



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 19 (1190) 10 – 16 мая 2021 года

ХРОНИКА

- Указом Президента России капитану–наставнику отдела безопасности мореплавания департамента безопасности и качества филиала ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Антохину Геннадия Ивановичу присвоено звание Героя Труда Российской Федерации.
- Правительство РФ направит более 11 млрд рублей на поддержку пассажирского железнодорожного сообщения.
- Авиакомпании продолжают работу по возвращению россиян из Турции.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Одобен проект

Состоялось заседание президиума Правительственной комиссии по транспорту под председательством первого заместителя Председателя Правительства РФ Андрея Белоусова.

По итогам заседания был одобрен проект акта Правительства РФ об утверждении паспорта инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)».

Также утверждены методические рекомендации по мониторингу и внесению изменений в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



В интересах россиян

В Комитете СФ по социальной политике прошло оперативное совещание по вопросу перевозок пассажиров авиа– и железнодорожным транспортом и услуг туркомпаний.

В мероприятии приняли участие представители Федеральной антимонопольной службы, Министерства экономики РФ, Ростуризма, Российской гостиничной ассоциации, Российского союза туриндустрии, Ассоциации туроператоров России, ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», субъектов РФ.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Предложение депутата

Вести госрегулирование розничных цен на автомобильный бензин, дизельное топливо и авиационный керосин предлагает председатель партии «Справедливая Россия – За правду» Сергей Миронов. Соответствующий законопроект внесен на рассмотрение Госдумы. По мнению лидера «СР», рост стоимости топлива не должен превышать прогнозируемый уровень годовой инфляции.

«Ценообразование на моторное топливо в нашей стране уже давно происходит только в одну сторону – сторону повышения. Сколько раз мы видели, как стоимость нефти на мировом рынке падает, а цена бензина на внутреннем рынке почему–то растет. И это при том, что Россия является крупнейшей в мире нефтедобывающей страной, где, казалось бы, бензин должен стоить дешевле, чем у многих соседей, – заявил депутат. – Если мы не обуздаем цены на бензин, мы никогда не победим бедность. Потому что цена топлива влияет на цену всех товаров и услуг в России».

О ГЛАВНОМ

” Мы выделим средства из Фонда национального благосостояния на опорные магистрали. Прежде всего нужно форсировать уже идущее строительство скоростной автомагистрали Москва – Казань и, более того, продлить ее до Екатеринбурга, завершить этот проект за три года. Таким образом, в 2024 году с учетом действующей трассы Москва – Санкт–Петербург и Центральной кольцевой автодороги будет обеспечено безопасное скоростное движение автотранспорта через всю европейскую часть, от Балтики до Урала.

Президент России Владимир Путин



Первая «Ласточка»

Скоростной международный поезд отправился по маршруту Москва – Минск

СОБЫТИЕ

В торжественной церемонии синхронного запуска поездов из Москвы в Минск и из Минска в Москву, организованной в формате телемоста, приняли участие министр транспорта РФ Виталий Савельев, государственный секретарь Союзного государства России и Белоруссии Дмитрий Мезенцев, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов.

«Открытие движения скоростных электропоездов «Ласточка» по маршруту Москва – Минск позволит связать наши страны надежным, быстрым и комфортным железнодорожным сообщением», – подчеркнул Виталий Савельев. Он выразил уверенность в том, что реализация этого проекта повысит транспортную мобильность пассажиров России и Белоруссии за счет внедрения современных подходов к перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом.

По словам Олега Белозерова, «Ласточка» становится самым быстрым поездом между Москвой и Минском. Глава ОАО «РЖД» привел такую цифру: каждый час ускорения позволяет привлечь на маршрут более 200 тыс. человек. Время в пути составит менее 7 часов, максимальная скорость поезда – 160 км/ч. Пассажирам будут доступны три класса обслуживания – бизнес, эконом и базовый. Для лиц с ограниченными возможностями предусмотрены подъемники для инвалидных колясок, а также специализированные места с креплением для колясок и кнопкой вызова проводника. «Ласточки» оснащены самым современным оборудованием: системами климат–контроля с функцией обеззараживания воздуха, энергосберегающим светодиодным освещением, информационно–развлекательной системой, стеллажами для ручной клади и санитарными комнатами.



Алексей Авраменко поблагодарил всех присутствовавших за совместную работу и выразил надежду, что поезд будет пользоваться популярностью у пассажиров. «Мы сегодня запускаем новый формат железнодорожного сообщения. И с этого момента Москва и Минск станут ближе. Мы должны приложить максимум усилий, чтобы обеспечить комфортную среду для наших пассажиров», – сказал он.

Запуск дневных скоростных поездов позволит улучшить транспортные связи и развивать туристический потенциал между Россией и Белоруссией, а также повысить качество обслуживания пассажиров. О популярности маршрута свидетельствует следующий факт: все билеты на первую «Ласточку» были раскуