземкино – Краколье, Порхов – Успенье, Новгородка – Пушкинские Горы, Олша – Велиж – Усвяты – Невель, Опочка – Дубровка – граница с Белоруссией.

На стендах представят информацию о памятных местах и людях, внесших свой вклад в Великую Победу. Также на них поместят QR–коды для возможности получения более подробной информации о событиях войны.

Среди памятных мест – псковские деревни, в которых фашисты морили голодом, расстреливали и заживо сжигали тысячи детей и женщин, больных людей, узников концлагерей, пленных. Кроме того, знаки будут содержать информацию о героях Советского Союза, которые родились в регионе и совершили свои подвиги на Псковской земле и на других фронтах: Клавдия Назарова, Матвей Кузьмин, Илья Коровин, Никандр Васильев, Константин Будков.

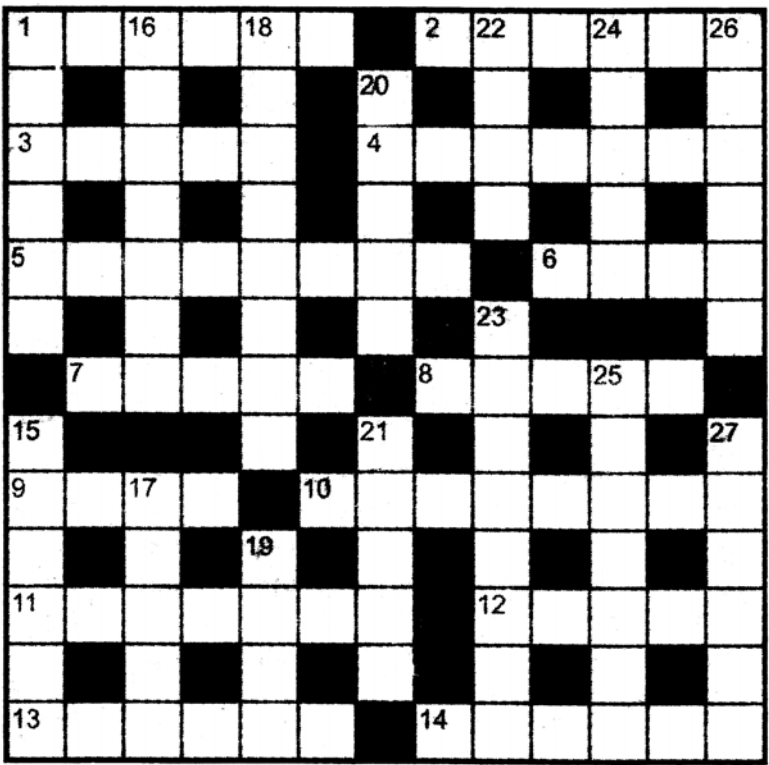
Специализированные знаки на автомобильных дорогах федерального и регионального значения Псковской области планируется установить в срок до 1 мая 2021 года. Работа проводится по поручению губернатора региона Михаила Ведерникова.



РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 1. Высокоскоростной электропоезд на железных дорогах России. 2. Старинная поморская лодка. 3. Коническая часть трубы для регулирования выходящей струи жидкости или газа. 4. Бочонок для хранения запасов пресной воды на шлюпках. 5. Бесплатное путешествие на попутных машинах. 6. Разновидность гадалых карт. 7. Транспортное средство для перевозки пассажиров и грузов по рельсам. 8. Небольшой грузовик на базе легкового автомобиля. 9. В Средней Азии высокая двухколесная повозка. 10. Флажок на шлюпке как эмблема. 11. Способ приготовления продуктов питания на жаре тлеющих углей. 12. Устройство для отображения информации на вокзале или автобусной остановке. 13. Жетон, обозначающий принадлежность носящего к какой–нибудь организации. 14. Оружие для рыбной ловли в виде тонкого канатика с укрепленными на коротких поводках крючками.

По вертикали: 1. Группа сцепленных между собой вагонов. 15. Помещение для приготовления пищи на корабле. 16. Случайный транспорт туриста, движущийся в нужную сторону. 17. Несамостоятельное судно для перевозки грузов. 18. Общее название судов с ядерной энергетической установкой. 19. Крытое помещение для стоянки трамваев и локомотивов. 20. Плавающее сооружение между двумя берегами. 21. Способ движения лошади. 22. В литературе последовательность эпизодов в повествовательном произведении искусства, связанных общей сюжетной линией. 23. Клапан, перекрывающий доступ в корабельную систему, сообщающуюся с заборной водой. 24. Итальянская парусно–гребная беспалубная рыболовная лодка. 25. Двухпалубный самолет для одновременной перевозки большого количества людей и их багажа. 26. Стойка под гик, на которой он лежит, когда судно на якоре. 27. Часть акватории реки, защищенная от ледохода и течения.



Ответы

1. Сектор. 2. Завод. 3. Сопло. 4. Аварийный. 5. Автопост. 6. Дельфин. 7. Вагон. 8. Пикап. 9. Арба. 10. Дипломат. 11. Барбекю. 12. Таблетка. 13. Жетон. 14. Снасть. 15. Эскадрон. 16. Камбуз. 17. Баржа. 18. Атомолод. 19. Дельфин. 20. Завод. 21. Сектор. 22. Завод. 23. Сопло. 24. Аварийный. 25. Автопост. 26. Дельфин. 27. Вагон. 28. Пикап. 29. Арба. 30. Дипломат. 31. Барбекю. 32. Таблетка. 33. Жетон. 34. Снасть. 35. Эскадрон. 36. Камбуз. 37. Баржа. 38. Атомолод. 39. Дельфин. 40. Завод. 41. Сектор. 42. Аварийный. 43. Автопост. 44. Дельфин. 45. Вагон. 46. Пикап. 47. Арба. 48. Дипломат. 49. Барбекю. 50. Таблетка. 51. Жетон. 52. Снасть. 53. Эскадрон. 54. Камбуз. 55. Баржа. 56. Атомолод. 57. Дельфин. 58. Завод. 59. Сектор. 60. Аварийный. 61. Автопост. 62. Дельфин. 63. Вагон. 64. Пикап. 65. Арба. 66. Дипломат. 67. Барбекю. 68. Таблетка. 69. Жетон. 70. Снасть. 71. Эскадрон. 72. Камбуз. 73. Баржа. 74. Атомолод. 75. Дельфин. 76. Завод. 77. Сектор. 78. Аварийный. 79. Автопост. 80. Дельфин. 81. Вагон. 82. Пикап. 83. Арба. 84. Дипломат. 85. Барбекю. 86. Таблетка. 87. Жетон. 88. Снасть. 89. Эскадрон. 90. Камбуз. 91. Баржа. 92. Атомолод. 93. Дельфин. 94. Завод. 95. Сектор. 96. Аварийный. 97. Автопост. 98. Дельфин. 99. Вагон. 100. Пикап. 101. Арба. 102. Дипломат. 103. Барбекю. 104. Таблетка. 105. Жетон. 106. Снасть. 107. Эскадрон. 108. Камбуз. 109. Баржа. 110. Атомолод. 111. Дельфин. 112. Завод. 113. Сектор. 114. Аварийный. 115. Автопост. 116. Дельфин. 117. Вагон. 118. Пикап. 119. Арба. 120. Дипломат. 121. Барбекю. 122. Таблетка. 123. Жетон. 124. Снасть. 125. Эскадрон. 126. Камбуз. 127. Баржа. 128. Атомолод. 129. Дельфин. 130. Завод. 131. Сектор. 132. Аварийный. 133. Автопост. 134. Дельфин. 135. Вагон. 136. Пикап. 137. Арба. 138. Дипломат. 139. Барбекю. 140. Таблетка. 141. Жетон. 142. Снасть. 143. Эскадрон. 144. Камбуз. 145. Баржа. 146. Атомолод. 147. Дельфин. 148. Завод. 149. Сектор. 150. Аварийный. 151. Автопост. 152. Дельфин. 153. Вагон. 154. Пикап. 155. Арба. 156. Дипломат. 157. Барбекю. 158. Таблетка. 159. Жетон. 160. Снасть. 161. Эскадрон. 162. Камбуз. 163. Баржа. 164. Атомолод. 165. Дельфин. 166. Завод. 167. Сектор. 168. Аварийный. 169. Автопост. 170. Дельфин. 171. Вагон. 172. Пикап. 173. Арба. 174. Дипломат. 175. Барбекю. 176. Таблетка. 177. Жетон. 178. Снасть. 179. Эскадрон. 180. Камбуз. 181. Баржа. 182. Атомолод. 183. Дельфин. 184. Завод. 185. Сектор. 186. Аварийный. 187. Автопост. 188. Дельфин. 189. Вагон. 190. Пикап. 191. Арба. 192. Дипломат. 193. Барбекю. 194. Таблетка. 195. Жетон. 196. Снасть. 197. Эскадрон. 198. Камбуз. 199. Баржа. 200. Атомолод. 201. Дельфин. 202. Завод. 203. Сектор. 204. Аварийный. 205. Автопост. 206. Дельфин. 207. Вагон. 208. Пикап. 209. Арба. 210. Дипломат. 211. Барбекю. 212. Таблетка. 213. Жетон. 214. Снасть. 215. Эскадрон. 216. Камбуз. 217. Баржа. 218. Атомолод. 219. Дельфин. 220. Завод. 221. Сектор. 222. Аварийный. 223. Автопост. 224. Дельфин. 225. Вагон. 226. Пикап. 227. Арба. 228. Дипломат. 229. Барбекю. 230. Таблетка. 231. Жетон. 232. Снасть. 233. Эскадрон. 234. Камбуз. 235. Баржа. 236. Атомолод. 237. Дельфин. 238. Завод. 239. Сектор. 240. Аварийный. 241. Автопост. 242. Дельфин. 243. Вагон. 244. Пикап. 245. Арба. 246. Дипломат. 247. Барбекю. 248. Таблетка. 249. Жетон. 250. Снасть. 251. Эскадрон. 252. Камбуз. 253. Баржа. 254. Атомолод. 255. Дельфин. 256. Завод. 257. Сектор. 258. Аварийный. 259. Автопост. 260. Дельфин. 261. Вагон. 262. Пикап. 263. Арба. 264. Дипломат. 265. Барбекю. 266. Таблетка. 267. Жетон. 268. Снасть. 269. Эскадрон. 270. Камбуз. 271. Баржа. 272. Атомолод. 273. Дельфин. 274. Завод. 275. Сектор. 276. Аварийный. 277. Автопост. 278. Дельфин. 279. Вагон. 280. Пикап. 281. Арба. 282. Дипломат. 283. Барбекю. 284. Таблетка. 285. Жетон. 286. Снасть. 287. Эскадрон. 288. Камбуз. 289. Баржа. 290. Атомолод. 291. Дельфин. 292. Завод. 293. Сектор. 294. Аварийный. 295. Автопост. 296. Дельфин. 297. Вагон. 298. Пикап. 299. Арба. 300. Дипломат. 301. Барбекю. 302. Таблетка. 303. Жетон. 304. Снасть. 305. Эскадрон. 306. Камбуз. 307. Баржа. 308. Атомолод. 309. Дельфин. 310. Завод. 311. Сектор. 312. Аварийный. 313. Автопост. 314. Дельфин. 315. Вагон. 316. Пикап. 317. Арба. 318. Дипломат. 319. Барбекю. 320. Таблетка. 321. Жетон. 322. Снасть. 323. Эскадрон. 324. Камбуз. 325. Баржа. 326. Атомолод. 327. Дельфин. 328. Завод. 329. Сектор. 330. Аварийный. 331. Автопост. 332. Дельфин. 333. Вагон. 334. Пикап. 335. Арба. 336. Дипломат. 337. Барбекю. 338. Таблетка. 339. Жетон. 340. Снасть. 341. Эскадрон. 342. Камбуз. 343. Баржа. 344. Атомолод. 345. Дельфин. 346. Завод. 347. Сектор. 348. Аварийный. 349. Автопост. 350. Дельфин. 351. Вагон. 352. Пикап. 353. Арба. 354. Дипломат. 355. Барбекю. 356. Таблетка. 357. Жетон. 358. Снасть. 359. Эскадрон. 360. Камбуз. 361. Баржа. 362. Атомолод. 363. Дельфин. 364. Завод. 365. Сектор. 366. Аварийный. 367. Автопост. 368. Дельфин. 369. Вагон. 370. Пикап. 371. Арба. 372. Дипломат. 373. Барбекю. 374. Таблетка. 375. Жетон. 376. Снасть. 377. Эскадрон. 378. Камбуз. 379. Баржа. 380. Атомолод. 381. Дельфин. 382. Завод. 383. Сектор. 384. Аварийный. 385. Автопост. 386. Дельфин. 387. Вагон. 388. Пикап. 389. Арба. 390. Дипломат. 391. Барбекю. 392. Таблетка. 393. Жетон. 394. Снасть. 395. Эскадрон. 396. Камбуз. 397. Баржа. 398. Атомолод. 399. Дельфин. 400. Завод. 401. Сектор. 402. Аварийный. 403. Автопост. 404. Дельфин. 405. Вагон. 406. Пикап. 407. Арба. 408. Дипломат. 409. Барбекю. 410. Таблетка. 411. Жетон. 412. Снасть. 413. Эскадрон. 414. Камбуз. 415. Баржа. 416. Атомолод. 417. Дельфин. 418. Завод. 419. Сектор. 420. Аварийный. 421. Автопост. 422. Дельфин. 423. Вагон. 424. Пикап. 425. Арба. 426. Дипломат. 427. Барбекю. 428. Таблетка. 429. Жетон. 430. Снасть. 431. Эскадрон. 432. Камбуз. 433. Баржа. 434. Атомолод. 435. Дельфин. 436. Завод. 437. Сектор. 438. Аварийный. 439. Автопост. 440. Дельфин. 441. Вагон. 442. Пикап. 443. Арба. 444. Дипломат. 445. Барбекю. 446. Таблетка. 447. Жетон. 448. Снасть. 449. Эскадрон. 450. Камбуз. 451. Баржа. 452. Атомолод. 453. Дельфин. 454. Завод. 455. Сектор. 456. Аварийный. 457. Автопост. 458. Дельфин. 459. Вагон. 460. Пикап. 461. Арба. 462. Дипломат. 463. Барбекю. 464. Таблетка. 465. Жетон. 466. Снасть. 467. Эскадрон. 468. Камбуз. 469. Баржа. 470. Атомолод. 471. Дельфин. 472. Завод. 473. Сектор. 474. Аварийный. 475. Автопост. 476. Дельфин. 477. Вагон. 478. Пикап. 479. Арба. 480. Дипломат. 481. Барбекю. 482. Таблетка. 483. Жетон. 484. Снасть. 485. Эскадрон. 486. Камбуз. 487. Баржа. 488. Атомолод. 489. Дельфин. 490. Завод. 491. Сектор. 492. Аварийный. 493. Автопост. 494. Дельфин. 495. Вагон. 496. Пикап. 497. Арба. 498. Дипломат. 499. Барбекю. 500. Таблетка. 501. Жетон. 502. Снасть. 503. Эскадрон. 504. Камбуз. 505. Баржа. 506. Атомолод. 507. Дельфин. 508. Завод. 509. Сектор. 510. Аварийный. 511. Автопост. 512. Дельфин. 513. Вагон. 514. Пикап. 515. Арба. 516. Дипломат. 517. Барбекю. 518. Таблетка. 519. Жетон. 520. Снасть. 521. Эскадрон. 522. Камбуз. 523. Баржа. 524. Атомолод. 525. Дельфин. 526. Завод. 527. Сектор. 528. Аварийный. 529. Автопост. 530. Дельфин. 531. Вагон. 532. Пикап. 533. Арба. 534. Дипломат. 535. Барбекю. 536. Таблетка. 537. Жетон. 538. Снасть. 539. Эскадрон. 540. Камбуз. 541. Баржа. 542. Атомолод. 543. Дельфин. 544. Завод. 545. Сектор. 546. Аварийный. 547. Автопост. 548. Дельфин. 549. Вагон. 550. Пикап. 551. Арба. 552. Дипломат. 553. Барбекю. 554. Таблетка. 555. Жетон. 556. Снасть. 557. Эскадрон. 558. Камбуз. 559. Баржа. 560. Атомолод. 561. Дельфин. 562. Завод. 563. Сектор. 564. Аварийный. 565. Автопост. 566. Дельфин. 567. Вагон. 568. Пикап. 569. Арба. 570. Дипломат. 571. Барбекю. 572. Таблетка. 573. Жетон. 574. Снасть. 575. Эскадрон. 576. Камбуз. 577. Баржа. 578. Атомолод. 579. Дельфин. 580. Завод. 581. Сектор. 582. Аварийный. 583. Автопост. 584. Дельфин. 585. Вагон. 586. Пикап. 587. Арба. 588. Дипломат. 589. Барбекю. 590. Таблетка. 591. Жетон. 592. Снасть. 593. Эскадрон. 594. Камбуз. 595. Баржа. 596. Атомолод. 597. Дельфин. 598. Завод. 599. Сектор. 600. Аварийный. 601. Автопост. 602. Дельфин. 603. Вагон. 604. Пикап. 605. Арба. 606. Дипломат. 607. Барбекю. 608. Таблетка. 609. Жетон. 610. Снасть. 611. Эскадрон. 612. Камбуз. 613. Баржа. 614. Атомолод. 615. Дельфин. 616. Завод. 617. Сектор. 618. Аварийный. 619. Автопост. 620. Дельфин. 621. Вагон. 622. Пикап. 623. Арба. 624. Дипломат. 625. Барбекю. 626. Таблетка. 627. Жетон. 628. Снасть. 629. Эскадрон. 630. Камбуз. 631. Баржа. 632. Атомолод. 633. Дельфин. 634. Завод. 635. Сектор. 636. Аварийный. 637. Автопост. 638. Дельфин. 639. Вагон. 640. Пикап. 641. Арба. 642. Дипломат. 643. Барбекю. 644. Таблетка. 645. Жетон. 646. Снасть. 647. Эскадрон. 648. Камбуз. 649. Баржа. 650. Атомолод. 651. Дельфин. 652. Завод. 653. Сектор. 654. Аварийный. 655. Автопост. 656. Дельфин. 657. Вагон. 658. Пикап. 659. Арба. 660. Дипломат. 661. Барбекю. 662. Таблетка. 663. Жетон. 664. Снасть. 665. Эскадрон. 666. Камбуз. 667. Баржа. 668. Атомолод. 669. Дельфин. 670. Завод. 671. Сектор. 672. Аварийный. 673. Автопост. 674. Дельфин. 675. Вагон. 676. Пикап. 677. Арба. 678. Дипломат. 679. Барбекю. 680. Таблетка. 681. Жетон. 682. Снасть. 683. Эскадрон. 684. Камбуз. 685. Баржа. 686. Атомолод. 687. Дельфин. 688. Завод. 689. Сектор. 690. Аварийный. 691. Автопост. 692. Дельфин. 693. Вагон. 694. Пикап. 695. Арба. 696. Дипломат. 697. Барбекю. 698. Таблетка. 699. Жетон. 700. Снасть. 701. Эскадрон. 702. Камбуз. 703. Баржа. 704. Атомолод. 705. Дельфин. 706. Завод. 707. Сектор. 708. Аварийный. 709. Автопост. 710. Дельфин. 711. Вагон. 712. Пикап. 713. Арба. 714. Дипломат. 715. Барбекю. 716. Таблетка. 717. Жетон. 718. Снасть. 719. Эскадрон. 720. Камбуз. 721. Баржа. 722. Атомолод. 723. Дельфин. 724. Завод. 725. Сектор. 726. Аварийный. 727. Автопост. 728. Дельфин. 729. Вагон. 730. Пикап. 731. Арба. 732. Дипломат. 733. Барбекю. 734. Таблетка. 735. Жетон. 736. Снасть. 737. Эскадрон. 738. Камбуз. 739. Баржа. 740. Атомолод. 741. Дельфин. 742. Завод. 743. Сектор. 744. Аварийный. 745. Автопост. 746. Дельфин. 747. Вагон. 748. Пикап. 749. Арба. 750. Дипломат. 751. Барбекю. 752. Таблетка. 753. Жетон. 754. Снасть. 755. Эскадрон. 756. Камбуз. 757. Баржа. 758. Атомолод. 759. Дельфин. 760. Завод. 761. Сектор. 762. Аварийный. 763. Автопост. 764. Дельфин. 765. Вагон. 766. Пикап. 767. Арба. 768. Дипломат. 769. Барбекю. 770. Таблетка. 771. Жетон. 772. Снасть. 773. Эскадрон. 774. Камбуз. 775. Баржа. 776. Атомолод. 777. Дельфин. 778. Завод. 779. Сектор. 780. Аварийный. 781. Автопост. 782. Дельфин. 783. Вагон. 784. Пикап. 785. Арба. 786. Дипломат. 787. Барбекю. 788. Таблетка. 789. Жетон. 790. Снасть. 791. Эскадрон. 792. Камбуз. 793. Баржа. 794. Атомолод. 795. Дельфин. 796. Завод. 797. Сектор. 798. Аварийный. 799. Автопост. 800. Дельфин. 801. Вагон. 802. Пикап. 803. Арба. 804. Дипломат. 805. Барбекю. 806. Таблетка. 807. Жетон. 808. Снасть. 809. Эскадрон. 810. Камбуз. 811. Баржа. 812. Атомолод. 813. Дельфин. 814. Завод. 815. Сектор. 816. Аварийный. 817. Автопост. 818. Дельфин. 819. Вагон. 820. Пикап. 821. Арба. 822. Дипломат. 823. Барбекю. 824. Таблетка. 825. Жетон. 826. Снасть. 827. Эскадрон. 828. Камбуз. 829. Баржа. 830. Атомолод. 831. Дельфин. 832. Завод. 833. Сектор. 834. Аварийный. 835. Автопост. 836. Дельфин. 837. Вагон. 838. Пикап. 839. Арба. 840. Дипломат. 841. Барбекю. 842. Таблетка. 843. Жетон. 844. Снасть. 845. Эскадрон. 846. Камбуз. 847. Баржа. 848. Атомолод. 849. Дельфин. 850. Завод. 851. Сектор. 852. Аварийный. 853. Автопост. 854. Дельфин. 855. Вагон. 856. Пикап. 857. Арба. 858. Дипломат. 859. Барбекю. 860. Таблетка. 861. Жетон. 862. Снасть. 863. Эскадрон. 864. Камбуз. 865. Баржа. 866. Атомолод. 867. Дельфин. 868. Завод. 869. Сектор. 870. Аварийный. 871. Автопост. 872. Дельфин. 873. Вагон. 874. Пикап. 875. Арба. 876. Дипломат. 877. Барбекю. 878. Таблетка. 879. Жетон. 880. Снасть. 881. Эскадрон. 882. Камбуз. 883. Баржа. 884. Атомолод. 885. Дельфин. 886. Завод. 887. Сектор. 888. Аварийный. 889. Автопост. 890. Дельфин. 891. Вагон. 892. Пикап. 893. Арба. 894. Дипломат. 895. Барбекю. 896. Таблетка. 897. Жетон. 898. Снасть. 899. Эскадрон. 900. Камбуз. 901. Баржа. 902. Атомолод. 903. Дельфин. 904. Завод. 905. Сектор. 906. Аварийный. 907. Автопост. 908. Дельфин. 909. Вагон. 910. Пикап. 911. Арба. 912. Дипломат. 913. Барбекю. 914. Таблетка. 915. Жетон. 916. Снасть. 917. Эскадрон. 918. Камбуз. 919. Баржа. 920. Атомолод. 921. Дельфин. 922. Завод. 923. Сектор. 924. Аварийный. 925. Автопост. 926. Дельфин. 927. Вагон. 928. Пикап. 929. Арба. 930. Дипломат. 931. Барбекю. 932. Таблетка. 933. Жетон. 934. Снасть. 935. Эскадрон. 936. Камбуз. 937. Баржа. 938. Атомолод. 939. Дельфин. 940. Завод. 941. Сектор. 942. Аварийный. 943. Автопост. 944. Дельфин. 945. Вагон. 946. Пикап. 947. Арба. 948. Дипломат. 949. Барбекю. 950. Таблетка. 951. Жетон. 952. Снасть. 953. Эскадрон. 954. Камбуз. 955. Баржа. 956. Атомолод. 957. Дельфин. 958. Завод. 959. Сектор. 960. Аварийный. 961. Автопост. 962. Дельфин. 963. Вагон. 964. Пикап. 965. Арба. 966. Дипломат. 967. Барбекю. 968. Таблетка. 969. Жетон. 970. Снасть. 971. Эскадрон. 972. Камбуз. 973. Баржа. 974. Атомолод. 975. Дельфин. 976. Завод. 977. Сектор. 978. Аварийный. 979. Автопост. 980. Дельфин. 981. Вагон. 982. Пикап. 983. Арба. 984. Дипломат. 985. Барбекю. 986. Таблетка. 987. Жетон. 988. Снасть. 989. Эскадрон. 990. Камбуз. 991. Баржа. 992. Атомолод. 993. Дельфин. 994. Завод. 995. Сектор. 996. Аварийный. 997. Автопост. 998. Дельфин. 999. Вагон. 1000. Пикап. 1001. Арба. 1002. Дипломат. 1003. Барбекю. 1004. Таблетка. 1005. Жетон. 1006. Снасть. 1007. Эскадрон. 1008. Камбуз. 1009. Баржа. 1010. Атомолод. 1011. Дельфин. 1012. Завод. 1013. Сектор. 1014. Аварийный. 1015. Автопост. 1016. Дельфин. 1017. Вагон. 1018. Пикап. 1019. Арба. 1020. Дипломат. 1021. Барбекю. 1022. Таблетка. 1023. Жетон. 1024. Снасть. 1025. Эскадрон. 1026. Камбуз. 1027. Баржа. 1028. Атомолод. 1029. Дельфин. 1030. Завод. 1031. Сектор. 1032. Аварийный. 1033. Автопост. 1034. Дельфин. 1035. Вагон. 1036. Пикап. 1037. Арба. 1038. Дипломат. 1039. Барбекю. 1040. Таблетка. 1041. Жетон. 1042. Снасть. 1043. Эскадрон. 1044. Камбуз. 1045. Баржа. 1046. Атомолод. 1047. Дельфин. 1048. Завод. 1049. Сектор. 1050. Аварийный. 1051. Автопост. 1052. Дельфин. 1053. Вагон. 1054. Пикап. 1055. Арба. 1056. Дипломат. 1057. Барбекю. 1058. Таблетка. 1059. Жетон. 1060. Снасть. 1061. Эскадрон. 1062. Камбуз. 1063. Баржа. 1064. Атомолод. 1065. Дельфин. 1066. Завод. 1067. Сектор. 1068. Аварийный. 1069. Автопост. 1070. Дельфин. 1071. Вагон. 1072. Пикап. 1073. Арба. 1074. Дипломат. 1075. Барбекю. 1076. Таблетка. 1077. Жетон. 1078. Снасть. 1079. Эскадрон. 1080. Камбуз. 1081. Баржа. 1082. Атомолод. 1083. Дельфин. 1084. Завод. 1085. Сектор. 1086. Аварийный. 1087. Автопост. 1088. Дельфин. 1089. Вагон. 1090. Пикап. 1091. Арба. 1092. Дипломат. 1093. Барбекю. 1094. Таблетка. 1095. Жетон. 1096. Снасть. 1097. Эскадрон. 1098. Камбуз. 1099. Баржа. 1100. Атомолод. 1101. Дельфин. 1102. Завод. 1103. Сектор. 1104. Аварийный. 1105. Автопост. 1106. Дельфин. 1107. Вагон. 1108. Пикап. 1109. Арба. 1110. Дипломат. 1111. Барбекю. 1112. Таблетка. 1113. Жетон. 1114. Снасть. 1115. Эскадрон. 1116. Камбуз. 1117. Баржа. 1118. Атомолод. 1119. Дельфин. 1120. Завод. 1121. Сектор. 1122. Аварийный. 1123. Автопост. 1124. Дельфин. 1125. Вагон. 1126. Пикап. 1127. Арба. 1128. Дипломат. 1129. Барбекю. 1130. Таблетка. 1131. Жетон. 1132. Снасть. 1133. Эскадрон. 1134. Камбуз. 1135. Баржа. 1136. Атомолод. 1137. Дельфин. 1138. Завод. 1139. Сектор. 1140. Аварийный. 1141. Автопост. 1142. Дельфин. 1143. Вагон. 1144. Пикап. 1145. Арба. 1146. Дипломат. 1147. Барбекю. 1148. Таблетка. 1149. Жетон. 1150. Снасть. 1151. Эскадрон. 1152. Камбуз. 1153. Баржа. 1154. Атомолод. 1155. Дельфин. 1156. Завод. 1157. Сектор.

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», решением Совета депутатов муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области 01 июля 2013 года № 21/20 «Об утверждении порядка организации и проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области», руководствуясь Уставом муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области, администрация Красногвардейского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6662П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Красногвардейский района Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Май 2020 г. – Июнь 2021 г.

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

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 апреля 2021 года по 18 мая 2021 года, а также в течении 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

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

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

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

Общественные обсуждения состоятся 19 мая 2021 года в 11.30 (время местное – МСК+2) по адресу: 461150, Оренбургская область, Красногвардейский район, село Плещаново, ул. Мира д. 5, кабинет № 8 (зал заседаний администрации района).

Ответственные организаторы от:

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

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

Информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Акционерное общество «АРКТИКГАЗ» уведомляет о начале процесса общественных обсуждений по материалам проектной документации по объекту «Строительство эксплуатационных скважин на Ачимовские отложения Уренгойского НГКМ» (далее – Проектная документация), в том числе разделу «Перечень мероприятий по охране окружающей среды», включая оценку воздействия на окружающую среду.

Намечаемая деятельность: строительство эксплуатационных скважин на кустовых площадках №№ U06, U51, U52, U53, U54, U55, U56, U61, U64, U65, U66, U68, U69, U71, U74, U75, U76, U77, U78, U80.

Цель намечаемой деятельности: эксплуатация газоконденсатных залежей ачимовских отложений.

Местоположение намечаемой деятельности: РФ, Тюменская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, Уренгойское НГКМ.

Наименование и адрес заказчика: Акционерное общество «АРКТИКГАЗ» (629309, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Новый Уренгой, микрорайон Славянский, дом 9, этаж 6, кабинет 607, тел. +7 (3494) 93-50-00.

Проектная организация: ООО «НПП Инновации ТЭК» (625014, г. Тюмень, ул. Чекистов, дом 38, офис 1, телефон: (3452) 215-245, эл. почта: info@innfes.com, контактные лица: инженер-эколог Шевелева Анна Николаевна, тел: +7 922-398-12-20, e-mail: scheveleva.niura@yandex.ru; начальник отдела проектирования Бобров Дмитрий Александрович, тел.: +7 912-077-57-77, e-mail: dabobrov_intek@mail.ru.

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду по обсуждаемому объекту: ноябрь 2020 – июль 2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Пуровского района (Адрес: 629850, ЯНАО, Пуровский район, г. Тарко-Сале, ул. Республики, д. 25, тел. +7 (34997) 2-11-30, +7 (34997) 2-10-30). Ответственное лицо: начальник управления природно-ресурсного регулирования Дмитрий Иванович Караяниди, тел.: +7 (34997) 2-41-30.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «НПП Инновации ТЭК» (625014, г. Тюмень, ул. Чекистов, дом 38, офис 1, телефон: (3452) 215-245, эл. почта: info@innfes.com, контактные лица: инженер-эколог Шевелева Анна Николаевна, тел.: +7-922-398-12-20, e-mail: scheveleva.niura@yandex.ru; начальник отдела проектирования Бобров Дмитрий Александрович, тел.: +7 912-077-57-77, e-mail: dabobrov_intek@mail.ru.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная и письменная форма.

В целях информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду предоставляются:

1. Техническое задание на разработку раздела «Перечень мероприятий по охране окружающей среды», включая оценку воздействия на окружающую среду, в составе проектной документации по объекту «Строительство эксплуатационных скважин на Ачимовские отложения Уренгойского НГКМ», которое будет доступно для ознакомления с 12.04.2021 г.

2. Материалы проектной документации по оценке воздействия на окружающую среду и резюме нетехнического характера (краткое изложение для неспециалистов), которые будут доступны для ознакомления с 13.05.2021 г. по 15.06.2021 г.

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения короновирусной инфекции COVID-19 ознакомление с указанными материалами доступно в сети Интернет: на официальном сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfes.com/achim>.

Замечания и предложения принимаются в форме электронного сообщения, которое можно отправить на e-mail: project@innfes.ru, либо отправить используя форму обратной связи, размещенной на сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfes.com/achim> (кропучно), а также по телефону +7 912 077 57 77 (по будням с 09:00 до 17:00, перерыв с 12:00 до 14:00) в период:

с 12.04.2021 г. по 12.05.2021 г. – к техническому заданию; с 13.05.2021 г. по 15.06.2021 г. – к материалам оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 15 июня 2021 года в 11:00 посредством видеоконференции с использованием платформы Zoom ссылка, на которую будет опубликована 15 июня 2021 г. в 09:00 на сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfes.com/achim>.

В случае изменения сроков и места проведения общественных слушаний соответствующая информация будет опубликована не менее чем за 7 дней до проведения общественных слушаний.

В соответствии с п. 4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, после окончания общественных обсуждений (проведения общественных слушаний) замечания и предложения могут быть направлены на e-mail: project@innfes.ru в течении 30 дней.

Извещение о проведении общественных обсуждений

Муниципальное казенное учреждение «Хозяйственно - эксплуатационная служба Колыского района» совместно с администрацией Колыского района Мурманской области информирует о проведении процесса оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом экологической экспертизы по объекту «Рекультивация пометохранилища бывшего ООО «Птицефабрика «Мурманская», а так же о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) и технического задания (далее-ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация пометохранилища.

Месторасположение намечаемой деятельности: Мурманская обл., МО г.п. Молочный Колыского района, кадастровый номер участка № 5:01:0403001/91.

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Муниципальное казенное учреждение «Хозяйственно - эксплуатационная служба Колыского района». Местонахождение/юридический адрес: 184381, г. Кола, Колыский район, пр. Советский, д. 50, 4 этаж, каб. № 48-50.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: апрель-июнь 2021года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Колыского района Мурманской области.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма предоставления замечаний и предложений: замечания и предложения к техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к материалам ОВОС принимаются в письменной форме в общественной приёмной по адресу: 184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, проспект Советский, д. 50.

Сроки и место доступности ТЗ на ОВОС: ознакомиться с материалами возможно в общественной приемной с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 с момента опубликования настоящего извещения по адресу: 184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, проспект Советский, д. 50.

Срок доступности: апрель-июнь 2021 года.

С материалами ОВОС возможно ознакомиться в общественной приемной с момента опубликования с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 по адресу: 184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, проспект Советский, д. 50.

Срок доступности: апрель-июнь2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу:184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, проспект Советский, д. 50, тел.: (81553) 3-28-55, адрес электронной почты arsh@akolr.gov-murman.ru,ответственный (Борисова Светлана Андреевна – начальник отдела территориального развития и экологии администрации Колыского района) и/или Муниципальное казенное учреждение «Хозяйственно - эксплуатационная служба Колыского района» Местонахождение/юридический адрес: 184381, г. Кола, Колыский район, пр. Советский, д. 50, 4 этаж, каб. № 50, тел: 8 (81553) 3-36-95/8 (81553) 3-45-62.

Сроки представления замечаний и предложений: к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду в течении30 дней с даты опубликования настоящего извещения.

К материалам ОВОС с момента опубликования до общественных слушаний, во время общественных слушаний, а также в течении 30 дней после окончания общественного обсуждения (проведения общественных слушаний).

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Рекультивация пометохранилища бывшего ООО «Птицефабрика «Мурманская», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду(ОВОС), состоят:

28 мая 2021 г. в 10.00 в актовом зале Администрации Колыского района Мурманской области по адресу: 184381, Мурманская область, Колыский район, г. Кола, проспект Советский, д. 50 (1 этаж).

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Сорочинского городского округа Оренбургской области, администрация Сорочинского городского округа совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6186П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 891, 892 и системы заводнения скважины № 892 Покровско-Сорочинского участка недра».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважин №№ 891, 892 и системы заводнения скважины № 892 Покровско-Сорочинского участка недра.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 891, 892 и системы заводнения скважины № 892 Покровско-Сорочинского участка недра;

Месторасположение намечаемой деятельности: Сорочинский городской округ Оренбургской области;

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

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамараНИПИНефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ;

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2020 г. – Июнь 2021 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная;

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 апреля 2021 года по 17 мая 2021 года, а так же в течении 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

- Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области: Оренбургская область, Сорочинский городской округ, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 7.

Время для ознакомления: в рабочие дни с 09.00 до 18.00, перерыв с 13.00 до 14.00 (время местное – МСК+2).

- в электронном виде на официальном сайте Сорочинского городского округа <http://sorochinsk56.ru/>;

- ООО «СамараНИПИНефть», 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);

Общественные обсуждения состоятся 18 мая 2021 года в 14.00 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, Сорочинский район, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 33;

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ: главный архитектор муниципального образования Сорочинский городской области Крестьянов Александрович (35346) 22-00, arhisor@mail.ru;

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

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

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

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Сорочинского городского округа Оренбургской области, администрация Сорочинского городского округа совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6662П «Сбор нефти и газа со скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения. Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 811, 812, 7000 и система заводнения скважины № 812 Сорочинско-Никольского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: Сорочинский городской округ Оренбургской области.

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

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамараНИПИНефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Май 2020 г. – Июнь 2021 г.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 апреля 2021 года по 17 мая 2021 года, а также в течении 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

- Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ: Сорочинский городской области: Оренбургская область, Сорочинский городской округ, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 7. Время для ознакомления: в рабочие дни с 09.00 до 18.00, перерыв с 13.00 до 14.00 (время местное – МСК+2).

- в электронном виде на официальном сайте Сорочинского городского округа <http://sorochinsk56.ru/>;

- ООО «СамараНИПИНефть», 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);

Общественные обсуждения состоятся 18 мая 2021 года в 14.30 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, Сорочинский район, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 33.

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ: главный архитектор муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области Крестьянов Александр Федотович, тел.: (35346) 4-22-00, arhisor@mail.ru;

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

Информационное сообщение

АО разрез «Шестаки», совместно с администрациями Беловского муниципального района и Ленинск-Кузнецкого муниципального округа, информирует о начале проведения оценки воздействия на окружающую среду и общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Обогатительная фабрика «Убинская» АО разрез «Шестаки», включая техническое задание и материалы по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС). Проектом предусматривается: строительство обогатительной фабрики «Убинская» АО разрез «Шестаки» с общим объемом переработки 2 млн. т в год. Цель намечаемой деятельности: обогащение каменного угля.

Название намечаемой деятельности (проектной документации): «Обогатительная фабрика «Убинская» АО разрез «Шестаки».

Объект проектирования располагается на территориях Беловского муниципального района Кемеровской области, в границах кадастрового квартала № 42:01:0120004, и Ленинск-Кузнецкого муниципального округа Кемеровской области, в границах кадастрового квартала № 42:06:0108009.

Наименование и адрес Заказчика: АО разрез «Шестаки», 652780, Россия, Кемеровская обл., г. Гурьевск.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 1-2 квартал 2021 г.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Беловского муниципального района и администрация Ленинск-Кузнецкого муниципального округа.

Предполагаемая форма предоставлений замечаний и предложений: принятие замечаний и предложений в письменном и устном виде.

Предполагаемая форма общественного обсуждения (2 этап): общественные слушания.

Замечания и предложения от граждан и общественных организаций принимаются: в местах размещения материалов, по электронной почте t.gafulina@shestaki.stroysevis.com и по телефону +7 (38452)9-52-35.

Ознакомиться с проектной документацией, включая техническое задание и материалы ОВОС можно:

- в здании Администрации Беловского района, расположенном по адресу: Кемеровская область г.Белово, ул.Ленина, 10 (каб.67);

- в здании № 2 Администрации Ленинск-Кузнецкого муниципального округа, расположенном по адресу: Кемеровская область г.Ленинск-Кузнецкий, пр-кт Ленина,7 (каб. 15);

- в здании администрации Беловского сельского поселения, расположенном по адресу: Кемеровская область, Беловский район, с.Челушево, ул.Четенова д. 3;

- в здании сельского клуба Моховского сельского поселения, расположенного по адресу: Кемеровская область, Беловский район, д. Новороссийка, ул. Первомайская №44, помещение 3;

- в здании Подгорновского отдела МКУ «Территориальное управление администрации Ленинск-Кузнецкого муниципального округа», расположенном по адресу: Кемеровская область, Ленинск-Кузнецкий район, с. Подгорное, пер. Кольцевой, Д.7;

- в АБК АО разрез «Шестаки», расположенном по адресу: Кемеровская обл., г. Гурьевск.

В сети интернет <https://www.kgsh.ru/>, www.belovorm.ru.

Сроки доступности материалов:

- с 09.04.2021 г.-11.05.2021 г. – обосновывающая документация намечаемой деятельности и проект ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду;

- с 12.05.2021 г.-13.06.2021 г. – утвержденное ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду; предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду, материалы объекта государственной экологической экспертизы;

- с 18.06.2021 г.-17.07.2021 г. – окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду, утвержденное техническое задание, материалы объекта государственной экологической экспертизы.

Дата, время и место проведения общественных обсуждений (в форме слушаний): 16.06.2021 г. в 14:00 в здании СДК Беловского сельского поселения, расположенном по адресу: Кемеровская область, Беловский район, с. Беково, ул. Центральная 6.

17.06.2021 г. в 14:00 в здании СДК с. Подгорное, расположенном по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, Ленинск-Кузнецкий район, с. Подгорное, пер. Кольцевой, 10.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Сорочинского городского округа Оренбургской области, администрация Сорочинского городского округа совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 66801Ф «Сбор нефти и газа со скважины № 89 Сорочинско-Никольского месторождения Покровско-Сорочинского участка недр».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважины № 89 Сорочинско-Никольского месторождения Покровско-Сорочинского участка недр.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважины № 89 Сорочинско-Никольского месторождения Покровско-Сорочинского участка недр.

Месторасположение намечаемой деятельности: Сорочинский городской округ Оренбургской области.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Сентябрь 2020 г. – Июнь 2021 г.

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

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 апреля 2021 года по 17 мая 2021 года, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области: Оренбургская область, Сорочинский городской округ, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 7. Время для ознакомления: в рабочие дни с 09.00 до 18.00, перерыв с 13.00 до 14.00 (время местное – МСК+2).

в электронном виде на официальном сайте Сорочинского городского округа <http://sorochinsk56.ru>;

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

Общественные обсуждения состоятся 18 мая 2021 года в 15.00 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, Сорочинский район, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 33.

Ответственные организаторы от:

Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ: главный архитектор муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области Крестьянин Александр Федотович, тел.: (3534) 4-23-00, arhsoz@mail.ru; контактное лицо от ООО «СамаранПИНефть»: г. Самара в части общественных обсуждений – Балабанова Е.Н., тел.: +7-937-065-93-05, BalabanovaEN@sannipi.rosneft.ru.

Информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Общество с ограниченной ответственностью «НПП Инновации ТЭК» уведомляет о начале процесса общественных обсуждений по материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) новой технологии «Технология производства грунта рекультивационного при технической и биологической рекультивации».

Намечаемая деятельность: применение новой технологии «Технология производства грунта рекультивационного (техническая и биологическая рекультивация) и получения строительного материала, который используется для технической, биологическая рекультивации нарушенных земель».

Цель намечаемой деятельности: использование отходов, полученные экологически безопасного продукта – Грунта рекультивационного (техническая и биологическая рекультивация), который может применяться при биологической и технической рекультивации земель, нарушенных в связи с обустройством шламовых амбаров и временных накопителей отходов бурения на основных и вспомогательных объектах нефтегазовых месторождений, технической рекультивации шламовых амбаров, отсыпке и укреплению оснований, обустройству обваловок, откосов промышленных площадок основных и вспомогательных объектов нефтегазовых месторождений, для которых допускается грунтовое основание, отсыпке и укреплению оснований автомобильных дорог нефтегазовых месторождений, для которых допускается грунтовое основание, что позволит возвращать нарушенные земельные участки, в хозяйственный оборот.

Местоположение намечаемой деятельности: РФ, Томская область, Яблово-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, Уренгуйское НГКМ.

Наименование и адрес заказчика: ООО «НПП Инновации ТЭК» (625014, г. Томьень, ул. Чекистов, дом 38, офис 1, телефон: (3452) 215-245, эл. почта: info@innfnes.com).

Проектная организация: ООО «НПП Инновации ТЭК» (625014, г. Томьень, ул. Чекистов, дом 38, офис 1, телефон: (3452) 215-245, эл. почта: info@innfnes.com, контактные лица: инженер-эколог Шевелева Анна Николаевна, тел.: +7 922-398-12-20, e-mail: scheveleva.niura@yandex.ru; начальник отдела проектирования Бобров Дмитрий Александрович, тел.: +7 912-077-57-77, e-mail: dabobrov.intel@mail.ru).

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду по обсуждаемому объекту: ноябрь 2020 – июль 2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений Администрация Пуровского района (Адрес: 629850, ЯНАО, Пуровский район, г. Тарко-Сале, ул. Республики, д. 25, тел. +7 (34997) 2-11-30, +7 (34997) 2-10-30). Ответственное лицо: начальник управления природно-ресурсного регулирования Дмитрий Иванович Караяндин, тел.: +7 (34997) 2-41-30.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «НПП Инновации ТЭК» (625014, г. Томьень, ул. Чекистов, дом 38, офис 1, телефон: (3452) 215-245, эл. почта: info@innfnes.com, контактные лица: инженер-эколог Шевелева Анна Николаевна, тел.: +7-922-398-12-20, e-mail: scheveleva.niura@yandex.ru; начальник отдела проектирования Бобров Дмитрий Александрович, тел.: +7 912-077-57-77, e-mail: dabobrov.intel@mail.ru).

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная и письменная форма.

В целях информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду предоставляются:

1. Техническое задание на разработку материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) новой технологии «Технология производства грунта рекультивационного при технической и биологической рекультивации», которое будет доступно для ознакомления с 12.04.2021 г. по 15.06.2021 г.

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения коронавирусной инфекции COVID-19 ознакомление с указанными материалами доступно в сети Интернет:

на официальном сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfnes.com/grunt>.

Замечания и предложения принимаются в форме электронного сообщения, которое можно отправить на e-mail: project@innfnes.ru, либо отправить используя форму обратной связи, размещенной на сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfnes.com/grunt> (круглосуточно), а также по телефону +7 912 077 57 77 (по будням с 09:00 до 17:00, перерыв с 12:00 до 14:00) в период:

с 12.04.2021 г. по 12.05.2021 г. – к техническому заданию; с 13.05.2021 г. по 15.06.2021 г. – к материалам оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 15 июня 2021 года в 15.00 посредством видеоконференции с использованием платформы Zoom ссылка, на которую будет опубликована 15 июня 2021 г. в 09:00 на сайте ООО «НПП Инновации ТЭК» по адресу: <http://innfnes.com/grunt>.

В случае изменения сроков и места проведения общественных слушаний соответствующая информация будет опубликована менее чем за 7 дней до проведения общественных слушаний.

В соответствии с п.4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, после окончания общественных обсуждений (проведения общественных слушаний) замечания и предложения могут быть направлены на e-mail: project@innfnes.ru в течении 30 дней.

Объявление

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Муниципальное казенное учреждение «Управление организации строительства» информирует о проведении общественных обсуждений по проектной документации планируемой хозяйственной деятельности, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, по объектам государственной экологической экспертизы:

– «Универсальный спортивный комплекс» г. Губкинский.

– «Инновационный многопрофильный центр дополнительного образования».

Намечаемая деятельность: Новое строительство «Универсального спортивного комплекса» г. Губкинский, «Инновационного многопрофильного центра дополнительного образования».

Цели намечаемой деятельности: Целью строительства «Универсального спортивного комплекса» г. Губкинский является обеспечение и реализации целей и задач, возникающих в процессе организации массовой спортивной подготовки населения, физкультурно-оздоровительных мероприятий, проведение тренинговых занятий всеми возрастными и социальными группами населения.

Целью строительства «Инновационного многопрофильного центра дополнительного образования» является реализация муниципальной программы «Развитие образования 2014-2021 гг».

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Томская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Пуровский район, г. Губкинский, микрорайон №1.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: Муниципальное казенное учреждение «Управление организации строительства», Юридический адрес: 629830, ЯНАО, г. Губкинский, микрорайон 2, дом 45,

e-mail: uos@mogub.yanao.ru

Представитель Муниципального казенное учреждение «Управление организации строительства»:

Заместитель директора МКУ «УОС» Алюлиин Олег Робертович т. (34936) 3-31-60

Представитель заказчика: ООО «Академпроект», 628606, Российская Федерация, Томская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Пионерская, 12, помещение 1001.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: «Универсальный спортивный комплекс» г. Губкинский - февраль 2020 г. – май 2021 г.

«Инновационного многопрофильного центра дополнительного образования» – декабрь 2020г. – май 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация города Губкинского.

Форма общественного обсуждения: Общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: Устная и письменная форма.

В целях информирования и участия общественности в процессе оценки воздействия на окружающую среду предоставляются:

Техническое задание на разработку раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» по объекту «Универсальный спортивный комплекс» г. Губкинский».

Проектная документация, предварительные материалы проектной документации по оценке воздействия на окружающую среду и резюме нетехнического характера (краткое изложение для специалистов) по объекту «Универсальный спортивный комплекс» г. Губкинский».

Техническое задание на разработку раздела «Оценка воздействия на окружающую среду» по объекту «Инновационный многопрофильный центр дополнительного образования».

Проектная документация, предварительные материалы проектной документации по оценке воздействия на окружающую среду и резюме нетехнического характера (краткое изложение для специалистов) по объекту «Инновационный многопрофильный центр дополнительного образования».

Материалы (экспозиция) так же размещены в холле первого этажа здания Администрации города Губкинского.

Замечания и предложения принимаются по:

– электронной почте «jnk6@gubadm.ru»;

– по адресу: г. Губкинский, мкр. 5, д. 38 Управление жилищно-коммунального хозяйства Администрации города Губкинского, кабинет №408.

Примемные дни и часы: понедельник-пятница с 08:30 до 17:00, перерыв с 12:30 до 14:00, телефон +7 (34936) 3-98-74.

Период ознакомления, получения рекомендации и предложений – 30 календарных дней с момента публикации настоящего объявления и в течение 30 календарных дней после окончания общественных обсуждений.

Место и дата проведения общественных слушаний:

Общественные слушания состоятся 14.05.2021 г. в 17-00 часов (местного времени).

По результатам проведенных обсуждений с учётом поступивших замечаний и предложений будет составлен протокол.

Ответственные организаторы от:

Администрации города Губкинского: Начальник Управления жилищно-коммунального хозяйства Моисеев Игорь Александрович. Адрес: 629830, ЯНАО, Губкинский, мкр.5, д.38.

г. (34936)3-98-34, e-mail: Gubadmfin@gubadm.ru.

– ООО «Академпроект»: ГИП Карбушев Александр Геннадьевич. Адрес: 628606, Российская Федерация, Томская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нижневартовск, ул. Пионерская, 12, помещение 1001, т. 8 (3466) 244-680, доб. 135, e-mail: gip3-akadem@mail.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Славное море», совместно с администрацией МО «Кабанский район» (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») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Водоснабжение населения и объектов туристического комплекса с. Выдрино, Кабанский район, Республика Бурятия. Трубопровод – линейный объект с насосной станцией первого подъема», а именно по разработке технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду и техникой на проектирование (далее – Техническое задание).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Водоснабжение населения и объектов туристического комплекса с. Выдрино, Кабанский район, Республика Бурятия. Трубопровод – линейный объект с насосной станцией первого подъема», предусмотрено строительство водозабора из озера Байкал для водоснабжения населения и объектов туристического комплекса с. Выдрино, по адресу: РФ, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Выдрино.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Славное море», фактический адрес: РФ, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Выдрино, ул. Красногвардейская, д. 1, тел. 8(3012)514-798, slavnoe03more@gmail.com, славное море.com

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: апрель – июль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Кабанский район», адрес: Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, д. 10, тел/факс 8(301-38)41-4-39, 43-3-23, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний с возможностью формата онлайн-конференции.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Водоснабжение населения и объектов туристического комплекса с. Выдрино, Кабанский район, Республика Бурятия. Трубопровод – линейный объект с насосной станцией первого подъема» назначены на 12 мая 2021 г. в 13:30 часов по адресу: РФ, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Выдрино, ул. Школьная, д. 4А, актовый зал администрации МО СП «Выдринское» с соблюдением всех санитарно-эпидемиологических норм. В случае prolongation режима самоизоляции слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия. Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Сибирский стандарт», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказахья, д.115, оф. 221. Тел./факс 8(3952)707-109.

В случае prolongation 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 формате онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте ООО «Сибирский стандарт» www.sibstgroup.com, в разделе «Новости».

Общественные обсуждения

Акционерное общество «Крымский содовый завод» (АО «СЗ») информирует граждан и общественные организации Республики Крым о начале процедуры общественных обсуждений в форме проведения общественного слушания по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, подлежащей экологической экспертизе, планируемой на территории муниципального образования Красноперекоепского района Республики Крым.

Название намечаемой деятельности: изменение технологической схемы производства кальцинированной соды путем продления ее до технологического предела – испарительной карты на 1200 га с использованием накопителя-испарителя промстоков производства, находящегося в северном отсеке озера Красное, как промежуточного этапа разделения промстоков на жидкую и твердую части (отстаивание), накопление сырья и его естественного улавливания до определенных параметров (растворенный), связанной со строительством и эксплуатацией насосных станций и трубопроводов, соединяющих озеро Красное – испарительный бассейн пл. 1200 га, а также хранилище хлористого кальция – промплощадку АО «СЗ».

Цель намечаемой деятельности: Использование осветленной части жидких технологических стоков производства соды объекта размещения отходов (РОП) АО «СЗ» в основной технологии с целью возврата основного сырья и получения побочной продукции.

Месторасположение хозяйственной деятельности: территория размещения объекта деятельности АО «СЗ».

Заказчик: Акционерное общество «Крымский содовый завод».

Основные направления деятельности: производств и экспортер кальцинированной соды марок «А» и «Б».

Юридический адрес: 290002, Российская Федерация, Республика Крым, г. Красноперекоепск, ул. Проектная, д.1. E-mail: oritschenkoia@sodaplant.ru. тел./факс (+736565) 2-83-45, 2-80-10.

Генеральный проектировщик: Акционерное общество «Крымский содовый завод».

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 11.04.2021 по 12.06.2021 г.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский горный университет», 21-я линия В.О., д.2, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация. E-mail: NAUKA@spmti.ru, тел.: +7 (812) 328 8676.

Вид строительства: модернизация основной технологии производства кальцинированной соды АО «СЗ».

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Красноперекоепского района Республики Крым.

В период с 11.04.2021 по 11.06.2021 г. с документацией о намечаемой деятельности, а также материалами по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться в электронном виде на официальном сайте органов местного самоуправления в подразделе «Создание обсуждений» раздела «Деятельность» страницы муниципального образования Красноперекоепский район портала Правительства Республики Крым https://krpr.go.gov.ru/rj/structure/2020_09_08_16_44_obshchestvennyye_obsuzhdeniya и в печатном виде в отделе по вопросам архитектуры и градостроительства администрации Красноперекоепского района с 09.00 до 11.00 и с 13.00 до 15.00 со вторника по четверг по адресу: 290000, Республика Крым, г. Красноперекоепск, пл. Героев Перекоеп, 1, каб. 35.

Общественные обсуждения в формате проведения общественных слушаний состоятся: 12.05.2021 в 10.00 в администрации Красноперекоепского района по адресу: г. Красноперекоепск, пл. Героев Перекоеп, 1, зал заседаний.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде в отделе по вопросам архитектуры и градостроительства администрации Красноперекоепского района по адресу: 290000, Республика Крым, пл. Героев Перекоеп, 1, каб. 35 до 11.06.2021 (включительно) или в электронном виде по адресу электронной почты: oritschenkoia@sodaplant.ru.

Информирование общественности о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995: №174-ФЗ 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» АО «Газпромнефть-ННПЗ» информирует общественность о намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство резервуара для хранения керосина ТС-1 РВС №520 V-10 00м3 тип 1082/3».

Цель намечаемой деятельности: строительство резервуара РВС №520 объемом 10000 м3 для хранения керосина ТС-1

на территории городского округа «Город Москва», Москва, промышленная площадка АО «Газпромнефть-ННПЗ». Кадастровый номер участка 77-04-0004020-1017

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

По утверждению в процессе первого этапа общественных обсуждений Техническому заданию Заказчик выполнил оценку воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду (далее ОВОС) и готов приступить к обсуждению с заинтересованной общественностью результатов данной оценки.

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

Форма общественных обсуждений: регистрация общественного мнения в письменном виде (по электронной почте Uprav-a-Karotnyua@mos.ru).

Проектная документация, включая материалы ОВОС, будет доступна для ознакомления общественности с 12 апреля 2021г. и размещена:

на официальном сайте генпроектировщика ООО «НПК ВОЛГА-АВТОМАТИКА» (<https://npg-va.com/>);

на официальном сайте Управл. района Капотня города Москвы (<https://uprava-napotyia.mos.ru/public-hearings/public-comment/>).

Заполненные опросные листы (форма опросного листа размещена в электронном виде по вышеуказанным адресам) принимаются с 12 апреля 2021г. по 14 мая 2021г. по электронной почте: Uprav-a-Karotnyua@mos.ru.

17 мая 2021г. по результатам проведенного опроса Управ. района Капотня города Москвы будет подготовлен протокол общественных обсуждений в форме опроса по объекту ГЭЗ – проектной документации «Строительство резервуара для хранения керосина ТС-1 РВС №520 V-10 00м3 тип 1082/3», включая материалы ОВОС.

Вопросы, замечания и предложения от общественности и всех заинтересованных лиц также принимаются в свободной форме с 12 апреля 2021 г. до оформления протокола опроса 17 мая 2021 г. и в течение 30 дней после оформления протокола опроса и могут быть направлены по электронной почте: Uprav-a-Karotnyua@mos.ru.

Извещение

ПАО «ГМК «Норильский никель» совместно с Администрацией города Норильска объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации ПАО «ГМК «Норильский никель».

Заголовок уведомления: «Медный завод. Комплекс непрерывного конвертирования». Шифр МК-КНХ, КП-СП».

Документация содержит Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и материалы ОВОС.

Документация разработана ТОО «Казгирпроветмет» (070018, Республика Казахстан, г. Усть-Каменорг, проспект Шкрякы, д. 156; тел: (7232) 208-225; факс: (7232) 226-205; e-mail: kst@kgst.kz).

Разработчиком материалов ОВОС является ООО «НП «Пожининири» (192019, г. Санкт-Петербург, Обводного Канала наб., д. 28, стр. 1, пом. 97, офис №306; тел. (812) 305-38-84; e-mail: info@createfire.ru).

Название намечаемой деятельности – разработка проектной документации по объекту капитального строительства «ПАО «ГМК «Норильский никель». Заполнение филиал «Медный завод. Комплекс непрерывного конвертирования».

Шифр МК-КНХ, КП-СП».

Цель намечаемой деятельности – разработка технических и проектных решений, обеспечивающих производство анодной меди на площадке Медного завода с использованием комплекса непрерывного конвертирования.

Месторасположение намечаемой деятельности – Российская Федерация, Красноярский край, г. Норильск, площадка Медного завода.

Наименование и адрес заказчика – ПАО «ГМК «Норильский никель» Заполняющий филиал (663302, Российская Федерация, Красноярский край, г. Норильск, пл. Гвардейская, д. 2, тел. (

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Уведомление

о проведении 2-го этапа общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Разрез Пермяковский» совместно с администрацией Беловского муниципального района Кемеровской области – Кузбасса уведомляют о проведении 2-го этапа общественных обсуждений (в форме слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Ликвидация горных выработок участков недр «Пермяковский» и «Пермяковский-2» ООО «Разрез Пермяковский» Караганского месторождения», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду. Цель намечаемой деятельности: ликвидация горных выработок участков недр «Пермяковский» и «Пермяковский-2» ООО «Разрез Пермяковский» Караганского месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область - Кузбасс, Беловский муниципальный район.

Наименование и адрес заявителя: ООО «Разрез Пермяковский», 652673, РФ Кемеровская обл. - Кузбасс, Беловский муниципальный район, с. Караган

Примерные сроки проведения ОВОС: IV квартал 2020 г. – II квартал 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Беловского муниципального района Кемеровской области - Кузбасса

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний. Форма представления замечаний и предложений: в устной форме и письменном виде, в журналах учета замечаний и предложений.

Ознакомиться с проектной документацией, техническим заданием и предварительной оценкой воздействия на окружающую среду можно по адресам:

- 652600, Кемеровская область - Кузбасс, г. Белово, ул. Ленина, 10, каб. 67, здание администрации Беловского муниципального района, тел. 8 (384-52) 2-61-91.

- 652672, Кемеровская область - Кузбасс, Беловский район, с. Евтино, ул. Советская, 13, здание администрации Евтинского сельского поселения, тел. 8 (384-52) 51-1-19;

- 652674, Кемеровская область, Беловский район, с. Пермяки, ул. Центральная, 12, в здании администрации Пермяковского с/п, тел. 8 (384-52) 51-3-34;

- 652644, Кемеровская область - Кузбасс, Беловский район, пгт Инский, мкр. Технологический 18/1, приемная АБК ООО «Разрез Пермяковский», тел. 8 (384-52) 46-4-44.

В электронном виде материалы доступны на сайте администрации Беловского муниципального района www.belovon.ru.

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 9 часов 00 минут до 16 часов 00 минут, обед с 12 часов 00 минут до 13 часов 00 минут.

Замечания и предложения к материалам по объекту государственной экологической экспертизы принимаются:

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных в зданиях администрации Беловского муниципального района, Евтинского сельского поселения, Пермяковского сельского поселения, в приемной здания АБК ООО «Разрез Пермяковский», по указанным выше адресам;

- по эл. почте по адресу e-mail: proekt_ps@list.ru,

- в устной форме по телефону 8(38452) 46-4-44 доп. 51-43 (Катенович Даниил Владимирович) в период с 09.04.2021 г. по 11.05.2021 г. (включительно).

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Проект-Сервис» Кемеровский филиал, адрес: 652035, Кемеровская область, г. Кемерово, пр-т Ленина, 90/2, 7 этаж, e-mail: proekt_psr@list.ru

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Ликвидация горных выработок участков недр «Пермяковский» и «Пермяковский-2» ООО «Разрез Пермяковский» Караганского месторождения», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся 13 мая 2021 г. в 11-00 по адресу: Беловский район, с. Евтино, пер. Садовый, 4, сельский Дом культуры.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений, документирование этих предложений в приложениях к материалам по оценке воздействия на окружающую среду обеспечивается в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

Техническое задание доступно для общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду в местах размещения документации, в зданиях администраций Беловского муниципального района и Евтинского сельского поселения, Пермяковского сельского поселения, в приемной здания АБК ООО «Разрез Пермяковский».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Иркутское Проектное Бюро», 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 администрации города 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 города Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «**Строительство водопровода диаметром 160 мм:**

1 участок: от существующего водопровода по ул. Ульяны Громовай, 35 диаметром 160мм до ул. Державина, 2 по проезду Моторный до ул. Державина, 2; **2 участок: от ул. Флотская, 2 по проезду Моторный до ул. Державина, 2;** **3 участок: от существующего водопровода по пр. Гайдара от д.13 до ул. Красина, 12. «Строительство водопровода диаметром 110 мм»;** **4 участок: от существующего водопровода по ул. Флотская от д.19 до д.25»,** а именно по разработке технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «**Строительство водопровода диаметром 160 мм:** **1 участок: от существующего водопровода по ул. Ульяны Громовай, 35 диаметром 160мм до ул. Державина, 2 по проезду Моторный, 2 участок: от ул. Флотская, 2 по проезду Моторный до ул. Державина, 2;** **3 участок: от существующего водопровода по пр. Гайдара от д.13 до ул. Красина, 12. «Строительство водопровода диаметром 110 мм»;** **4 участок: от существующего водопровода по ул. Флотская от д.19 до д.25»,** предусмотрено строительство сетей водоснабжения по ул. Державина, ул. Флотская, ул. Красина, пр. Моторный, пр. Ульяны Громовай и пр. Гайдара в Ленинском районе города Иркутска. Наименование и адрес представителя заказчика: ООО «Иркутское Проектное Бюро», юридический адрес: 664011, г. Иркутск, ул. Свердловская, 26-31, фактический адрес: г. Иркутск ул. Помяловского, 1, оф. 207. Тел. 8(3952)398-388 / 8-914-005-85-85.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май – июль 2021 года.

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

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «**Строительство водопровода диаметром 160 мм:** **1 участок: от существующего водопровода по ул. Ульяны Громовай, 35 диаметром 160мм до ул. Державина, 2 по проезду Моторный, 2 участок: от ул. Флотская, 2 по проезду Моторный до ул. Державина, 2;** **3 участок: от существующего водопровода по пр. Гайдара от д.13 до ул. Красина, 12. «Строительство водопровода диаметром 110 мм»;** **4 участок: от существующего водопровода по ул. Флотская от д.19 до д.25»** доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск ул. Помяловского, 1, оф. 207 (фактический адрес ООО «Иркутское Проектное Бюро»); г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, в рабочие дни 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 водопровода диаметром 160 мм»: **1 участок: от существующего водопровода по ул. Ульяны Громовай, 35 диаметром 160мм до ул. Державина, 2 по проезду Моторный, 2 участок: от ул. Флотская, 2 по проезду Моторный до ул. Державина, 2;** **3 участок: от существующего водопровода по пр. Гайдара от д.13 до ул. Красина, 12. «Строительство водопровода диаметром 110 мм»;** **4 участок: от существующего водопровода по ул. Флотская от д.19 до д.25»** назначены на 11 мая 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. Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «Иркутское Проектное Бюро», юридический адрес: 664011, г. Иркутск, ул. Свердловская, 26-31, фактический адрес: г. Иркутск ул. Помяловского, 1, оф. 207. Тел. 8(3952)398-388 / 8-914-005-85-85.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 04.02.2021 № 109 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 440», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

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 утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Администрацией МО «Прибайкальский район», совместно с Заказчиком и ООО «Экоцентр», организован процесс информирования и обеспечения участия общественности в подготовке и обсуждении материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, проектной документации и технического задания.

Название намечаемой деятельности: «Кафе, гостиница на автомобильной площадке «Пляной источник», как объект придорожного сервиса у дороги Улан-Удэ - Курумкан».

Цель намечаемой деятельности: Строительство кафе, гостиницы на автомобильной площадке «Пляной источник» у дороги Улан-Удэ - Курумкан, как объект придорожного сервиса.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, Прибайкальский район, 3 км к северо-западу от с. Гурулево.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «ДАВИД-СТРОЙ», адрес: 671050, Республика Бурятия, Иволгинский район, п. Тапхар, д.13-2, 38, тел. 8-914-848-22-35, e-mail: nipaeva@inbox.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2 квартал 2021 г.

Исполнитель работ по ОВОС и разработке проектной документации: ООО «Экоцентр», адрес: 670045, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Шалапина, д.18а, оф.108, тел. (3012) 44-17-07.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Прибайкальский район» адрес: 671260, Республика Бурятия, с. Турунтаево, ул. Ленина д. 67, тел. +7(30144) 51-1-63, e-mail: admprb@icm.buryatia.ru.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний. Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, техническое задание, проектная документация, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту государственной экологической экспертизы доступны по адресам:

1) 671260, Республика Бурятия, с. Турунтаево, ул. Ленина д. 67, тел.: +7(30144) 51-1-63, e-mail: admprb@icm.buryatia.ru, Администрация МО «Прибайкальский район»

2) 670045, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Шалапина, 18а, оф.108, ООО «Экоцентр»

с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления.

Принем замечаний и предложений осуществляется в будние дни с 9-00 до 17-00 часов в адрес Заказчика.

Дата, место и время проведения общественных обсуждений: 18 мая 2021 г. в 11:00 часов, по адресу: 671260, Республика Бурятия, с. Турунтаево, ул. Ленина д. 67, Прибайкальская районная Администрация, актовый зал.

Доступ общественности к техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности в рабочие дни с 9-00 до 17-00 часов по адресу Заказчика.

В случае продления режима ограничений, связанных с пандемией COVID-19, слушания будут проведены в режиме онлайн - конференции, тел. для справок: 8-3012-44-17-07.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и с Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 г. №372 Администрация города Курчатова Курской области уведомляет о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация по ликвидации объекта накопленного вреда окружающей среде «Городская свалка мусора, расположенная в промышленной зоне г. Курчатова (Курская область)», включая техническое задание (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), материалы оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, проектную документацию.

Цель намечаемой деятельности: ликвидация объекта накопленного вреда окружающей среде.

Месторасположение намечаемой деятельности: Курская область, г. Курчатов, Промзона. Объект расположен на земельном участке с кадастровым номером: 46:31:010405:2.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное казённое учреждение «Управление городского хозяйства г. Курчатова», 307251, Курская область, г. Курчатов, пр. Коммунистический, д. 33; тел. 8 (47131) 4-25-42, e-mail: ugh_admin@mail.ru.

Наименование и адрес разработчика проектной документации и материалов ОВОС: ООО «ГеоТехПроект», 660012, г. Красноярск, ул. Анатолия Гладкова, д. 4, к. 507; e-mail: info@geotehproekt.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация города Курчатова Курской области, 307251, Курская область, г. Курчатов, пр. Коммунистический, д. 33; тел. 8 (47131) 4-32-22, факс: 8 (47131) 4-32-22, e-mail: city@kurchatovo.info.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия (в режиме видеоконференции). В соответствии с пунктом 2 Приложения №16 к постановлению Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440 (в ред. Постановления Правительства РФ от 04.02.2021 №109) в период до 31 декабря 2021 г. общественные слушания организуются с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Общественные слушания будут проводиться с использованием средств дистанционного взаимодействия (видеоконференция на интернет-платформе «Zoom») 12.05.2021 г. в 15:00. Подключиться к видеоконференции Zoom в указанное время можно по следующей ссылке: <https://us04.webd.zoom.us/j/52135766335?pwd=Vj00OTQVbU5lWFw6ZDZlbnkUwRZldQlT09>

Идентификатор конференции: 521 357 6335. Код доступа: 12345. Время начала – 15:00. Заявки на участие в видеоконференции с указанием: ФИО, места проживания, контактной информации (телефон, адрес электронной почты), вопросы рекомендуются направить на адрес электронной почты организатора видеоконференции: ugh_admin@mail.ru.

С материалами, включая проектную документацию, техническое задание (ТЗ) на проведение ОВОС, предварительные материалы ОВОС, можно ознакомиться на сайте <http://kurchatovo.info/>

Сроки размещения материалов: 09.04.2021 г.

Техническое задание на проведение ОВОС, предварительные материалы ОВОС, проектная документация будут доступны на указанном сайте в течение 30 дней после проведения общественных слушаний (до 11.06.2021 г. включительно).

Срок приема замечаний и предложений: с 09.04.2021 г. по 11.06.2021 г. Замечания и предложения принимаются в письменной форме с указанием контактной информации (фамилия, имя, отчество, место жительства, телефон, место работы или учебы) посредством почтового отправления по адресам:

307251, Курская область, г. Курчатов, пр. Коммунистический, д. 33;

660016, г. Красноярск, ул. Александра Матросова, д. 10 «Д», либо посредством электронной почты: ugh_admin@mail.ru; info@geotehproekt.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «ЭНСИ БЭЙ» информирует неопределенный круг лиц (граждан и общественные организации) о начале процедуры общественных обсуждений материалов по «Обоснованию хозяйственной деятельности ООО «ЭНСИ БЭЙ» по осуществлению аквакультуры во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации в акватории Черного моря, город Севастополь, бухта Ласпи», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду в форме проведения – слушания.

Название намечаемой деятельности

Осуществление аквакультуры во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации в акватории Черного моря, город Севастополь, бухта Ласпи.

Цель намечаемой деятельности: Культивирование и выращивание двусторчатых моллюсков

Заказчик: ООО «ЭНСИ БЭЙ», 299805 г. Севастополь, Севастопольская зона ЮБК дом 20-А помещение 68, ИНН 9201527989, КПП 920301001, e-mail: a.o.shashenkov@gmail.com, тел./факс: +7(918)063-36-54.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: февраль-май 2021 года.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: ООО «ЭНСИ БЭЙ», 299805 г. Севастополь, Севастопольская зона ЮБК дом 20-А помещение 68, ИНН 9201527989, КПП 920301001, e-mail: a.o.shashenkov@gmail.com, тел./факс: +7(918)063-36-54.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний: Местная администрация Орлиновского муниципального округа города Севастополя.

Место осуществления хозяйственной деятельности: Российская Федерация в акватории Черного моря, город Севастополь, бухта Ласпи.

С документацией о намечаемой хозяйственной деятельности, а также материалами оценки воздействия на окружающую среду, в том числе техническим заданием можно ознакомиться в период с 12.04.2021 г. по 14.05.2021 г. на официальном сайте Орлиновского муниципального округа <https://orlinoe.org>

Общественные слушания (обсуждения) состоятся 17.05.2021 г. в 10.00, по адресу: 299805, Российская Федерация, администрация внутригородского муниципального образования г. Севастополя Орлиновский округ с. Орлиное, ул. Тюкова, д.42.

Замечания и предложения по документации просим направлять в письменном виде с пометкой «о общественных слушаниях (обсуждениях)» до 18.06.2021 в ООО «ЭНСИ БЭЙ» по адресу: 299805 г. Севастополь, Севастопольская зона ЮБК дом 20-А помещение 68, e-mail: a.o.shashenkov@gmail.com, тел./факс: +7(918)063-36-54.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Сорочинского городского округа Оренбургской области, администрация Сорочинского городского округа совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 690501 «Сбор нефти и газа со скважины № 90 Сорочинского Сорочинского городского округа».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважины № 90 Покровско-Сорочинского участка недр.

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважины № 90 Покровско-Сорочинского участка недр.

Месторасположение намечаемой деятельности: Сорочинский городской округ Оренбургской области.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности: АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел (3534) 27-79-92, orenburgneft@rosneft.ru.

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамарНИПНефть», 443010, Самарская область, г. Самара, ул. Вилоновская, 18.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Январь 2021 г. – Июнь 2021 г.

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.

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 15 апреля 2021 года по 17 мая 2021 года, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ Оренбургской области: Оренбургская область, Сорочинский городской округ, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 7. Время для ознакомления: в рабочие дни с 09.00 до 18.00, перерыв с 13.00 до 14.00 (время местное – МСК+2).

- в электронном виде на официальном сайте Сорочинского городского округа <http://sorochinsk566.ru>.

НАО «СамарНИПНефть», 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);

Общественные обсуждения состоятся 18 мая 2021 года в 15.30 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, Сорочинский район, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 33.

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Сорочинский городской округ: главный архитектор муниципального образования Сорочинский городской округ области Крестьянов Александр Федотович, тел.: (35346) 4-22-00, arhso@mail.ru;

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

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», ГКУ «Дорожная дирекция ЯНАО» информирует о проведении общественных обсуждений (в форме опроса) проектной документации по объекту «Реконструкция автомобильной дорогиСургут – Салехард, участок граница Ямало-Ненецкого автономного округа – Губкинский», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и техническое задание (далее – ТЗ) на проведение ОВОС.

Цель, название намечаемой деятельности: Реконструкцией автомобильной дороги Сургут – Салехард, участок граница Ямало-Ненецкого автономного округа – Губкинский предусматривается строительство площадок отдыха, предназначенных для кратковременного отдыха водителей и пассажиров, проверки состояния транспортных средств и грузов, устранения мелких неисправностей.

Место расположения намечаемой деятельности: ЯНАО, МО Пуровский район, автомобильная дорогаСургут – Салехард, участок граница Ямало-Ненецкого автономного округа – Губкинский км 296+000, км 320+570, км 354+910, км 378+736, км 415+140.

Наименование и адрес государственного заказчика: Государственное казенное учреждение «Дирекция дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого автономного округа» (ул. С. Космодемьянской, д. 43, г.Салехард, 629008, Тюменская обл., г. Тюмень, ул. Салтыкова-Щедрина, д.53/7, Телефон: 8(3452) 55-25-10, 8(3452) 55-25-14, e-mail: info@docentr.ru).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Пуровского района, адрес: 629850, ЯНАО, Пуровский р-н, г. Тарко-Салле, ул. Республики, д. 25, тел. 8-34997-2-41-30.

Примерные сроки проведения ОВОС: март-июнь 2021 года

Форма общественных обсуждений: опрос общественного мнения.

Форма представления предложений и замечаний: письменная и устная.



Транспорт и дорожное хозяйство Ростовской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



«Пандемия и особый санитарный режим, конечно, отразились на самочувствии донской экономики, в том числе – дорожно-транспортного комплекса. Тем не менее на Дону прошедший год оказался для отрасли в целом плодотворным. В 2020-м в нормативное состояние удалось привести в Ростовской области почти 670 км автодорог. Выполнены задачи национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: снижено количество мест концентрации ДТП и число погибших в результате этих происшествий. Базовый перевозчик международного аэропорта «Платов» – авиакомпания «Азимут» – расширил географию полетов и пополнил свой воздушный флот двумя самолетами. Десятки новых автобусов обновили в минувшем году парк муниципальных транспортных предприятий Дона. У нас есть все необходимые ресурсы для того, чтобы дорожно-транспортный комплекс Ростовской области и впредь сохранял позиции динамично растущей сферы донской экономики. Уверен: отрасль и ее специалисты готовы к любым вызовам».

**Губернатор Ростовской области
Василий ГОЛУБЕВ**

Новое время – новые возможности

Экономика Донского региона ищет точки роста

Президент России Владимир Путин поставил амбициозную задачу – запуск нового инвестиционного цикла, в котором реальный рост инвестиций к 2030 году должен составить 70%. Взвешенная политика по введению ограничений, сохранение всех форм господдержки бизнеса и новые налоговые преференции оправдали себя: по итогам 2020 года объем валового регионального продукта в Ростовской области достиг 1,5 трлн руб. В текущем году в регионе планируется сохранить объем промпроизводства, объем строительных работ в жилищной и индустриальной сфере, частные инвестиции, экспорт продовольствия и продукции сельхозпроизводства на уровне прошлого года.

Основной задачей остается обеспечить устойчивый рост экономики и приток инвестиций. Для этого регион сделал ставку на высокотехнологичные конкурентоспособные компании и создание условий для их дальнейшего роста, а также на новые индустрии и их локализацию в Ростовской области. Сегодня в

донском инвестпортфеле свыше 600 проектов. Плановый объем инвестиций превышает 520 млрд руб.; будут созданы 35 тыс. новых рабочих мест. Прорывные проекты реализуются в высокотехнологичных сферах – обрабатывающей и пищевой промышленности, машиностроении, сельхозпроизводстве и др. Особенно важное значение имеет реализация крупных инфраструктурных проектов в строительной и транспортной отраслях.

Один из таких проектов – строительство Ростовского транспортного кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации. Объем инвестиций по всем этапам проекта составит не менее 156 млрд руб. Само же развитие агломераций имеет самое принципиальное значение для дальнейшего роста и жилищного, и индустриального строительства, и множества смежных отраслей.

Важнейшая задача на сегодняшний день – обеспечить развитие ростовской агломерации по уже сложившимся «простран-

ственным лучам» – новочеркасскому, таганрогскому и азовскому, осуществляя сближение городов и районов, входящих в агломерацию. Для достижения этой цели создан межведомственный совет по развитию территорий. Рост ростовской агломерации влечет необходимость развития как внутригородского, так и междугородного транспорта. Это значит, что модернизация и реализация программ комплексного развития транспортных систем очень актуальна.

Эффективная пространственная политика создает неограниченные возможности для роста индустрии гостеприимства. Это еще один источник новых возможностей для экономики Дона. В прошлом году россияне, ранее предпочитавшие отдых за рубежом, открыли для себя туристические продукты внутреннего рынка. В том числе самобытную Ростовскую область, которая входит в «золотую двадцатку», занимая в Национальном туристическом рейтинге 15-е место. На узнаваемость региона работает созданный в 2017 году ту-

ристский бренд «Вольный Дон», удостоенный гран-при в номинации «Брендинг территории» на международном конкурсе «PROБренд-2020». В прошлом году впервые в постсоветской истории возобновлены круизные морские перевозки. По Дону и Азовскому морю прошел лайнер класса «река-море» – четырехпалубный теплоход «Мустай Карим».

Начиная с 2017 года значительные бюджетные инвестиции – свыше 2 млрд руб. в год – направляются на обустройство общественных территорий донских городов и сел. Говоря о пространственном развитии, нельзя обойти стороной принципиальную задачу по внедрению федерального стандарта комплексного развития территорий. Это методическое руководство по освоению новых и реновации уже застроенных территорий призвано создать функционально разнообразные, компактные и безопасные города с комфортным жильем, высокой транспортной доступностью территории, отвечающие интересам жителей, бизнеса и власти.





С «коронавирусным» штормом справились

Транспортная отрасль Ростовской области наращивает обороты

Донской край – крупнейший транспортный узел на Юге России, перекресток глобальных транспортных грузопотоков. Здесь представлены практически все виды транспорта, но особую роль играет автомобильный, так как общая протяженность автодорог общего пользования, проходящих по территории области, составляет более 35 тыс. км. Чтобы нарастить ключевые конкурентные преимущества транспортного комплекса, к его развитию необходимо подходить системно. О том, как отрасль пережила время пандемии и какие перед собой ставит задачи, рассказывает министр транспорта Ростовской области Владимир ОКУНЕВ.

– Владимир Владимирович, прошлый год оказался непростым для транспортного комплекса страны из-за распространения COVID-19. Как вы оцениваете состояние этого сектора экономики в Ростовской области?

– Год прошел под знаком ограничений, введенных в связи с пандемией. Мы столкнулись с серьезным падением пассажиропотока, что, в свою очередь, сказалось на работе пассажирских транспортных предприятий и авиаперевозчиков. Это был довольно непростой год, но благодаря полученному опыту мы смогли сделать конкретные выводы и определить для себя приоритеты, которые станут основополагающими в работе в 2021 году. В первую очередь, это повышение безопасности работы транспортного комплекса, а также обеспечение высокой эффективности использования средств федерального и регионального бюджетов. Отдельно стоит отметить важность работы по формированию опорной сети автодорог и повышению эффективности функционирования пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Транспорт по-прежнему остается ключевым системообразующим звеном народного хозяйства, основой социально-экономического развития страны, и, следовательно, от эффективности работы предприятий дорожно-транспортной отрасли зависит дальнейшее экономическое благополучие Донского края.

В целом за 2020 год на развитие транспортного комплекса региона было направлено 19,5 млрд руб., из них более 87% – на дорожное хозяйство. В частности, на работы по содержанию дорог – 3,2 млрд руб. За этот период отремонтированы 504,5 км, капитально отремонтированы 142,8 км, реконструированы 21 км автодорог и 222 пог. м мостов и путепроводов. Для обеспечения бесперебойной транспортной связи особое внимание уделялось реконструкции участков автодорог в составе опорной сети региона. В частности, завершены работы по реконструкции I этапа подъездной автомобильной дороги к Ростовской АЭС в г. Волгодонске, введены в эксплуатацию участок автодороги с. Самбек – г. Снежное в районе построенного военно-исторического музейного комплекса БОВ «Самбекские высоты» и участок автодороги г. Миллерово – ст. Вешенская в Кашарском районе. Реконструированы аварийные мост и путепровод на автомобильной дороге г. Ростов-на-Дону – г. Ставрополь в Целинском и Кагальницком районах. Реконструирован участок дороги г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская протяженностью 4,1 км.

– Если подробнее: каковы итоги реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году и планы на 2021 год?

– На территории региона в рамках проекта БКАД определены три



городские агломерации: Ростовская (общая протяженность дорог 2011 км), Шахтинская (1102 км) и Таганрогская (501 км). В рамках БКАД в области реализуются три региональных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения». На реализацию проекта в целом предусмотрено более 42 млрд руб., за счет которых мы должны привести в нормативное состояние порядка 850 объектов.

В прошлом году в рамках регионального проекта «Дорожная сеть» выполнялись работы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на 200 объектах, шесть из которых со сроком реализации в 2020–2021 годах. На реализацию проекта предусмотрено 7,3 млрд руб. По состоянию на начало 2021 года работы завершены на 193 объектах. В целом нам удалось достичь целевых показателей. На 2021 год запланировано к освоению 6,4 млрд руб., на которые будут выполняться строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт 148 объектов.

Неплохие результаты удалось получить в ходе выполнения мероприятий в рамках регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Его финансирование в 2020 году составило 874 млн руб. Указанные средства были направлены на организацию автоматических пунктов весогабаритного контроля и обеспечение контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла. Часть средств была направлена на приобретение программно-аппа-

ратного комплекса для создания центра управления интеллектуальной транспортной системой Ростовской агломерации. В общем, если говорить о достижении целевых показателей, то в этом вопросе Ростовская область добилась поставленных целей. Более того, были перевыполнены значения по целому ряду показателей, в том числе по числу госконтрактов на осуществление дорожной деятельности с применением новых технологий; контрактов, осуществляемых на принципах контрактов жизненного цикла. На 2021 год запланировано освоить 220 млн руб.: область продолжит внедрение интеллектуальной транспортной системы, размещение пунктов весогабаритного контроля и т. д.

Что касается регионального проекта «Безопасность дорожного движения», то в рамках проекта из областного бюджета в текущем году будут выделены 265 млн руб. на нанесение дорожной разметки и установку барьерного ограждения на дорогах регионального значения. В 2020 году нанесено порядка 6 тыс. км дорожной разметки и установлено 3,1 тыс. пог. м барьерного ограждения. Средства областного бюджета освоены в полном объеме.

– Одним из показателей успешного выполнения нацпроекта БКАД является снижение уровня ДТП на дорогах.

– Совершенно верно. В результате принимаемых мер в Ростовской области обеспечена устойчивая тенденция по снижению аварийности на автомобильных дорогах общего пользования. В рамках нацпроекта эта задача определена как важнейшая. К 2024 году показатель социального риска на автомобильных дорогах региона не должен



превышать 9 человек на 100 тыс. населения.

Если обратиться к статистике: число ДТП в 2020 году уменьшилось на 22,1%, количество погибших – на 4,1%, раненых – на 25,5% в сравнении с 2019 годом. В целом по итогам прошлого года достигнут основной целевой показатель регионального проекта «Безопасность дорожного движения». Уровень социального риска в 2020 году составил 10,1 при его предельном значении 11,76. Кроме того, целевой показатель «Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно опасных участков) на дорожной сети» на автомобильных дорогах общего пользования Ростовской области за 2020 год составил 19 мест при плановых значениях 78.

Этого удалось достичь благодаря применению высокотехнологичных средств управления дорожным движением, разделению встречных транспортных потоков, нанесению разметки с применением термопластичных материалов. Помогло освещение аварийно опасных участков с их дальнейшим оборудованием комплексами фотовидеофиксации и многое другое.

Добавлю, что благодаря совместной деятельности Центра безопасности дорожного движения и Главного управления МВД России по Ростовской области за 2020 год нарушителям правил дорожного движения направлено более 2,7 млн постановлений на общую сумму штрафов 1,6 млрд руб. С 2019 года штрафы за нарушение правил дорожного движения направляются в дорожный фонд Ростовской области и расходуются на

мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

– В прошлом году появился еще один проект – «Мосты и путепроводы». Какая ведется работа в регионе по этому проекту?

– Мосты и путепроводы – по-прежнему в фокусе внимания руководства региона. Объясняется это просто: большинство искусственных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах Ростовской области, построены в 60–70-х годах прошлого века в соответствии с существующими в то время проектными нагрузками. Ежегодное увеличение интенсивности транспортного потока и количества грузового транспорта с превышением допустимых осевых нагрузок негативно влияет на состояние элементов конструкции искусственных сооружений. Определенная часть мостов и путепроводов, расположенных на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения, нуждаются в проведении ремонтных работ, которые необходимо выполнить уже в ближайшее время. Мы планируем выполнять работы по приведению их в нормативное состояние поэтапно, исходя из анализа состояния каждого объекта.

– Вы упомянули падение пассажиропотока в прошлом году. Можно назвать цифры?

– По итогам прошлого года, разумеется, в свете введенных ограничений, направленных на профилактику распространения новой коронавирусной инфекции, пассажирооборот в регионе снизился на 30,8%, по сравнению с 2019 годом. В настоящее время отрасль пассажирских перевозок проходит этап некой стабилизации, возвращения к показателям, которые были до введения ограничений. На сегодняшний день в области функционируют 1394 регулярных автобусных маршрута и 251 межрегиональный маршрут проходит по ее территории. При этом более 85% пассажиров перемещаются внутри городов. На долю пригородного сообщения приходится около 13% пассажиропотока, междугородного – менее 2%. Этот дисбаланс требует применения различных инструментов регулирования перевозок пассажиров для города и для сельской местности. Если в городах важным направлением является комплексная реализация мероприятий в соответствии с документами транспортного планирования, то для сельских территорий первоочередным является обеспечение доступности транспортных услуг и безубыточности пассажирских перевозок.

В числе основных задач, стоящих перед министерством транспорта, – повышение качества предоставляемых транспортных услуг для населения, в том числе для маломобильных групп, и создание условий для стимулирования транспортных предприятий к обновлению под-





вижного состава, повышение его экологичности, в том числе за счет использования природного газа (метана) в качестве топлива.

В настоящее время областной минтранс готовит пакет изменений в Областной закон от 25.10.2002 № 273 «Об административных нарушениях», которые позволят установить меры ответственности за неисполнение расписания движения и невыполнение всех предусмотренных рейсов, невыпуск подвижного состава на линию и ряд других нарушений, допускаемых перевозчиками.

– Если продолжить тему агломераций: дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и УДС невозможны без разработки документов транспортного планирования. Ведется ли такая работа в регионе?

– Конечно. В текущем году мы планируем начать разработку программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и комплексных схем организации транспортного обслуживания населения Ростовской области. Как эффективную можно оценить работу городского центра управления пассажирскими перевозками Ростова-на-Дону. Сегодня для решения задач по управлению движением требуется объединение различных уже созданных модулей в единую интеллектуальную транспортную систему с ее доработкой, масштабированием на Ростовскую агломерацию, а в дальнейшем и на Ростовскую область в целом. Мы уже начали создание ИТС агломерации. На эти цели до 2023 года выделены средства федерального бюджета, ведется закупка необходимого оборудования и программного обеспечения.

– Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры Ростовской области является железнодорожный транспорт. Каковы показатели его работы?

– Напомню, что плотность железнодорожной сети в регионе в 3,6 раза превышает значение этого показателя по России (182 км на 1000 кв. км). Около трети объема перевозок грузов и пассажиров, осуществляемых на территории Южного федерального округа, приходится на Ростовскую область. Северо-Кавказская железная дорога является не только крупнейшим налогоплательщиком и инвестором, но и нашим надежным стратегическим партнером. Это позволяет нам находить решения самых сложных вопросов.

Одним из самых значимых проектов, реализуемых ОАО «РЖД» на территории Ростовской области, является реконструкция участка Морозовская – Волгодонская. В рамках этого проекта на участке длиной 90 км восстановлены пути и модернизированы устройства электрической централизации на станциях Кумшалеке, Кутейниковской и Черкасской. Модернизация



способствовала вводу принципиально новой для сети железных дорог России технологии разделения железнодорожных потоков на преимущественно пассажирское и преимущественно грузовое направления. Так, на этом участке увеличена пропускная способность до 25 пар поездов в сутки, что позволило осуществить переключение с направления Лихая – Ростов части транзитного грузового потока и дополнительно организовать движение пассажирских маршрутов – поездов дальнего следования, курсирующих через станцию Волгодонская.

В целях организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом дальнего следования в 2020 году организовано движение поездов по направлениям Астрахань – Адлер – Астрахань и Адлер – Санкт-Петербург с промежуточной остановкой на железнодорожном вокзале «Волгодонская». Теперь у жителей г. Волгодонска вновь появилась возможность отправиться в Москву, Санкт-Петербург и Адлер железнодорожным транспортом.

Кстати, в области железнодорожный транспорт традиционно связан с водным, так как основным направлением сосредоточения потоков грузов являются порты. По итогам работы портов Ростовской области грузооборот с учетом транзитных грузов в 2020 году составил 39,7 млн тонн, что на 4% больше, чем в 2019 году (38 млн тонн). Следует отметить, что этот показатель напрямую зависит от климатических условий и работ по обеспечению гарантированных глубин. Сегодня на территории области реализуются мероприятия по дноуглублению, что, в свою очередь, позволяет обеспечить стабильную и безопасную работу воднотранспортного комплекса Азово-Донского бассейна.

– Что можно сказать о пригородных пассажирских перевозках?

– Сегодня на территории Ростовской области пригородные пассажирские перевозки осуществляет АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания». Перевозка пассажиров осуществля-

ется по 20 маршрутам. В прошлом году продолжалось обновление парка подвижного состава: в рамках инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» были приобретены три новых поезда серии РА-3 в трехвагонном исполнении, которые переданы в аренду АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания». Новые поезда имеют современный внешний вид, комфортабельный пассажирский салон, оборудованы системой кондиционирования, а также специальным оборудованием для перевозки маломобильных групп населения. Сейчас эти поезда курсируют на участках Ростов – Сальск – Волгодонск.

Немаловажно, что затраты на модернизацию не легли на плечи потребителей услуг в сфере пригородных железнодорожных перевозок. В текущем году правительством Ростовской области предусмотрены средства на возмещение недополученных доходов перевозчика от государственного регулирования тарифа, включая расходы на приобретение подвижного состава в размере 380 млн руб. Всего с 2010 года пригородной компании из областного бюджета было выплачено более 3,6 млрд руб.

С 2016 года реализуется проект «Городская электричка». Динамика роста пассажиропотока в первые годы реализации этого проекта впечатляет: ежегодный прирост составлял более 50%. В 2020 году городской электричкой воспользовались 109,5 тыс. человек, пассажиропоток вырос на 12%. Сегодня маршруты городской электрички охватывают 18 остановочных пунктов с 40 пассажирскими платформами, двумя вокзалами (Ростов-Пригородный и Сельмаш) и пятью пассажирскими павильонами.

– Авиация стала одним из самых пострадавших сегментов транспорта на фоне коронавируса. Как пережили этот период аэропорт «Платов» и его базовый перевозчик – авиакомпания «Азимут»?

– Действительно, пандемия серьезно отразилась на устойчивости



авиационной отрасли. Пассажиропоток международного аэропорта «Платов» за 2020 год составил 2,086 млн пассажиров, что на 31% меньше, чем в 2019 году. В то же время базовой авиакомпанией аэропорта – авиакомпанией «Азимут» – удалось сохранить более половины объемов перевозок в то время, когда в среднем по отрасли падение достигало 90%. Это стало возможным благодаря тому, что авиаперевозчик принял антикризисный план, предусматривающий сокращение расходов. Более того, авиакомпания удалось пополнить свой флот двумя новыми воздушными судами Sukhoi Superjet 100 улучшенной модификации SSJ100-95LR (Long Range) с увеличенной дальностью полета. Таким образом, общее число бортов авиакомпании достигло 13. В прошлом году «Азимут» выполнял рейсы из аэропорта «Платов» по 26 направлениям (в 2019 году – по 25), по всей сети маршрутов перевезены 1,221 млн пассажиров (в 2019 году – 1,248 млн).

На развитие воздушных пассажирских перевозок и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации, а также расширение географии полетов из аэропорта «Платов» в 2020 году направлены 311,4 млн руб. средств областного бюджета. Из бюджета Ростовской области в 2020 году субсидировались рейсы из аэропорта «Платов» по следующим направлениям: Астрахань, Волгоград, Грозный, Казань, Калининград, Махачкала, Минеральные Воды, Нижнекамск, Нижний Новгород, Омск, Самара, Сочи.

– Какие стоят задачи по развитию транспортной инфраструктуры в 2021 году?

– На развитие транспортного комплекса в 2021 году планируется направить 20,8 млрд руб., в том числе на дорожное хозяйство – 19,1 млрд руб. На всей сети планируется отремонтировать и капитально отремонтировать 436 км автодорог (348 км регионального и межмуниципального, 88,2 км – местного значения), а также построить и реконструировать 47 км автодорог.

Приоритетной задачей на ближайшие годы остается строительство III очереди Северного обхода г. Ростова-на-Дону протяженностью 12,6 км, входящего в проект под условным названием «Ростовское транспортное кольцо», реализуемый по поручению губернатора Ростовской области и получивший одобрение Президента Российской Федерации. Реализация этого проекта синхронизирована со строительством транспортной развязки в разных уровнях на 9-м км федеральной трассы А-280 Ростов-на-Дону – Таганрог. Одновременный ввод в эксплуатацию этих двух объектов запланирован на конец 2022 года.

Также в рамках создания Ростовского транспортного кольца активными темпами продолжатся работы по реконструкции Южного подъезда к г. Ростову-на-Дону и строительству новой автомобильной дороги в обход г. Аксая с реконструкцией участков федеральной трассы М-4 «Дон». В декабре 2020 года был введен в эксплуатацию участок автодороги км 1024 – км 1036. Тогда же был определен подрядчик по проектированию Западной хорды – составной части Ростовского транспортного кольца. Новая трасса протяженностью 13,5 км пройдет по западной границе микрорайона Левенцовского в обход железнодорожной станции Первомайская с переходом через реку Дон по существующему мосту на улице Всесоюзной. Таким образом, Западная хорда позволит решить уже назревшие транспортные проблемы Левенцовки и прилегающих территорий Мясниковского района, а также урегулировать ситуацию с транзитным транспортом. Работы по проектированию Западной хорды должны быть завершены до конца июля 2022 года.

На региональной сети автомобильных дорог в 2021–2022 годах будет производиться II этап реконструкции подъездной автомобильной дороги к Ростовской АЭС в г. Волгодонске протяженностью 11,2 км. Его строительство позволит жителям передвигаться по современной четырехполосной автодороге, отвечающей всем нормам безопасности. По поручению губернатора Ростовской области планируется приступить к реконструкции двух участков автомобильной дороги г. Миллерово – ст. Вешенская в Боксовском районе протяженностью 18,1 км и ликвидировать два аварийных моста в Песчанокоспском районе. В рамках БКАД планируется начать реконструкцию еще одного участка автомобильной дороги г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (км 41 – км 51) протяженностью 10 км. На всех объектах запланировано использование современных материалов, отвечающих требованиям технического регламента Таможенного союза. Особое внимание будем уделять контролю качества и своевременности выполнения строительно-монтажных работ на объектах посредством привлечения специализированных лабораторий, обладающих необходимым оборудованием.

В целом можно сказать, что ситуация в транспортной отрасли Ростовской области в целом стабилизируется после «коронавирусного» штурма. Нам предстоит не только достичь тех показателей, которые демонстрировал дорожно-транспортный комплекс Донского края до введения ограничительных мер, но также сделать выводы и учесть полученный опыт в дальнейшей работе.





«Платов»: безопасность и комфорт

Ростовский аэропорт достойно ответил на вызовы времени

Кризисный 2020 год стал беспрецедентно сложным для авиационной отрасли во всем мире. Из-за пандемии коронавирусной инфекции авиакомпании были вынуждены «приземлять» самолеты, аэропорты — закрывать терминалы и консервировать взлетно-посадочные полосы. В ситуации пандемии ростовский аэропорт «Платов» достойно ответил на вызовы «нового времени» и выходит из крутого пика с результатом выше среднеотраслевого.

Противоэпидемические меры

Главным вызовом 2020 года, безусловно, стала пандемия коронавирусной инфекции, ставшая причиной сокращения объемов перевозок.

— Пандемия поставила перед нами сразу несколько острых вопросов: сохранения производственных мощностей, трудового коллектива, — рассказывает исполнительный директор аэропорта «Платов» Александр Серов. — Но в любой ситуации приоритетной для нас является задача обеспечения безопасности пассажиров. В 2020 году на первый план вышла эпидемиологическая безопасность.

В «Платове» был реализован целый комплекс мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции: от тотальной дезинфекции пассажирского терминала до внепланового технического обслуживания систем кондиционирования и вентиляции.

— В какой бы сложной экономической ситуации ни оказался аэропорт, мы понимали, что на эпидемиологической безопасности экономить нельзя, — говорит Александр Серов. — Аэропорт закупил специальное оборудование, отвечающее современным стандартам эффективности и комфорта: тепловизоры, позволяющие дистанционно измерять температуру тела посетителей, бесконтактные дозаторы для антисептика, бактерицидные рециркуляторы для обеззараживания воздуха и другое. Все это потребовало немалых вложений.

Экономии на другом. Сократили хозяйственные и транспортные расходы. На период прекращения международного сообщения законсервировали зал международных вылетов. Сформировали сменные графики работы персонала, исходя из фактического объема перевозок. Часть сотрудников в тех службах, где позволяют производственные процессы, переводили на частичную занятость. Эти временные меры позволили обеспечить стабильность дохода для всех работников, гарантировать штатную работу аэропорта, а также сохранить максимально благоприятные условия для трудового коллектива.



Несмотря на замедление темпов распространения коронавируса в России и в мире в первые месяцы 2021 года, работа по противодействию COVID-19 в «Платове» продолжается. Недавно в пассажирском терминале полностью обновили «ковидную» навигацию: теперь вся информация по теме коронавируса, начиная от напольной разметки и заканчивая рекомендациями для граждан, выделена ярко-желтым цветом, что облегчает пассажирам соблюдение обязательных требований и ориентирование в здании аэропорта. Стойки регистрации, информации, выходов на посадку оснастили защитными экранами — это дополнительный барьер для инфекции. Во всех туалетных комнатах заменили краны, дозаторы для мыла, фены для рук на бесконтактные. Закупили дополнительное оборудование для клининга: генератор холодного пара благодаря образованию мелкодисперсной пыли из воды и дезинфицирующих средств позволяет более эффективно обрабатывать любые поверхности.

Летим по России!

В августе 2020 года наступил перелом: благодаря комплексу своевременно принятых мер по предотвращению распространения коронавируса «Платов» стал первым региональным аэропортом России, откуда в конце лета возобновилось международное авиасообщение. Если в апреле и мае, в период введения режима самоизоляции в большинстве регионов России, пассажиропоток в аэропорту «Платов» сократился в 10 (!) раз, то в сентябре и октябре наблю-

дался рост. «Платов», выполнявший роль хаба для туристов из регионов России на пути в Турцию, обслуживал до 16 международных рейсов в день. Ежедневно на отдых за рубеж отправлялись до 3 тыс. туристов.

Однако два удачных месяца не оказали существенного влияния на картину в целом — слишком глубока была яма, в которую провалились авиаперевозки весной. В результате по итогам 2020 года пассажиропоток аэропорта Платов составил 2 млн 86 тыс. пассажиров. Это на 32% меньше, чем в 2019 году. Из-за пандемии коронавируса «Платов» недосчитался почти миллиона пассажиров!

Падение затронуло все сегменты перевозок. Чуть лучше других чувствуют себя межрегиональные перевозки по прямым маршрутам, минуя Москву, — здесь падение составило лишь 3,4%, что в сложившейся ситуации можно считать успехом. Сыграли роль два фактора: транзитные и трансферные перевозки из регионов России на курорты Турции, а также присутствие базового перевозчика — авиакомпании «Азимут» и действие государственной программы субсидирования авиаперевозок.

В 2020 году перелеты по субсидируемым маршрутам в период их софинансирования субъектами Российской Федерации совершили 279,9 тыс. пассажиров. Всего в течение года из «Платова» выполнялись полеты по 16 субсидируемым маршрутам: в Астрахань, Волгоград, Грозный, Казань, Калининград, Махачкалу, Минеральные Воды, Нижнекамск, Нижний Новгород, Омск, Самару, Саратов, Сочи, Тюмень, Уфу и Челябинск. Большая часть этих маршрутов субсидировалась правительством Ростовской

области. В 2021 году из «Платова» запланированы рейсы по 17 субсидируемым маршрутам.

Аэропорт «Платов» также участвует в работе по развитию межрегиональной маршрутной сети: авиакомпаниям, соответствующим ряду критериев, предоставляются скидки на обслуживание. Такая совместная работа дает синергетический эффект и уже показала свою эффективность.

«Платов» сегодня

На сегодняшний день из аэропорта «Платов» выполняются регулярные рейсы по 25 направлениям внутри страны и регулярные и чартерные перевозки по 12 международным.

— По объему пассажиропотока пандемия коронавируса отбросила нас лет на семь назад. Очевидно, что за один год такой разрыв преодолеть невозможно, — отмечает Александр Серов. — По прогнозам экспертов, в 2021 году сокращение пассажиропотока может составить от 15 до 40% к уровню 2019 года.

За первые два месяца 2021 года Платов обслужил 314,6 тыс. пассажиров. Это на 18,6% меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года.

Тем не менее за первые месяцы 2021 года из ростовского аэропорта был открыт ряд рейсов по новым направлениям. Если говорить о перелетах внутри СНГ, то в расписание добавились рейсы в Ош (Киргизская Республика), Кишинев (Молдова). Возобновлены рейсы в Бишкек, Гюмри, Ереван, Минск.

Впервые в истории ростовского аэропорта начали выполняться рейсы на остров Занзибар (Тан-

зания) и в Каир (Египет). Туристы также имеют возможность улететь в Анталию, Стамбул (Турция), Дубай, Шарджу (Объединенные Арабские Эмираты).

В весенне-летнем расписании 2021 года запланирован и ряд новинок в сегменте внутренних перевозок. Планируются к открытию рейсы в Брянск, Воронеж, Мурманск, Элисту.

— Предыдущий год показал, что авиационная отрасль способна быстро восстанавливаться и реагировать на меняющиеся запросы экономики, — говорит Александр Серов. — Люди соскучились по путешествиям и самолетам, мы замечаем это и по запросам авиакомпаний, и по нашим пассажирам. Свою же задачу мы видим прежде всего в обеспечении безопасности в различных ее аспектах — авиационной, безопасности полетов, а теперь еще и эпидемиологической, и высокого уровня сервиса для пассажиров.

Кстати

В соответствии с постановлением правительства Ростовской области № 272 с 05.04.2020 в Платове действуют обязательные требования для граждан: соблюдение масочного режима и социальной дистанции 1,5 метра. Входить в здание аэровокзального комплекса без маски нельзя! Регистрация на рейс и обслуживание пассажиров также производятся только при наличии защитной маски. В случае необходимости приобрести средства индивидуальной защиты можно до входа в аэропорт, в торговом аппарате, установленном в тамбурной зоне, а также в пассажирском терминале.



Авиакомпания «Азимут»: соединяем регионы

Перевозчик Юга России повышает показатели эффективности



Фото Максима Черодяева

Пандемия серьезно отразилась на сегменте авиаотрасли России. Однако авиакомпания «Азимут» удалось завершить 2020 год без убытков благодаря разработанному антикризисному плану. В чем он заключался и каковы основные драйверы «выздоровления» отрасли, рассказывает директор АО «Авиакомпания Азимут» Эдуард ТЕПЛИЧИЙ.

— Авиакомпания «Азимут» в 2020 году перевезла 1,22 млн человек, что всего на 2,1% меньше, чем годом ранее. Это сравнительно хороший результат на общем фоне. Благодаря чему этого удалось добиться?

— Показатели 2020 года стали результатом антикризисного плана, которым было предусмотрено сокращение расходов. Поддержка федеральных властей и правительства Ростовской области по постановлению Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок» позволила выполнять рейсы и достаточно быстро вернуться к регулярному расписанию после того, как аэропорты возобновили круглосуточный режим работы.

Благодаря поддержке правительства Ростовской области за 2020 год авиакомпания «Азимут» выполнила из Ростова-на-Дону 6851 рейс, из них 3752 рейса – более 54% – субсидируемые. Пассажиропоток на субсидируемых рейсах из Донской столицы составил 273,34 тыс. человек. В 2021 году планируется увеличить число субсидируемых направлений из Ростова-на-Дону с 14 до 18 и перевезти в Ростовскую область и из нее порядка 364,2 тыс. пассажиров по социальным тарифам – на 33% больше, чем годом ранее. Сокращения объемов перевозок в апреле-мае 2020 года были кратковременными, и мы ощутили рост трансферных перевозок, вызванный

уменьшением числа полетов отечественных перевозчиков через Москву. Если бы не введение регламентов в аэропортах весной, связанных с уменьшением объемов работ, мы бы не сокращали программу. По региональной маршрутной сети период снижения объема перевозок был достаточно коротким.

Кроме того, устойчивая маршрутная сеть оказалась наименее подверженной воздействию пандемии на перевозки. Стратегия эффективной эксплуатации воздушных судов на межрегиональных направлениях также доказала свою результативность.

— Понятно, что локдаун негативно сказался на отрасли в целом. И тем не менее: как авиакомпания воспользовалась этим периодом времени? Значит ли это, что выбранная бизнес-модель прошла проверку форс-мажором?

— Да, внутрирегиональные перелеты стали одним из драйверов оздоровления авиаперевозок, они восстанавливаются высокими темпами, а по некоторым направлениям превышают объемы 2019 года. Мы сосредоточены именно на внутрироссийской сети, и в связи с закрытием границ ее востребованность среди пассажиров стала еще более актуальной.

— Каковы показатели по итогам 2020 года в целом с учетом вынужденного спада в экономике?

— Авиакомпания «Азимут» – один из немногих перевозчиков, которые в 2020 году не сократили объем перевезенных пассажиров по сравнению с предыдущим годом. По итогам 2020 года авиакомпания на 2,3% увеличила пассажирооборот по сравнению с предыдущим периодом, перевезла 1 221 638 пассажиров и вошла в число лидеров по занятости кресел с показателем в 76,2%, что говорит о высокой производительности полетов. В 2020 году выполнено 16 386 рейсов, в том числе 15 854 – на внутренних воздушных линиях и 532 – на международных воздушных линиях. В ноябре 2020 года авиакомпания перевезла юбилейного трехмиллионного пассажира с начала деятельности в 2017 году.

— По данным Росавиации, пассажиропоток с начала 2021 года постепенно восстанавливается. Тем не менее самое заметное падение показателей произошло у наиболее крупных перевозчиков, в то время как у региональных авиакомпаний показатели лучше, это же касается авиакомпании «Азимут». Чем это объясняется?

— Авиакомпания «Азимут» скорректировала частоту перелетов в



Фото Виктора Полякова

период пандемии с учетом сезонности, но продолжала эксплуатацию всего флота, сохраняя доступные тарифы на авиабилеты.

Другим фактором, способствовавшим укреплению производственных показателей в период пандемии, является маршрутная сеть, особенность которой заключается в развитии межрегионального авиасообщения и сравнительно невысокой доле международных направлений.

Также хочу отметить соответствие флота авиакомпании и маршрутной сети – эксплуатация выбранного авиакомпанией типа воздушных судов показала свою эффективность, в том числе в условиях, которые сложились на рынке авиаперевозок в 2020 году.

— В текущем году авиакомпания «Азимут» в число своих базовых аэропортов в Ростове-на-Дону и Краснодаре добавила аэропорт Минвод. Какие к этому были предпосылки? Каковы ожидания от расширения сети базовых аэропортов?

— Авиакомпания развивает авиасообщение между югом и другими регионами России. Между авиакомпанией «Азимут», правительством Ставропольского края и компанией «Новаяпорт Холдинг» было подписано трехстороннее соглашение о развитии авиаперевозок. Создание базы в Минеральных Водах является логичным продолжением сотрудничества со Ставропольским краем и аэропортом Минеральных Вод. Курортный город Минераль-

ные Воды является популярным направлением в маршрутной сети авиакомпании, и потенциал развития прямого авиасообщения с другими регионами высок.

Базирование в Минеральных Водах является экономически эффективным решением, так как способствует развитию маршрутной сети, оптимизирует процесс обслуживания воздушных судов. Базирование создает рабочие места: на данный момент в Минеральных Водах работают 43 специалиста – инженеры, пилоты и бортпроводники.

Предпосылками к созданию базы в Минеральных Водах стали объем пассажиропотока в этом направлении, отсутствие баз других авиакомпаний, позиция руководства Ставропольского края, подчеркивающего заинтересованность в развитии авиаперевозок как в регион, так и из региона.

От базирования в Минеральных Водах мы ожидаем дальнейшего увеличения объема перевозок и укрепления устойчивости маршрутной сети, при этом основной базой деятельности авиакомпании остается Ростов-на-Дону.

— С самого начала у авиакомпании была политика активного расширения маршрутной сети. Какие прогнозы на 2021 год в этом отношении?

— Авиакомпания продолжает соединять регионы России прямыми авиарейсами. Поступление в парк авиакомпании двух новых воздушных судов в конце 2020 года дает возможность выполнять полеты по большому числу направлений как по внутренним воздушным линиям, так и по международным. По мере снятия ограничений, связанных с COVID-19, авиакомпания продолжит открывать международные направления.

В 2021 году планируется перевезти порядка 1,9 млн пассажиров, увеличить количество направлений. В апреле-мае 2021 года парк должны пополнить еще два новых самолета. Таким образом, авиакомпания будет оперировать пятнадцатью воздушными судами «Сухой Суперджет 100», и это позволит увеличить маршрутную сеть с 79 направлений по итогам 2020 года до 104 направлений в 2021 году.

— Каковы принципы изменения тарифной политики авиакомпании? Ждать ли повышения цен в среднесрочной перспективе?

— Миссия АО «Авиакомпания Азимут» – развивать воздушное сообщение из регионов России, предлагая пассажирам стабильно высокий уровень сервиса и доступные тари-

фы. Авиакомпания эффективно использует субсидии регионального и федерального уровня за выполнение перевозок по субсидируемым маршрутам, а также за проценты по лизинговым платежам за эксплуатацию отечественного парка воздушных судов, что позволяет предлагать пассажирам наиболее привлекательные тарифы.

Летом 2020 года авиакомпания ввела две новые тарифные линейки – Flex и Light. В тарифной линейке Light включено меньше услуг, но ее ценовая политика более доступна, что является привлекательной особенностью для пассажиров, для которых важна цена. Пассажиры могут сами выбрать дополнительные услуги. Тарифная линейка Flex обладает своими преимуществами, в том числе с возможностью внесения изменений в авиабилет.

— Какие вопросы ценообразования вы считаете наиболее проблемными для авиакомпаний в настоящее время?

— Традиционно общими актуальными проблемами для всех участников рынка авиаперевозок Российской Федерации являются цены на авиатопливо, аэропортовые сборы и однолетний характер планирования субсидий.

— Немаловажное конкурентное преимущество авиакомпаний сегодня – клиентоориентированность. Удобство покупки билетов, сервис и комфорт пассажиров на борту – от этого зависит, вернется ли к вам пассажир снова. Как вы видите развитие авиакомпании в этом направлении?

— Авиакомпания «Азимут» продолжает совершенствовать сервис, предлагая новые актуальные услуги и оптимизируя традиционные. Мы развиваем маршрутную сеть и сервис, связанный с информационными технологиями. Опции, когда-то доступные только офлайн, теперь доступны одним кликом – регистрация на рейс, выбор места, оформление перевозок домашних животных, СМС-информирования; у авиакомпании есть приложения для Android и iOS. Авиакомпания развивает не только электронные услуги: опаздывающему пассажиру на определенных этапах отправления рейса доступна возможность продления регистрации, действует услуга отправки коммерческой корреспонденции по маршрутам перевозчика. Авиакомпания делает все для развития авиаперевозок и повышения комфорта пассажиров до вылета, на борту и после посадки.



Фото Юрия Юганова



Дону требуется помощь

Судоходство по реке становится все проблемнее



**Руководитель
ФБУ «Администрация
Азово-Донского бассейна
внутренних водных путей»
Сергей Гайдаев**

По Дону – водной магистрали международного значения – осуществляется более 70% от общего объема речных перевозок страны и проходят основные экспортно-импортные грузопотоки.

Между тем реки России, и Дон в том числе, с каждым годом становятся все маловоднее.

Формирование речного стока бассейна реки Дон происходит водотоками с территории 15 субъектов Российской Федерации. Самым напряженным участком бассейна является Нижний Дон, территориально расположенный в Ростовской области.

Сейчас ежегодное водопотребление в Ростовской области составляет более четырех кубокилометров. К 2025 году этот показатель вырастет до 4,7 кубокилометра. Между тем весной 2020 года весенний приток в Цимлянское водохранилище, единственное на Дону, составил только треть от нормы – чуть более трех кубокилометров. Это самый маловодный год за время наблюдений, как отметил недавно первый заместитель губернатора Ростовской области Виктор Гончаров.

В соответствии же с европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения река должна иметь гарантированную глубину судового хода не менее четырех метров.

Но, как сообщил руководитель ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» Сергей Гайдаев, многие участки Нижнего Дона, от Кочетовского гидроузла до города Аксай, являются лимитирующими, на которых проходная осадка судов составляет гораздо меньшие значения.

– Навигация 2020 года была крайне маловодной, – рассказал Сергей Константинович. – Средняя глубина на лимитирующем участке водного пути ниже Кочетовского гидроузла была 310–330 см (при гарантиро-

ванной навигационной глубине 340 см), а на завершающем этапе навигации и вовсе составляла 290 см. В связи с этим уже в апреле 2020 года Росморречфлотом были введены ограничения по осадке судов на нескольких участках рек Дон и Северский Донец. Судоходные компании были вынуждены организовывать паузу судов, когда на речное судно перегружается груз с другого судна, которое не может перейти через перекат во время мелководья. Перед лимитирующим участком водного пути за навигационный период осуществило паузу 171 судно. Общий объем таких операций составляет 446 тыс. тонн, из них нефтепродукты – 435 тыс. тонн, сухие грузы – 11 тыс. тонн.

Как отмечают в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация внутренних водных путей», несмотря на непростые для судоходства условия, речники достойно провели навигацию 2020 года. Объем перевозок по итогам навигации составил 10 млн 273 тыс. тонн и вырос по сравнению с предыдущим годом на 4,3%. Транзитные перевозки увеличились на 5,8% и достигли 9 млн тонн. Причем основной объем перевозок (82,3%) пришелся на направление север–юг.

Однако маловодность реки по-прежнему остается главной проблемой речников Дона. Из-за маловодности 2020 года и ряда прошлых лет Цимлянское водохранилище, главный водоснабжающий резервуар для Нижнего Дона, не набрало своей проектной отметки 36 м. За весь прошлый год максимальная отметка Цимлянского водохранилища наблюдалась с 2 по 7 июня 2020 года и составляла 33,5 м. На конец навигации уровень упал до 31,9 м.

– Наиболее проблемным для судоходства был участок на Нижнем Дону – от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевская, – отметил Сергей Гайдаев. – Во-первых, на всем его протяжении идет чередование расширений и узостей. Русло во многих местах делится на рукава и протоки, образуя острова. Перекаты преимущественно островные или рукавные, имеются и перевальные – типа «россыпи».

Во-вторых, имеются крутые излучины, которые не дают возможности просматривать судоводителю. На многих изгибах действуют прижимные и свальные течения. Таких отрезков насчитывается больше десятка, в среднем 1–2 участка со свальным или прижимным течением на 10 км пути.

На отрезке от Кочетовского гидроузла до станицы Раздорская расположены три колена с поворотом более 90 градусов: Молчановское (140 градусов), Усть-Сальское (160 градусов) и Поречное – (110 градусов). Да еще и сильный ветер вызывает сгон воды, который ощущается до станицы Мелиховской. Величина снижения уровня воды в реке при сгонах может составлять



Кочетовский гидроузел

до 0,1–0,2 м у станицы Раздорская и до 2 м в районе Аксая.

Маловодный 2020 год к уже существующим проблемным участкам добавил еще один. Это отрезок от Константиновского гидроузла до Кочетовского, захватывающий реку Северский Донец от устья до Усть-Донецкого порта. Здесь пониженные уровни воды в силу низких пусков из Цимлянского водохранилища и особенностей технических характеристик Кочетовского гидроузла отмечались весь период навигации.

В какой-то степени помогали решать проблему дноуглубительные работы. Ежегодно они проводятся в объемах порядка 1,3 млн кубометров. Если бы их не проводили, перевозки по реке вообще могли бы остановиться. Были разработаны 35 лимитирующих перекатов на реке Дон и восемь лимитирующих участков на реке Северский Донец.

Но, по мнению Сергея Гайданова, дноуглубительными работами положение не исправить, поскольку эффект от них непродолжительный. Единственный выход, как он считает, – создание подпора для стабилизации уровня воды на лимитирующем участке. А подпор – это гидроузел, шлюзы и плотины. Наполнение же Цимлянского водохранилища в последние годы не превышает 50%.

Для современных судов с грузкой свыше 5 тыс. тонн необходима осадка четыре метра. Только в прошлом году два десятка таких судов были спущены на воду. Но по маловодной реке «пятитысячники» не пройдут. Водный путь Нижнего Дона уже на пределе своих возможностей.

– Сейчас высота воды Цимлянского водохранилища – 32,21 метра по Балтийской системе. Чтобы уровень водозапаса достиг необходимых 36 метров, приток воды во время весеннего таяния снега должен быть 8,8 кубических километра.

Этой зимой количество выпавшего снега в бассейне Дона соответствует норме, – сообщил Сергей Гайдаев. – Это позволит избежать маловодья и обеспечит достаточный приток воды в период весеннего таяния снега. С учетом такого погодного сценария, возможно, не будет вводиться ограничение на водохозяйственную деятельность в бассейне реки Дон, в том числе и для водного транспорта. На сегодняшний день мы пока не понимаем, что будет происходить с Цимлянским водохранилищем. Насколько оно наполнится и какие объемы будут поступать в Нижний Дон, чтобы мы могли обеспечить гарантированные глубины на судовом ходу. Однако данные Гидрометцентра говорят о том, что снегозапас в бассейне Дона соответствует норме.

Эксперты считают, что у Дона сегодня несколько основных проблем: обмеление и связанное с ним увеличение донных отложений, разрастание водорослей, загрязненность и нерациональное водопользование. Но главная носит технический характер: поддержанием уровня воды в реке в целом занимаются слабо. Изменить ситуацию мог бы Багаевский гидроузел. Масштабный проект обеспечил бы необходимые габариты водных путей и улучшил водохозяйственную обстановку в регионе. Но введение его в эксплуатацию отложено: до сих пор не определен подрядчик второго этапа строительства. При этом Багаевский гидроузел поможет в решении проблемы маловодности Дона, если будет завершена конфигурация всей системы гидроузлов Волго-Донского бассейна и налажена их скоординированная работа.

В сентябре 2020 года Президентом России было дано поручение по разработке национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта и финансовое обеспечение содержания внутренних водных путей.

– На мой взгляд, в нем необходимо предусмотреть реализацию мероприятий, увеличивающих пропускную способность внутренних водных путей, так как существующие сегодня лимитирующие участки снижают эффективность перевозок водным транспортом, – считает Сергей Гайдаев. – Судна не могут быть загружены на полную осадку, и, как следствие, происходит снижение грузопотоков, в основном экспортного направления, что приводит к уменьшению транзитного потенциала страны, а также к потерям налоговых поступлений. Скажем, в прошлую навигацию объемы перевозок выросли на 4,7%, но при этом судозаходов стало больше на 15%. Это значит, что суда шли недозагруженными. И, следовательно, затраты на перевозку одной тонны груза выросли.

Что касается конкретно Азово-Донского бассейна, то в данном нацпроекте необходимо предусмотреть строительство Багаевского гидроузла на реке Дон, срок реализации которого в соответствии с постановлением Правительства России был перенесен на 2023 год.

Все это в немалой степени волнует жителей и органы власти регионов, по территории которых течет Дон. Например, результатом недавнего заседания совместной рабочей группы парламентов Ростовской и Волгоградской областей стало решение о подготовке обращения к Правительству и Федеральному Собранию РФ о необходимости разработки и принятия государственной программы, направленной на комплексное оздоровление и развитие Дона и водных объектов донского бассейна. Документ вынесут на рассмотрение очередной конференции Южно-Российской парламентской ассоциации, которая пройдет в мае 2021 года. Реке Дон срочно нужна помощь...



5-й гидроузел



Азово-Донской бассейн. Река Дон



Инновации и инвестиции

Такие направления развития выбрали в Группе компаний «Ростовский порт»

Сегодня Ростовский порт – один из крупнейших устьевых портов России по перевалке экспортно-импортных грузов. Он находится в центре транспортных магистралей юга страны, обеспечивающих выход к пяти морям: Черному, Азовскому и – через внутренние водные пути – к Каспийскому, Белому и Балтийскому.

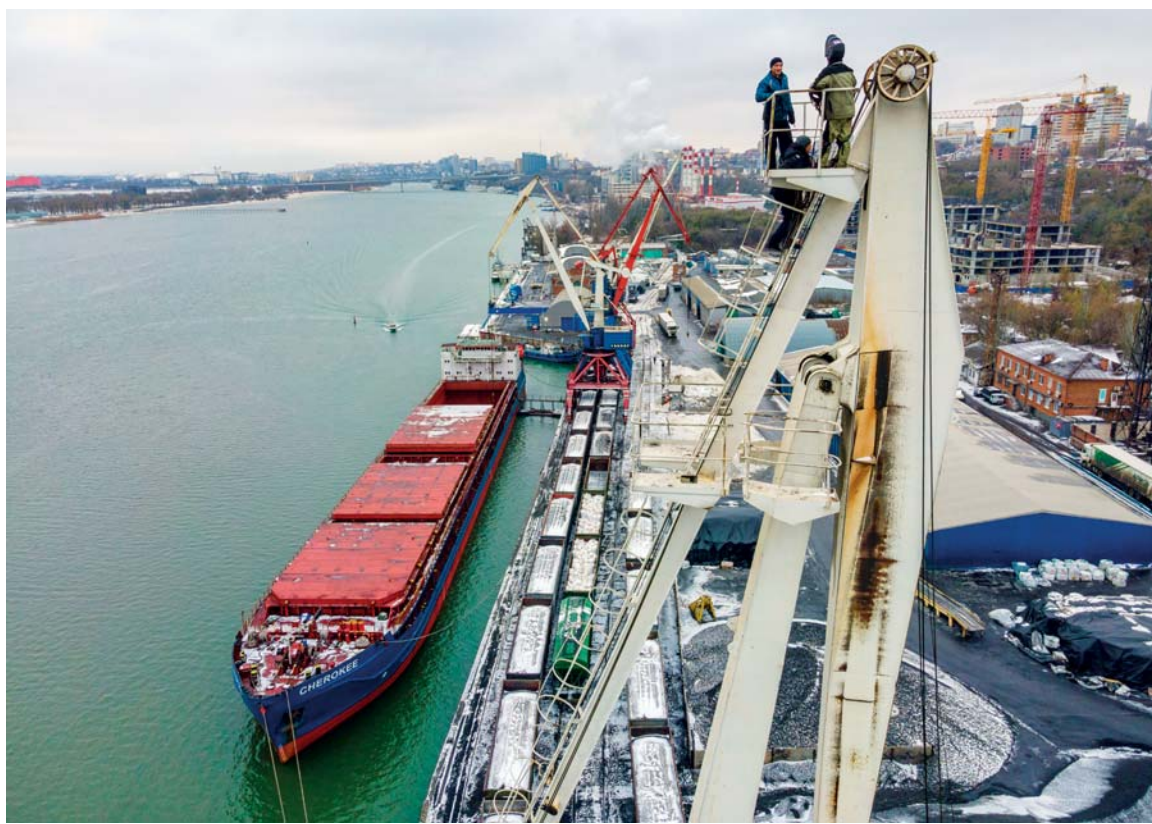
Строительство новых и модернизация существующих терминалов стали важнейшими задачами для порта. Сегодня порт обладает 67 специализированными причалами с длиной причального фронта 9757 погонных метров. Пропускная способность всех терминалов составляет почти 16 млн тонн грузов в год. Современное оборудование позволяет оперативно проводить погрузочно-разгрузочные операции. В номенклатуре обрабатываемых и перевозимых транзитом грузов преобладают нефть и нефтепродукты, зерновые грузы, уголь и другие навалочные грузы, генеральные грузы, металл, металлолом и т.д. Пропускная способность порта – до 15 тыс. тонн различных грузов в сутки.

Общий грузооборот порта в 2020 году составил 25,6 млн тонн, что на 11,5% выше, чем в предыдущем году. Увеличилось – на 16,4% – и число судозаходов, достигнув 9380 единиц флота.

АО «Ростовский порт» является одной из самых крупных стивидорных компаний в регионе. Портовики постоянно ищут новые пути взаимодействия с клиентурой и совершенствования методов работы. Как рассказал коммерческий директор предприятия Николай Булатников, в последнее время увеличены площади складов под уголь, введена электронная система учета грузов, а также система управления портом. Сегодня на мониторе компьютера в любой момент можно увидеть, где находится судно, когда оно пришло, с каким грузом, когда будет обрабатываться, где есть свободные складские помещения для его груза.

Группа компаний «Ростовский порт» – многопрофильное предприятие. В него входит, к примеру, судостроительно-судоремонтный завод «РИФ», ведущий свою историю с 1912 года, с мастерских Донского водного округа, построенных для ремонта судов технического флота, занятого на сооружении Северо-Донецкой шлюзовой системы.

Сегодня завод «РИФ» представляет собой многофункциональный производственный комплекс с парком оборудования более 130 единиц, крановым хозяйством, а также с причальной стенкой длиной 350 метров и слипом для подъема судов до 70 метров с водоизмещением до 1000 тонн. Коллектив завода использует весь свой накоп-



ленный опыт, полученные знания и освоенные технологии для эффективного выполнения программы по обновлению флота, повышению конкурентоспособности продукции российского судостроения и реализации стратегии импортозамещения.

Ежегодно завод ремонтирует до 100 судов. Специализация его – пассажирские суда, портофлот, малые рыбопромысловые траулеры, сейнеры, ярусоловы, суда обеспечения работ и т.д.

Производственные мощности, опыт и квалификация сотрудников позволяют заводу строить и сдавать суда с частичным и полным насыщением спусковым весом до 1000 тонн и длиной до 70 метров. Здесь налажен полный цикл производства – от поиска или адаптации существующего проекта под техническое задание заказчика, взаимодействия с поставщиками оборудования, раскрой, сборки и сварки секций и блоков до формирования корпуса и монтажа оборудования. На предприятии действует система контроля качества: входной и выходной контроль, дефектоскопия, работы ведутся квалифицированными специалистами с соблюдением требований классификационных обществ Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра Судоходства.

Завод предлагает заказчикам пассажирский катамаран проекта «Снегири», пассажирское судно проекта «Дельфин», теплоход с панорамным остеклением и т.д.

Производство судов из полиэтилена низкого давления – новое направление российского судостроения. Линейка катеров завода «РИФ» представлена проектами от 3 до 20 метров с различными вариантами надстроек.

Перспективы увеличения производства катеров очень хорошие. Сегодня катера «РИФ» работают в Мурманской области, на Средиземном, Красном морях.

– Катера получились очень надежными: завод дает гарантию на материал корпуса 30 лет, а жизненный цикл судна составляет 50 лет; полиэтилен не подвержен коррозии, не обрастает микроорганизмами, не требует постоянной покраски; эксплуатация возможна при температуре воздуха от –30 до +50 градусов, – поясняет генеральный директор завода Геннадий Василук. – Когда потребители начали понимать все преимущества нашей продукции, спрос на катера существенно вырос.

Эти суда строятся как под подводные, так и под стационарные двигатели. Адаптация катеров под требования заказчика ведется с выполнением всех необходимых расчетов и разработкой проектной документации. Катера строятся под требования российских нормативных документов, а также имеют сертификат качества CE и международный сертификат качества ISO.

Они создаются из листового полиэтилена низкого давления по аналогии с судами из металла – путем продольно-поперечного на-

бора. Подпалубное пространство заполняется специальными блоками плавучести, что делает судно непотопляемым. Катера обладают великолепными ходовыми и прочностными характеристиками. В модельном ряду есть образцы, выдерживающие волнение свыше 4 баллов и при этом сохраняющие скорость до 35 узлов.

Обновление инфраструктуры портов и появление новых инвестиционных проектов, связанных с популяризацией любительского и коммерческого судоходства на морях и реках потребовали создания современных, качественных, долговечных причальных комплексов и яхтенных марин.

Говорят, что порт, не выдержавший шторма, – ненастоящий порт. Именно поэтому завод «РИФ» предлагает своим заказчикам качественные решения и производство железобетонных понтонов и причалов по технологиям мирового уровня. Специалистами предприятия накоплен огромный опыт проектирования, строительства и эксплуатации яхтенных гаваней различной конфигурации.

Помимо железобетонных, завод предлагает пластиковые понтоны, которые отличаются легкостью в сборке и ценовой доступностью. При этом «РИФ» берет на себя весь комплекс работ, связанных с получением разрешительной документации, согласованием действий между проектантами и заказчиками, производство, монтаж и ввод объекта в эксплуатацию, а также послепродажное обслуживание.

Сегодня продукцию завода «РИФ» можно увидеть в международном яхтенном порту Ростова-на-Дону, в комплексе «Гранд Марина Сочи», яхтенном порту «Пятый причал» в Таганроге и т.д.

В России, как и в большинстве стран мира, рыбоводство считается перспективным видом деятельности. При этом наиболее экономически выгодным видом товарного выращивания рыбы считается садковое рыбоводство.

Поэтому завод «РИФ» еще в 2015 году запустил собственное производство садков для рыбных ферм из экологически чистого материала – полиэтилена низкого давления. О достоинствах этого материала мы уже сказали.

Специалисты Группы компаний «Ростовский порт» тесно сотрудничают с учеными из Южного научного центра Российской академии наук с привлечением консультантов из Азовского и Каспийского научных институтов рыбного хозяйства; завод имеет рыбное биологическое обоснование на садки по выращиванию рыбы; монтирует рыбные

фермы любой конфигурации в морских и пресных водоемах в любой точке страны и мира и т.д.

В конце прошлого года порт заключил договор со Сбербанком о финансировании его деятельности, в том числе о строительстве автомобильной газонаполнительной компрессорной станции (АГНКС). Кредитная линия выдана сроком на пять лет, в рамках кредитования была произведена инжиниринговая экспертиза инвестиционного проекта.

– Рынок газомоторного топлива активно развивается и имеет высокую инвестиционную привлекательность. Компримированный природный газ – самый экономичный, экологически чистый и перспективный вид моторного топлива. Метан дешевле бензина в 2,5 раза, и цены на него останутся сравнительно невысокими в ближайшем обозримом будущем. Поэтому российский рынок КПГ обладает значительным потенциалом роста. Важны также высокие экологические характеристики газомоторного топлива, соответствующие современным нормативам выбросов загрязняющих веществ. Перевод транспорта с бензина на газ позволяет снизить в разы выбросы вредных веществ и шумовое воздействие, – подчеркнул Павел Швацкий, генеральный директор АО «Ростовский порт».

Как не раз подчеркивали в этой компании, главное ее богатство и достоинство – сплоченный и высококвалифицированный коллектив.

АО «Ростовский порт» обладает многочисленными квалифицированными специалистами, которые в свою очередь передают свой опыт и знания молодому поколению.

– Нами заключены договоры с многими образовательными учреждениями, – дополняет начальник службы управления персоналом АО «Ростовский порт» Ирина Кириченко. – По профилю на практику приходят учащиеся колледжа водного транспорта, а также студенты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова, из других университетов практику проходят инженеры, юристы, бухгалтеры, экономисты и многие другие потенциальные работники... Одновременно колледжи и техникумы выпускают специалистов рабочих профессий, востребованных на производстве, таких как докеры-механизаторы, механики, сварщики, электрики. Чтобы стать высококвалифицированным специалистом и получить достойную заработную плату, нужно сначала потрудиться как минимум несколько лет, набраться опыта. В свою очередь мы стараемся передать молодым специалистам главные принципы нашей работы – гибкий подход, чуткое отношение к клиентам. Мы понимаем, что когда-то придет время смены поколений. К этому необходимо быть готовыми. Этому и подчинена наша сегодняшняя работа.

Сейчас ведется огромная работа по оптимизации системы управления портом. Разрабатываются и обновляются должностные инструкции, увеличивается нагрузка на отделы, внедряются стандарты по качеству, организации бережливого производства. Все делается для того, чтобы система управления портом была понятной, современной, соответствовала международным стандартам.

АО «Ростовский порт» является участником национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости» и совместно с Федеральным центром компетенции реализует его у себя на предприятии, основная задача которого – рост производительности труда. Также пять человек в возрасте до 35 лет направлены для участия в Президентской программе по подготовке управленческих кадров по специальности «менеджмент».

Славные трудовые традиции, высокий уровень квалифицированных специалистов – это авторитет Группы компаний «Ростовский порт», и он будет сохранен и приумножен.





Повышая транспортную доступность

В 2021 году в модернизацию железнодорожной инфраструктуры Ростовского региона СКЖД будет направлено 6,8 млрд рублей



На территории Донского края ведется реконструкция станции и вокзала в городе Сальск, а также строительство вторых путей в рамках одного из приоритетных инфраструктурных проектов ОАО «РЖД», направленного на увеличение пропускных способностей в направлении портов Азово-Черноморского бассейна.

Инфраструктура в приоритете

Самый большой объем работ в Ростовской области в 2021 году предстоит по реконструкции вокзала и станции Сальск. Возведение нового здания вокзального комплекса началось два года назад.

Двухэтажное здание площадью около 2,5 тыс. кв. м будет полностью соответствовать современным требованиям по комфорту и безопасности пассажиров. На первом этаже разместятся зал ожидания и кассовый блок, на втором – дополнительный зал ожидания и служебные помещения.

В процессе реконструкции станции будет построен новый приемно-отправочный парк, а также реконструированы еще два парка и уложено более 1 км пути.

Кроме того, в рамках инвестиционной программы текущего года в регионе запланирована реконструкция перегонов Сулин – Лесостепь, Проточный – Зеленый Луг, Новочеркасск – Александровка, Лесостепь – Горная, Зверевое – Сулин, Александровка – Кизитеринка.

В этом году планируется проведение модернизации технических средств транспортной безопасно-

сти на станции Волгодонская, а на станции Хапры выполнят капитальный ремонт одной из пассажирских платформ.

Кроме того, в текущем году продолжатся работы по реконструкции остановочных пунктов Проспект Октября и Микояна в Ростове-на-Дону. Там появятся современные остановочные комплексы по типу того, который был построен в 2017 году на остановочном пункте 1337 километр.

Городская электричка

Следует сказать и еще об одном значимом проекте, который реализуется совместными усилиями Северо-Кавказской железной дороги и правительства Ростовской области. В 2021-м исполняется 5 лет с момента запуска проекта «Городская электричка». И накануне первого юбилея проект получил новый импульс развития.

В январе в связи с закрытием на реконструкцию путепровода на улице Малиновского в Ростове-на-Дону для обеспечения транспортной связанности города были введены сразу три дополнительных рейса городских электричек.

И эти поезда постепенно набирают популярность. Их расписание составлено так, чтобы обеспечивать подвоз пассажиров на работу и с работы.

Самая ранняя электричка отправляется с вокзала Ростов-Пригородный в районе 6 утра и идет по кольцевому маршруту через станцию Хапры. Этот поезд прибывает на вокзал Ростов-Главный ближе к

8 утра, что позволяет пассажирам вовремя добраться на работу.

Второй дополнительный утренний рейс обеспечивает прибытие людей в центр города в районе 9 утра. Ну и вечерний рейс позволяет отправиться домой с пригородного вокзала после 5 вечера.

Напомним, что старт проекту «Городская электричка» был дан в марте 2016 года. Тогда запустили утренний и вечерний рейсы городских электричек, связав микрорайон Стройгородок с географическим центром города, а также районами Сельмаш и Александровка. Сейчас в Ростове внутригородские поезда делают шесть рейсов в день, четыре утром и два вечером.

Начав с перевозки нескольких десятков пассажиров в сутки в первый месяц курсирования, затем внутригородские поезда шаг за шагом начали приобретать популярность у ростовчан. Сейчас городские электрички в среднем в сутки перевозят порядка 1,1 тыс. пассажиров. Всего же с момента запуска городскими поездами были перевезены свыше 600 тыс. пассажиров.

Поезда меняют маршруты

В 2020 году много было сделано по улучшению транспортного сообщения населенных пунктов Ростовской области, в том числе по развитию перевозок поездами дальнего следования.

В апреле минувшего года дневные поезда «Ласточка» связали Ростов и Анапу. Еще два дневных экспресса изменили маршруты. Маршрут «Ласточки» Ростов – Но-



вороссийск в апреле продлили до Таганрога. В июне поезд Ростов – Туапсе стал курсировать до Имеретинского Курорта, а в декабре на время горнолыжного сезона его продлили до Розы Хутор.

Еще одним значимым событием для Донского региона в прошлом году стало возобновление пассажирского движения на восстановленной линии Морозовская – Волгодонская. Пассажирское движение по этому участку не осуществлялось 23 года.

Первый поезд Астрахань – Имеретинский Курорт 28 июня в Волгодонске встречали сотни горожан. Затем через город был запущен еще один состав – Саратов – Имеретинский Курорт. С окончанием летнего сезона вместо этих двух поездов был назначен круглогодичный поезд Адлер – Москва – Санкт-Петербург.

Дальнее сообщение летом стало востребованным у жителей Волгодонска. К примеру, прошлым летом с этого вокзала на Черноморское побережье уезжали порядка 100 человек в день.

Напомним: открытию дальнего сообщения через станцию Волгодонская предшествовали мас-

штабные работы по модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры.

На первом этапе, три года назад, были завершены реконструкция и ремонт 50 километров железнодорожного пути на участке Волгодонская – Морозовская, законсервированного еще в 2001 году.

В конце 2019 года железнодорожники модернизировали участок Морозовская – Цимлянская, который был оборудован современными автоматическими системами регулирования движения поездов. Здесь построили 7 модульных зданий для осуществления контроля за движением поездов, установили около 140 светофоров и уложили более 300 км магистрального кабеля. Кроме того, были расконсервированы станции Кумшале и Кутейниковская. На них, а также на станции Черкасская обустроили приемо-отправочные пути общей протяженностью около 2,5 км.

Все это позволило значительно увеличить пропускную способность участка и частично переключить транзитный грузопоток с направления Лихая – Ростов, являющегося одним из наиболее загруженных на Северо-Кавказской магистрали.





В Ростовской области федеральные дорожники готовы к началу нового дорожно-строительного сезона: подведены итоги прошедшего года, составлена стратегия на будущий период. Об основных направлениях работы рассказал начальник ФКУ Упрдор Москва – Волгоград Юрий СОРОКИН.

– **Чем в настоящее время занимается ФКУ?**

– Как и большинство входящих в систему Росавтодора казенных учреждений, мы занимаемся строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием федеральных трасс, а также внедрением мер по повышению уровня безопасности на автодорогах. Работаем в пяти субъектах страны, общая протяженность сети – более 2 тыс. км. Из них в Ростовской области – порядка 348 км. В прошедшем дорожно-строительном сезоне работы в регионе прошли на 45 км федеральных трасс. При этом 7 из 9 объектов мы сдали в эксплуатацию досрочно, что позволило минимизировать неудобства для пользователей автодорог в период производства работ.

– **Но помимо комфорта это положительно влияет и на безопасность дорожного движения?**

– Конечно, ведь обеспечение безопасности на дорогах входит в число приоритетных для ФКУ задач. К этому вопросу мы стремимся подходить комплексно. То есть при планировании работ по реконструкции и капитальным ремонтам закладываем в проекты полный комплекс мер по обустройству участков. В регионе реализуется еще ряд федеральных программ, благодаря которым у нас есть возможность устраивать новые линии уличного освещения (прежде всего, в населенных пунктах), ликвидировать места концентрации ДТП, устраивать барьерное ограждение и т. д. Например, в прошедшем сезоне, таким образом, сеть искусственного электроосвещения приросла на 11,4 км. Кроме того, увеличилась на 9 км протяженность осевого и на 20 км бокового барьерного ограждения, были обустроены 4 остановочных павильона.

В целом, несмотря на то, что за прошлый год аварийность на подведомственной нам сети федеральных автодорог Ростовской области снизилась почти на четверть, впереди много работы, в том числе по уменьшению тяжести последствий ДТП. Тем более что снижение смертности на дорогах является одним из ключевых показателей для региона по эффективности работы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – то есть является общей задачей сразу для нескольких структур, и многое зависит от оперативности и корректности совместной работы.

– **Можете выделить ключевые объекты этого направления, которые ФКУ Упрдор Москва – Волгоград будет реализовывать в нынешнем году?**

– В этом дорожно-строительном сезоне мы продолжим работы по обеспечению безопасности движения. И самым крупным объектом здесь станет строительство пешеходного перехода на 16-м км федеральной автодороги А-135 возле садоводческого товарищества «Труд» в границах города Батайска. Только в прошлом году здесь в результате ДТП пострадали два человека, а установленный в 2019 году светофор затрудняет движение транспорта в часы пик. Из-за

Видеть приоритеты

ФКУ Упрдор Москва – Волгоград: главная задача – обеспечение безаварийного и комфортного движения

этого образуются заторы, ведь среднесуточная интенсивность потока на участке составляет 19 тыс. автомобилей. Новое искусственное сооружение позволит обеспечить, с одной стороны, безопасность для пешеходов и автомобилистов, а с другой – непрерывность движения транспорта и увеличение разрешенной скорости с 70 до 90 км/ч, что положительно скажется на экономике перевозок. Длина перехода составит около 100 м вместе с лестничными сходами, сооружение мы снабдим пандусами и спецплатформами для маломобильных граждан. Завершить строительство мы должны уже в этом году.

– **Какие еще работы предстоят вашему управлению в нынешнем дорожно-строительном сезоне?**

– В 2021 году в регионе запланированы работы на 40 км всех подведомственных ФКУ трасс. Но, конечно, в центре внимания – реализация двух крупных объектов строительства и реконструкции. Тем более что оба объекта включены в состав проекта по формированию Ростовского транспортного кольца, который реализует регион для вывода транзита за границы мегаполиса.

Первый из них – это реконструкция федеральной трассы А-135 – подъездной автодороги к Ростову-на-Дону от М-4 «Дон». Сейчас мы ведем работы уже по второму этапу, на участке с 4-го по 7-й км (первый этап был сдан в эксплуатацию в 2018 году, накануне Чемпионата мира по футболу). Работы здесь мы начали во второй половине 2019 года. По окончании реконструкции проезжая часть дороги будет расширена с четырех до восьми полос с разделением встречных потоков. Новый пойменный мост длиной более 700 м также будет иметь восемь полос движения: мы уже устроили все опоры и приступили к монтажу балок. В этом году планируем перезапустить движение транспорта на новое сооружение и приступить к разборке старого моста. Продолжаются возведение разворотной петли над проезжей частью на 4-м км автодороги и строительство нового путепровода в составе транспортной развязки на 7-м км, который обеспечит безопасный левый поворот со стороны Краснодара в направлении Батайска и западного подъезда к Ростову.

– **Когда планируете завершить здесь работы?**

– Согласно госконтракту подрядная организация ООО «РостовАвтоДорСтрой» должна сдать объект в эксплуатацию в 2023 году. Но, понимая высокую социальную значимость южного подъезда к Ростову-на-Дону, который не только служит для пропуска транзитного транспорта, а еще и обеспечивает въезд в мегаполис со стороны городов-спутников, мы ставим перед подрядчиком задачу справиться на год раньше. Тем более что это серьезная организация с хорошими мощностями и сырьевой базой в регионе, которая выполняла первый этап реконструкции южного подъезда.



Ей такая задача, считаю, вполне по силам.

– **Второй объект в составе Ростовского транспортного кольца тоже реализуется на подступах к мегаполису?**

– Да, но с западной стороны. В прошлом году мы приступили к строительству новой развязки на 9-м км федеральной автодороги А-280 Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной. Основная задача – соединить северный обход Ростова-на-Дону, строительством которого занимается региональное министерство транспорта, с федеральной трассой А-280, входящей в состав международного маршрута от Ростова-на-Дону через Украину, Молдову до самой Австрии. Но еще на стадии проектирования мы учли возможность стыковки нашей развязки и с западным обходом Ростова-на-Дону, который также построит регион, а мы обеспечим его связь с федеральной трассой, добавив три новых съезда.

Сама по себе развязка, построенная по типу «неполный клеверный лист», будет снабжена сплошным электроосвещением и обустро-

на в соответствии с требованиями безопасности движения. На участке строительства, протяженность которого составляет порядка 1,9 км, мы расширим проезжую часть до шести полос движения, построим разделительную полосу. Таким образом, мы обеспечим комфортные и безопасные въезд и выезд с федеральной трассы на северный обход.

– **Получается, что на этом объекте в одной связке работают дорожники разных учреждений. Как плотно ФКУ Упрдор Москва – Волгоград сотрудничает с региональными коллегами?**

– Безусловно, северный и западный обходы, которые реализует регион, и развязка, которую строим мы, не могут полноценно функционировать друг без друга. Требуется синхронизация работ, поэтому мы находимся на постоянной связи с коллегами из правительства Ростовской области. И данный объект – далеко не единственный повод для нас работать сообща: я уже говорил, что, например, выполнение задачи по повышению уровня безопасности дорожного движения в регионе в целом невозможно без

плотного взаимодействия на всех уровнях.

Кроме того, работа в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» тоже не обходится без нашего участия, поскольку мы оказываем методическую и консультативную помощь региону в его реализации, а служба лабораторного контроля ФКУ Упрдор Москва – Волгоград ведет выборочный мониторинг качества работ на региональных и муниципальных объектах. Так, в 2020 году в рамках мониторинга специалисты мобильной лаборатории 220 раз выезжали на муниципальные и региональные объекты, произвели отбор свыше 20 проб асфальтобетонного покрытия для последующей проверки качества материалов в лабораторных условиях. И в 2021 году мы продолжим совместную с регионом работу по нацпроекту, по безопасности дорожного движения и многим другим направлениям. Ведь наша главная общая задача – обеспечение безаварийного и комфортного движения по сети автодорог, в том числе для жителей Ростовской области.

Инна АМИРОВА





В ожидании скорости

Строительство обхода Ростова–на–Дону набирает обороты

Протяженность автомобильной дороги М–4 «Дон» в границах территории Ростовской области составляет 354 км. Государственная компания «Российские автомобильные дороги», в доверительном управлении которой находится М–4, системно модернизирует магистраль. В настоящее время все силы подрядных организаций сосредоточены на строительстве обхода Ростова–на–Дону. Если взятые темпы сохранятся, работы будут завершены раньше срока. Водители получат возможность на скорости проезжать ранее проблемный участок, который тормозил трафик и отрицательно влиял на безопасность дорожного движения.

Как зимует магистраль

Магистраль М–4 «Дон» хорошо знают россияне, которые совершают автопутешествия на Черноморское побережье. И хотя основной трафик заметно возрастает именно в летние месяцы, зимой и в межсезонье работы по обеспечению пропускной способности и безопасности проезда по этой дороге не прекращаются ни на один день. Ведь М–4 «Дон» является основной артерией, которая соединяет регионы страны с транспортной системой Юга России, Крыма, Северокавказского региона. На сегодняшний день среднесуточная среднегодовая интенсивность в районе Ростова–на–Дону достигает 70 тыс. автомобилей в сутки, а пиковая в летний сезон – 106 тыс., что в несколько раз выше нормативной. Свой вклад в трафик вносят федеральные автодороги Р–272 и А–260, которые выходят на М–4 на 938–м и 944–м километрах.

Особенность в том, что в Ростовской области наблюдаются один из самых высоких показателей переходов через ноль и непредсказуемые выходы стихии. Это осложняет ситуацию на дороге и требует от служб эксплуатации повышенной готовности: 100%-ной обеспеченности спецтехникой, противогололедными материалами и пр. В зимний период ситуация осложняется из-за фур, вывозящих сельскохозяйственную и иную продукцию из южных регионов России. Большая часть происшествий вызвана тем, что грузовое транспортное средство не может въехать на гору или спуститься с нее даже при нормативных осадках. Водитель начинает тормозить на плохой резине, прицеп разворачивает, и фура перекрывает дорогу, собирая километровые пробки. Самые тяжелые участки – это спуски и подъемы, в частности, в районе городов Миллерово, Каменск–Шахтинский, рассказал директор Ростовского филиала ГК «Автодор» Александр Емельянов.

Решение проблемы специалисты видят в том, чтобы обязать собственников грузовых автотранспортных средств и автобусов менять летнюю резину на зимнюю. Пока же основная работа по предотвращению и ликвидации по-



следствий ложится на дорожные службы. Для этих целей полгода назад было принято решение оснастить одну из подрядных дорожных организаций парком грузовых эвакуаторов в количестве шести машин. Они оборудованы всем необходимым, начиная от лебедки и заканчивая кислородом (он необходим, когда блокируется вся тормозная или другая система, и сдвинуть транспортное средство невозможно). В непогоду такие эвакуаторы бесперебойно дежурят на спусках и подъемах, готовые оказать необходимую помощь. В экстренных случаях приходится разбирать барьерное ограждение. «Эвакуация транспортного средства с проезжей части не входит в наши функции», – объяснил Александр Емельянов. – Однако мы выполняем эту работу: чем быстрее ликвидируешь затор, тем быстрее дорожники смогут расчистить проезжую часть и восстановить безопасный проезд по магистрали».

Повышая комфорт и безопасность

Важным показателем того, что усилия оператора не напрасны, является статистика по уровню ДТП. Это число последовательно снижается несколько лет подряд на участке дороги в границах Ростовской области. Число ДТП по итогам 2020 года снизилось на 31,9%, раненых – на 39,5%, погибших – на 36%. Основную часть ДТП составляют происшествия, связанные со столкновениями, в которых погибли 169 и были ранены 30 человек. В том числе с выездом на полосу встречного движения – 8 ДТП, в которых погибли 11 и ранены 22 человека. Пять из восьми ДТП с выездом на полосу встречного движения произошли на участках реконструкции

км 1024 – км 1036 и км 1072 – км 1091. Остальные связаны с грубым нарушением правил дорожного движения, игнорированием требований дорожных знаков и усталостью водителей. Важно отметить, что ДТП по причине недостатков транспортно-эксплуатационного состояния дороги не было вообще. То есть неубранная или необработанная проезжая часть не стала причиной возникновения аварий ни в одном из ДТП.

При этом в 2020 году на 79% снизилось число ДТП, совершенных по причине наезда на стоящее транспортное средство. Это стало возможным благодаря полноценному применению системы автоматической фиксации нарушений правил парковки «Паркон». Под эти цели были оборудованы несколько автомобилей одной из подрядных организаций. Они выезжают на место, производят фотовидеофиксацию нарушения, и затем эта информация передается в ЦАФАП ГБДД для вынесения постановления. Необходимость этой инициативы в госкомпании объясняют тем, что возросло число участников движения, которые останавливаются в неполюженном месте. Это касается водителей как легковых автомобилей, так и большегрузного транспорта, которые паркуются на обочине с целью отдохнуть, размяться или даже пообедать. Между тем остановка на скоростной автомагистрали вне специально выделенных зон строго запрещена. В этом смысле цель оправдывает средства: налицо положительный эффект.

Еще один показатель работы оператора – снижение мест концентрации ДТП. Оно последовательно снижается вот уже несколько лет: если в 2016 году их было 33, то в 2019–м – 10, в 2020–м – вообще 6. Конечно, поведение участников движения иногда трудно предугадать или проанализировать, так что аварийно опасные участки образуются в других локациях. В прошлом году их было 20, причем 6 из них – вновь образованные. Госкомпания принимает все возможные меры к их уменьшению (установка знаков, барьерного ограждения, освещения и т. п.), но по ряду участков технические меры уже исчерпаны. Ведь невозможно повесить камеры фотовидеофиксации через каждый километр? Решением здесь должно быть повышение культуры вождения самих водителей, уверен Александр Емельянов. «Важно подчеркнуть, что снижение числа ДТП в целом было бы невозможно без всестороннего сотрудничества с УГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области. Служба заняла очень конструктивную позицию, потому что все мы хорошо понимаем, что безопасность на дорогах – это наша общая цель», – отметил он.

Обход Ростова–на–Дону

В настоящее время все внимание заказчика сосредоточено на продолжении строительства обхода Ростова–на–Дону и города-спутника Аксая. Объект разделен на несколько этапов. Существующая дорога реконструируется на участках км 1072 – км 1091 (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап). Участок км 1036 – км 1072 – это строительство новой дороги (четвертый и пятый этапы). Особенностью проекта является то, что геометрические параметры (план, продольный профиль и поперечные профили на участке), конструкция дорожной одежды, водоотвод за проектируемые по специальным техническим условиям. Кроме того, на всем протяжении участка дороги предусматриваются устройство электроосвещения, монтаж сетчатого ограждения и установка барьерного ограждения.

Первым был введен в эксплуатацию участок км 1024+000 – км 1036+823 (пос. Новоперсиановка Октябрьского района – Новочеркасская развязка на М–4 «Дон»). Подрядчику – АО «Донаэродорстрой» – удалось завершить работы в рекордно короткие сроки – на девять месяцев раньше, чем было предусмотрено контрактом. В рамках проекта дорога была доведена до параметров категории IА, построены мост через реку Тузлов и путепровод через ул. Советская общей протяженностью 240 пог. м. Та же подрядная организация в настоящее время занимается реконструкцией автодороги на км 1072+321 – км 1079+943, км 1081+866 – км 1091 (развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон» – пос. Суходольск Азовского района). Работы развернуты на всем протяжении участка. В частности, завершается переустройство магистральных газопроводов и линий электропередачи. Реконструкция включает строительство путепровода через «Сальское кольцо». Завершение работ по договору в декабре 2022 года, однако есть вероятность, что дорожники повторят свой рекорд и сдадут его в эксплуатацию раньше.

Самым сложным по многим параметрам специалисты называют участок строительства М–4 «Дон» на участке км 1036+823 – км 1072+321 (обход г. Аксай, Новочеркасская развязка на М–4 «Дон» – развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон»). Проектом предусматривается строительство четырехполосной автомобильной дороги категории IА, а также возведение мостов через реки Дон и Аксай, трех транспортных развязок со съездами, путепроводов и пешеходных переходов. Узлы появятся на пересече-

нии с имеющимся участком трассы М–4 «Дон» на км 1072 и с дорогами «Подъезд к Новочеркаску» на км 1038, Аксай – Большой Лог – Новочеркасс на км 1051. Кроме того, будут построены пункт взимания платы, малые мостовые переходы через Монастырское озеро и реку Черкасску, различные путепроводы и т. д.

Часть кольца

В настоящее время подготовка территории на объекте строительства завершена, и подрядчик – ООО «НПС АКСАЙ» (стратегический партнер ООО «Трансстроймеханизация») – продолжает активные строительные работы. В частности, идет сооружение опор уникального моста через реку Дон. Это самое крупное искусственное сооружение на новом участке обхода Ростова–на–Дону – его протяженность составляет 1901 м, длина судосходного пролета – почти 150 м. На 10 из 24 опор работы уже завершены, на месте остальных идет устройство свайных фундаментов. Особенность этого этапа заключается в довольно сложных гидрогеологических условиях: из-за близости к водоемам требуется создание комплексной системы водоотводов по ходу трассы. Это водопрпускные трубы, дренажно-оросительные системы, дождеприемные колодцы, локальные очистные сооружения и т. п. Также дорожники произведут полную замену грунтов и армирование земляного полотна, обустроят необходимый стабилизационный слой на 19-километровом участке.

«Задача 2021 года – завершить укладку земляного полотна в пойме реки, чтобы оно устоялось, – уточнил Александр Емельянов. – И уже в следующем году можно укладывать слои дорожной одежды. Мы сформировали и согласовали свою производственную программу и сейчас идем в графике, никаких отставаний и сбоя нет». По проекту этот отрезок дороги должны сдать в 2024 году, но подрядчики уже традиционно намерены ввести его в эксплуатацию с опережением графика – в 2023–м. Эти довольно амбициозные планы были бы сложно выдержать без всесторонней поддержки местной администрации. Напомним: строительство обхода Аксая является частью федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» национального проекта «Модернизация и расширение магистральной инфраструктуры». Кроме того, планируется, что участок км 1036 – км 1072 может стать частью масштабного проекта – строительства Ростовского кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации.

Необходимо добавить, что на обходе Ростова–на–Дону появятся объекты сервиса. В частности, такие планы есть у ПАО «Нефтяная компания «Лукойл», которое собирается разместить здесь две многофункциональные зоны (в прямом и обратном направлениях). Как показывают исследования, локация Ростовской области становится критической для водителей, возвращающихся в Москву с курортов Черноморского побережья. Именно здесь ощущаются первые признаки усталости, которые влияют на внимание и концентрацию, что в свою очередь может стать предпосылкой к ДТП. Полное же завершение строительства обхода Ростова–на–Дону поможет сократить время в пути от Москвы до Сочи на несколько часов. Впрочем, даже после ввода его в эксплуатацию на М–4 «Дон» продолжится модернизация. На очереди – следующие участки: комплексное обустройство на участке км 777 – км 933, а также реконструкция участка км 933 – км 1024, который пока находится в стадии разработки проектной документации.





В Ростовской области продолжается возведение важнейшего для региона инфраструктурного объекта – обхода Ростова–на–Дону на федеральной автомобильной дороге М–4 «Дон» (находится в управлении ГК «Автодор»). Проект разбит на этапы: участок с 1024–го по 1036–й км был досрочно сдан в эксплуатацию в конце прошлого года. В активной фазе – реконструкция участка с 1072–го по 1091–й км. Самое большое внимание сейчас приковано к самому сложному этапу – строительству нового участка дороги с 1036–го по 1072–й км, генеральным подрядчиком которого выступает ООО «Трансстроймеханизация» (ООО «ТСМ», входит в АО «Дороги и мосты»). На сегодня у компании есть все возможности, чтобы завершить работы на год раньше срока.

От Краснодара до Находки

ООО «Трансстроймеханизация» – одно из опытейших предприятий в сфере строительства объектов плоскостной транспортной инфраструктуры России. Основное направление деятельности – полный комплекс работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, аэродромов, промышленных и гидротехнических сооружений. Многолетний опыт управления комплексными проектами, серьезные производственные мощности и профессиональные компетенции сотрудников позволяют компании выступать главным исполнителем в ряде масштабных инфраструктурных проектов, заказчиками которых являются Росавтодор, Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»), другие федеральные агентства и ведомства.

«Портфель заказов компании в настоящее время обеспечивает полную загрузку производственных мощностей. Общий объем строительно-монтажных работ, запланированный на 2021 год, превышает 100 млрд руб., – рассказал генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация» Владимир Монастырев. – В текущем году силами предприятия будет осуществляться строительство автомобильных дорог сразу в нескольких регионах России – Московской, Воронежской, Ростовской областях, Республике Татарстан, Краснодарском крае, на Дальнем Востоке».

Наиболее значимые из них: реконструкция М–4 «Дон» на участке км 715 – км 777; строительство и реконструкция автомобильной дороги А–289 Краснодар – Славянск–на–Кубани – Темрюк в Краснодарском крае; строительство обходов городов Балашиха и Ногинск, а также участка км 663 – км 729 с мостовым переходом через р. Волга в рамках строящейся скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань; строительство и реконструкция автодороги М–1 «Беларусь» на участке км 33 – км 84; строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный на участке км 18+500 – км 40+800; строительство и реконструкция автодороги М–5 «Урал» на участке км 19 – км 37.

Ключевой момент

С опережением плана идет работа на самом сложном участке обхода Ростова–на–Дону



Обход Ростова–на–Дону

Для Ростовской области одним из приоритетных инфраструктурных проектов является строительство обхода Ростова–на–Дону на федеральной автомобильной дороге М–4 «Дон». Обход входит в федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Кроме того, планируется, что участок км 1036 – км 1072 станет частью масштабного проекта строительства Ростовского кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации. Обход позволит существенно разгрузить южную столицу от грузового транспорта, повысить скорость транзитных перевозок и даст новые возможности для развития транспортных и экономических связей Донского края.

Работы по строительству обхода г. Ростова–на–Дону входят в состав проекта по реконструкции автомобильной дороги М–4 «Дон» на участке км 1024 – км 1091, разделенного на пять этапов. ООО «ТСМ» выступает основным подрядчиком четвертого и пятого этапов строительства новой дороги на участке км 1036+823 – км 1072+321 (обход г. Аксай, Новочеркасская развязка на М–4 «Дон» – развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон»). Специалисты называют этот участок наиболее сложным по многим параметрам.

Проект предусматривает строительство четырехполосной автомобильной дороги категории IА, а также возведение мостов, в том числе через реки Дон и Аксай, трех транспортных развязок со съездами, путепроводов и пешеходных переходов. Кроме того, будут оборудованы пункт взимания платы, малые мостовые переходы через Монастырское озеро и реку Черкасскую, различные путепроводы и т. д.

Специалисты ООО «ТСМ» приступили к строительно-монтажным работам в сентябре 2020 года. В настоящее время подготовка территории на объекте строительства в рамках четвертого этапа завершена, начались активные строительные работы. К середине марта 2021 года выполнено 90% работ по переустройству инженерных коммуникаций. Это достаточно длительный и трудоемкий вид работ, который требует высокого профессионализма и наличия специального оборудования.

Особенности объекта

Уникальность реализации этого проекта заключается в том, что из 36 км почти 20 км будущей магистрали пройдут по поймам рек Аксай, Дон и Черкасская. Данный участок характеризуется сложными гидрогеологическими условиями. Из-за близости к водоемам требуется создание комплексной системы водоотводов по ходу трассы: водоотпускных труб, дренажно-оросительных систем, дождеприемных колодцев, локальных

очистных сооружений и т. п., а также будет проведена замена слабых грунтов в пойме рек на глубину от полутора до четырех метров. При отсыпке насыпи предусматривается армирование специальным геосинтетическим материалом, что позволит избежать деформации насыпи в период половодий. Также будет выполнено укрепление откосов земляного полотна габионами и матрацами «Рено». Для стабилизации грунта, увеличения его прочности и физических характеристик планируется внесение в него неорганического вяжущего, что сведет к минимуму появление деформаций на проезжей части.

На основном ходу будущей трассы выполнено устройство выемки в объеме 4 млн кубометров и насыпи 1,5 млн кубометров, сделано устройство верхнего слоя основания из ЩПС в объеме 100 тыс. кв. м; уложено более 20 тыс. кубометров бетона при возведении мостов и путепроводов. Готовы 2,4 км продольного водоотвода с проезжей части, построены семь сборных водопропускных труб, ведутся работы на 10 монолитных трубах. На данный момент на всей протяженности объекта задействованы более 1 тыс. человек и 300 единиц техники. Всего в 2021 году запланирована реализация работ на сумму 25 млрд руб.

Еще одной важной особенностью проекта является то, что обход Ростова–на–Дону запроектирован по немецким нормам, с новыми для России техническими параметрами и технологическими решениями. Главное отличие заключается в том,

что количество слоев дорожной одежды уменьшается, зато увеличивается их толщина. Благодаря этой технологии повышаются прочностные характеристики каждого из конструктивных слоев дорожного основания, начиная с земляного полотна.

Искусственные сооружения

Отдельно стоит сказать об искусственных сооружениях. Проектом предусматривается строительство 13 мостов и путепроводов общей протяженностью 4,576 км, в том числе мостового перехода через р. Дон протяженностью 1901 м, моста через р. Аксай, малых мостовых переходов через Монастырское озеро и р. Черкасскую, двух пешеходных переходов, проездов для сельскохозяйственной техники, зверопереходов. В настоящее время в рамках пятого этапа начались работы по строительству транспортных развязок со съездами, путепроводами, пешеходными переходами на пересечении с существующей трассой М–4 «Дон» (1072–й км) и дорогами «Подъезд к Новочеркаску» (1038–й км), Аксай – Большой Лог – Новочеркасск (1051–й км).

Самым сложным с инженерной точки зрения является возведение моста через реку Дон. Это наиболее крупное искусственное сооружение на новом участке обхода Ростова–на–Дону: его полная длина составляет 1901 м, ширина – 31,5 м. Мост в поперечном сечении имеет два направления движения по две полосы по 3,75 м в каждом направлении. Пролетные строения моста разделены для каждого направления движения. Мост будет иметь балочное неразрезное металлическое пролетное строение длиной 579 м в русловой части. Длина судового пролета также существенна – почти 150 м. В настоящее время на 10 из 24 опор работы уже завершены, на оставшихся идет устройство свайных фундаментов. Подготовка к возведению пролетных строений моста через Дон выполняется в два технологических этапа. Сначала возводятся вспомогательные конструкции для русловой части. Далее по технологии должна быть осуществлена конвейерно-тыловая сборка с надвижкой. Элементы пролетного строения будут укупаться на стапеле в створе опор, а затем с помощью толкающих устройств надвигаться в проектное положение.

Согласно контракту обход Ростова–на–Дону на участке км 1036 – км 1072 необходимо сдать в эксплуатацию в 2024 году, однако благодаря высокой механизации строительных процессов, наращиванию материально-технической базы, применению прогрессивных технологий и инноваций в строительстве открытие дорожного движения возможно осуществить раньше проектного срока. Этому способствует и структура компании, в которую входят собственное производство смесей и материалов, современная ремонтная база, дорожно-строительная лаборатория, оснащенная геодезической группой. Производственные мощности включают в себя более двух тысяч единиц специальной автотехники и механизмов, современные асфальтобетонные и цементобетонные заводы; асфальтоукладочные комплексы и др. Общая численность коллектива превышает девять тысяч человек. Все это позволяет компании выдерживать все проектные сроки при стабильно высоком качестве производства работ. Завершение строительства обхода Ростова–на–Дону позволит заметно «ускорить» ранее проблемный участок и станет очередным этапом системной модернизации магистрали М–4 «Дон».





Государственное унитарное предприятие Ростовской области «РостовАвтоДор» уверенно входит в число лидеров дорожно-строительной отрасли Юга России. Мощная производственная база, профессиональный коллектив и наработанный опыт позволяют компании оставаться активным участником реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также ряда других федеральных, региональных и муниципальных программ. На сегодняшний день у предприятия есть все возможности решать задачи любой сложности по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог.

Из истории компании

Если говорить о ГУП РО «РостовАвтоДор» как о качественном представителе дорожно-строительной отрасли, то стоит отметить, что немаловажную роль в судьбе организации сыграл губернатор Ростовской области Василий Голубев, который уделяет особое внимание предприятиям дорожной отрасли, считая ее одним из локомотивов экономики Донского края. Благоприятные условия, созданные на территории региона, позволили ГУП РО «РостовАвтоДор» вырасти в мощную структуру, которая за прошедшие годы зарекомендовала себя в качестве ответственного и добросовестного исполнителя региональных и муниципальных контрактов. Стоит также отметить и особую роль в судьбе этого и других дорожных предприятий регионального министерства транспорта, которым руководит потомственный дорожник Владимир Окунев. Именно постоянные требования министра о повышении качества дорожного покрытия послужили причиной модернизации материально-технической базы организации.

Однако во многом становление ГУП РО «РостовАвтоДор» как слаженной системы – это заслуга руководства компании, которое вовремя провело процедуру реорганизации, в результате чего разрозненные дорожные управления объединились в единое областное предприятие. Это позволило оздоровить организацию, создать надежного подрядчика, который в рамках своих возможностей участвует в обеспечении безопасного и бесперебойного проезда по сети дорог регионального и межмуниципального значения. Именно в период формирования компании в том виде, в котором она представлена на рынке дорожно-строительных услуг в настоящее время, ставка была сделана на создание предприятия полного производственного цикла. И подобный рациональный подход себя полностью оправдал.

На сегодняшний день в собственности РостовАвтоДора – 17 асфальтобетонных заводов, три карьера минерального сырья и камнедробильные установки, битумные хранилища, 36 производственных баз, передвижная и стационарные дорожно-строительные лаборатории, три линии по производству ЖБИ, цех по изготовлению дорожных знаков, более 900 единиц автотранспортных средств и механизмов.

Заказчик силен подрядчиком

Если этот подрядчик – ГУП РО «РостовАвтоДор»



Директор предприятия ГУП РО «РостовАвтоДор» Андрей Богданов

В штатном режиме

Последний год не был простым для экономики страны из-за распространения коронавируса. «Однако дорожной отрасли удалось сохранить наработанные позиции благодаря тому, что она была включена в число специальных направлений, которых не коснулись ограничения, введенные в связи с пандемией», – рассказал директор предприятия Андрей Богданов. – ГУП РО «РостовАвтоДор» – это жизненно важная структура для экономики региона в целом, поскольку обеспечивает бесперебойную работу множества предприятий-смежников, не только осуществляющих автоперевозки по дорожной сети региона, но и производящих широкий спектр работ и услуг, необходимых для функционирования дорожной отрасли Донского края. Так что компания работала в штатном режиме, но со строгим соблюдением всех требований Роспотребнадзора. В частности, был создан штаб для координации работы в режиме действия коронавирусных ограничений, усилены санитарные меры, закуплено необходимое количество средств индивидуальной защиты и др. Все эти меры позволили пережить непростое время без потерь и остановки ежедневной работы».

В текущем году предприятие продолжает работу на десятках объектов, в том числе в рамках национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Жилье и городская среда». Наиболее масштабные из них – капитальный ремонт на участке автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Элиста – с. Ремонтное – пос. Зимовники (от границы Калмыкии)

в Ремонтненском районе; капитальный ремонт участка автомобильной дороги общего пользования регионального значения ст. Казанская – ст. Шумилинская – х. Раскольный в Верхнедонском районе; строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения по ул. Еяна микрорайона № 5 жилого комплекса Левенцовский в Ростове-на-Дону. Всего же силами РостовАвтоДора производится работы более чем на 50 объектах муниципального и регионального значения.

Зима на Дону

Одним из основных направлений деятельности предприятия является содержание сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального уровня в Ростовской области. Это 4,4 тыс. км дорог областного значения (или 60% от всей протяженности региональных дорог) и 1,7 тыс. км – муниципального. Зима – всегда наиболее ответственный период: от того, насколько быстро и качественно подрядная организация выполнит комплекс работ, будет зависеть бесперебойный и безопасный проезд транспорта по дорожной сети. Наиболее сложной в осенне-зимний период 2020/2021 годов была ситуация на востоке, юго-востоке и севере области. Уже во второй декаде ноября сюда пришел мощный снежный заряд с сильными восточными ветрами.

«Циклон накрыл Зимовниковский, Дубовский, Пролетарский, Заветинский, Ремонтнинский, Семикаракорский районы, – отметил заместитель директора по содержанию, эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения ГУП РО «Ро-

стовАвтоДор» Сергей Лиманов. – За небольшой промежуток времени выпала полутраммесная норма снежных осадков. Ситуация усугубилась сильным восточным ветром и низовой метелью, при которой на расчищенных участках дорог буквально за 15–20 минут образовывались сугробы. Такие мощные снежные заряды в дальнейшем неоднократно накрывали область. Приходилось несколько раз действовать даже роторные снегоочистители, что не часто бывает в Ростовской области. В отдельные дни образовывалось такое явление, как «черный лед», когда при отрицательных температурах идет замерзающий дождь, из-за чего за считанные минуты на проезжей части образуется ледяная корка. Также частые переходы через отметку ноль градусов способствовали большому количеству дней, при которых происходило образование гололеда.

Уникальность географического положения области заключается в том, что зима начинается с первых чисел ноября, а отдельные снежные заряды могут доходить до конца марта. Вроде бы временной период меньше, чем в центральных, восточных и северных регионах страны, но число переходов через ноль в Ростовской области остается одним из самых высоких в России: в среднем 50 и более за сезон».

Все это существенно усложняло дорожные условия. Однако благодаря профессионализму и хорошей технической оснащенности РостовАвтоДора обошлось без ЧП. При обильном снегопаде дорожная техника должна выполнять целый комплекс работ, в том числе устранить снежные заносы строго в нормативные сроки, а также обеспечить распределение противогололедных материалов. Своевременное выполнение полного комплекса дорожных работ по зимнему содержанию обеспечил парк техники и механизмов: 129 комбинированных дорожных машин, 36 автогрейдеров, 44 погрузчика, 11 роторных снегоочистителей, а также другая техника. Вся она работала без простоев, да и выходов из строя было гораздо меньше, чем в прошлые годы благодаря обновленному парку машин и механизмов, так как дополнительно были закуплены 20 самосвалов с зимним оборудованием.

По новому регламенту

В числе основных направлений деятельности РостовАвтоДора – капитальный ремонт и строительство дорог. Важнейшим этапом дорожной отрасли может стать переход на технический регламент Таможенного союза 014/2011 «Без-

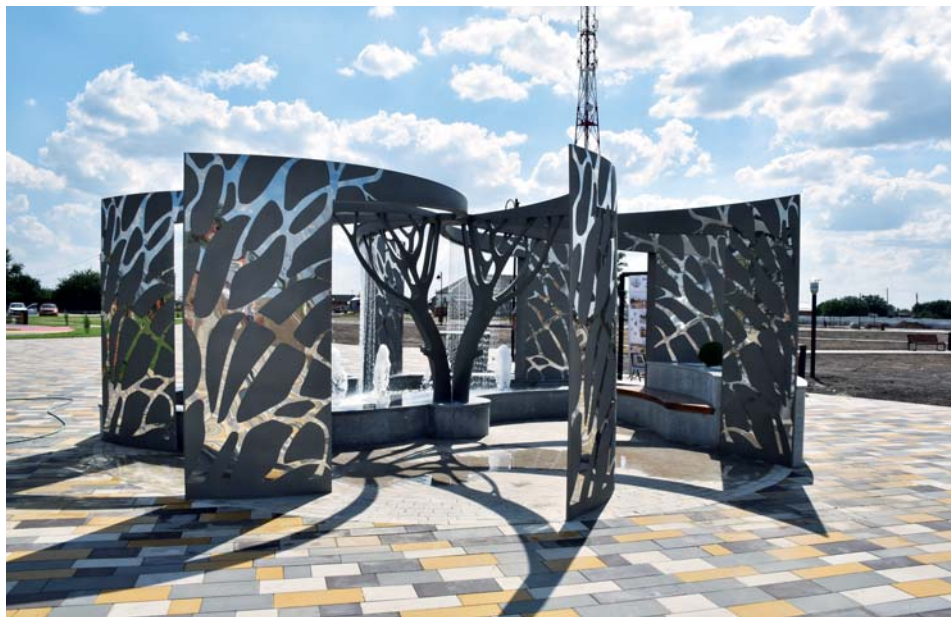
опасность автомобильных дорог». В рамках новой технической политики в Ростовской области на регулярной основе происходит работа по внедрению новых технологий, применяемых в дорожном строительстве. За последнее время была модифицирована и расширена классификация по наибольшему размеру минеральных зерен в смеси, состав которых проектируют и определяют на специализированном комплексе сит. Все это требует модернизации материально-технической базы, и в частности, обновления оборудования дорожной лаборатории предприятия, а также повышения квалификации сотрудников, работающих в ней.

Массово перейти на контракты по ТР ТС 014/2011 в Ростовской области планируется только с 2022 года. В РостовАвтоДоре переходу на новые технологические рельсы предшествовала масштабная подготовка. В частности, в мае прошлого года в Семикаракорском районе области был запущен новый асфальтобетонный завод башенного типа с шестифракционной системой дозирования минералов ДС–206. Он оснащен компьютерной системой управления, позволяющей автоматизировать все технологические процессы приготовления асфальтобетонных смесей. Производительность завода составляет 160 тонн в час. Для его бесперебойной работы дополнительно закуплена новая техника. Первые машины с асфальтобетоном были отправлены с Семикаракорского АБЗ на объект капитального ремонта – дорогу Шахты – Цимлянск.

Основоположающим фактором ТР ТС 14/2011 является соответствие требованиям технического регламента всего спектра применяемых в дорожном строительстве материалов: песка, щебня и гравия, минерального порошка, битума и битумных мастик. При этом не все производители инертных материалов оказались готовы к новым требованиям и смогли вовремя переоборудоваться на новые правила.

Ценообразование

Ситуация неопределенности усугубляется рядом нерешенных вопросов в ценообразовании. Повышение качества входящих материалов и усложнение технологических цепочек приводит к удорожанию конечного продукта – в данном случае стоимости работ в рамках капитального ремонта или строительства километра дороги. Такое повышение может достигать 50%. Проблема в том, что в настоящее время не утверждены государственные расценки на основную часть материалов в рамках нового технического регламента. Действу-





ющий базисно-индексный метод здесь не подходит, потому что не отражает реальных затрат подрядных организаций. Именно поэтому сейчас государственный заказчик делает попытки перейти на ресурсный метод ценообразования.

«2021-й год является переходным периодом, – отметил Андрей Богданов. – Контракты по новым правилам начнут заключаться только со следующего года». Тем не менее участники рынка выражают озабоченность в связи с тем, что отрасль окажется не готова к переменам. Чтобы подстраховаться, РостовАвтоДор планирует вести переговоры с поставщиками из соседних регионов – Воронежской области и Краснодарского края.

«Дорожники – конечное звено в цепи, – пояснил Андрей Богданов. – Мы только потребители материалов, которые производят другие участники рынка. Начинать надо именно с них. В противном случае отрасль может столкнуться с дефицитом основных дорожно-строительных материалов, а это негативно скажется на реализации федеральных и региональных проектов. Заказчик в лице министерства транспорта Ростовской области оказывает всю возможную технологическую и методическую помощь по переходу на ТР ТС 014/2011. Здесь я могу лишь процитировать известную среди профессионалов поговорку: «Заказчик силен подрядчиком». Однако предстоит еще многое сделать, чтобы не остановить работу дорожного комплекса. Это наше общее дело, наша общая забота».

КЖЦ

Облегчить задачи долгосрочного планирования и повышения эффективности работы дорожных предприятий призвано применение контрактов жизненного цикла (КЖЦ). По сути, это долгосрочное соглашение с подрядной организацией на обслуживание закрепленного договором участка автодороги, который предварительно должен быть капитально отремонтирован (построен либо реконструирован). Преимущество КЖЦ в том, что подрядчики заинтересованы в долгосрочной эксплуатации объекта, который они привели в нормативное состояние, и несут за него ответственность. Это во многом гарантирует своевременность и качество выполнения эксплуатационных работ. В КЖЦ входят ремонт и полный цикл содержания дороги: уборка мусора, покос травы, планировка обочин, откосов земляного полотна, установка дорожных знаков, пластиковые сигнальных столбиков и содержание искусственных сооружений (если они имеются на объекте), а также другой комплекс работ по содержанию.

Впервые такие контракты были заключены в Ростовской области в 2020 году в рамках реализации регионального проекта «Общественные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Всего в области заключены 29 таких контрактов, из них 12 приходятся на РостовАвтоДор. Сроки их действия – три года, до 31 июля 2023 года. В частности, один из участков, который теперь перешел на принцип КЖЦ, находится в Ремонтненском районе –

это подъезд к селу Ремонтному от автодороги Элиста – Ремонтное – Зимовники. В 2020 году участок дороги привели в нормативное состояние. На объекте применили полимерно-битумные стыковочные ленты, которые обеспечивают долгосрочную герметизацию стыков и сопряжений асфальтобетонных покрытий. Насколько этот механизм будет удачным – покажет время, говорят дорожники.

Комфортная среда

Одним из направлений деятельности ГУП РО «РостовАвтоДор» являются работы по благоустройству территорий. Для этого создано отдельное подразделение, штат которого полностью укомплектован высокопрофессиональными специалистами. «Каждый год разыгрываются контракты на более чем 40 объектов, что говорит о том, что внимание областных и муниципальных властей к обустройству окружающей среды повышается, – рассказал главный инженер по благоустройству ГУП РО «РостовАвтоДор» Мартин Тирацунян. – В 2020 году нами были реализованы десять объектов благоустройства в Ремонтненском, Красносулинском, Белокалитвинском, Вешенском и других районах Ростовской области. В текущем году объем работ примерно сопоставимый». Это направление работ в последние годы набирает обороты в том числе благодаря федеральному проекту «Формирование комфортной городской среды», который реализуется при совокупном финансировании из местного, регионального и федерального бюджетов.

К примеру, в 2019 году силами компании был благоустроен Петровский бульвар на участке от ул. Мира до ул. Московской в городе Азов – главная прогулочная зона города. В рамках проекта произведены устройство уличного освещения, замена асфальтобетонного и плиточного покрытия пешеходных дорожек. Особенность этого и других проектов в том, что они максимально учитывают местную специфику. Так, в августе 2020 года завершилось благоустройство парка в хуторе Шаумяновский Егорлыкского района. Территория площадью четыре гектара, на которой расположился парк, ранее была пустырем. Проектировщики учли национальные и культурные особенности хутора: его изюминкой стал фонтан в виде знака «Вечность», взятого из армянской символики. Главная аллея от фонтана ведет к церкви, строительство которой планируют завершить в ближайшие несколько лет.

В декабре 2020 года с опережением почти на год силами компании была завершена реконструкция центральной площади Майдан в Белой Калитве. Дизайнеры сделали все для того, чтобы сохранить историческое предназначение площади как центра общественной жизни всего города. После реконструкции здесь появились три зоны: торговая, активная – с детской и спортивной площадками, сценной, и тихая – с зонами отдыха. Изюминками проекта стали арт-объекты в виде водяной мельницы и обзорная площадка с видом на реку Калитва и пешеходным мостом. В текущем году один из многих интересных объектов – благоустройство тер-



Капремонт, Суrowsикино



Ремонт участка ул. Московской, Азов

ритории микрорайона Суворовский – парка в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Проект предусматривает устройство пешеходных дорожек, велодорожек, амфитеатра, малых архитектурных форм, детских игровых и спортивных комплексов, комплексного озеленения, площадки для сбора ТКО. Также в текущем году будет производиться благоустройство территорий в Ремонтненском, Заветинском, Сальском, Пролетарском, Азовском, Чертовском, Матвеево-Курганском, Аксайском и других районах области.

Социальная составляющая

Важнейшим вопросом для компании является дефицит кадров. К сожалению, в последние годы теме профессионального технического образования не уделялось должного внимания – дорожная отрасль ведь не всегда была перспективной. В результате сегодня имеется нехватка специалистов среднего звена, особенно рабочих специальностей. Квалифицированные бульдозеристы, грейдисты, экскаваторщики, машинисты ас-

фальтоукладчиков и механизаторы другой дорожной техники – вот кто сегодня на вес золота. Задача руководителей отрасли состоит в том, чтобы возродить рабочие профессии и повысить их престижность, уверены в РостовАвтоДоре. Это хорошо понимают и в правительстве области: совсем недавно при министерстве транспорта Ростовской области был создан общественный совет по кадровой политике. Со своей стороны РостовАвтоДор готов и дальше продолжать практику целевого обучения, когда предприятие платит за образование перспективных молодых специалистов, которые впоследствии приходят работать в компанию.

Тем более что здесь предлагают более чем конкурентоспособную зарплату, к тому же соблюдаются все социальные гарантии и нормы, сохранилась даже такая традиция советских времен, как физкультура и спорт на предприятии: есть своя любительская команда по волейболу. В январе–феврале 2021 года она стала победителем трех турниров, которые проводились между любительскими командами по волейболу в Зимовниках, Сальске и селе Ремонтном. Социальная ответственность распространяется не только на своих работников, но

и на жителей города Азов, где располагаются головной офис и производственная площадка РостовАвтоДора.

По сути, РостовАвтоДор является одним из системообразующих предприятий Азова, поэтому в очень многих социально значимых мероприятиях он принимает активное участие. Например, в прошлом году компания стала инициатором конкурса рисунков «Азов глазами детей», который был приурочен к празднованию Дня города – 953-й годовщине основания. Работы десяти победителей были напечатаны на больших билбордах и вывешены для просмотра в разных уголках города. А в текущем году по инициативе компании проводился конкурс чтецов, приуроченный к дню освобождения города от немецко-фашистских захватчиков. Конечно, это не слишком масштабные мероприятия, но они – часть жизни простых людей, и сопричастность к ней отличает надежную компанию от однодневки. В этом смысле ГУП РО «РостовАвтоДор» не просто реализует возложенные на него обязанности, но также находит возможность для участия в социальных проектах, которые, без сомнения, важны для жителей Донского края.



Ремонт улицы Сухэ-Батора в Элисте



Конкурс чтецов



Оставить след в истории

АО «Донаэродорстрой» отмечает юбилей

В этом году 65 лет со дня основания отмечает АО «Донаэродорстрой» (входит в группу строительных компаний «Дон»). За это время в Ростовской области и других регионах построены тысячи километров дорог, возведены сотни значимых объектов. Компания из года в год подтверждает статус одного из лидеров дорожно-строительной отрасли и укрепляет заложенные когда-то традиции: применение современных материалов и технологий при неизменно высоких стандартах качества и производства. Но самый главный результат работы дорожников – это тот след, который они оставили в истории страны: хорошие дороги, которые нужны как современникам, так и будущим поколениям.



Страницы истории

Предприятие было образовано в 1956 году. Военные строители 8-й войсковой дивизии после Победы приступили к строительству новой автодороги, которая связала Ростов-на-Дону с Баку. Осенью 1956 года предприятие было переименовано в Управление строительства № 15. Первым его заданием было создание опорной сети межгородских и межпоселковых дорог Ростовской области. Быть может, именно военные корни сделали принципы четкого выполнения поставленных задач главными в работе дорожников. Затем предприятие было переименовано в трест «Дондорстрой». Дорожники возвели ключевые участки государственных автодорог Москва – Волгоград, Москва – Харьков – Симферополь, Ростов-на-Дону – Орджоникидзе, а также аэропорты Волгограда, Таганрога, Волгодонска, Ростова-на-Дону, взлетно-посадочную полосу в станице Вешенская.

Более чем за полвека своей биографии предприятие пережило несколько реорганизаций, и все они были связаны с этапами становления страны. 1990-е года прошлого века поставили под вопрос само выживание организации в новых экономических условиях. Она могла повторить судьбу многих других, которые не выдержали испытаний и ушли с рынка. Знаковым для компании стал 1991 год: трест стал акционерным обществом и был переименован в Донаэродорстрой. Второе дыхание компании связывают с именами Алексея Кнышова, Николая Имедашвили и Владимира Кирсанова – управленцев и инвесторов, которые смогли найти выход из, казалось бы, безвыходной ситуации.

Начиная с 2000-х годов новому руководству удалось постепенно сформировать эффективную структуру предприятия, нарастить производственные мощности и расширить географию присутствия. Одной из визитных карточек организации стала автомобильная дорога М-4 «Дон» – она была реконструирована силами компании

в границах Ростовской области, на участке общей протяженностью 342 км. Дорога третьей технической категории с шириной дорожного полотна 7 м и двумя полосами движения превратилась в главную транспортную магистраль, связывающую север страны с югом. В числе других значимых объектов – восточный и западный обходы Ростова-на-Дону, обходы Семикоракорска и Новочеркасска, участок автодороги Морозовск – Волгодонск с мостом через Дон, участки федеральных трасс М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной и М-6 «Каспий».

Пандемии вопреки

В настоящее время АО «Донаэродорстрой» входит в группу строительных компаний «Дон» и выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ, реализуя проекты любой сложности. Ежегодно силами предприятия строятся, реконструируются или капитально ремонтируются более 100 км федеральных и региональных дорог. Конечно, на повестке дня последние два года – COVID-19. Пандемия оказала существенное влияние на многие сегменты экономики. «2020 год оказался непростым для всей страны, и в том числе для дорожной отрасли, – отметил генеральный директор АО «Донаэродорстрой» Владимир Иванов. – Из-за распространения коронавирусной инфекции часть организаций закрылась или приостановила свою деятельность, другие перевели своих сотрудников на удаленный режим. Однако дорожно-строительные организации были отнесены к непрерывно действующим, поэтому мы продолжали работать». Более того, летом 2020 года Донаэродорстрой был включен в перечень системообразующих организаций российской экономики.

Конечно, пришлось внести коррективы в текущую деятельность: на предприятии были предприняты все меры безопасности и выполнялись все требования Роспотребнадзора. В частности, были уси-

лены санитарные меры, закуплено необходимое количество средств индивидуальной защиты, дезинфицирующих средств для обработки офисных и производственных помещений. На территории рабочих городков, расположенных в Ростовской и Волгоградской областях, в Краснодарском крае и других регионах, проводили тщательную дезинфекцию жилых и производственных помещений. Все эти меры позволили пережить локдаун без потерь. К настоящему времени все сотрудники прошли уже несколько тестирований на коронавирус.

Несмотря на все сдерживающие факторы, Донаэродорстрой удалось не только не сбавлять темпов работ по сравнению с прошлым годом, но и перевыполнить намеченные планы. Так, в настоящее время в портфеле контрактов компании несколько крупных проектов, среди которых – реконструкция трассы М-4 «Дон» в рамках строительства I и II этапов обхода Аксая, первая очередь дорожного обхода города-героя Волгограда, дальнего западного обхода Краснодара, а также северный обход Ростова-на-Дону. Общая стоимость портфеля контрактов в 2020 году составила порядка 20,2 млрд руб. Такого же показателя в компании намереваются достигнуть и в текущем году.

Обход Аксая

Многие годы АО «Донаэродорстрой» остается стратегическим партнером Государственной компании «Автодор», которая занимается оперативным управлением федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон». В настоящее время важнейшим инфраструктурным проектом на территории Ростовской области является строительство обхода города Аксая. Строительство разделено на несколько этапов, АО «Донаэродорстрой» является генеральным подрядчиком на двух из них. В частности, это реконструкция дороги на участках км 1072 – км 1091 километр (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап), рассказал Владимир Иванов.

В декабре 2020 года был введен в эксплуатацию участок км 1024+000 – км 1036+823 (пос. Новоперсиановка Октябрьского района – Новочеркасская развязка на М-4 «Дон»). Причем в рекордно короткие сроки – на год раньше предусмотренных контрактом. Участок протяженностью 12,5 км был доведен до параметров высшей технической категории с шестью полосами движения. Ранее на этом участке в период летних отпусков ежегодно фиксировалась предельно высокая нагрузка, из-за которой на трассе возникали пробки. «Такие результаты достигнуты благодаря применению современной техники и технологии производства работ, внедрению автоматических систем управления дорожно-строительной техникой и автоматизации асфальтобетонных и бетонных заводов, а также благодаря совершенствованию организации труда, – прокомментировал Владимир Иванов. – Наши технологические решения обеспечивают выполнение работ в заданные сроки, наиболее экономичными, энергосберегающими методами».

В настоящее время продолжают работы по реконструкции участка км 1072+321 – км 1079+943, км 1081+866 – км 1091 (развязка на г. Волгодонск на трассе М-4 «Дон» – пос. Суходольск Азовского района). Работы развернуты на всем протяжении: завершается переустройство магистральных газопроводов и линий электропередачи, на объекте задействованы порядка 40 единиц специальной строительной техники и более 50 квалифицированных специалистов. С апреля начнется активная фаза строительства. Проектом предусматривается возведение надземного пешеходного перехода и восьми мостов и путепроводов, в том числе путепровода со съездами через кольцевую развязку «Сальское кольцо» на км 1084. Путепровод станет частью основного хода М-4 «Дон». Уже установлены пять опор с балками. Завершение работ по договору – в декабре 2022 года, однако есть вероятность, что дорожники повторят

свой рекорд и сдадут его в эксплуатацию раньше.

Северный обход Ростова-на-Дону

Не менее значимый объект для Ростовской области – строительство северного обхода города Ростова-на-Дону, на котором АО «Донаэродорстрой» также является генеральным подрядчиком. Итоги конкурса стали известны в начале февраля 2021 года, и уже в марте дорожники вышли на объект. Особенности реализации проекта были необходимы для выноса из зоны строительства и переустройства инженерных коммуникаций: двух высоковольтных линий электропередачи, трех ниток магистральных газопроводов и одного нефтепровода. После того как принципиальные вопросы были урегулированы, дорожники приступили к работам: в настоящее время на всем протяжении участка они очищают площадку от леса, снимают почвенно-растительный слой. Задействованы порядка 15 единиц различной спецтехники.

Строящаяся трасса северного обхода Ростова-на-Дону протяженностью около 12,75 км проходит между автодорогами Ростов-на-Дону – Родионово-Несветайская – Новошахтинск и Ростов-на-Дону – Таганрог, в обход села Чалтырь на территории Мясниковского района. Участок обхода включает в себя два мостовых сооружения: путепроводы общей длиной 192,11 м. При пересечении с автомобильной дорогой Красный Крым – Султан-Салы проектом предусмотрено возведение транспортной развязки, далее трасса пройдет по новому направлению до плавного слияния с транспортной развязкой на 9-м км федеральной автодороги А-280. Кроме того, на северном обходе установят наружное освещение, шумозащитные акустические экраны, металлическое барьерное ограждение и системы организации дорожного движения.





Если говорить об используемых материалах, то в проекте заложено применение ЩМА-15. Весь объем асфальтобетонной смеси производится на заводах Донаэродорстроя по рецептам собственной аккредитованной лаборатории. Такое покрытие имеет высокую износостойкость, длительный срок эксплуатации и низкий показатель уровня шума при движении транспорта. Оно остается стабильным при механических воздействиях и характеризуется повышенным коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги. По договору все дорожно-строительные работы на северном обходе Ростова-на-Дону необходимо выполнить до декабря 2022 года, рассказал первый заместитель генерального директора Сергей Зубанов.

Обход Краснодара

Еще один масштабный проект на М-4 «Дон» строится силами Донаэродорстроя – дальний западный обход Краснодара (ДЗОК) в Краснодарском крае. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, ремонт и эксплуатацию ДЗОК заключено с Госкомпанией «Автодор» в августе 2020 года. Проект реализуется в рамках поручения Президента России по формированию ближних и дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив. Протяженность новой платной дороги составит 51 км, она свяжет М-4 «Дон» с трассой А-289 (Краснодар – Славянск-на-Кубани). Это будет четырехполосная дорога высшей технической категории с расчетной скоростью 120 км в час с разделенными встречными потоками. Проектом предусмотрено строительство трех развязок, четырех мостов и девяти путепроводов. Новая трасса будет готова в 2023 году. Ожидаемая интенсивность движения – 30 тыс. автомобилей в сутки.

В настоящее время на объекте продолжается устройство насыпи основного хода дороги. С начала возведения объекта было завезено более 1,4 млн тонн песчаного грунта для формирования земполотна. Специалисты забивают сваи мостов и путепроводов, обустраивают подъездные пути. На всем протяжении новой магистрали устроят освещение. В границах полосы отвода с двух сторон в районе станции Новотитаровская и Нововеличковская разместят multifunctional зоны дорожного сервиса.

В непосредственной близости от места строительства, в станции Новотитаровской, уже возведен асфальтобетонный завод Amomatic. Он предназначен для производства 4 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в сутки. Удобная логистика позволит сократить время на транспортировку готовой продукции. Как и все остальные АБЗ, Amomatic имеет компьютерную систему управления всеми технологическими процессами с наличием всех дополнительных систем дозирования и подачи в смеситель минерального порошка, различных стабилизирующих добавок, позволяющих улучшить сцепление каменных материалов с

битумом. Такая установка позволяет выпускать практически весь спектр современных асфальтобетонных смесей. Для бесперебойного обеспечения поставок на дорожно-строительные объекты на территории асфальтобетонных заводов поддерживается необходимый запас строительных материалов.

Обход Волгограда

География присутствия компании не ограничивается Ростовской областью и Краснодарским краем. В настоящее время силы предприятия сконцентрированы еще на одном важном объекте – обходе города-героя Волгограда. Строительство обхода общей протяженностью около 70 км разделено на три этапа. Первая, 12-километровая очередь дороги включает три современных транспортных развязки с выездами на федеральную трассу Р-22 «Каспий», региональную автодорогу Волгоград – Котельниково – Сальск и въезд в областной центр, а также новый мост через канал. Новое сооружение позволит разгрузить действующий мостовой переход в Красноармейском районе и перенаправить транзитный поток на участок объездной дороги, что снимет транспортное напряжение и позволит приступить к основательному ремонту старого сооружения.

В настоящее время на территории Светлоярского района Волгоградской области в рамках первого этапа продолжают работы по сооружению автомобильной дороги и двух транспортных развязок, строители возводят насыпь из песка. Выполнено около 40% земляной насыпи, для чего перевезено уже 1,5 млн кубометров грунта. На начало марта на объекте были сооружены 18 из 24 опор моста через Волго-Донской судоходный канал, мостовики собрали порядка 20% металлоконструкций будущих пролетов сооружения. А для возведения путепровода в составе транспортной развязки забиты 264 железобетонные сваи – половина от необходимого. Также ведутся работы по сборке армокаркасов опор. Переустроена почти треть инженерных коммуникаций, проходящих по территории объекта. В настоящее время в работах задействованы более 80 единиц грузовой техники: экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, вездеходы-самосвалы, краны, автогрейдеры и грунтовыкатки.

Производственные мощности

Одним из неперенных условий для участия в нацпроектах и других программах федерального уровня является наличие собственных мощностей. В структуру Донаэродорстроя входят девять производственных участков, десять АБЗ, пять заводов по производству бетона, столько же подъездных железнодорожных путей, шесть сертифицированных дорожных лабораторий, десять битумохранилищ большой емкости. Есть также собственная база по производству инертных материалов. Группа компаний «Дон»

располагает собственными карьерами по добыче известнякового и песчаного щебня, суглинка и строительного песка на территории Ростовской области и Краснодарского края. В конце 2020 года был приобретен второй электрический земснаряд по добыче песка на карьере «Дорожный», который располагается на территории Аксайского района. В 2021 году двумя земснарядами планируется добыть порядка 900 тыс. кубов песка. Также была приобретена дополнительная специальная техника на карьер – бульдозеры, погрузчик, экскаватор, автосамосвалы.

Всего в автопарке предприятия насчитываются более тысячи единиц техники как отечественных, так и мировых брендов. И парк техники постоянно пополняется: новинка прошлого года – автосамосвал Volvo FMX на шасси 8x4 Tridem. Он представляет собой трехосную тележку с внедорожной пневмоподвеской, обладающей тем же дорожным просветом, что и рессорный аналог, но при этом существенно превосходящей его по ряду характеристик. В целом техническая и технологическая оснащенность и производственная база предприятия позволяют выполнять собственными силами земельные работы в объеме 2 млн кубометров, выпускать до 400 тыс. тонн асфальтобетона, строить и реконструировать до 100 км автодорог высшей технической категории.

Инновации

Применение инноваций сегодня становится необходимым условием быстрого и качественного выполнения дорожно-строительных работ. Хорошим примером их реализации стал уже упомянутый обход Аксая. Это будет первый российский автобан, который спроектирован и построен по немецким нормам. Главное отличие заключается в том, что количество слоев дорожной одежды уменьшается, зато увеличивается их толщина. Благодаря этой технологии повышаются прочностные характеристики каждого из конструктивных слоев дорожной основы, начиная с земляного полотна. Конструкция российского

автобана подразумевает: грунт, стабилизированный минеральным вяжущим, геосетку для армирования и усиления грунтов, щебеночно-песчаную смесь, несколько слоев крупнозернистого плотного асфальтобетона, высокоплотный асфальтобетон и финальный верхний слой из щебеночно-мастичного асфальтобетона (ЩМА-15) на полимерно-битумном вяжущем.

Немецкие нормы диктуют, что должны быть рабочий слой, морозостойкий слой, асфальтобетон, плотный асфальтобетон и ЩМА. Такой «пирог» дорожной одежды имеет коэффициент прочности 2,32, что почти в два раза выше, чем по российским нормам. Коснутся нововведения и поперечного профиля дороги. Стандарты полосы с шириной 3,75 м заменят на 3,5 м, и лишь крайнюю правую оставят без изменений – с расчетом на передвижение большегрузов. Обочины будут укреплены и расширены до 3,75 м на четырехполосном участке и до 3 м на участке с шестью полосами движения. Такая мера объясняется тем, что эту площадь можно будет использовать для объезда ДТП или во время ремонта полотна.

Также на обходе Аксая будет внедрена автоматизированная система управления дорожным движением, которая обеспечит централизованную организацию транспортных потоков, выбор оптимального скоростного режима, включение и отключение наружного освещения, а также выполнит сбор, обработку и архивирование информации о движении, погодных условиях, состоянии покрытия и прочих событиях на дороге.

Кадры

Наряду с применением современной техники и внедрением инноваций есть еще одно важное условие, которое отличает лидеров от рядовых участников рынка дорожного строительства: это компетенции и профессионализм коллектива. На сегодня в штате Донаэродорстроя – более 1500 человек, и все они – неслучайные в отрасли люди. Основной костяк работает здесь десятилетиями. Без них нынешний рубеж в 65 лет

был бы невозможен. В дорожной отрасли нет легких путей, любая специальность требует наличия не только профильного образования, но и вполне конкретных личностных качеств человека: ответственности, самоотдачи, а также постоянного повышения квалификации. Ведь современная техника становится не только эффективнее и производительнее, но и сложнее.

Неудивительно, что в компании возродили традицию проведения ежегодного конкурса профессионального мастерства. В прошлом году он был организован в третий раз: за звание лучших в своем деле боролись 53 специалиста мехколлективы – водители грузовых и легковых автомобилей, автобусов, тягачей и погрузчиков, машинисты автокранов, экскаваторов, бульдозеров, автогрейдеров и самоходных катков соревновались в нескольких номинациях. Лучшими в своей профессии названы десять машинистов и водителей, которые не только показали свое мастерство в управлении тяжеловесной строительной и дорожной техникой, но и продемонстрировали отличные теоретические знания правил дорожного движения и устройства машин.

Впрочем, это уже итог многолетней практики. А выбор пути любого настоящего профессионала определяется еще в момент учебы. Это звено тоже не потеряно в АО «Донаэродорстрой»: несколько лет назад между предприятием и Шахтинским автодорожным институтом (филиал ФГБУ ВО «Южно-Российский государственный политехнический университет имени М.И. Платова») было подписано соглашение о развитии стратегического партнерства по опережающей подготовке кадров для дорожно-транспортной отрасли региона и страны в целом. За это время более полусотни студентов прошли производственные и преддипломные практики на базе предприятия. В свою очередь специалисты Донаэродорстроя повышают свою научную квалификацию в стенах вуза: в прошлом году трое специалистов успешно защитили магистерские диссертации на кафедре «Проектирование и строительство автомобильных дорог».





Надежные километры

В АО «Дорспецстрой» традициям верны



**Генеральный директор
АО «Дорспецстрой»
Николай Губарь**

Компания АО «Дорспецстрой» создана в июне 2001 года путем реорганизации ЗАО «Ростовагропромдорстрой», ведущего свою историю с 1966 года. Таким образом, 2021 год для компании – юбилейный дважды: двадцать лет, как АО «Дорспецстрой» работает в своем нынешнем статусе, и 55 лет с момента появления его «прародителя».

Сегодня компания является одной из крупнейших дорожных ремонтно-строительных организаций Юга России. Она специализируется на выполнении работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, мостов и путепроводов. Опыт, накопленный в течение многих лет деятельности предприятия, гарантирует высокое качество дорожно-строительных работ с соблюдением всех технологий и норм.

Портфель заказов АО «Дорспецстрой» в 2020 году, несмотря на известные проблемы, связанные с пандемией COVID-19, включал в себя 104 контракта со сроками исполнения на период 2020–2022 годов. Общая сумма контрактов составила 8,3 млрд руб.

Из них с министерством транспорта Ростовской области 7,9 млрд руб. В том числе на содержание дорог – 593 млн (2253 км), ремонт – 1,96 млрд, капитальный ремонт – 1,7 млрд, реконструк-

цию – 2,05 млрд. Все работы, завершение которых должно было состояться в 2020 году, выполнены в срок и на высоком качественном уровне, что подтверждается контролирующими службами министерства. В прошлом году произведено более 680 тыс. тонн асфальтобетонных смесей.

По итогам 2020 года начислено и оплачено налогов: НДС – 628,5 млн, НДФЛ – 346,3 млн, налог на прибыль в федеральный бюджет – 46 млн и в областной бюджет – 268,5 млн, страховых взносов – 267,2 млн руб. Средняя заработная плата по предприятию составила 40935 руб., хотя по отрасли она составляет 39 тыс. руб.

Штатная численность АО «Дорспецстрой» – более 2 тыс. человек. Парк предприятия составляет 1 тыс. единиц, куда входят дорожно-строительная техника и автомобильный транспорт всемирно известных отечественных и зарубежных производителей. Ежегодно парк обновляется, и 2021 год исключением не станет.

Наша компания постоянно борется за качественное выполнение работ, используя для этого новые технологии, – отметил генеральный директор АО «Дорспецстрой» Николай Губарь, – поэтому в прошлом году нами приобретена и внедрена в производство установка ПБВ, способная производить полимерно-битумные вяжущие материалы на основе битумов с добавлением полимеров и пластификаторов. Такие материалы в корне отличаются от традиционного битума повышенной сопротивляемостью к деформации при высоких и низких температурах. Помимо этого, запущена линия для производства эмульсии, построена линия по производству железобетонных балок, используемых при строительстве и ремонте мостовых переходов и путепроводов.

В структуре АО «Дорспецстрой» семь подразделений, шесть из которых находятся в Ростовской области и одно – в Волгоградской. Каждое подразделение имеет свою производственную базу. На этих территориях располагаются асфальтобетонные заводы, битумные хранилища, а некоторые



**Заместитель генерального директора Юлия Попсуйко
и заместитель главного инженера Арам Егиазарян**

подразделения имеют растворобетонный узел (РБУ). Всего у предприятия восемь асфальтобетонных заводов и три РБУ. Общий объем битумных хранилищ равен 33 тыс. тонн.

Каждое подразделение оснащено дорожно-строительной лабораторией, где осуществляются испытания на соответствие ГОСТам грунтов, щебня, щебеночно-гравийно-песчаных смесей, минеральных порошков, битумов асфальтобетонных, бетонных смесей и других строительных материалов, используемых при работах на объектах.

Большое внимание компания уделяет развитию производственных мощностей. В 2020 году на базе Тагинского ДСУ была смонтирована и введена в эксплуатацию новая специализированная установка для производства битумной эмульсии, построено битумное хранилище объемом 2,3 тыс. тонн.

В минувшем году подразделениями группы компании АО «Дорспецстрой» были завершены работы на 90 объектах в Ростовской и Волгоградской областях с приведением их в нормативное состояние. В частности, реконструирована автодорога общего пользования регионального значения с. Самбек – пос. Матвеев Курган – с. Куйбышево – г. Снежное (до границы с Украиной) на участке км 0+000 – км 1+600 в Неклиновском районе. Работы включали в себя строительство надземного пешеходного перехода, который соединил Народный военно-исторический музейный комплекс Великой Отечественной войны «Самбекские высоты» с парковой зоной.

Еще один объект – реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (до границы с Краснодарским краем) на участ-

ке км 71+000 – км 75+100 в Азовском районе.

Реконструкции подвергся и участок подъездной дороги от пересечения магистрали № 1 «г. Волгодонск – Атомная» с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС. Завершен первый этап работ протяженностью 12,6 км.

Что касается капитального ремонта автомобильных дорог, то он осуществлялся на пяти объектах. Один из них – автомобильная дорога федерального значения А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной на участке км 28+000 – км 29+000, Ростовская область. Остальные четыре объекта – автомобильные дороги общего пользования регионального значения. В том числе участок автодороги г. Ростов–на–Дону (от магистрали «Дон») – г. Семикаракорск – г. Волгодонск на км 96+040 – км 210+000 (183+000 – км 186+960, км 196+500 – км 203+000) в Волгодонском районе, км 99+000 – км 119+000 в Семикаракорском районе. И здесь завершен первый этап работ.

Завершены работы и на автомобильной дороге г. Цимлянск (от а/д г. Морозовск – г. Цимлянск – г. Волгодонск) – г. Суворово (до границы с Волгоградской областью) на участках км 15+000 – км 20+000, км 31+595 – км 37+000 в Цимлянском районе.

В списке капитально отремонтированных участков также числятся находящиеся в составе автодорог общего пользования регионального значения г. Волгодонск – пос. Зимовники на участке км 1+000 – км 6+000 в Волгодонском районе, а также автодороги г. Морозовск – г. Цимлянск – г. Волгодонск на км 0+000 – км 82+400 (км 51+400 – км 56+200) в Морозовском районе.

В 2020 году в нормативное состояние были приведены еще 77 участков региональных, муниципальных, муниципальных дорог, из которых более 40 объектов – в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», – отметил Николай Губарь. – Все обязательства, которые взяло на себя АО «Дорспецстрой», выполнены в полном объеме.

На сегодняшний день в портфеле заказов компании уже 34 контракта на проведение капитального ремонта 43,1 км автомобильных дорог, ремонта 221 км, строительства и реконструкции 64,5 км, содержание 2314 км региональных и межмуниципальных автомобильных дорог и 113 км федеральных дорог, по которым проезд должен быть обеспечен круглогодично.

Основной объем работ приходится на объекты строительства и реконструкции. В 2021 году согласно заключенным контрактам необходимо завершить и ввести в эксплуатацию четыре объекта протяженностью 33,5 км, имеющих статус переходящих с 2020 года. В том числе строительство подъезда к х. Мечетный. Продолжится реконструкция автодороги общего пользования регионального значения г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (до границы с Краснодарским краем) на участке км 57+000 – км 71+000 в Азовском районе. Работы должны быть завершены до 15 октября 2021 года.

Те же сроки окончания работ необходимо соблюсти в отношении реконструкции участков дороги г. Ростов–на–Дону (от магистрали «Дон») – г. Ставрополь (до границы со Ставропольским краем) на участках км 147+000 – км 152+025 в Песчанокоспском районе, где предусмотрено также строительство транспортной развязки в разных уровнях, и на участке той же дороги км 171+000 – км 176+870 в Песчанокоспском районе.



Коллектив производственно-технического отдела



**Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения
с. Самбек – пос. Матвеев Курган – с. Куйбышево – г. Снежное (до границы Украины) на участке км 0 000 – км 1 600 в Неклиновском районе**

В 2021 году предстоит начать второй этап работ по реконструкции участка подъездной дороги от пересечения магистрали №1 г. Волгодонск – Атомная с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС протяженностью 11,2 км. Срок окончания работ 15 октября 2022 года.

Еще одно важное строительство в этом году планируется на базе Тащинского ДСУ. Речь идет о емкости для хранения битума, а также предстоит монтаж установки для приготовления минеральных порошков разных типов. На 2022 год намечено начало работ по модернизации битумного хозяйства на производственной базе компании в Волгодонском районе.

Между тем, возвращаясь к вопросу о проведении работ на объектах строительства, о реконструкции автомобильных дорог и мостовых сооружений, в том числе в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Николай Губарь отметил, что АО «Дорспец-

строй» постоянно сталкивается с проблемами, связанными с переустройством коммуникаций, попадающих в зону производства работ. А ведь Федеральным законом от 31.07.2020 №254-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определены правила выноса инженерных коммуникаций при строительстве и реконструкции автодорог. В них четко прописаны сроки выдачи технических требований и условий переноса коммуникаций, подлежащих исполнению при подготовке проектной документации. Кроме того, в пункте 2 статьи 5 закона сказано о недопустимости включения в «технические требования и условия обязательств, которые не связаны с реконструкцией, капитальным ремонтом существующих линейного объекта или линейных объектов, и (или) требования, исполнение которых ведет к увеличению мощности, улучшению

технических характеристик существующих линейного объекта или линейных объектов...».

– Однако эти установленные законодательством требования собственниками коммуникаций, к примеру, газовиками или электриками, игнорируются, – подчеркнул Николай Губарь. – Владельцы инженерных коммуникаций по-прежнему настаивают на подписании необоснованных соглашений о компенсации и выполнении работ нашими же силами. Между тем технические условия должны выдаваться только в случае подписания компенсационного соглашения. Заявитель обязан компенсировать расходы, а это, как правило, весьма значительные суммы. Таким образом, владельцы сетей за наш счет стремятся проводить свои работы. Более того, стоимость переустройства, указанная в предлагаемых соглашениях, изначально завышена и не является окончательной. Она может быть увеличена по результатам выполнения работ. Расчет стоимости в несколько раз превышает стоимость базовых

расценок, применяемых при проектировании и проведении государственной экспертизы. Такая ситуация создает риски срыва ввода в эксплуатацию объекта на неопределенный срок. И эта проблема не только нашего конкретного предприятия, а практически всех дорожников.

Еще один вопрос, который волнует Николая Губаря, связан с дефицитом кадров в дорожной отрасли вообще и в его компании в частности. Он рассказал о недавнем «круглом столе», прошедшем в минтрансе Ростовской области при участии министра, представителей профильных высших и средних учебных заведений. В каждом из них есть собственные программы, но ряд направлений они не охватывают. К примеру, дороги, аэродромы. Вместо прежних четырех профильных групп сегодня работают только две. В каждой по 25 слушателей. Столько же слушателей и в группе, готовящей геодезистов. Причем по-настоящему учиться лишь половина из них. Другая половина делится на прогульщиков или тех, кто в процессе обучения сменил профиль, предпочтя другие направления, связанные с быстрым и не особо хлопотным заработком денег.

– Даже в числе, так сказать, надежных студентов, есть те, кто в период летних каникул вместо практических занятий по профилю работает в обслуживающих компаниях, в популярных заведениях фастфуда, – пояснил Николай Губарь. – Там, особо не напрягаясь, можно заработать до 35 тыс. руб. в месяц, а в дорожной отрасли, чтобы иметь такой заработок, нужно, фигурально выражаясь, махать лопатой.

Во время проведения «круглого стола» Николай Губарь внес несколько предложений, которые, пусть отчасти, но смогли бы исправить ситуацию в вопросе подготовки молодых кадров. В частности, было предложено организовать, так сказать, сопровождение студента на протяжении всей его учебы в вузе или колледже. То есть компания организует патронаж студента, выплачивает ему даже стипендию, привлекает на работы с оплатой в летний период, а взамен получает для себя работника на период не менее трех лет с целью вернуть средства, которые были вложены в студента.

– Правда, здесь есть свои нюансы, – пояснил Николай Губарь.

– После окончания вуза работодатель имеет право направить молодого работника туда, где экстренно необходимы кадры. Но с этим могут не согласиться родители студента. Компания подает иск в суд с целью вернуть затраченные средства, а родители подают встречный иск. В результате в проигрыше остается компания, которой предписывается выплатить материальный ущерб родителям студента.

Второе предложение, которое внес генеральный директор АО «Дорспецстрой», касалось вложения компаний как представителя бизнеса определенных средств в бюджет учебного заведения, но при условии получения льгот на налогообложение. Цель – подготовка для компании руководителей разного уровня. Если это не получилось, то хотя бы затраты компании за счет льготных послаблений по налогам остались в отрасли. А студент пусть сам выбирает, что ему надо.

По мнению Николая Губаря, в нынешних высших и специальных учебных заведениях необходимо людей учить мыслить, считать и обдуманно, взвешенно принимать решения. Теория – это хорошо, но чтобы набраться опыта, нужно на практике все начинать с азов.

Что касается итогов «круглого стола», то прежде всего они внушают оптимизм в отношении понимания серьезности проблемы всеми участниками встречи. Поэтому при министерстве транспорта Ростовской области намечается создание общественного совета, в задачи которого входит разработка соответствующей программы.

– С ее помощью специалисты смогут помочь студентам определиться с выбором направлений дальнейшей деятельности. Что же касается конкретно АО «Дорспецстрой», то нам сегодня крайне необходимы геодезисты, механизаторы, геодезисты и, конечно же, инженеры, будущие руководители, которых мы надеемся получить, – резюмировал Николай Губарь.



Реконструкция участка подъездной дороги от пересечения магистрали №1 «г. Волгодонск – Атомная» с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС



Рынок требует новых решений,

считает руководитель Зерноградского ДРСУ Арменак Мирзоян

Это дорожно-строительное управление – одно из ведущих в Ростовской области. Так, при подготовке к нынешней зиме сразу три госконтракта на содержание дорог регионального и межмуниципального значения заключили с дорожниками власти области. Немалая доля при этом досталась АО «Зерноградское ДРСУ».

Как признается руководитель ДРСУ Арменак Мирзоян, прошедший год был сложным для дорожников. Потому что, несмотря на все принятые необходимые в условиях пандемии коронавируса COVID-19 меры, люди все-таки заболели. В разное время, в разной степени тяжести. Да и сам Арменак Завенович не избежал этой участи. Теперь всем настоятельно советует – надо беречься и вакцинироваться.

Однако, несмотря на все сложности, управление продолжало работать, не теряя темпов. Об этом можно судить хотя бы по объемам выпуска асфальтобетона, которые растут год от года. И не просто работало но и, готовясь к будущему, активно закладывало его основу. В прошлом году только новой техники закупили на сумму более 40 млн рублей: фрезу WIRTGEN W200, автогрейдер SDLG G9220, установку для ямочного ремонта дорог литым асфальтом HYDROG, самоходный каток DM-58 и т.д.

Особо в ДРСУ гордятся новым автогрейдером, предназначенным для выравнивания насыпных покрытий, грунта, возведения и полипрофилирования земляного полотна, планировки площадок. Сейчас заканчивается подготовка парка техники к летнему дорожному сезону, и у машиниста автогрейдера Сергея Олейникова дел невпроворот.

– На многих видах техники приходилось работать, – говорит Сергей Николаевич. – Но эта сильно отличается от того, на чем приходилось трудиться раньше. И лопата шире, и колесная база больше. К тому же двигатель сзади, а значит, и шума меньше. Производительная техника. Точность укладки грунта – плюс-минус один сантиметр. И управлять грейдером несложно – все делает электроника. Моя задача – следить за процессом. Машина мощная, работает практически без усилий. Этот грейдер отличается и условиями труда машиниста, и качеством работы. С использованием 3D-технологии раскладывает грунт с погрешностью плюс-минус один сантиметр. Старые – от 7 до 10 см.

Сергей Олейников в Зерноградском ДРСУ с 2003 года. До этого трудился в сельском хозяйстве,

работать приходилось на различной технике. Так что для него любая машина сегодня не представляет сложности. Когда в сельском хозяйстве начались очередные реформы и все начало разваливаться, Сергей Николаевич перешел в дорожники. И не жалеет. Здесь, как он признается, интересней, все время происходит что-то новое. «Да и приятно слышать от людей слова благодарности за качественно сделанную дорожную работу. Потому что стараемся делать как для себя. В этом суть нашего подхода к делу» – отмечает он.

Арменак Мирзоян так оценил квалификацию одного из лучших работников ДРСУ:

– Если я даю Сергею Николаевичу задание профилировать дорогу, он способен сделать это за час. Причем неизменно с высоким качеством. А другой может делать ту же работу два дня. Вот что такое профессионализм!

И таких профессионалов среди зерноградских дорожников немало. Вот, к примеру, удостоенный звания «Лучший дорожник Дона» Александр Замковой, машинист асфальтоукладчика. Трудится в ДРСУ 15 лет. До этого тоже поработал в сельском хозяйстве. Но, как признается, не нравилось ему там отношение к людям. Здесь же – совсем другая атмосфера в коллективе.

– Сложно было первое время: после привычного руля привыкал к другой системе управления.

Работает Замковой на асфальтоукладчике один и полностью за него отвечает.

– На этой машине приятно работать. Единственный минус – кондиционера нет, – признается он. – В нашу донскую жару сложно. Но я выбираю сам, как ехать, чтобы у меня была тень постоянно. Иногда мастер не понимает, почему я так на этом настаиваю. Но если сверху солнце жарит и температура 40–45 градусов, а снизу 160–180 градусов от горячей асфальтобетонной смеси – тяжело... Но все это преодолимо. Главное, что радует, – работы много. Вот не так давно купили трейлеры и теперь перебросить асфальтоукладчик на другой участок – не проблема. А раньше порой своим ходом приходилось передвигаться. Это было и долго, и сложно.

Предмет особой гордости зерноградцев – новое оборудование дорожной лаборатории. Как ут-



Слева направо: главный инженер ДРСУ Дмитрий Лютый, генеральный директор ДРСУ Арменак Мирзоян, техник-лаборант Людмила Губко, начальник АБЗ Сергей Семенов

верждает техник-лаборант Людмила Губко, они одними из первых в области приобрели новую технику, потратив на это без малого 20 млн рублей.

– Теперь в связи с вводом в действие новых ГОСТов на асфальтобетон, битум, щебень, песок, минеральный порошок требования к качеству существенно выросли. Скоро ждем наладчиков, с их помощью испытаем новое оборудование и будем готовы работать в новых условиях, – говорит Людмила Владимировна.

А пока здесь монтируют и устанавливают роллерный компактор для приготовления образцов плит из асфальтобетонной смеси заданной плотности; установку на колееобразование; дуктилометр для определения растяжимости и максимального усилия при испытании образцов битума; автоматический уплотнитель Маршалла для уплот-

нения образцов из асфальтобетонных смесей и другую технику.

– Пока претензий по качеству поступающих материалов нет. Наша лаборатория проверяет каждую партию на прочность, на наличие глины и т. д., – говорит начальник асфальтобетонного завода Сергей Семенов. – В этом году мы переходим на евростандарты. Готовимся выпускать асфальтобетонные смеси различного типа. В зависимости от конструктивного слоя дорожной одежды, от условий движения они подразделяются на смеси для основания, для нижнего или верхнего слоя покрытия. Сегодня мы готовим оборудование АБЗ к работе в новых условиях: перебрали смеси, барабан, грохоты, сита. В прошлом году мы выпустили 70 тысяч тонн асфальтобетона. В этом, думаю, будет не меньше, но более высокого качества. Теперь главное – отладить технологии, чтобы

оборудование работало на полную мощность.

– В связи с тем, что предстоит работать с асфальтобетоном узкой фракции, приобрели дробильное оборудование, стали делать щебень, необходимый для этого, переоборудовали АБЗ, – дополняет Арменак Мирзоян. – Как только позволит погода, хотим попробовать произвести партию нового асфальтобетона, чтобы лаборатория могла отработать на этом технологии проверки его качества. Все это требует кардинально нового подхода к работе, к производству различных смесей в зависимости от добавок. Это самое важное, что мы сделали в последнее время – модернизировали АБЗ, что позволит нам решать новые, более сложные задачи.

Напомним, что АО «Зерноградское ДРСУ» работает в Веселовском, Егорлыкском, Кагальницком, Сальском и собственно Зерноградском районах Ростовской области. На содержание зерноградских дорожников – более полутора тысяч километров автодорог. По одному из госконтрактов на содержание 856 км дорог объемом свыше 500 млн рублей зерноградцы будут обслуживать до конца июня 2022 года.

Как признается Арменак Мирзоян, с каждым годом увеличиваются объемы работ для сторонних заказчиков – крестьянских и фермерских хозяйств, которым нужны подъездные дороги, ангары, асфальтированные площадки для токов. «С нами удобно иметь дело: если что-то произойдет, мы рядом и всегда придем на помощь. Хотя есть такие компании, что приезжают, делают свое дело, как умеют, и уезжают. А там хоть трава не расти. И таких «делателей» много. Рынок дорожных работ очень насыщен. И это большая проблема. Конкуренция, конечно, это хорошо. Только нельзя при этом выпускать из виду качество работ. Для нас же это самое главное».

По национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ДРСУ вело работы в Зерноградском, Сальском районах и других. Скажем, в хуторе Поздневке Веселовского района капитально ремонтировали улицу Большую: делали уширение и усиление автомобильной дороги, устанавливали бортовые камни для дальнейшей укладки асфальтобетонного покрытия. Капитальный ремонт дороги обеспечивает жителям безопасный доступ к таким социально значимым объектам, как фельдшерско-акушерский пункт, школа, детский сад, сельский Дом культуры.

– Наша задача на этот год – увеличение объемов, потому что потенциал для этого у управления есть, – утверждает Арменак Мирзоян. – Мы можем производить гораздо больше качественного асфальтобетона в день, чем сегодня. К концу марта будем готовы в полной мере начать работы на дорогах области. Мы с оптимизмом смотрим в будущее. Рынок требует новых решений, чтобы не отстать, чтобы все были обеспечены работой.

Мы не раз уже писали, что в основе успешной работы Зерноградского ДРСУ, помимо ставки на новую технику и технологии, умелую организацию работ, – опора на коллектив, продуманная социальная политика руководства управления. Казалось бы, ничего в этом нового нет. Однако как часто еще приходится слышать о таких случаях, когда на любую претензию от иного руководителя – по поводу условий труда, заработной платы или еще чего-то – можно услышать: «Не нравится – уходи!»

В Зерноградском ДРСУ подход к людям другой – бережный и уважительный. И эта ставка на коллектив себя оправдывает.





Где родился — там и пригодился...

Репутацию АО «Октябрьское ДРСУ» создают трудовые династии



**Генеральный директор
АО «Октябрьское ДРСУ»
Владимир Сорокин**

В конце прошлого года, когда дорожники отмечали свой профессиональный праздник, в Москве, на Арбате, открылась фотовыставка «Дороги России. Люди в кадре». Ее героями стали работники дорожного хозяйства из тех регионов страны, которые принимают участие в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Среди них были и представители донских дорожников: инженер по подготовке производства и техническому надзору Галина Савина и машинист автогрейдера Николай Кохан из АО «Октябрьское ДРСУ».

Галина Савина работает в ДРСУ с 1975 года. Контролирует проектно-сметную документацию, соблюдение технических регламентов, строительных норм и правил, является обладателем звания «Почетный дорожник». При ее непосредственном участии ведутся ремонт и содержание автодорог протяженностью более 400 км в Каменском районе.

Николай Кохан, отмеченный званием «Лучший дорожник Дона», посвятил развитию дорожного хозяйства региона более 35 лет. Он обслуживает сеть автодорог протяженностью 316 км в Октябрьском и Усть-Донецком районах. Без работы автогрейдера не обходится ни один ремонт: машинист профилирует и планирует поверхности при возведении насыпей, перемещает и разравнивает грунт, щебень, гравий и вяжущие материалы, а в зимний период чистит дороги от снега.

Помимо того, что эти люди составляют золотой фонд предприятия, они еще и главы династий, давно и успешно работающих в дорожной отрасли.

К примеру, здесь же, в ДРСУ, работает бухгалтером племянница Галины Савиной — Юлия Кондакова. И их общий стаж работы на предприятии составляет более 61 года. Не первый год в управлении слесарем по ремонту автомобилей также трудится сын Николая Кохана Александр.

Кстати сказать, таких династий в Октябрьском ДРСУ немало. Скажем, общий стаж династии Золотых приближается к 40 годам. Больше тридцати лет назад начинал трудиться здесь начальником участка Анатолий Золотых, ныне — главный инженер ДРСУ. Сегодня рядом с ним работает начальником асфальтобетонного завода сын Андрей, диспетчером — Ирина Золотых.

Начальником отдела кадров трудится в управлении Светлана Новикова (Степаненко), машинистом укладчика асфальтобетона — ее брат Андрей. Второй брат, Александр, по профессии асфальтобетонщик. Здесь же, в управлении, работает невестка Светланы Новиковой Анастасия.

Не одно десятилетие возглавляет ДРСУ Владимир Сорокин — один из самых известных и признанных авторитетов в дорожной отрасли Ростовской области. Во многом это его заслуга в том, что Октябрьское дорожно-строительное управление постоянно в числе лидеров по объемам и качеству работы.

Но не только этим известен Владимир Сорокин в области. Приказом Министерства транспорта РФ в 2018 году за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю работу награжден нагрудным знаком «Почетный дорожник России», в 2019 году постановлением исполкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства России за большой личный вклад в развитие социального партнерства в дорожном хозяйстве отмечен медалью Л.А. Яковлева. В конце прошлого года указом губернатора Ростовской области Василия Голубева он был награжден медалью «За доблестный труд на благо Донского края» за активное участие в создании народного военно-исторического музейного комплекса Великой Отечественной войны «Самбекские высоты».

К слову, Октябрьское ДРСУ возникло в первые же дни после освобождения Октябрьского района Ростовской области от немецко-фашистских захватчиков. 14 февраля 1943 года был освобожден Октябрьский район, а уже через четыре дня в поселке Каменоломни была создана дорожная служба. В те суровые годы стояла задача максимально быстро восстановить дорожное покрытие в районе и обеспечить продвижение наших войск. Все эти годы ДРСУ успешно действовало как районная дорожная служба.

Мы не случайно начали повествование об этом дорожно-строительном управлении с рассказа о людях. Именно они пишут его биографию и создают ему репутацию.

Мы тщательно следим за профессиональной деятельностью наших сотрудников, — говорит Владимир Сорокин. — Ежегодно сотрудники АО «Октябрьское ДРСУ» проходят курсы повышения квалификации. Обучение позволяет постоянно повышать уровень знаний и практических навыков, важных для выполнения служебных обязанностей. На предприятии приветствуются и поощряются целеустремленные сотрудники.

Грейдеристы, машинисты асфальтоукладчика у нас держатся, потому что заработки у них хорошие. А вот с трактористами наметилась проблема. В последнее время оживает сельское хозяйство, сельхозпредприятия увеличивают производство зерновых, и люди потянулись туда. Хорошего специалиста трудно найти и удержать.



Многие рвутся в Москву или Подмоскovie, потому что там высокие заработки. Сегодня нам нужны хороший мастер, хороший грейдерист, маркшейдер. Мы пошли на то, что стали учить своих сотрудников. Если человек проявляет интерес и способности к чему-то, стараемся его поддержать, выдвинуть в бригады, затем в мастера, а потом, может быть, отправить на учебу. Стараемся растить своих. Чтобы где родился — там и пригодился...

АО «Октябрьское ДРСУ», а это 240 человек постоянного штата, выполняет комплекс работ по содержанию, ремонту и строительству автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в 7 районах Ростовской области: Октябрьском, Белокалитвинском, Каменском, Родионовском-Несветайском, Усть-Донецком, Мясниковском и Тацинском.

Общая протяженность дорог на содержании АО «Октябрьское ДРСУ» в 2021 году составляет более 1615 км, в том числе 715 км автомобильных дорог областного и 900 км местного значения.

В 2020 году отремонтированы 49,97 км автодорог, а всего сумма выполненных работ за прошлый год составляет 630 млн руб.

Управление активно участвует в реализации национального проекта

«Безопасные и качественные автомобильные дороги». В рамках данного проекта силами предприятия в 2019 году были отремонтированы 11,88 км дорог.

Также в 2020 году силами АО «Октябрьское ДРСУ» завершены работы на таких социально значимых объектах, как капитальный ремонт подъездной автомобильной дороги от автодороги п. Глубокий — х. Верхние Грачики к п. Крутая Горка; капитальный ремонт участка межпоселковой автомобильной дороги г. Шахты — ст. Владимировская (до магистрали М-4 («Дон») — х. Зайцевка Красносулинского района; строительство инженерной инфраструктуры (внутриквартальные проезды) для малоэтажной застройки из 46 домов в Апаринском сельском поселении Усть-Донецкого района.

— Сегодня существенно выросли требования к качеству работы, — говорит Владимир Сорокин. — И этому надо соответствовать — и за счет материалов, и за счет техники, и опыта работы, и наличия укомплектованных современным оборудованием лабораторий. Мы сейчас вводим лабораторный корпус, оснащаем его оборудованием. Сегодня без этого нельзя. Думаю, в ближайшие годы мы полностью перейдем на работу по требованиям Таможенного союза.

В прошлом году приобрели много техники: купили гудронатор, асфальтоукладчик, два катка, погрузчик. Без хорошей техники качества не добьешься. И не могу не похвалить нашу технику. Те же катки, может, в чем-то еще уступают импортным, но вообще работают не хуже. Правда, есть сложности с приобретением нашей техники. Во-первых, требуется предоплата, а во-вторых, ждать приходится иногда долго. Опять же проблема запчастей... Если все это отладить, от многих импортных машин можно будет отказаться.

По состоянию на март 2021 года управлением уже заключены контракты на сумму более 310 млн руб.

Полным ходом ведется подготовка для выполнения работ на таких объектах, как капитальный ремонт автодорог ул. Революционная — ст. Кривянская Октябрьского района, г. Шахты — ст. Владимировская (до магистрали «Дон») — х. Садки на участке км 3+000 — км 7+000; реконструкция автодороги и тротуаров по ул. Карла Маркса (на участке от ул. Некрасова до южной границы в районе ул. Герцена) в г. Гуково; ремонт подъезда от автодороги г. Шахты — г. Цимлянск к х. Крымский.

Непрерывно ведутся работы по содержанию автомобильных дорог

регионального и местного значения во всех подведомственных районах АО «Октябрьское ДРСУ».

Всего в 2021 году планируется выполнить работы на 800 млн руб.

— Мы вполне можем осваивать в год на различных видах дорожных работ до 1 млрд руб. Уже в сентябре-октябре мы снижаем темпы работ, чтобы начать готовиться к осенне-зимнему периоду, а могли бы еще месяц-полтора работать в полную силу. Возможно, что летом будут разыграны объекты 2022 года. И для добросовестных подрядчиков может быть применено авансирование. И тогда легче будет проводить закупку материалов. Сейчас ведь как? Выполнишь работу — только после этого тебе деньги заплатят. Это приводит к тому, что мы вынуждены брать банковские кредиты под серьезные проценты, чтобы расплатиться с поставщиками, — сетует Владимир Сорокин. — Кто строит дорогу, тот за нее и отвечает. Это интересный и правильный подход. В 2020 году министерство транспорта Ростовской области применило такую практику, прежде всего, на подъездах к населенным пунктам. Но столкнулось с тем, что выявилось много неудобств. Скажем, дорогу делала организация из другого региона, а содержать ее зимой возможности у нее нет. Поэтому обращаются к тем, кто расположен рядом, с просьбой почистить, посыпать и т. д. Поэтому приоритет надо отдавать местным дорожным организациям.

Мы акционировались два года назад. Какие за это время выявились плюсы? Одним из важнейших является сфера закупок. Суммарно по отрасли закупки осуществляется в значительных объемах, в то же время каждое отдельное предприятие выступает в качестве «розничного» покупателя. Таким образом, отсутствует возможность получения дисконта за объем и сокращения числа проводимых закупок. Укрупненное предприятие является более конкурентоспособным и может решать серьезные задачи в современных условиях конъюнктуры рыночной среды. Объединение предприятий лучше координирует предпринимательскую деятельность.

В нашей работе все зависит от того, какие задачи ставятся перед дорожной отраслью. Развивая ее, мы тем самым развиваем ответственное машиностроение, производство инертных материалов, нефтехимию и т. д. То есть дорожно-транспортная отрасль — это логичный мотив экономики. И это должно быть в приоритете.





Сертификат доверия

Для АО «Региональные дороги» — это самая главная награда



**Генеральный директор
АО «Региональные дороги»
Геннадий Охонько**

Компания АО «Региональные дороги» — предприятие, сменившее за свою историю не одно название, было и остается флагманом дорожно-строительной отрасли Красносулинского района Ростовской области. А генеральный директор предприятия Геннадий Охонько, пришедший сюда работать в 1978 году, преодолел всю иерархическую лестницу, почти 30 лет назад, в 1992 году, стал руководителем компании. Поработать ему пришлось мастером, прорабом, заместителем директора.

— После того как в 1993 году бывший дорожно-производственный участок был реорганизован в ДРСУ, перед нами встала задача выжить, ведь время было непростое, — вспоминает Геннадий Охонько. — На тот момент у нас не было ничего. Ни техники, ни нормальной инфраструктуры. Не было асфальтового завода, с трудом доставали щебень. Ездили на стареньких ГАЗ-53. Да и штат предприятия составлял всего 30 человек. Но зато это были настоящие патриоты своего дела, профессионалы, которыми наше предприятие всегда гордилось. Сегодня у нас трудятся их потомки и даже целые династии.

За минувшие почти три десятилетия по каким-либо производственным причинам или из-за конфликтов с руководством с предприятия не ушел ни один человек. Если увольнялись, то по личным причинам. Но это были единицы. В результате удалось сформировать дружный коллектив, в котором в прямом смысле слова один за всех и все за одного. Это относится и к представителям управленческого персонала, и к рабочим. Благодаря таким взаимоотношениям АО «Региональные дороги» удалось преодолеть годы лихолетья и обрести довольно крепкий фундамент. Компания стала более интенсивно заявлять о себе на рынке, ис-

кать и успешно находить объемы работ.

Сегодня штат предприятия составляет 100 человек. Все при деле. Даже пандемия не смогла внести коррективы в отлаженную работу коллектива. Своевременно выплачивалась зарплата, весь социальный пакет — отпускные, тринадцатая, за выслугу лет. В 2021 году даже так называемые инфляционные 4,9% уже добавлены. В 2020 году средняя заработная плата составила 33,5 тыс. руб. Помимо этого дотируется питание в столовой, работники компании имеют возможность отдохнуть и поправить здоровье в санаториях, на море. Причем большую часть расходов оплачивает предприятие.

— В минувшем году объемы работ составили 155 млн руб., — говорит Геннадий Охонько. — Много это или мало? Скажу так: достаточно, чтобы не жить в долг. Это не в наших правилах.

Когда Геннадий Николаевич стал руководителем АО «Региональные дороги», которое, кстати, это название получило после акционирования 22 ноября 2017 года, а до этого называлось Красносулинским дорожным ремонтно-строительным управлением, у ДРСУ были колоссальные долги. Для их погашения пришлось брать кредит и очень серьезно трудиться, чтобы выйти на новый уровень, позволивший предприятию начать работать на прибыль. Результат не заставил себя долго ждать. Если, к примеру, сравнить объемы работ стоимостью 135 млн руб., выполненные предприятием в 2018 году, с объемами, освоенными в 2020-м, то разница, как видим, весьма значительная. Соответственно, значительно и прибыль.

Геннадий Охонько — руководитель рачительный, и полученные доходы использует на цели, необходимые для постоянного развития предприятия. В частности, автопарка, в котором только спецтехники 60 единиц. В том числе катки, автоукладчики, другие специализированные машины. На доходы, полученные в 2020 году, была приобретена косилка роторная дорожная. Все это дает возможность контролировать более 400 км дорог регионального значения, пролегающих практически через все шахтерские города Ростовской области. Это Новошахтинск, Гуково, Зверево, Шахты, Каменск, Сулин и ряд других, которые раньше были крепкими и перспективными, а сегодня заметно обезлюдели и очень ждут помощи красносулинских дорожников.

— В прошлом году также были закуплены два новых микроавтобуса для перевозки сотрудников предприятия к местам работы, — рассказывает Геннадий Охонько. — Таким образом, мы заменили



прежний пассажирский транспорт, которому уже более 17 лет. Надежные и комфортабельные микроавтобусы без задержек доставляют сотрудников на наши объекты. Среди них, к примеру, в прошлом году был очень серьезный муниципальный заказ по Красному Сулину. Выполнили мы его в кратчайшие сроки. За апрель 2020 года был построен четырехкилометровый участок дороги.

Еще несколько серьезных заказов реализуются в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Заказчиком выступает Министерство транспорта Ростовской области. Речь о ремонтных работах на четырех автомобильных дорогах общего пользования местного значения на территории Красносулинского городского поселения. А именно, завершены работы на улицах 1-й Пятилетки, Советской Армии, Шоссейной и Вербенской. Установлены здесь и новые остановочные павильоны, нанесена дорожная разметка.

В последнее время региональные власти, стремясь повысить качество ремонтных работ, заключают с подрядными организациями контракты жизненного цикла (КЖЦ). Такой контракт предусматривает не только проведение дорожно-строительных работ, но и последующее содержание подрядчиком объекта на протяжении нескольких лет. Среди плюсов подобных долгосрочных контрактов — гарантия финансовой и экономической

устойчивости подрядных организаций, а также круглогодичная занятость их работников. На сегодняшний день в регионах России уже заключены несколько сотен КЖЦ на проведение дорожно-строительных работ. Среди таких регионов — Ростовская область, а среди подрядных организаций — АО «Региональные дороги», реализующее КЖЦ в хуторе Михайловка и поселке Пригородный.

Все работы проверяются на качество, соответствие дорожного покрытия необходимым физико-химическим параметрам одновременно несколькими лабораториями, в том числе лабораторией министерства транспорта Ростовской области. Активизировали свою деятельность и надзорные органы. Естественно, такой тщательный контроль вызывает серьезные волнения как у руководителя, так и у всего коллектива предприятия. И тем не менее серьезных проблем нет, хотя предприятию приходится работать и содержать дороги круглый год, несмотря на погодные аномалии. К примеру, в начале марта нынешнего года температура в регионе опускалась до 10–15 градусов и снега было довольно много. Поэтому ежедневно в течение всей зимы на объектах выставлялись посты из числа сотрудников предприятия. В их задачу входило поддерживать эксплуатационные свойства дорог: посыпать их реагентами. Использовалась спецтехника. Она постоянно находилась в рабочем режиме на

случай непредвиденной дорожной ситуации.

Все это, конечно, обходится недешево, причем в условиях постоянного роста цен. Одной солянки закуплено на несколько миллионов рублей, не говоря уже о битуме, стоимость которого за неполный год взвинтилась в два раза. И тем не менее качество работ — это один из основных принципов работы АО «Региональные дороги». А еще очень важно не подвести заказчика. И здесь необходимо четко следить за своевременным изготовлением стройматериалов, для чего на предприятии функционирует АБЗ. За все эти заслуги в свое время предприятие было занесено в число 100 лучших подрядных организаций России, а Геннадий Охонько получил звание «Почетный дорожник России».

В кабинете у Геннадия Николаевича множество дипломов, грамот, благодарственных писем. Но, думается, основными из всех наград надо считать сертификаты доверия. В частности, от УФНС по Ростовской области — как одному из лучших налогоплательщиков региона. Эти документы подтверждают самое главное достоинство предприятия — соблюдение трудового законодательства, интересов всех сторон трудовых отношений.

— Я всегда старался и стараюсь дружить с законом и соблюдать коллективный договор, поскольку нет ничего важнее уважения к людям, с которыми работаю, — подчеркнул Геннадий Николаевич Охонько.





Работы много не бывает

Так считают в Акционерном обществе «Дороги Дона»



Генеральный директор
АО «Дороги Дона»
Владимир Стуров

В ноябре 2021 года свой 65-летний юбилей отметит АО «Дороги Дона». В 1956 году, спустя 11 лет после окончания Великой Отечественной войны, вопрос о дорогах, разрушенных войной, все еще оставался актуальным. Поэтому на базе машинно-дорожной станции города Шахты для строительства дорог общего пользования было создано ДСУ-3. Именно это управление стало пионером в строительстве дороги в направлении Москвы. В то время она называлась автомобильной дорогой Ростов – Воронеж. Теперь это участок автомобильной дороги М 4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов – Дону – Краснодар – Новороссийск.

Впоследствии ДСУ-3 приняло активное участие в строительстве Большого Северного кольца Ростовской области, ставшего затем составной частью обширной транспортной сети Ростовской области, ее кровеносной системой. Тогда благодаря усилиям управления удалось соединить между собой такие населенные пункты, как станции Вешенская, Боковская, Советская, Обливская, административный центр Морозовского района город Морозовск и город Волгодонск.

Спустя некоторое время ДСУ-3 было разделено на два подразделения ДСУ-3 и ДСУ-5. ДСУ-5 занималось строительством дорог в сторону станции Вешенской через реку Дон, где тогда еще не было моста и функционировала лишь паромная переправа. А другое подразделение, ставшее впоследствии АО «Дороги Дона», начало строить автомобильную дорогу от Морозовска до Цимлянска. Затем в течение некоторого времени предприятие базировалось в станции Обливская. Здесь тоже произошло разделение организации на две части. Одна из вновь созданных структур начала активно развивать сеть дорог Обливского района, а ДСУ-3 продолжило свою деятельность в сторону города Морозовска.

– В те годы ДСУ вообще, а наше в частности, являлись достаточно мощными предприятиями, – говорит генеральный директор АО «Дороги Дона» Владимир Стуров. – В своей работе мы использовали самую передовую по тем време-

нам технику. К примеру, специализированные прицепные скреперы, способные выполнять землеройные работы и доставлять изъятый с площадки грунт в место отсыпки. Государство выделяло грузовые автомобили ГАЗ-51, ГАЗ-52, ГАЗ-53, ЗИЛы, МАЗы, опять же по тем временам единственные грузовики, на которых можно было работать. К работе привлекались дорожно-передвижные механизированные колонны, было отлажено межведомственное взаимодействие. У предприятия всегда были запланированы объемы строительно-монтажных работ на несколько лет вперед. ДСУ-3 занималось исключительно строительством дорог. Оно неоднократно признавалось ударником пятилетки. За доблестный и честный труд предприятию на вечное хранение было передано переходящее Красное знамя ЦК ВЦСПС, что являлось высокой честью для организации и, конечно же, для трудового коллектива ДСУ-3, который, собственно, и добился таких успехов.

На предприятие приходили работать целые династии. Опыт передавался из поколения в поколение. Сам Владимир Стуров – очевидец и непосредственный участник развития предприятия – пришел сюда 43 года назад, по направлению после армии. В 70-е, 80-е годы у предприятия были колоссальные объемы работ. Строились дороги в Морозовском, Кашарском, Обливском, Цимлянском, Чернышковском районах. Но настали 90-е. Предприятие неоднократно меняло свое наименование. Называлось оно зональным ДРСУ, ГП и ГУП «Морозовское ДРСУ» и, в конце концов, в декабре 2017 года получило название АО «Дороги Дона».

– Но суть ведь не в названии, а в дееспособности предприятия, – рассуждает Владимир Стуров. – В статистике последних пяти лет отчетливо прослеживается эффективность нашей работы. Объемы

выполненных работ в процентном отношении составляют: в 2015 году – 80%, в 2016-м – 120%, в 2017-м – 125,5%, в 2018-м – 80,4%, в 2019-м – 97% и в 2020-м – 82%. Пик, как видим, пришелся на 2017 год. Причины, влияющие на показатели, разные. К примеру, 2020 год, ставший для всех годом серьезных испытаний из-за пандемии. И хотя в минувшем году наши показатели не были совсем низкими, тем не менее, весь свой потенциал нам реализовать не удалось. Пандемия, конечно, несколько выбила из колеи, но мы – народ крепкий, выжили и не в таких ситуациях.

Одна из задач, решение которой не терпит отлагательства, это содержание дорог, имеющих уже достаточно солидный возраст. И в данном контексте желание Владимира Стурова – силами АО «Дороги Дона» привести все дороги Милютинского и Морозовского районов, построенные 40 лет назад, в состояние, не уступающее по качеству дорогам многих европейских стран.

За 2020 год общий километраж дорог, обслуживанием которых занималось АО «Дороги Дона», составил в Милютинском районе более 322 км, а в Морозовском районе около 497 км. Статистика, которую ведет Владимир Стуров уже 14 лет, показывает, что цена контрактов на содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Милютинском и Морозовском районах Ростовской области с 10 974 670 руб. в 2007 году выросла до 62 915 782 руб. в 2020 году. Однако ни разу уровень инфляции не учитывался и, соответственно, не индексировался. Таким образом, на 2020 год общая цена контрактов с учетом инфляции должна была составлять 89 380 199 руб. Вывод – дорожникам нужна государственная поддержка.

– Мы сегодня возлагаем большие надежды на министерство транспорта Ростовской области в лице министра Владимира Окунева, –

говорит Владимир Стуров. – Он человек с большим опытом, хорошо владеющий ситуацией, прекрасно знает, кому нужна помощь, что и где необходимо незамедлительно делать.

Тем не менее руководитель предприятия считает, что сидеть в ожидании этой помощи тоже неправильно. Останавливаться нельзя. Впрочем, такого за всю историю предприятия не было ни разу. В том числе и в пандемию. Штат АО «Дороги Дона», который сегодня составляет 77 человек, сохранен полностью. Среднемесячная зарплата 32208 руб. Парк предприятия состоит из 80 единиц техники. В том числе: пятнадцать КДМ, четыре автогрейдера, 4 роторных снегоочистителя, 6 погрузчиков и 6 тракторов Т-150. Есть, правда, нюанс, связанный с устареванием техники. Каждый из названных механизмов имеет максимум десятилетнюю живучесть. Потом необходима его замена. И в силу своих возможностей АО «Дороги Дона» периодически обновляет парк. К примеру, за 2019 и 2020 годы были закуплены гусеничный асфальтоукладчик Vögele SUPER 1800, произведенный в Дании, погрузчик Hyundai 9 серии. Кроме того, много внимания уделяется ремонтным работам. В автопарке немало единиц отечественной техники. В частности шесть дорожных катков «Раскат». Вся техника оснащена системой навигации GPS/ГЛОНАСС. У всех работников мобильная корпоративная связь.

Общий объем работ, выполненный АО «Дороги Дона» в 2020 году, соответствует 134 млн руб. Налоги уплачено 31,306 млн руб. Чистая прибыль предприятия составила 2 млн руб. Много это или мало?

– Скажу так: дело не в количестве денег, дело в объемах работ, которые мы хотим и можем осваивать, – пояснил Владимир Стуров. – Мы имеем потенциал, умеем работать. И не только в наших районах. К

примеру, мы интенсивно работаем сейчас с сельскохозяйственными предприятиями Волгоградской области. Строим и ремонтируем им подъездные дороги. Имеющейся у АО «Дороги Дона» техникой можем ежемесячно выполнять работы на 25 млн руб. Очень важно еще и то, что компания никому ничего не должна. На 1 января 2021 года все займы были погашены, долгов нет. И это несмотря на то, что ежегодно мы открываем кредитно-возобновляемую линию минимум на 20 млн руб. В этом году сумма уже составила 31 млн руб. Секрет же в том, что после выполнения какого-то объема работ мы частично этот кредит гасим. Условно говоря, эта сумма «спит». Но, если необходимо что-то приобрести, мы берем, если можно так выразиться, у самих себя займы.

Для Владимира Стурова главный показатель успешной работы АО «Дороги Дона» – зарплата сотрудников предприятия. Была бы она тысяча на тысячу выше, было бы вообще замечательно. Есть на предприятии уникальные специалисты с опытом работы практически на всех видах спецтехники. И среди ИТР таких людей немало. Но время идет, на смену закаленным минувшей эпохой кадрам приходят кадры молодые. И хотя за плечами у них вузовское образование, практического опыта недостаточно. Поэтому свою будущую специальность на практике они начинают осваивать с азав. В АО «Дороги Дона» все сделано и делается для того, чтобы вновь прибывшие сюда специалисты чувствовали себя уютно, чтобы коллектив, вне зависимости от возраста сотрудников, был сплоченным, дружным и грамотным. Тогда и трудности преодолевать намного легче, и серьезные объемы работы можно выполнять. Ведь, как считают на предприятии, работы много не бывает. Главное, чтобы было желание ее освоить. А желание это есть.





Задачи стоят большие

Но стройку сдерживают процедурные вопросы



**Генеральный директор
АО «Ростовавто-
мост»
Владимир Домницкий**

Ростовавто-мост – одно из ведущих мостостроительных предприятий Южного федерального округа. Его деятельность давно и прочно связана с историей региона, потому что важнейшие объекты транспортной инфраструктуры были возведены руками его специалистов. В текущих условиях экономики как отдельно взятого региона, так и страны в целом. Пока мостовики уверенно выдерживают взятые на себя обязательства, не смотря на все риски.

Под знаком ограничений

Вольно или невольно, но весь 2020 год прошел для АО «Ростовавто-мост» под знаком ограничений, связанных с распространением коронавируса. Основное достижение этого времени заключается в том, что человеческих потерь в коллективе численностью 800 человек не было. Это несмотря на то, что предприятие ни на день не прекращало работу, поскольку мостостроительные организации были отнесены к непрерывно действующим. Конечно, без трудностей не обошлось. В частности, возникали неувязки во взаимодействии с поставщиками и смежниками, часть производителей приостановили свою работу. Были и проблемы с логистикой. Дело в том, что во избежание распространения инфекции между регионами был введен пропускной режим: к проезду допускались лишь те, кто предъявлял необходимые справки и документы. Но оказалось, что во всех субъектах состав и объем этих разрешительных документов разные. Это вызвало очереди на пропускных пунктах, развернутых на границе регионов, что привело к задержке в поставке строительных материалов и, как следствие, – сдвигке производственных графиков.

«Но мы работали с запасом как по времени, так и по материалам, поэтому нам удалось быстро наверстать потерянное время, – рассказал генеральный директор АО «Ростовавто-мост» Владимир Домницкий. – В те-

кущем году организация выполняет работы на ряде значимых объектов Ростовской области и соседних регионов. В общей сложности в портфеле заказов предприятия находятся более десяти объектов на общую сумму 3 млрд руб. Реализация заключенных контрактов продолжается. Мы полностью обеспечены объемами работ. Задачи стоят большие, и мы готовы к их решению».

Еще одним видом деятельности предприятия является содержание искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения. Всего в сфере внимания мостовиков – порядка 280 мостов и путепроводов, что составляет больше половины искусственных сооружений региона. Это важнейший аспект, поскольку аварийное состояние даже одного моста автоматически блокирует передвижение по всей сети автодорог региона. Задача мостовиков – сохранить связность автомобильной дорожной сети как внутри области, так и с соседними регионами. В настоящее время в очереди на модернизацию значатся 40 мостовых сооружений. Их будут постепенно доводить до нормативных состояний по мере появления финансирования в региональном бюджете.

Текущие объекты

В текущем году Ростовавто-мост продолжает работы сразу на нескольких важных объектах как в Ростовской области, так и за ее пределами. Так, после небольшого перерыва возобновились финансирование строительства мостового перехода через балку Сухо-Соленовская в створе проспекта Лазоревый в г. Волгодонск Ростовской области (заказчик – администрация города Волгодонска). Срок реализации контракта – 2019–2024 годы, стоимость – 7,8 млрд руб. В текущем году планировалось освоить 700 млн руб., в 2021–м – 3 млрд, однако произошло перераспределение денежных средств в связи с изменениями в бюджетной политике ФДА, что привело к небольшой задержке финансирования. Сейчас этот вопрос находится на контроле руководства области, так что в ближайшее время мостовики готовы нарастить производственные объемы на этом объекте, тем более что мост имеет стратегическое значение для Волгодонска. Его возведение стало особенно актуальным после того, как в 2018 году был введен в эксплуатацию 4-й энергоблок Ростовской АЭС. И мост должен стать обязательным элементом в плане эвакуации населения в случае ЧП.

В прошлом году начались подготовительные работы для строительства эстакады через железную дорогу от ул. 2-й Бетонной до ул. Прибрежной. Вторым этапом является сооружение моста через залив. Общая протяженность искусственного сооружения с подходами составит 3,8 км, оно будет иметь четыре автомобильные полосы шириной по 3,5 м и пешеходные тротуары шириной 2,25 м. Пропускная способность по-



Путепровод на улице Малиновского в Ростове-на-Дону

высится до 14 тыс. автомобилей в сутки. На левом берегу залива мост стыкуется с эстакадой транспортной развязки. В текущем году запланировано проведение всех видов работ, начиная с основания, монтажа пролетных строений и заканчивая устройством проезжей части на эстакаде, согласно графику производства работ, который утвержден и согласован с заказчиком. Основные работы Ростовавто-мост выполняет собственными силами, однако перенос коммуникаций и дорожные работы отданы на субподряд.

Другим важным объектом является реконструкция моста через р. Макопсе на км 90+907 автомобильной дороги А–147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия в Краснодарском крае (заказчик – ФКУ Упрдор «Черноморье»). Это инженерное сооружение расположено на участке дороги, который отличается интенсивным транспортным и пешеходным движением. Проектом предусмотрены работы по изменению оси трассы, геометрических элементов участка, габаритов, конструкции и схемы моста. Планируется построить три подпорные стенки, обустроить шумозащитные экраны, освещение, ливневку с очистными сооружениями. Инженерные сети, которые попадут в зону строительства, переустроят. Также запланированы строительство двух автобусных остановок, устройство тротуаров, установка барьерного ограждения. Дорожное покрытие уложат на проезжей части моста, подходах к нему, съездах и тротуарах. Кроме того, Ростовавто-мост в качестве субподрядной организации задействован на строительстве искусственных сооружений на обходе г. Майкоп в Республике Адыгея. В рамках контракта мостовикам предстоит возвести два железобетонных путепровода, а также эстакаду через балку Псенафо длиной 471 м.

Быстро и качественно?

На финишной прямой находятся работы на другом важном объекте,

значимом как для ростовчан, так и для региона в целом – реконструкции путепровода через железнодорожные пути по ул. Малиновского в Ростове-на-Дону. Проект предусматривает строительство путепровода-дублера рядом с действующим сооружением, после чего старый путепровод будет демонтирован и на его месте построен новый. Полная длина реконструируемого путепровода составит около 240 м с шестью полосами движения, по три в каждом направлении. Дорога от ул. Факельная до ул. Типографская будет расширена. В прошлом году мостовики воздвигали первую очередь путепровода (правую сторону): к лету были завершены строительство опор, а также укрупнительная сборка металлических конструкций пролетных строений. К началу 2021 года была завершена первая очередь, и сейчас мостовики приступили ко второй (левой) стороне.

Стоит особо подчеркнуть, что мостовикам удается идти в графике, несмотря на конъюнктуру рынка, которая сводится к резкому подорожанию металла. Предприятием были заранее закуплены строительные материалы в полном объеме, так что фронт работ обозначен и сдерживающих факторов в части дефицита или расхождения со сметными расчетами нет. Тем не менее специалисты считают такие объекты довольно сложными из-за необходимости выкупа земель и переноса коммуникаций – водопровода, канализации, устройства ливневой канализации, переустройства освещения, контактной сети троллейбуса, газопровода, силовых кабелей. Каждая сетевая организация требует строгого соблюдения всех своих регламентов, процедур оформления необходимой документации. Осложняют ситуацию нерешенные земельные вопросы. Традиционно именно эти виды работ становятся причиной простоев на стройплощадке.

«Подготовка объекта к строительству и вынос всех инженерных коммуникаций должны оформляться и проторговываться отдельным лотом заранее, – прокомментировал Владимир Домницкий. – Конечно, все участники процесса хотят, чтобы строительные работы производились быстро и качественно. Но когда подрядчик заходит на объект, то просто не может развернуться из-за нерешенных земельных вопросов, устаревших техусловий и необходимости новых согласований. В итоге бывает, что с момента создания и согласования проектной документации до выхода на площадку проходят 3–5 лет. Хочу подчеркнуть, что мостостроительные организации и наши смежники действительно могут строить быстро и качественно, но при условии, что большая часть времени не будет тратиться на подготовительную работу».

Ценообразование

Как было сказано выше, самая большая тема для мостовиков сейчас – это рост отпускных цен на металл,

который продолжается с конца прошлого года. Если для дорожников изделия из металла нужны в незначительном количестве (дорожные знаки, барьерное ограждение), то в мостостроении все производство завязано именно на металлоемкости предприятия. «Дефицит металла мы почувствовали еще в конце прошлого года, – отметил Владимир Домницкий. – На начало марта 2021 года проблема так и не была решена. Другим словами, рост цен бесконтрольно продолжался. Если в начале прошлого года мы закупали металл по цене 39–40 тыс. руб. за тонну арматуры, то сейчас ценник – 60–62 тыс. руб. за тонну. А стоимость двутавровой балки вообще под 70 тыс. руб. за тонну и выше. При этом ежемесячно нам требуется порядка 200–300 тонн. Можно подсчитать, сколько составляет разница между сметными значениями и реальной ценой».

«Эту проблему может снять только правительство, – уверен руководитель предприятия. – Ведь быстро изменить расценки в сборниках сметных нормативов невозможно, как невозможно увеличить стоимость реализации уже заключенных контрактов. Надо понимать, что когда организация подписывает договор, то рассчитывает свои затраты именно на уровне текущих цен с учетом коэффициента инфляции на каждый год. Однако рост отпускных цен на металл на 50% за полгода невозможно ни спрогнозировать, ни логически объяснить. Мы, как производственники, ожидаем от правительства шагов, которые помогут решить эту проблему. Если же она не будет решена, то в течение следующей пары лет мы увидим череду остановок мостостроительных предприятий и банкротств в целом по стране».

Производственники настаивают на определяющей роли регулятора. Со своей стороны профессиональные участники рынка в лице АО «Ростовавто-мост» и других производственных предприятий вышли с обращением к руководству региона. Именно правительство может сделать следующий шаг и поднять этот вопрос на федеральный уровень. Пока же организациям не остается ничего другого, как компенсировать эту дельту за счет собственной прибыли, что негативно отразится на их экономической устойчивости. Впрочем, это не единственный пример перекосов и недочетов в действующей системе ценообразования. «Недооцененными» остаются и ряд других видов работ. К примеру, мостовики не могут найти субподрядчика по переносу линий электропередачи, потому что реальная рыночная стоимость этого вида работ выше, чем предусматривается действующими сборниками сметных цен. И таких видов работ – десятки. Таким образом, сегодня многие проблемы в мостостроении вызваны системными перекосами в ценообразовании, и задача государства – обратить на них пристальное внимание.



Эстакада в г. Волгодонске



От идеи — до цифрового мозга

Такой путь проделало ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» за 30 лет своего существования



Директор по производству ООО «МОП КОМПЛЕКС 1»
Артем Гладько



11 июня 2021 года исполняется 30 лет со дня создания компании ООО «Многоотраслевое предприятие КОМПЛЕКС 1» («МОП КОМПЛЕКС 1»). Сегодня каждым направлением деятельности предприятия управляет директор по производству Артем ГЛАДЬКО.

История ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» началась с того, что на нынешней территории компании в 1991 году был пустырь, по которому носились зайцы, а полевые мыши перегрызали автомобильную проводку. Сегодня предприятие — это 40 тыс. кв. метров площади, где расположены специализированные помещения, боксы для стоянки автопарка, состоящего из более чем 100 единиц техники, половина из которых спецтехника. Это разметочные комплексы по термопластику и краске, спецтехника для демаркировки разметки, для очистки поверхности и установки опор освещения, светофорных объектов и т. д. Штатная численность предприятия сегодня составляет 287 человек.

В настоящее время внимание предприятия сосредоточено на разработке цифровых технических средств организации дорожного движения (ЦТС ОДД). Для этого в ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» организован отдел новых технологий и инноваций с молодыми и целеустремленными сотрудниками.

— Основное направление деятельности созданного подразделения — цифровизация всех продуктов, которые позволят нам в скором времени начать взаимодействовать с крупными интеллектуальными транспортными системами (ИТС) в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», — рассказывает Артем Гладько. — Каждый продукт прошел тщательное исследование на перспективу модернизации его свойств и реализации их в цифровом формате. Таким образом, мы стремимся наладить двустороннюю связь с единой платформой, на которой сконцентрировано управление периферийным оборудованием — знаками, светильниками, метеостанциями, информационными табло и т. д. Наша задача — сделать так, чтобы все периферийное оборудование работало как единый механизм. Чтобы этого добиться, сейчас разрабатываются алгоритмы, WEB-приложения, управляющие контроллеры и протокол обмена данными для обеспечения взаимодействия между элементами систем, что, в свою очередь, повысит безопасность участников дорожного движения, уровень их комфорта. К примеру, если какой-либо дорожный знак, который является цифровым техническим элементом подсистемы, перестанет работать, это мо-

жет оказать серьезное влияние на транспортный поток в целом. Допустить такое нельзя.

— Своими решениями мы можем повысить уровень обслуживания, поскольку всегда находимся в курсе того, что происходит с периферийным оборудованием, и в случае необходимости оперативно принять экстренные меры, — поясняет Артем Гладько. — Например, при анализе данных метеостанций система управления в автоматическом режиме уведомит водителей посредством динамических информационных табло о необходимости снижения скорости из-за образования неблагоприятных погодных явлений, таких как гололед, гололеда, либо в случае образования тумана система управления изменит статичный режим свечения знаков на динамический со стопроцентной яркостью.

На базе оптико-волоконных знаков и знаков с внутренним освещением специалисты отдела разработали также интеллектуальные системы для повышения безопасности участников дорожного движения. Это «умный поворот», «умный светофор-знаки», «умное примыкание». Ранее каждая из систем не имела двусторонней связи с другими решениями, но сейчас этот технический барьер снят и разрабатывается комплексная система взаимодействия.

Каждое решение по-своему уникально и позволяет повысить безопасность участников дорожного движения, в том числе ликвидировать точки концентрации ДТП.

— Нередки случаи, когда мы, выезжая на Т-образный перекресток, не можем полноценно оценить наличие участников дорожного движения на главной автодороге из-за недостаточной видимости или погодных явлений в виде тумана, — говорит Артем Гладько. — Система «Умное примыкание» особенно актуальна в таких условиях. В качестве элементов этого продукта выступают

сенсоры, дорожные знаки с улучшенными свойствами восприятия и информирующие элементы, задача которых предоставить информацию участникам движения на второстепенной дороге о приближающихся автомобилях на главной дороге. Или, например, при движении в ночное время суток водитель не может полноценно оценить кривизну участка автодороги и необходимую скорость движения, что может привести к возникновению ДТП. Система «Умный поворот» за счет направляющей последовательной динамики дорожных знаков позволяет заблаговременно уведомить водителя о наличии опасного поворота, его кривизне и протяженности. Что касается направляющего эффекта, мы также применяем технические средства в виде светодиодных маячков в дорожном покрытии как на пешеходных переходах, так и вдоль осевой и краевых линий дорожной разметки. Светодиодные маячки автономны, то есть содержат в своем составе солнечную панель с элементом питания и управляющий контроллер. Эффект направленного действия достигается за счет синхронного мигания световых элементов маячков, что позволяет полностью визуализировать границы участка автодороги, тем самым создавая эффект «взлетной полосы».

Кроме направляющих элементов, в компании разработан ряд сигнализирующих решений, задача которых привлечь внимание участников дорожного движения к дорожным знакам, содержащим информацию о режимах движения. Одним из таких решений является светодиодный индикатор дорожного знака, который представляет собой сигнальную панель с двумя разнесенными светодиодными излучателями, работающими в режиме попеременного мигания, тем самым дополнительно привлекая внимание участников дорожного движения, в том числе и в дневное время суток.

Большое внимание сотрудники отдела уделяют цифровым техническим средствам для повышения безопасности на пешеходных переходах. Гаджеты в виде смартфонов, планшетов и подобной техники порой привлекают внимание пешеходов, что приводит к соответствующим последствиям при переходе улицы на красный сигнал светофора.

— Мы разработали систему «Безопасная черта», которая выполняет функцию дублирования сигналов пешеходного светофора и устанавливается непосредственно в дорожное покрытие перед пешеходным переходом, — поясняет Артем Гладько. — Значимой функциональной особенностью системы является отсутствие ее воздействия на работу светофорного объекта. Иными словами, светофорный дорожный контроллер не определяет ее как элемент в виде еще одного светофора. В рамках темы, касающейся светофорных объектов, мы также уделили внимание системе взаимодействия дорожных знаков и светофорных сигналов, разработав систему «Умный светофор-знаки». Ее применение позволяет изменять режим работы дорожных знаков на светофорном объекте в зависимости от сигналов транспортных и пешеходных светофоров. Решение не подразумевает проводное соединение дорожных знаков со светофорным контроллером. Работа системы основана на беспроводной связи с удаленностью дорожных знаков на расстоянии 250 метров от светофорного объекта.

Что касается оснащения нерегулируемых пешеходных переходов цифровыми техническими средствами, в ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» разработали решение «Умный пешеходный переход», благодаря чему система использует максимально эффективно энергоресурсы автономных источников питания, особенно в зимний период времени. Достигается это посредством ав-

томатического изменения яркости освещения и управления режимом работы дорожных знаков с улучшенными свойствами восприятия.

Каждый разработанный сотрудниками отдела новых технологий и инноваций продукт не покидает территорию предприятия без проведения соответствующих испытаний. Первоначально решения испытываются на полигоне компании. В процессе испытаний для получения идеального продукта в решение вносятся необходимые корректировки. Следующий этап — так называемые полевые испытания, то есть установка продукта на участках автодорог.

— Все наши цифровые технические средства организации дорожного движения — результат колоссальной работы всего предприятия, — рассказывает Артем Гладько. — Каждый занимается своим направлением, но в рамках задач по разработке новых решений все направления аккумулируются и доносятся до высшего руководства. Моя задача, как производственника, донести эти идеи до заказчика и убедить его в том, что идеи имеют право на жизнь, по возможности провести все этапы согласования и реализовать продукт на конкретных участках сети автомобильных дорог. К примеру, в рамках взаимодействия Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова-на-Дону с коллегами из Краснодарского края на предмет применения цифровых технических средств организации дорожного движения и их инновационного развития мы через наш департамент доносим до потенциальных заказчиков свои разработки, предложения.

Тема ИТС, в общем-то, для ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» новая, а специалистов, способных решать подобные задачи, на рынке мало. Поэтому сотрудники отдела новых технологий и инноваций были вынуждены начинать с азов. Для понимания принципа действия системы и того, что для ее работы необходимо, прорабатывались различные информационные ресурсы. Таким образом, удалось выстроить концепцию, и все решения сотрудников отдела вошли в проект, подготовка которого сейчас идет полным ходом.

В задачи отдела входит дальнейшее наблюдение за работой продукта, наработка статистики. Исходя из нее, необходимо определиться в последующих действиях, чтобы улучшить ситуацию или, напротив, сгладить ее. И пусть пока работа отдела уместается в теоретические рамки, практическое использование ЦТС ОДД на территории Ростовской области начнется чуть позже, разработчики уверены, что первые плоды их труда можно будет увидеть уже в 2021 году.





Инженеры для будущей России

Ростовский государственный университет путей сообщения — один из ведущих образовательных и научных центров Дона и Юга России

Вуз играет важную роль в обеспечении экономики региона и страны современными квалифицированными специалистами. О деятельности университета, его развитии мы беседуем с ректором, доктором технических наук, профессором Владимиром ВЕРЕСКУНОМ.

— **Владимир Дмитриевич, РГУПС — крупнейший транспортный вуз Юга России, расскажите, как готовите специалистов?**

Ростовский государственный университет путей сообщения по-прежнему остается одним из наиболее востребованных вузов России. Более 90 лет существования вуза наши выпускники находят применение своим знаниям и навыкам практически во всех отраслях экономики, транспорта, сервиса, бизнеса. В настоящее время руководство университета в качестве важнейшей задачи для себя считает обеспечение конкурентоспособности выпускников вуза на рынке труда. Подготовка студентов осуществляется по самым современным и востребованным специальностям.

Сегодня об этом говорят и данные рейтинга мониторинга трудоустройства выпускников Министерства образования и науки РФ. По показателям востребованности специалистов и средней заработной плате РГУПС — лидер среди вузов Ростовской области.

Наш университет — это огромный университетский комплекс. Образовательный процесс в нем начинается с 10-го класса средней школы и практически не заканчивается, поскольку после выпуска специалиста, бакалавра, магистра существует еще послевузовская подготовка — мощная система повышения квалификации, которая успешно реализуется университетом на протяжении многих лет. Мы готовим специалистов для РЖД и транспортной отрасли России. Образовательный процесс в вузе ведется в неразрывной связи с наукой. Хочу отметить, что в университете все дипломные работы реальные, они готовятся по заказам предприятий железнодорожной отрасли, и большинство из них находят внедрение в дальнейшем.

Конечно, огромную роль в подготовке высококлассного специалиста играет материально-техническая база вуза. У нас есть научно-учебные лаборатории мирового уровня, они оснащены самой современной техникой. Ежегодно мы открываем 5–6 новых лабораторий и обновляем старые, в вузе самый современный компьютерный парк. В 2020 году для занятий и отдыха студентов в вузе созданы бренд-зоны: ОАО «РЖД», СЖЖД — филиала ОАО «РЖД» и РГУПС.

Хочу отметить, в РГУПСе организована система дополнительного целевого обучения, интегрированная в систему непрерывного профессионального образования и позволяющая наделять выпускников, обучавшихся на основе договоров о целевом обучении, дополнительными профессиональными и корпоративными компетенциями, востребованными работодателями.

В настоящее время вуз осуществляет непосредственное взаимодействие между работодателями, университетом и студентами, получающими дополнительные образовательные услуги. Более двух тысяч студентов всех форм обучения ежегодно проходят подготовку в 50 подразделениях ж.-д. транспорта, действующих на территории Северо-Кавказской, Приволжской,

Юго-Восточной железных дорог — основных заказчиков наших специалистов.

После успешной защиты аттестационной работы выпускники получают свидетельство о дополнительном образовании, а также свидетельство о присвоении рабочей профессии, удостоверяющее право на ведение профессиональной деятельности в соответствии с квалификацией. Это расширяет возможности реализации творческого потенциала выпускников, гарантии их трудоустройства, успешной должностной карьеры.

Университет также целенаправленно ведет работу для привлечения талантливых абитуриентов — это проведение олимпиад школьников, интеллектуальных, творческих конкурсов. Огромный интерес и признание у школьников получил ставший традиционным конкурс научно-технического творчества «Дорога в будущее». Победители и призеры получают целевые сертификаты ОАО «Российские железные дороги» на учебу в РГУПС.

— **Владимир Дмитриевич, как известно, теория без практики мертва, как и где студенты применяют на практике свои знания?**

Понимая, что практика — составная и неотъемлемая часть основной образовательной программы и непосредственно связана с будущей профессиональной деятельностью выпускников, университет использует различные формы занятости студентов в летний трудовой семестр.

В университетском комплексе осуществляется обучение по программам целевой подготовки по заказу ОАО «РЖД». Одним из положительных результатов такой деятельности является успешная адаптация студентов к работе в условиях производства. Программы целевой подготовки разработаны с учетом основных образовательных программ высшего образования, а также требований ОАО «РЖД» к профессиональным навыкам и умениям.

С целью трудоустройства студентов во время практики на оплачиваемые рабочие места, требующие соответствующей квалификации, в течение учебного года в университете проводится дополнительное обучение по программам рабочих профессий с вручением соответствующих удостоверений: монтер пути, электромонтер по обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, электромонтер по обслуживанию и ремонту устройств связи, слесарь-электромонтажник, слесарь по ремонту подвижного состава, слесарь по ремонту путевых машин, оператор ЭВМ, помощник машиниста



электровоза, тепловоза, электропоезда.

По-прежнему в университете продолжают славные традиции работы студенческих отрядов. Ежегодно свыше 600 студентов проходят практику в составе студенческих отрядов: в отряде проводников в Федеральной пассажирской компании в пассажирских депо Адлера и Новороссийска, в составе строительных отрядов на объектах Дирекции по ремонту пути, «МРСК Юга» — «Ростовэнерго», в студенческом отряде помощников машинистов «Скорость» в Южной дирекции скоростных сообщений (г. Сочи), водят грузовые составы, будучи бойцами отряда помощников машинистов Северо-Кавказской дирекции тяги, работают в составе сводных областных сервисных отрядов и отрядов вожатов.

— **Университет один из немногих сохранил систему распределения выпускников, как это удается?**

Хочу особо отметить традиционную систему распределения, сохранившуюся в нашем вузе. Распределение проходит в конце марта. Список предприятий-партнеров достаточно большой: ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Газпром», ОАО «Зарубежстройтехнология», ОАО АНК «Башнефть», ОАО «Лукойл», электровозоремонтные и вагоностроительные заводы, крупнейшие банки, предприятия сервиса и многие другие. География предложенных вакансий — вся Россия. Наши выпускники трудоустроены практически на 99% по своим специальностям.

Кроме распределения, приоритетным направлением деятельности университета является помощь студентам и выпускникам

университета в правильном построении их должностной карьеры, своевременное информирование студентов о спросе и предложении на рынке труда. Центр развития карьеры вуза наладил связи более чем с 280 предприятиями и учреждениями, расположенными на всей территории России. С компаниями-работодателями — нашими партнерами — регулярно проводятся совместные мероприятия: презентации, семинары, мастер-классы, тренинги, деловые игры и т. д.

— **Говоря о подготовке высококвалифицированных специалистов, нельзя не сказать и о научной деятельности в вузе по проблемам транспортной отрасли.**

Одной из важнейших составляющих деятельности университета является решение актуальных задач научно-технического прогресса на транспорте и в других отраслях экономики. Ученые университета принимают активное участие в подготовке комплекса программных материалов, определяющих стратегические цели и задачи, перспективы развития транспорта России. Ежегодно для российских и зарубежных предприятий выполняются научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы на сотни миллионов рублей. Университет ведет научные исследования по заказам Министерства образования и науки Российской Федерации, компании ОАО «Российские железные дороги», Новочеркасского электровозостроительного завода, других крупных российских компаний и предприятий. Исследования выполняются в тесном сотрудничестве с подразделениями Российской академии наук (Институт проблем механики РАН, Институт машинове-

дения РАН, Южный научный центр РАН, с которыми созданы совместные научные лаборатории), транспортными вузами, отраслевыми институтами — НИИАСом, ВНИИЖТом.

Молодые преподаватели и научные сотрудники, аспиранты и студенты принимают активное участие в научных исследованиях вместе с известными в России и в мире учеными. Студенты, участвующие в научных исследованиях, выполняемых по договорам и грантам, получают достойную заработную плату, имеют научные публикации по результатам работы.

— **Образование неразрывно связано с воспитанием студентов, как университет справляется с этой сложной задачей?**

— Безусловно, огромное внимание уделяется организации воспитательной работы со студентами. Важным аспектом является трудовое воспитание, о котором я сказал выше.

В университете сохранены и развиваются лучшие традиции студенческого сообщества: шефство (волонтерство) над детскими домами и ветеранами войны и труда, выступления творческих коллективов, участие в престижных спортивных мероприятиях. Коллектив университета — инициатор многих гуманитарных акций, социальных проектов.

Студенты РГУПС стали инициаторами грандиозных мероприятий: благотворительной акции «Дорогой памяти по дорогам Победы!», посвященной 70-летию победы в Сталинградской битве и освобождению Ростовской области от немецко-фашистских захватчиков, в которой приняли участие студенты всех железнодорожных вузов России. В университете силами студентов создана «Патриотическая комната», которая стала победителем в городском конкурсе социальных проектов. Стало традицией ежегодно проводить Всероссийскую военно-патриотическую игру для школьников, студентов и молодых специалистов Северо-Кавказской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» «Эстафета Победы». Студенты и сотрудники свято чтят память героев-рижтовцев, на территории вуза создан мемориальный комплекс, посвященный памяти героев Великой Отечественной войны и социалистического труда. В 2018 году в РГУПСе прошла встреча представителей студенческих отрядов РИИЖТа — РГУПСа «90-летию РИИЖТа-РИИЖТа-РГУПСа посвящается... Диалог поколений «Историю пишем делами своими». И это только малая толика того, чем занимаются наши студенты.





На службе отрасли

В Ростове—на—Дону успешно ведется подготовка кадров для гражданской авиации России и стран СНГ

6 февраля 2021 года Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин утвердил Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Как известно, в системе транспортного образования особое внимание уделяется развитию авиационно-инженерно-технического образования. Примечательно, что на Юге России данное направление представлено единственным ведомственным вузом Федерального агентства воздушного транспорта, Ростовским филиалом Московского государственного технического университета гражданской авиации.

Ростовская область по праву считается родиной авиационного образования на Юге России. Ежегодно в начале марта около двух сотен специалистов получают диплом о высшем образовании в стенах Ростовского филиала МГТУ ГА.

Днем зарождения высшего авиационного образования на Юге России можно смело назвать дату основания Ростовского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА), который был образован 16 июня 1969 года. В 2019 году вуз широко отметил юбилей не только праздничными мероприятиями и научно-практической конференцией «АвиаТранс», ежегодно проводимой при поддержке ПАО «Аэрофлот—РА», но и открытием очной формы обучения.

Впервые за пятьдесят лет существования вуза, учитывая потребности отрасли, в Ростове—на—Дону была открыта подготовка студентов очной формы обучения по направлению «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». Следует отметить, что специальность оказалась чрезвычайно востребованной как на очную, так и на заочную форму обучения.

Ростовский филиал МГТУ ГА активно взаимодействует с отраслевыми предприятиями. На сегодняшний день филиал заключил более сотни договоров о сотрудничестве с ведущими авиационными предприятиями страны, преимущественно Юга России. Ростовский филиал МГТУ ГА активизировал работу по укреплению и расширению партнерских связей с зарубежными образовательными учреждениями. В 2014 году было заключено соглашение о международном сотрудничестве в сфере науки и высшего образования с Лондонской школой бизнеса и финансов (London School of Business and Finance), которая разработала специальные предложения по изучению технического английского языка с упором на усвоение специализированной авиационной терминологии и лексики. Данные образовательные программы планируются к освоению слушателями программ дополнительного профессионального обучения Ростовского филиала МГТУ ГА.

Развитию вуза способствует поддержка Федерального агентства воздушного транспорта. Благодаря этому стало возможным приобретение нового корпуса. Как известно, в Ростове—на—Дону появился новый аэропорт, а имущественный корпус старого аэропорта стали перераспределять. Ростовский филиал МГТУ ГА явился одним из первых выгодоприобретателей от переезда аэропорта Ростова—на—Дону. Главное здание центра Аэронавигации в аэропорту Ростова—на—Дону, который, к слову, в большинстве своем укомплектован выпускниками Ростовского филиала МГТУ ГА, перешло в ведение вуза.

Несмотря на все трудности, вирусную пандемию, финансовый кризис, вуз полностью перепрофилировал здание под свои нужды, обеспечив студентов спортзалом, учебными и научными лабораториями, музеем и иными помещениями, в том числе столовой. Примечательно, что с этого года студенты Ростовского филиала МГТУ ГА будут обеспечены трехразовым питанием.

В новом корпусе планируется и реализация программ дополнительного профессионального образования. Вуз уже осуществляет ряд программ дополнительного профессионального образования, а в ближайшее время их перечень будет существенно расширен. Это не только будет соответствовать спросу региональных авиационных предприятий, но и поможет развитию авиационного образования и реализации Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной Председателем Правительства Российской Федерации.

Обозначенные достижения были по достоинству оценены руководством страны, и директору Ростовского филиала МГТУ ГА была объявлена благодарность Президента РФ.

Р. С. Когда материал уже был подготовлен к печати, стало известно об истребовании со стороны Федерального агентства по управлению государственным имуществом к Ростовскому филиалу МГТУ ГА с целью отобрать переданные Росавиацией вузу территории. Мы будем следить за развитием событий и проинформируем читателей о развитии ситуации.





Транспортные проблемы будут решены

Власти Ростова-на-Дону делают для этого все необходимое



О состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры Ростова-на-Дону наш корреспондент беседует с главой администрации донской столицы Алексеем ЛОГВИНЕНКО.

— Алексей Валентинович, транспортная проблема характерна для многих российских городов. Не минула она и Ростов-на-Дону. Какие основные аспекты ее решения вы бы выделили?

— Сегодня ростовская маршрутная сеть состоит из 103 муниципальных маршрутов регулярных перевозок. Из них 87 автобусных, 5 трамвайных и 11 троллейбусных. Общее количество транспортных средств с учетом резерва составляет 1253 единицы.

В 2020 году мы завершили оптимизацию маршрутной сети. Изменили 9 маршрутов, отменили — 10, установили 9 новых маршрутов. Было восстановлено транспортное обслуживание жителей отдаленных районов, а также организована связь с новыми жилыми комплексами «Соловьиная роща», «Западная Резиденция», «Красный Аксай».

По всем городским маршрутам мы убрали маршрутные такси и старые автобусы. Увеличили количество автобусов большого класса на 18% и среднего — на 51%. Был обновлен подвижной состав на двадцать автобусных маршрутов.

Мы отдаем приоритет экологически чистым видам транспорта. Количество автобусов, оснащенных двигателями на газовом топливе, увеличилось на 36%.

Более 90% автобусов оборудованы для перевозки маломобильных групп населения. Свыше 83% автобусов работают с кондиционерами. К концу 2023 года системами кондиционирования воздуха и средствами по перевозке людей с ограниченными возможностями должен быть оборудован весь городской транспорт.

— В марте 2020 года город заключил контракт на разработку программы развития транспортной инфраструктуры до 2035 года. Каковы основные ее особенности?

— Впервые в 2020 году был создан долгосрочный стратегический документ развития транспорта и дорожного хозяйства.

При разработке Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) выработана динамическая транспортная макромодель города, которая даст возможность заблаговременно корректировать маршрутную сеть под изменяющийся спрос, учитывая перспективное развитие города.

Это позволит создать систему транспортно-пересадочных узлов для пересадки между городскими, пригородными и междугородными маршрутами, перехватывающих парковок.

Основная особенность программы — комплексный подход к определению перспектив транспортной системы города. Разработаны несколько вариантов развития транспортной инфраструктуры, совершенствования организации дорожного движения.

Мероприятия ПКРТИ рассчитаны до 2025, 2030 и 2035 годов в увязке со строительством легкого рельсового транспорта. Они предполагают изменение схем движения, реконструкцию дорог и пересечений, введение ограничений въезда для грузовых автомобилей, стоянки и остановки транспортных средств в центре города, организацию новых выделенных полос, а также развитие системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и управления светофорными объектами.

— Сегодня на регулярных маршрутах города работают почти полтора десятка перевозчиков. Некоторые из них считают, что в Ростове должен быть один перевозчик, единый центр транспортной работы типа московского ГКУ «Организатор перевозок». Как вы относитесь к таким предложениям?

— С 2020 года прекратили свое действие старые договоры на перевозку. Теперь все 13 транспортных организаций работают по муниципальным контрактам, содержащим равнозначные условия.

Мы добились того, что на всех видах общественного транспорта города возможно оплачивать проезд любым удобным безналичным способом. Ежемесячно оператором регистрируется более 7,5 млн транзакций, что превышает показатель на начало реализации проекта в 6 раз. Доля безналичной оплаты проезда увеличилась по сравнению с прошлым годом в 2 раза и составляет в среднем 80%, а на отдельных маршрутах — до 95%.

Это гарантирует, прежде всего, безопасность перевозок, а также финансовую прозрачность расчетов в транспортной сфере.

Сейчас мы рассматриваем варианты создания единого оператора, который будет координировать и контролировать работу всех транспортных компаний, занимающихся регулярными перевозками пассажиров по муниципальным маршрутам. Он будет аккумулировать средства, полученные от горожан за проезд в общественном транспорте, а после распределять их между всеми АТП на основе данных о результатах выполненной работы.

При такой организации функционирования транспорта водители не гонятся за пассажирами, им все равно, сколько человек у них в салоне. Главное — это выполнение условий муниципального контракта, то есть соблюдение расписания, исключение простоев на остановке.

Единственный недостаток такой схемы в том, что она требует до-



полнительного финансирования со стороны бюджета города.

— Власти Ростова не раз подчеркивали, что ставка в развитии городской транспортной инфраструктуры делается на электротранспорт. Чем это обусловлено? Какова дальнейшая судьба ростовского электробуса?

— У нас городской наземный электрический транспорт является муниципальным, он социально ориентирован. Перевозками пассажиров электротранспортом занимается Муниципальное унитарное предприятие «Ростовская транспортная компания».

За последние несколько лет в Ростове-на-Дону выполнены восстановительные работы на трамвайных линиях с применением новой технологии бесшпальной укладки рельсов по проспектам Театральному и Буденновскому, по улицам Максима Горького и Станиславского.

С 2013 по 2018 год проведен капитальный ремонт 24 километров трамвайного пути. Оставшиеся 40 километров необходимо отремонтировать в течение четырех лет. Общая сумма затрат на эти цели — около 1 млрд руб.

В 2020 году благодаря поддержке губернатора мы впервые за 12 лет обновили троллейбусный парк. Купили 15 новых троллейбусов с увеличенным автономным ходом. Кроме этого, безвозмездно получили 60 троллейбусов от правительства Москвы.

Число низкопольных троллейбусов выросло в 4 раза. В 1,5 раза увеличилось их количество на существующих маршрутах.

Впервые за много лет нами восстановлено 11 из 22 троллейбусных маршрутов, работавших в 1990 году. И мы не намерены останавливаться на достигнутом.

— Все большей популярностью у ростовчан и гостей столицы Дона пользуется городская электричка. Как будет развиваться этот проект?

— С января 2021 года организовано и включено в график дополнительно еще 3 пары пригородных поездов по маршрутам «Городской электрички». По имеющимся отзывам, как в СМИ, так и непосредственно пассажиров, эти поезда сыграли значительную роль в разгрузке транспортной системы города.

Движение городского общественного пассажирского транспорта было синхронизировано с движением поездов «Городской электрички» в соответствии с обновленным расписанием.

В сентябре 2020 года министерством транспорта Ростовской области, администрацией города Ростова-на-Дону и Северо-Кавказской железной дорогой проведена работа по актуализации «дорожной карты» проекта «Городская электричка». Она включает в себя корректировку сроков выполнения работ по ключевым направлениям проекта, обеспечению пешеходной доступности остановочных платформ, реконструкции и проведению текущих видов ремонта.

В ПКРТИ предложены мероприятия по строительству и реконструкции остановочных пунктов пригородных поездов на действующих участках внутригородского железнодорожного сообщения. Это позволит повысить транспортную доступность ЖК «Соловьиная Роща» и ЖК «Любушкино» и еще более 20 существующих и строящихся многоквартирных домов.

— В последнее время у транспортных обостряется кадровая проблема. Как город помогает ее решать?

— Проблема кадрового дефицита водительского состава, действительно, крайне актуальна. На данный момент кадровый дефицит составляет 1093 человека.

Мы постоянно взаимодействуем с ГКУ «Центр занятости населения города Ростова-на-Дону», проводим обучение водителей категории D и переобучение водителей категорий B, C, E на категорию D.

Кроме того, на базе МУП «Ростовская транспортная компания» открыты учебные курсы для водителей трамваев и троллейбусов.

Сегодня 8 человек окончили обучение, трудоустроены и проходят стажировку на маршрутах города. Проведен набор четырех учебных групп (2 группы водителей трамвая и 2 — водителей троллейбуса). Срок обучения — 6 месяцев.

— Уже длительное время не решается проблема недофинансирования транспортных предприятий, в том числе речь идет о компенсациях за перевозку льготников, выплате лизинговых платежей. Это не лучшим образом отражается на финансовом состоянии перевозчиков. Как город планирует решать эту проблему?

— В 2020 году на федеральном уровне предприятиям транспорта были оказаны меры поддержки, предусматривающие отсрочку налоговых и страховых платежей, а также частичное возмещение затрат, связанных с выплатой заработной платы работникам транспортных организаций, относящихся к субъектам малого и среднего предпринимательства.

По инициативе администрации города Ростова-на-Дону правительство Ростовской области рассматривается вопрос о поддержке предприятий транспорта, имеющих обязательства перед лизинговыми компаниями.

На февральском заседании городской думы администрации города Ростова-на-Дону было рекомендовано выработать комплекс мер, направленных на поддержку транспортных организаций в связи с возникновением независимых от них обстоятельств, повлекших невозможность исполнения условий муниципальных контрактов и договоров в связи с распространением новой коронавирусной инфекции.

Уже разрабатывается механизм поддержки предприятий транспорта на местном уровне, в скором времени данная проблема будет решена.





Использование лучшего опыта —

залог качественного транспортного обслуживания.

На этом настаивает руководитель МУП МТК

«Ростовпассажиртранс» Андрей Быков



Примерно половина всего объема пассажирских перевозок в столице Донского края приходится на муниципальные перевозчиков. Причем, по данным за январь 2021 года, из 8,18 млн перевезенных человек более 65% являются пассажирами автобусов муниципального унитарного предприятия МТК «Ростовпассажиртранс».

В компании определяющими показателями эффективности работы водителей являются соблюдение графика, интервала движения, обеспечение качества обслуживания, исключены «гонки за пассажирами» среди автобусов на наших маршрутах, нарушения установленной скорости движения, водители отрабатывают штатное количество рейсов без нарушений, и это напрямую влияет на уровень заработной платы. В этом немалую роль играет безналичная оплата проезда. Но не у всех перевозчиков эти показатели соблюдаются, поэтому принципиальным остается вопрос создания единого перевозчика (оператора), который обеспечит реализацию единых стандартов качества транспортного обслуживания населения.

Всего же в городе 13 пассажирских перевозчиков, а должен быть единый перевозчик (оператор), считает генеральный директор «Ростовпассажиртранс» Андрей Быков. На этом он настаивает не первый год. Его убеждение определяется не личным или корпоративным интересами, а вполне здоровой логикой.

Впрочем, давайте послушаем его самого:

— Да, я говорю об этом давно. В нашей стране есть хороший пример — ГУП «Мосгортранс», крупнейшее предприятие городского наземного транспорта, чей опыт создания единого перевозчика можно использовать, модернизируя с учетом местных условий. Что этому мешает? Интеграция самостоятельных транспортных предприятий в единое целое требует эффективного управления и контроля. Необходимы волевые усилия для принятия на законодательном уровне решения, объединяющего под единым руководством всех перевозчиков. Создание единого оператора кардинально улучшит качество транспортного обслуживания населения.

Пандемия перераспределила пассажиропоток: возросло число легковых автомобилей на улицах Ростова-на-Дону, так как опасения перед местами скопления людей подтолкнули жителей города больше пользоваться личным транспортом. Мы стремимся к тому, чтобы большинство горожан пользовались общественным транспортом, движущимся по выделенным полосам. Эта мера обеспечит надежность оказания транспортных услуг за счет увеличения скорости движения автобусов, уменьшения количества легковых автомобилей на городских улицах, сокращения времени в пути для пассажиров и позволит увеличить доходность предприятий, а это в свою очередь даст возможность систематического обновления подвижного состава, соответствующего стандартам качества транспортного обслуживания.

МУП МТК «Ростовпассажиртранс» — коммерческое предприятие, осуществляющее свою деятельность исключительно за счет собственных доходов. Переводить перевозчиков на брутто-контракты и внедрять эту систему можно будет с введением на всем городском транспорте безналичной оплаты. Данное направление активно развивается, и доля без-

проезда, есть транспортные карты. Это усложняет учет, и предприятие недополучает часть доходов.

«Тотальная безналичная система» позволит обеспечить высокий уровень безопасности пассажирских перевозок, финансовую и налоговую прозрачность. За прошлый год предприятием совершенно налоговых платежей на сумму 167 млн руб. Примерно такую же сумму уплатили в совокупности остальные 11 автобусных перевозчиков. Не все они готовы к налоговым обременениям из-за прозрачности платежей.

Для реализации программы интеграции самостоятельных транспортных предприятий в единое целое необходимо действовать очень осторожно, прежде всего, путем поиска компромисса. Или сделать проще: закупить необходимое количество подвижного состава и усилить ведущего перевозчика. Ведь исключили же использование на муниципальных маршрутах нелегальных перевозчиков. Кстати, если раньше наше предприятие обслуживало 19 маршрутов, то сейчас — 23. Доля на рынке увеличилась — сейчас она составляет более 42%. И может вырасти еще...

В свое время городской департамент транспорта существенно оптимизировал маршрутную сеть, которая действовала ранее. Практически полностью исключил использование автобусов малого класса, работающих в режиме «маршрутного такси», сделав приоритетом увеличение провозной способности общественного транспорта за счет использования подвижного состава большого класса. Это позволит обеспечить существенный рост качества транспортного обслуживания в нашем городе. Но не все проблемы решены.

Также наши жители предпочитают диаметральные маршруты, которые связывают периферийные транспортные районы через

центр города, что приводит к дополнительной нагрузке на улично-дорожную сеть города. При этом пассажиры экономят на оплате проезда, но не время на поездку. Поэтому правильнее развивать радиальные маршруты с одновременным внедрением пересадочных тарифов через транспортно-пересадочные узлы, что позволит оптимизировать маршрутную сеть, исключить дублирование маршрутов и снизить нагрузку на улично-дорожную сеть, обеспечить ценовую доступность и сократить время в пути. Пассажир при этом платит немного больше, однако получает возможность намного быстрее добраться до места назначения. При этом можно сократить число автобусов, и в городе станет свободнее. Так сделано в Москве именно в расчете на пересадочные узлы, что позволяет экономить подвижной состав, увеличивать скорость передвижения и т. д. Эту непопулярную меру надо просто пережить. За достаточно короткое время пассажир сам осознает, что он может добраться до места назначения за меньшее время и с достаточным уровнем комфорта.

Пандемия заканчивается. Что дальше? Мы оптимисты. И этот оптимизм основывается на тех возможностях, что у нас есть, на нашем подходе к организации работы и на самом рынке транспортных услуг. Это позволяет нам сказать, что достигнутого уровня мы уже не потеряем. В этом году при поддержке администрации мы наеемся приобрести новый подвижной состав, чтобы участвовать в конкурсах и дальше расширять обслуживаемую нами маршрутную сеть. Наша модель организации деятельности компании, наше позиционирование на рынке показали ее эффективность и конкурентоспособность. Несмотря на все сложности, мы удержали достигнутые позиции на городском рынке транспортных услуг. А самое

главное — сохранили кадры. В этом направлении и будем развиваться впредь.

Единый перевозчик (оператор), переход на брутто-контракты будут способствовать исключению такого явления, как текучесть кадров, что позволит обеспечить ритмичность оказания транспортных услуг. Дефицит кадров — главная проблема сегодня для городского общественного транспорта составляет 54,3% от необходимого. И это очень тревожная тенденция. Сегодня нам не хватает примерно 70–80 водителей. Эта проблема актуальна для всех транспортных компаний.

Наша компания сотрудничает с центром занятости, с организациями по подготовке и переподготовке водителей. Государственные программы, реализуемые в центре занятости, дают возможность пройти переобучение. Прошедших переподготовку водителей мы принимаем на работу. К сожалению, пока не в том объеме, в каком бы нам хотелось. Совместно с центром занятости мы наращиваем объем переподготовки. Плюс курсы по подготовке водителей. Наши сотрудники отдела кадров постоянно интересуются тем, как идет подготовка водителей, предлагают работу в нашей компании.

Наш коллектив — это команда единомышленников. С одной стороны, работники обеспечивают добросовестное выполнение возложенных на них должностных обязанностей. Мы в свою очередь выполняем обязательства по своевременной выплате заработной платы, а также используем материальные и нематериальные инструменты их поощрения.

Таким образом, наши работники заинтересованы в результатах своего труда и уверены в настоящем и будущем. Для нас это очень важно.





Выехать из тупика

Предлагают пассажирские перевозчики Ростова—на—Дону

Акционерное общество «Автотранспортное предприятие № 5» с 1996 года – один из ведущих пассажирских перевозчиков в Ростове—на—Дону.

Сегодня предприятие обслуживает 11 городских маршрутов, 2 пригородных и 14 междугородных. Пассажирские перевозки обеспечивают более 200 единиц подвижного состава, приобретенного в период с 2018 по 2020 год по лизинговой схеме. Причем большая часть техники работает на газомоторном топливе.

О проблемах пассажирских перевозчиков города и путях решения этих проблем рассказывает заместитель генерального директора АО «АТП № 5» Андрей КОСОВ:

– В связи с введением с 17 марта 2020 года режима повышенной готовности на территории Ростовской области и мерах по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции пассажиропоток на муниципальных, пригородных и междугородных маршрутах значительно сократился.

Снижение пассажиропотока, по данным системы электронного учета проезда, в сравнении с аналогичным периодом 2019 года достигало 80%, что привело к значительной потере доходов транспортных предприятий. Так, например, перевозка пассажиров в апреле 2019 года по АО «АТП № 5» составила 1 108 783 человека, а в апреле 2020 года – 292 980 человек. Однако транспортные предприятия продолжали выполнять принятые на себя контрактные обязательства по перевозке пассажиров.

Несмотря на введение ограничительных мер, наша транспортная компания несет обязательства по выплате заработной платы, налоговых платежей и страховых взносов, расходов на топливо, смазочные материалы и запасные части, а также по своевременному погашению кредитных и лизинговых обязательств за приобретенную технику. Кроме того, в составе расходов значительно увеличились затраты на многократную дезинфекцию подвижного состава, обеспечение водителей масками и дезинфицирующими средствами, которые не были предусмотрены при формировании тарифов на перевозку.

Сегодня ситуация в транспортной отрасли города Ростова—на—Дону в связи со смягчением ограничительных мер начинает стабилизироваться, но, к сожалению, по сей день не достигла показателей, сложившихся до пандемии. Это не позволяет нам безболезненно и в полном объеме осуществлять свои финансовые обязательства. Тем не менее руководством АО «АТП № 5» принимаются все необходи-



мые меры к осуществлению стабильной и качественной работы по обеспечению жителей города транспортными услугами.

Хотя этому мешают две серьезные проблемы, характерные не только для нашего предприятия. Одна из них – дефицит кадров водителей.

Причин тому несколько. Основными, на наш взгляд, являются увеличение среднего возраста водителей, выход на заслуженный отдых сотрудников, достигших пенсионного возраста, отсутствие заинтересованности молодого поколения ввиду высокого уровня затрат на подготовку для работы на общественном пассажирском транспорте. Резкое падение престижности профессии водителя городского пассажирского транспорта обусловлено множеством факторов, в том числе и экономическим. Водитель городского пассажирского автобуса должен быть специалистом со множеством допусков, которые необходимо получить перед устройством на работу. К тому же часть из них являются платными и дорогостоящими. При этом допуски не требуются при устройстве на работу на другие виды перевозок.

Водитель городского пассажирского транспорта при работе на маршруте должен выполнять несвойственные для него задачи: принимать оплату за проезд; проверять правомерность применения проездных удостоверений, выписанных на бумажных носителях; контролировать нахождение в салоне автобуса пассажиров без масок, производить осмотр и дезинфекцию транспортного средства после каждого рейса и многое другое. При этом рабочий день водителя порой составляет 12 часов за смену с учетом перерывов. При таком режиме работы, квалификации водителя и перечне должностных обязанностей заработная плата водителя городского пассажирского транспорта должна составлять не менее 100 000 рублей в месяц.

Однако молодежь, заинтересованная в работе в транспортной отрасли, выбирает грузовые перевозки или перевозку пассажиров легковыми такси. Эти виды бизнеса не требуют серьезных затрат на подготовку и имеют более высокий уровень дохода, порой с возможностью дальнейшего приобретения или выкупа легковых автомобилей в собственность. Поэтому такие условия работы являются более привлекательными. Правда, такой выбор порой имеет и свою негативную сторону, о которой молодое поколение часто не задумывается. Я имею в виду формирование трудового стажа, экономические последствия, возникающие вследствие ДТП у водителей, не имеющих достаточного уровня подготовки, и многое другое.

Основываясь на проведенном анализе заработных плат транспортников, работающих на других видах перевозок (грузов по городу и области, строительных грузов в пределах города, а также такси), водитель автобуса получает заработную плату на 40, а порой и на 50% меньше. При этом он несет ответственность за жизнь пассажиров и, как правило, должен иметь высокий уровень подготовленности, в том числе и психологической, для работы с населением.

Однако повысить уровень заработной платы не представляется возможным из-за высокой затратной части на содержание и эксплуатацию подвижного состава, неполной компенсации за проезд льготников, пользующихся единым социальным проездным билетом на бумажном носителе, и резким снижением пассажиропотока в период действия ограничительных мер.

Формирование тарифа на перевозку пассажиров производится на основании 783-го постановления правительства Ростовской области. При этом используется затратный метод расчета экономически обоснованного тарифа, что противоречит здравому смыслу ввиду отсутствия финансовых возможностей



планировать затраты на содержание подвижного состава в полном объеме. А это, соответственно, не позволяет выйти на необходимый уровень при обосновании тарифа и в результате ставит транспортные компании в тупиковую ситуацию.

Как же мы предлагаем решать эту проблему? На наш взгляд, необходимо принять ряд мер для этого.

Во-первых, требуется внесение изменений в законодательную базу, которые позволят формировать экономически обоснованный тариф. Для этого применять нормативный подход (формирование затрат на основании необходимых нормативных затрат, указанных в технической документации к подвижному составу, ГОСТах и т. п.), что, в свою очередь, позволит сформировать тариф, при котором появится возможность выплаты заработной платы на должном уровне.

Во-вторых, необходимо перевести все льготные категории граждан на электронную систему оплаты проезда. Это позволит увеличить рентабельность работы общественного пассажирского транспорта и повысить контроль за распределением компенсации за перевозку льготных категорий граждан.

В-третьих, давно пора в городе организовать выделенные полосы для движения общественного пассажирского транспорта. Это даст возможность сократить интервалы движения, улучшить систематичность и сократить время поездки.

Еще одной мерой по повышению престижности профессии водителя общественного пассажирского транспорта может стать перевод на оплату перевозчику за выполненную транспортную работу. То есть по заключенному с заказчиком (в нашем случае – департаментом транспорта) брутто-контракту. При этом ответственность перевозчика состоит в исполнении указанного объема транспортной работы, соблюдении графика и безаварийного движения. А водитель автобуса освобождается от необходимости сбора оплаты проезда, проверки

проездных документов и контроля за безбилетным проездом. Все это позволит исключить простои на промежуточных остановках, гонки за пассажирами, отстои на промежуточных остановках.

Вторая проблема, о которой необходимо сказать, – использование автобусов на газомоторном топливе. Никто не возражает против того, чтобы их в городе стало больше: всем нам нужен чистый воздух. По состоянию на начало 2021 года уже более 80% подвижного состава, обслуживающего городские маршруты, использует в качестве основного источника топлива природный газ.

Однако при этом выявился ряд проблем, которые вызывают вопросы... К примеру, разница в стоимости газомоторного и дизельного автобусов составляет примерно 20–25%, а государственные субсидии на приобретение автобусов на газе с каждым годом сокращаются, и сегодня это уже сказывается на темпах развития газомоторного транспорта. На наш взгляд, компенсации за приобретение газомоторной техники должны выплачиваться в полной мере, покрывающей разницу в стоимости дизельного и газомоторного автобуса.

Для обслуживания такого транспорта необходимо создавать специализированную ремонтную базу. Каждому предприятию в отдельности это не под силу. Значит, требуется создание такой базы для всех транспортных предприятий города. Тем более что техническое обслуживание двигателя автобуса, работающего на газе, в разы дороже, чем дизельного. К тому же несвоевременная поставка комплектующих для газового двигателя часто приводит к выходу из строя подвижного состава.

К тому же малое количество газовых заправочных станций заставляет водителей после смены стоять в длинных очередях, что приводит к нарушению режима их труда и отдыха. Поэтому транспортным компаниям приходится привлекать к заправке автобусов дополнительный штат водителей-перегонщиков, что негативно сказывается на экономической ситуации предприятий.

И в итоге из-за всех перечисленных проблем стоимость владения газомоторным автобусом выходит ничуть не ниже цены эксплуатации дизельного автобуса. А порой получается даже выше, что не лучшим образом сказывается на привлекательности использования такой техники.

В перспективе же стоит рассмотреть возможности перевода пассажирской техники на работу с применением современных технологий, прежде всего на использование в качестве моторного топлива сжиженного природного газа LNG. Пока его широкому коммерческому использованию препятствует более высокая стоимость производства и необходимость хранения в дорогостоящих криогенных резервуарах. Однако с учетом истощения запасов нефти, повышения экологических требований темпы газификации автомобильного транспорта, особенно автобусов, будут возрастать.





Миссия выполнима,

если за дело берутся профессионалы

Компания «Дорстрой» основана в 2007 году в г. Аксай и осуществляет свою деятельность в сфере ремонта, капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог всех уровней в Ростовской области и за ее пределами. За это время компания прошла долгий путь и сейчас входит в число крупнейших дорожных подрядчиков Ростовской области. В числе заказчиков – муниципальные, региональные и федеральные структуры, в том числе ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, ФКУ Упрдор «Каспий», министерство транспорта Ростовской области, администрация г. Ростов-на-Дону, администрация Аксайского района и др. Компания ежегодно увеличивает число заказов: в 2020 году были заключены 13 контрактов на строительство и капитальный ремонт федеральных и областных дорог.

Содержание на высоте

Один из основных видов деятельности предприятия – содержание сети автодорог. Это социально важная работа: от скорости реагирования, профессионализма и оснащенности подрядной организации зависит безопасность и бесперебойность работы всего дорожно-транспортного комплекса Донской столицы. В частности, ООО «Дорстрой» занимается содержанием участков федеральных автодорог А-270 и А-135, а также северного, южного и западного подъездов от автомобильной дороги М-4 «Дон» к Ростову-на-Дону. С 2020 года компания также занимается содержанием улично-дорожной сети самой Донской столицы. Руководит предприятием профессионал, дорожник с многолетним стажем Игорь Хаемджиев.

Чтобы осуществлять комплекс работ, необходимый для безопасной эксплуатации автодороги участниками движения, у компании есть все необходимое: техника, люди, ресурсы. Производственные базы располагаются в Аксае, Батайске и Новошахтинске. Это обеспечивает оптимальную логистику и быстрое реагирование: максимальная дальность доставки противогололедных материалов составляет 20 км. В целом зимний сезон 2020/2021 годов прошел без ЧП, даже несмотря на капризы погоды. На базе было организовано круглосуточное дежурство, работала постоянная связь с МЧС, ГИБДД, заказчиком. Стоит отметить, что организация заранее готовилась к выходу на УДС: были дополнительно закуплены порядка 40 единиц новых дорожных машин, предназначенных в том числе для работ по зимнему содержанию. С начала выпадения осадков дорожники зачастую превентивно обрабатывали реагентами дорожное полотно, задействовав КДМ, трактора-щетки, минипогрузчики, грейдеры, самосвалы и др. Особое внимание уделялось потенциально

опасным участкам: мостам, путепроводам, спускам и подъемам, а также основным транспортным магистралям.

В настоящее время дорожники готовятся к весенне-летним видам работ по содержанию. Основным фронтом работ традиционно являются строительство и ремонт дорог, в том числе ямочный. К сожалению, полностью от него отказаться невозможно. Только в Ворошиловском районе в 2020 году было отремонтировано 5 тыс. кв. м дорожного покрытия, а в целом по городу – порядка 50 тыс. кв. м. Тем не менее ситуация постепенно меняется в лучшую сторону – новые технологии и системное финансирование дорожного хозяйства позволяют приводить дорожную сеть в нормативное состояние.

На опережение

Ежегодно силами компании производятся дорожные работы на десятках объектах регионального и федерального значения. Так, в 2020 году производился ремонт двух участков автомобильной дороги А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной в Ростовской области (заказчик – ФКУ Упрдор Москва – Волгоград). Еще на одном объекте работы были завершены почти на год раньше контрактных сроков. Это капитальный ремонт автомобильной дороги А-280 Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной на участке км 20+000 – км 24+000. Также досрочно (в августе 2021 года) планируется завершить капитальный ремонт автодороги А-270 М-4 «Дон» – Новошахтинск – граница с Украиной на участке км 895 – км 902.

Что позволяет предприятию стабильно завершать объекты раньше, так сказать, работать на опережение? Во-первых, профессионализм коллектива, численность которого достигает 300 человек, а также грамотное и эффективное управление всеми производственными процессами. Во-вторых, ставка на высокопроизводительную современную технику и заточенные под свои нужды производственные мощности. Так, в собственности компании – два АБЗ производительностью 100 и один АБЗ – 50 тонн в час, а также парк специализированной техники в количестве более 100 единиц, в том числе ведущих мировых брендов – дорожная фреза марки Wirtgen, асфальтоукладчики немецкого производителя Volvo, дорожные катки для различной толщины уплотнения марки Bomag, бульдозеры и экскаваторы Hyundai, самосвалы марки MAN и Mercedes для перевозки материалов.

Секрет фирмы

Как правило, все работы ООО «Дорстрой» выполняет собственными силами. Естественно, стремится опережать графики работ, когда позволяют погодные условия. Важно, что у компании есть все техниче-



ские возможности, отработанная логистика, широкий круг надежных поставщиков строительных материалов для такого опережения.

Кроме того, в ООО «Дорстрой» серьезно относятся к применению новых технологий, учитывают все новые требования и стандарты. Так, в прошлом году дорожная отрасль Ростовской области перешла на новые ГОСТы в рамках технического регламента Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». В этой связи на предприятии заранее были модернизированы заводы, отработано взаимодействие со смежниками, дооснащена дорожная лаборатория. Сейчас ее специалисты могут проводить широкий спектр испытаний строительных материалов для дорожных работ, а также осуществлять операционный контроль выполненных работ.

Переход на новые стандарты подбора и использования асфальтобетонных смесей позволяют улучшить прочностные и эксплуатационные характеристики, соответственно, повышаются качественные характеристики, увеличивается срок службы дорожного покрытия, а значит, и срок гарантии, подчеркивает генеральный директор ООО «Дорстрой» Игорь Хаемджиев.

Развязка для кольца

С таким подходом логично, что компания может выполнять самые сложные и масштабные работы. Так, в настоящее время в активной стадии находится реализация проекта строительства транспортной развязки в разных уровнях на 9-м км автомобильной дороги А-280 Ростов-на-Дону – Таганрог – граница с Украиной (в Ростовской области). В рамках реализации проекта предстоит выполнить подготовительные, земляные работы, провести инженерную подготовку территории, свайные работы, построить фундаменты и основания,

возвести несущие конструкции, устроить сети канализации, водоснабжения, дорожную одежду и выполнить другие работы. На участке строительства протяженностью около 1,9 км специалисты расширят проезжую часть до шести полос с разделительной полосой. Также трассу оборудуют переходно-скоростными полосами и линиями электроосвещения.

«Работы предстоит много, – рассказал главный инженер ООО «Дорстрой» Александр Пашкевич. – В настоящее время на объекте продолжаются формирование земляного полотна под строительство будущей развязки и переустройство коммуникаций, начали отсыпать съезды. Параллельно на участке археологи проводят обследование охранных зон. По нашему финансовому графику уже освоено 460 млн руб. Из необходимых 1,3 млн тонн песка завезена пока половина. Также в текущем году планируется реконструкция самой трассы А-280 и строительство одного из двух путепроводов. Этим займется наш субподрядчик – АО «Мостоотряд-99».

Новая развязка типа «неполный клеверный лист» соединит строящийся северный и перспективный западный обходы Ростова-на-Дону с международным транспортным маршрутом Е58, в состав которого входит трасса А-280. Одновременно развязка станет частью Ростовского транспортного кольца, масштабный проект по формированию которого реализуется в настоящее время. По контракту объект должен быть сдан в эксплуатацию в октябре 2023 года, однако дорожники планируют завершить все работы в 2022 году.

Все работы по плечу

Еще один важный для города объект, на котором сейчас продолжают работы – строительство Северного подъезда к г. Аксай (от 1054-го км автодороги М-4 «Дон» до ул. Речников). Строительство новой трас-

сы ведется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели выделяется более 156 млн руб. из федерального, областного и местного бюджетов. Протяженность новой дороги составит 2,2 км. Первый этап был завершен в прошлом году – дорожники полностью подготовили основание дороги на всем ее протяжении, частично уложили асфальт. В текущем году предстоит произвести мероприятия по устройству освещения, тротуаров, лотков и дорожных элементов. Северный подъезд к Аксаю – важная часть развития дорожной сети Аксайского района. Это дополнительная связь районного центра с федеральной трассой М-4 «Дон». Сейчас аксайчанам приходится ездить в свой город через Ростов-на-Дону, а новая магистраль поможет значительно сократить дорогу домой и упростит въезд в город жителям п. Рассвет, п. Октябрьский, ст. Грушевой и пользователям международного аэропорта «Платов».

Кроме того, в текущем году будет производиться реконструкция просп. Ленина с прилегающей территорией в г. Новошахтинске Ростовской области и внутрипоселковой автомобильной дороги по ул. Победы в п. Красный Колос (заказчик – МКУ города Новошахтинск «Управление городского хозяйства»). Также силами предприятия будут продолжаться работы по устройству инженерно-технической сети в п. Золотой Колос Аксайского района на территории 68,2 га. Работы проводятся в рамках Указа Президента России № 600 «О мерах по обеспечению граждан Российской Федерации доступным и комфортным жильем и повышению качества жилищно-коммунальных услуг». Также силами предприятия в текущем году предстоит отремонтировать участки автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения в нескольких районах области (заказчик – министерство транспорта Ростовской области).

По плечу ООО «Дорстрой» не только дорожные работы. В числе направлений деятельности – комплексные работы в рамках благоустройства городских территорий, в том числе укладка тротуарной плитки, ландшафтный дизайн, организация парков, установка ограждений и многое другое. К примеру, сквер «Кони» и входная группа в Аксайский городской парк, городские фонтаны и сквер на проспекте Карла Либкнехта хорошо известны и любимы жителями.

Остается добавить, что ООО «Дорстрой» – хороший пример социально ориентированного предприятия. Оно не только выполняет гарантированные законом социальные гарантии, но и помогает ветеранам, образовательным учреждениям, храмам, воинским частям. Ведь это такой же вид соучастия землякам, как и хорошие отремонтированные дороги.





**Генеральный директор
ООО «ДРСУ–Дон»
Олег Кулик**

Среди лидеров дорожного хозяйства Ростовской области уже четверть века почетное место вполне заслуженно занимает ООО «ДРСУ–Дон». 23 августа 2021 года компания отметит свой 25-летний юбилей.

Дорожное строительство, реконструкция, благоустройство, капитальный и текущий ремонт дорог, а также внутри дворовых территорий и тротуаров, производство асфальта и бетона различных марок, бетонные работы, устройство фундаментов, подземные коммуникации, монтаж установки комплекса очистного сооружения ливневых стоков, инженерные и геодезические изыскания, проведение лабораторных исследований и экспертиза объектов, проектирование – это только главные направления деятельности известного на Дону предприятия.

На счету ООО «ДРСУ–Дон» сотни километров дорог, после ремонта которых дорожная сеть Ростовской области заметно улучшилась. Повысилась скорость доставки товаров и грузов, благодаря чему жизнь в районах области стала комфортнее. Многие сделано и в Ростове-на-Дону.

Зная ООО «ДРСУ–Дон», как добросовестное предприятие, качественно выполняющее свои обязательства и имеющее колоссальный опыт работы в дорожной отрасли, заказчики готовы доверить компании строительство самых жизненно важных объектов. На территории Ростова-на-Дону ООО «ДРСУ–Дон» принимает участие в строительстве автомобильных дорог в Левинском микрорайоне. Реализованы проекты по строительству улиц Совхозная, Солженицына. В 2021 году будут реализованы проекты по строительству улиц Еременко, Жданова.

Проектом развития микрорайона, рассчитанного на 90 тыс. жителей, предусмотрено обустройство ливневой канализации, тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек.

– Сегодня мы продолжаем работы в микрорайоне, – пояснил генеральный директор ООО «ДРСУ–Дон» Олег Кулик, представитель известной на Дону династии дорожников во главе с Петром Егоровичем Куликом. – Строительство микрорайона осуществляется в рамках программы «Стимул», реализация которой будет продолжаться до 2024 года. Программа эта является серьезным подспорьем для решения задач комплексного развития территорий, и несмотря на ограничительные меры, связанные с COVID-19, в Ростовской области строительство жилья, социальных объектов и транспортной инфраструктуры интенсивно продолжается.

Всегда быть востребованным

Этим принципом руководствуется ООО «ДРСУ–Дон»

По глубокому убеждению Олега Кулика, как опытного специалиста, город должен развиваться не только, а вширь. Людям сегодня уже недостаточно комфортного жилья, им нужна, что называется, среда обитания: велодорожки, прогулочные зоны, парковки. И если сравнивать то, что уже сделано в Левинском микрорайоне со старыми микрорайонами, где вся территория вплоть до тротуаров и входов в подъезды заставлена транспортом, то разница колоссальная. В 2021 году, продолжая работы в микрорайоне, компания планирует освоить еще порядка 400 млн рублей.

Еще одним важным объектом, на котором сегодня трудится ООО «ДРСУ–Дон», является мост на улице Малиновского в Ростове-на-Дону. Точнее, строительство подходов к нему. Дело в том, что построенный в 1976 году и отмечающий в 2021 году свой 45-летний юбилей мост перестал соответствовать техническим требованиям. Его пропускная способность за последние годы себя полностью исчерпала. Износ сооружения оценивался как критический еще в 2012 году. Позже, в 2016 году власти предложили ограничить движение грузового транспорта, но поток не прекратился. Большегрузы продолжали движение по мосту, ежедневно ухудшая его состояние.

В начале февраля 2021 года губернатор Ростовской области Василий Голубев побывал на объекте и пообщался с представителями заказчика и подрядных организаций АО «Ростовавтомост» и ООО «ДРСУ–Дон», которые заверили руководителя региона, что сохранят темпы реконструкции объекта и обеспечат ввод его в эксплуатацию до конца 2021 года.

Мост – объект для города очень важный. Ростовчане с нетерпением ожидают ввод его в действие. Протяженность объекта – более 1,7 км, в том числе 240 м путепровода и около 1,5 км автодороги. Магистраль будет расширена с четырех до шести полос движения, оборудована разделительной полосой и тротуарами. Работы на объекте осуществляются в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Между тем, по мнению Олега Кулика, хотя эта программа и направлена на доведение до нормативного состояния 80% дорог, однако в городах есть масса улиц, которые в принципе довести до таких параметров невозможно. Например, даже в Ростове-на-Дону есть улицы грунтовые, которые при любых осадках выносят на центральные проспекты грязь. Это сложилось исторически, улицы имеют не десятилетнюю, а уже даже вековую историю и тоже нуждаются в постоянной заботе. Ведь Ростову-на-Дону уже более 270 лет.



Но, по мнению Олега Кулика, выход есть. Развитие современных технологий, научные изыскания, технические возможности – все это может дать серьезный толчок для решения названных проблем. Как говорится, дело за малым. ООО «ДРСУ–Дон» обладает собственными техническими средствами, способными на своих же асфальтобетонных заводах вырабатывать высококачественные строительные материалы и тут же использовать их на городских и областных дорогах. Компания имеет необходимую импортную и отечественную спецтехнику: фрезы с шириной фрезерования от 500 мм до 2100 мм, автогрейдеры, автогудронаторы, асфальтоукладчики, катки, экскаваторы и погрузчики различной емкости и вместимости, траллы, краны, автотранспорт и различную малую технику. В организации работает высококвалифицированный штат сотрудников, состоящий из 400 человек, и несмотря на пандемию, штат остался в полном составе и полностью социально защищенным.

– Есть у нас и государственная поддержка, благодаря которой предприятие в такой экстремальный период обеспечено работой, – подчеркнул Олег Кулик, – Помощь государства оказана не только непосредственно дорожной отрасли, но и производителям строительных, горюче-смазочных материалов, что, в свою очередь, позволяет нашим сотрудникам поддерживать на должном уровне благосостояние своих семей. И тем не менее проблемы остаются. Главная из них – ценообразование, которое, можно сказать, является убийственным для всех предприятий дорожной отрасли. Сметная стоимость объекта, заложенная заказ-

чиками, по некоторым материалам колоссально отличается от цен, существующих на рынке. К примеру, битум. Если в январе 2020 года он закупался по 12 тыс. рублей за тонну, то на конец февраля 2021 года цена составила уже 25 тыс. рублей за тонну. Налицо – более чем 100-процентное подорожание одного из основных наших материалов. При этом сметная стоимость битума продолжает колебаться в пределах 15–17 тыс. рублей за тонну. Необходимо учесть, что в результате высокой конкуренции первоначальная сметная стоимость в результате проведения торгов подлжет уменьшению порой на 15–30%. И поскольку предприятие не может влиять на цены поставщиков, то оно в итоге несет убытки. И касается это не только нас.

Таким образом, как считает Олег Кулик, с одной стороны, государство требует от строителей создания дешевых, но качественных дорог, а с другой стороны, вопросами ценообразования занимается не в полной мере. Необходимо либо сдерживать рост цен на основные материалы, либо оперативно пересматривать сметные коэффициенты, потому что эта работа ведется несвоевременно, с большим опозданием, и предприятия могут обанкротиться, тем самым поставив чуть ли не всю отрасль на грань гибели.

Выступает Олег Кулик и за справедливое распределение заказов. Некогда он сетовал на то, что вынужден участвовать в аукционах на равных с теми, кто работает по упрощенной схеме и платит мизерные налоги, когда его компания отчисляет налогов до 70% от оборота. Правда, сейчас наметились положительные сдвиги в этом процессе. Теперь аукционы не огра-

ниваются банальным нажатием кнопки и демпингом цен. Администрации города, области, регионального министерства транспорта, заказчики сегодня рассматривают конкретные подрядные организации. Конечно, стоимость работ имеет значение, но имеет серьезное значение также имя, авторитет подрядчика. Сюда входят такие показатели, как штатная численность специалистов, способных выполнить комплекс необходимых работ, наличие высокопроизводительной техники и, что самое главное, опыт компании. Такой подход стал более активно использоваться только с 2021 года и, что очень важно, нацелен он на участие в конкурсе предприятий одного уровня, а не фирм-однодневок, задача которых сбить цены и выиграть тендер. Все это внушает оптимизм, с которым коллектив ООО «ДРСУ–Дон» смотрит в будущее.

Любой бизнес, и это вполне нормально, подвластен временным изменениям, внесению необходимых коррективов. Особенно это касается строительного бизнеса. В нем опытный руководитель, коим является Олег Кулик, непременно увидит перспективу развития своего предприятия.

– Если у государства будет запрос на увеличение объемов работ, применение новейших методов производства работ, то мы готовы к этому. Производственные мощности компании ежегодно модернизируются, увеличиваются. Молодые специалисты проходят обучение уже непосредственно на предприятии, знакомятся с нюансами производства, что в итоге положительно должно сказаться и, собственно, сказывается на его дальнейшем развитии и благополучии, – резюмировал Олег Петрович.





Начальник Южного МУГАДН
Игорь Высоцкий

Пассажирским перевозкам — особое внимание

В Южном МУГАДН внедряются новые методы контроля

Перед управлением стоит первоочередная задача — повысить эффективность контрольно-надзорной деятельности; при этом снизить нагрузку на предпринимателей и создать инвестиционно привлекательность для бизнеса в субъекте, — отметил начальник управления Игорь Высоцкий.

Это достигается за счет применения инновационных технологий, использования методов косвенного контроля, основанных на информации о нарушениях правил дорожного движения, жалобах населения, сообщениях органов местного самоуправления, данных спутникового мониторинга и т. д.

Все это позволяет в полной мере реализовать риск-ориентированную модель надзора за перевозками автомобильным транспортом, направленную на уход от технологии сплошного контроля. Согласно постановлению Правительства России плановые проверки проводятся с периодичностью, зависящей от категории риска, если иное не предусмотрено федеральными законами.

В сравнении с 2019 годом отмечается резкое снижение количества проверок: с 294 до 13 плановых проверок и с 2014 до 53 — внеплановых.

На значительное снижение в 2020 году количества проверок повлияли несколько факторов.

Первое — это применение риск-ориентированного подхода при организации государственного контроля (надзора).

Второе — введенный Федеральным законом № 98-ФЗ запрет на проведение в период с 1 апреля по 31 декабря 2020 года проверок в отношении субъектов малого и среднего бизнеса, за исключением проверок в связи с причинением или угрозой причинения вреда жизни и здоровью граждан, возникновением ЧС природного и техногенного характера.

Третье — усиление работы управления по профилактике правонарушений по результатам мероприятий без взаимодействия с подконтрольными субъектами.

В 2020 году вынесено 681 предостережение о недопустимости нарушения обязательных требований, что почти в два раза больше, чем в 2019 году.

В результате удалось снизить количество происшествий, служащих

основанием для внеплановых проверок.

Также можно отметить принятое Правительством РФ решение о проведении реформы контрольно-надзорной деятельности, так называемой регуляторной гильотины. Она нацелена на повышение уровня безопасности и устранение избыточной административной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности.

Все это привело к снижению количества привлеченных к административной ответственности субъектов и снижению объема наложенных штрафов.

За прошлый год привлечены к административной ответственности 22,1 тыс. субъектов, что составляет 89,7% от уровня 2019 года. Наложено штрафов — 186,3 млн руб. или 78,6% от показателя 2019 года.

Одним из основных направлений работы управления стал контроль за соблюдением требований нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере пассажирских перевозок.

В 2020 году отдел автотранспортного надзора провел 287 рейдов, в ходе которых проверили 3763 автобуса. Выявлены нарушения у 1199 автобусов, что составляет почти треть от общего числа осмотренных автобусов.

Вынесены 3183 постановления об административных правонарушениях, в том числе в отношении граждан — 1677, в отношении индивидуальных предпринимателей — 399, должностных лиц — 763, юридических лиц — 344.

Общая сумма наложенных штрафов составила 14,6 млн руб.

В работе управления сложилась практика проведения совместных рейдовых мероприятий, и прошедший год не стал исключением. Отдел транспортного надзора совместно с ГИБДД, УФССП, Роспотребнадзором, министерством транспорта Ростовской области, органами местного самоуправления провели более ста рейдовых мероприятий. По их итогам выявлены около 700 транспортных средств с нарушениями.

На постоянном контроле находится вопрос осуществления пред-



принимательской деятельности в области транспорта без лицензии. В отношении нелегальных перевозчиков составлены и переданы в суд для рассмотрения 23 протокола об административном правонарушении.

К примеру, в регионе сложилась негативная практика посадки пассажиров в местах, для этого не предназначенных. Можно выделить несколько характерных для этого мест — это 931-й, 995-й и 1000-й км автодороги М-4 «Дон», а также нулевой и 54-й км федеральной трассы А-280 Ростов — Таганрог.

В отношении водителей, допустивших подобное, в 2020 году вынесены более двухсот постановлений об административных правонарушениях.

Приоритетный вопрос в работе отдела — безопасность перевозок автобусами организованных групп детей. В течение 2020 года к административной ответственности привлечены 50 водителей, 23 юридических лица, 9 индивидуальных предпринимателей и 35 должностных лиц. Наложено административных штрафов на сумму более 1,0 млн руб.

В связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID-19) работа отдела была скорректирована под сложившиеся условия. В ходе мероприятий, направленных на соблюдение методических рекомендаций по обеспечению санитарной безопасности в рамках борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции, проверены 29 автовокзалов и автостанций, расположенных на подведомственной управлению территории. Совместно с Роспотребнадзором осуществлялся осмотр остановочных пунктов.

В соответствии с планом проверок органов местного самоуправления налажен контроль за исполнением ими полномочий, установленных Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания. В 2020 году проведена 91 проверка органов местного самоуправления по исполнению данных полномочий.

Немаловажным участком является работа с обращениями граждан. В 2020 году по вопросам, входящим в полномочия отдела автотранспортного надзора, поступили 184 обращения. В основном в своих обращениях граждане поднимают проблемы ненадлежащего технического состояния подвижного состава, несоблюдения установленных графиков движения, использования автобусов меньшей вместимости, несоблюдения водителями запрета курения табака при оказании

услуг по перевозкам пассажиров и другие. По всем фактам, указанным в обращениях, применяются различные меры реагирования.

С развитием технологий и коммуникаций меняются методы и подходы к проведению контрольно-надзорной работы.

— Нами внедрена новая система мониторинга за пассажирскими перевозками. Она построена на исследовании и сопоставлении информации, размещенной в сети Интернет, — подчеркнул Игорь Высоцкий.

В частности, управлением проводится сравнительный анализ сведений о количестве автобусов-лицензиатов в реестре лицензий и суммарного количества автобусов, необходимых для обслуживания маршрутов регулярных перевозок различных уровней.

Проводимый мониторинг показывает у ряда перевозчиков дефицит транспортных средств: либо перевозчик, нарушая лицензионные требования, занимается перевозками, не внося сведения об автобусах в реестр лицензий, либо он не соблюдает расписание движения.

По данным мониторинга проводятся рейды, результаты которых систематически направляются в адрес заказчика перевозок.

В рамках проводимой Правительством РФ административной реформы, в соответствии с приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, проводится реорганизация данных присоединения Волжского межрегионального управления к Южному управлению: добавятся два территориальных структурных подразделения на территории Волгоградской и Астраханской областей.

В итоге Южное управление станет территориальным органом межрегионального уровня федерального органа исполнительной власти — Федеральной службы по надзору в сфере транспорта — на территории Ростовской, Волгоградской, Астраханской областей и Республики Калмыкия.





Больше, чем камера

Цифровизация помогает в повышении безопасности на дорогах

Работа комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД становится полноценным инструментом повышения безопасности на дорогах и реализации регионального проекта «Безопасность дорожного движения». В Ростовской области функции по установке автоматизированных систем фотовидеофиксации осуществляет ГКУ Ростовской области «Центр безопасности дорожного движения» (ГКУ РО «ЦБДД»). О том, где и почему появляются такие комплексы и что они умеют, кроме непосредственно съемки нарушений, рассказывает директор ГКУ РО «ЦБДД» Татьяна РУСАНОВА.

– Каким образом в Ростовской области представлена система фотовидеофиксации нарушений ПДД?

– Система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения является важным компонентом интеллектуальной транспортной системы, способным решать задачи в области обеспечения и контроля безопасности дорожного движения, автоматизации и оптимизации различных процессов, сбора и аналитики данных.

«Глазами» современных систем, отвечающих за безопасность дорожного движения в Ростовской области, являются 318 приборов автоматической фотовидеофиксации, в том числе: 178 стационарных комплексов; 14 мобильных комплексов; 126 передвижных комплексов, из них 60 комплексов переведены в круглосуточный режим работы. Кроме того, на дорогах области установлены 50 стационарных имитаторов, позволяющих производить ротацию приборов на места установки стационарных комплексов и наоборот.

В 2020 году собственникам транспортных средств было направлено 2,7 млн постановлений на общую сумму штрафов 1,6 млрд руб. Средний размер штрафа составил 599 руб. (без учета 50-процентной скидки за уплату штрафа в 20-дневный срок).

– Каким образом определяют места установки комплексов?

– В соответствии с методикой определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации, утвержденной протоколом проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 № 8, места установки комплексов определяются непосредственно владельцами автомобильных дорог и согласовываются ими с подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне.

Центр безопасности дорожного движения провел небольшое исследование в своих социальных сетях и задал вопрос: «Сколько, по вашему мнению, установлено камер, фиксирующих нарушения ПДД в Ростовской области?» Результаты немало удивили: подавляющее большинство ответивших считают, что число камер, фиксирующих нарушения ПДД, составляет более 1500 единиц. То есть потенциально все камеры, установленные на дорогах, в том числе для видеомониторинга, в составе метеостанций и прочие, ошибочно воспринимаются водителями как камеры фиксации нарушений ПДД.

При этом все актуальные места установки технических средств автоматической фотовидеофиксации размещены в открытом доступе. И не только на официальных сайтах ГИБДД, Центра безопасности дорожного движения, но и включены практически во все существующие мобильные навигационные системы, включая сервисы «Яндекса» и Google – они заблаговременно предупреждают водителей о работе камер, а также о фиксируемых ими нарушениях ПДД.



– Как автомобилисты – жители области относятся к установке камер фотовидеофиксации нарушений ПДД?

– Вы удивитесь, но среди населения существует общественный спрос на установку камер фотовидеофиксации нарушений ПДД. В адрес министерства транспорта поступают обращения граждан с просьбами установить камеры на оживленных участках дорог, в том числе после проведения ремонтных работ: хорошая дорога, новое покрытие и отсутствие должного контроля провоцируют водителей на увеличение скорости движения. Место концентрации ДТП на этом участке еще не появилось, но рядом может располагаться социальный объект – школа, поликлиника, стадион. Местные жители делятся своими опасениями и сами предлагают установить камеры в потенциально опасных местах. Как правило, в таких случаях власти идут на встречу жителям и устанавливают передвижные комплексы.

В СМИ иногда встречаются публикации о негативном отношении автомобилистов к средствам фотовидеофиксации на дорогах. Но когда камеры устанавливаются по запросу населения, местные жители встречают операторов комплексов с радостью и выражают надежду на их дальнейшую работу.

– Рассылка постановлений об административных правонарушениях – большая статья расходов средств дорожного фонда. Что вы делаете для снижения себестоимости почтовых услуг?

– Действительно, затраты на почтовую рассылку заказных писем достигают 120 млн руб. ежегодно. Причем эти деньги идут из средств регионального Дорожного фонда. Нам хотелось бы оптимизировать эти процессы и сделать доставку дешевле. В текущем году Центру безопасности дорожного движения удалось достичь договоренности с АО «Почта России» по снижению тарифов оказания общедоступных услуг почтовой связи по пересылке внутренней письменной корреспонденции – заказных писем в бумажном виде, а также заказных писем в электронном виде – на

50%. В общем объеме отправлений заказные письма по г. Ростов-на-Дону и Ростовской области составляют 70%.

Постоянно ведется работа по привлечению граждан для регистрации в онлайн-сервисе www.zakaznoe.pochta.ru, который позволяет моментально получать заказные письма в электронном виде. Такие письма позволяют не только экономить средства на рассылку корреспонденции, но и гарантируют ее однозначную доставку даже в том случае, если получатель сменил место своего жительства. К примеру, если водитель прописан в Ханты-Мансийске, а штраф получил, передвигаясь на автомашине в Москве, то заказное письмо придет по месту прописки, и не факт, что нарушитель своевременно о нем узнает. Штраф ему придется оплатить в любом случае, но при электронном уведомлении будет возможность не пропустить льготный 20-дневный срок, когда штраф можно оплатить с 50-процентной скидкой.

В настоящее время среднемесячный процент доставки писем в электронном виде в Ростовской

области составляет 8,2%, что больше среднемесячного процента по России (5,8%) на 2,4 процентных пункта. Ориентиром для нас являются Москва и Московская область с долей доставки электронных писем 10%.

Кстати, с 1 сентября 2021 года в силу вступают изменения в КОАП, предусматривающие отправку заказных писем в форме электронного документа с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг (статья 28.6). Это также существенно снижает нагрузку на дорожные фонды, значительно оптимизирует взаимодействие водителей и государства, а с учетом того, что жалобы на вынесенные постановления также можно будет подать в электронном виде, еще и облегчит жизнь всем участникам движения.

– Как еще могут использовать комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД, кроме профилактики нарушений?

– Со вступлением в силу Федерального закона № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» на использование комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД можно смотреть шире и использовать их многофункциональные возможности, в том числе для организации и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах всех уровней. То есть, кроме мониторинга правонарушений для обеспечения безопасности дорожного движения, комплексы могут использоваться для сбора параметров, характеризующих дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, плотность движения, пропускная способность дороги). Полученные данные могут использоваться в проектировании дорог, а также для оптимизации их обслуживания, повышения уровня безопасности дорожного движения, эффективного распределения транспортной нагрузки.

Это еще один аргумент для владельцев автомобильных дорог в пользу того, что необходимо наращивать число комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД не только как части интеллектуальной транспортной системы, отвечающей за безопасность дорожного движения, но и как источника информации для сбора параметров, характеризующих дорожное движение.

– Каким образом строится взаимодействие Центра безопасности дорожного движения и регионального ЦАФАП ГИБДД?



– Сотрудниками Центра безопасности дорожного движения осуществляется первичная обработка данных, содержащих информацию о признаках нарушений ПДД, зафиксированных специальными техническими средствами. Эта обработка включает в том числе информацию, предоставляемую из ведомственных информационных ресурсов ГУ МВД России по Ростовской области. При этом обладатель информации (ГУ МВД России) вправе разрешать доступ к информации, определять порядок и условия такого доступа.

Развитие информационных технологий и цифровизации стремительно вытесняет старый уклад, в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Увеличиваются возможности по совершению различных операций, обработке данных, взаимодействию информационных систем. Но, кроме ряда преимуществ, цифровая трансформация несет и определенные риски, связанные с вопросами обеспечения информационной безопасности, что требует повышенного внимания, поскольку все современные информационные технологии должны развиваться синхронно с возможностью обеспечения информационной безопасности.

Цена поспешных или непродуманных действий здесь весьма велика: от утечек персональных данных до реального финансового ущерба или полной утраты информации. Именно поэтому в сентябре 2020 года в соглашении о взаимодействии ГУ МВД России по Ростовской области, министерства транспорта Ростовской области и ГКУ РО «Центр безопасности дорожного движения» были внесены дополнения в части организации обмена сведениями, содержащимися в автоматизированных информационных системах и представляющими интерес при выполнении возложенных на стороны задач.

В рамках этого соглашения были разработаны протоколы об информационном взаимодействии, информационная безопасность, технологическом взаимодействии при обмене информацией в электронном виде. Согласно им передаваемая в рамках информационного взаимодействия по выделенному (собственному) каналу связи информация в обязательном порядке подлежит защите сертифицированными программно-аппаратными средствами криптографической защиты информации линейки ViPNet, сертифицированными ФТЭК и ФСБ России.

Вся эта работа нацелена в том числе на реализацию масштабного проекта ГУ МВД по внедрению во всех субъектах РФ в качестве единого федерального решения программного обеспечения автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения СПО «Паутина».

– Реалии сегодняшнего дня, в том числе массовая автомобилизация, свидетельствуют о необходимости совершенствования организации дорожного движения и безопасности...

– Практика показывает, что совместная работа федеральных и региональных органов власти, органов местного самоуправления, общественности, представителей бизнеса позволяет добиваться решения проблем, которые несколько лет назад считались неразрешимыми. Дальнейшее развитие системы фотовидеофиксации нарушений в Ростовской области позволит более эффективно выполнять задачи по профилактике и снижению уровня дорожно-транспортного травматизма, в том числе в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Над спецвыпуском работали:

Рафик Барсегян – директор по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Валерий Будумян и
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»

Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке выпуска губернатору Ростовской области В. Ю. Голубеву, министру транспорта Ростовской области В. В. Окуневу, а также пресс-секретарю министерства транспорта Ростовской области А. Е. Зотьеву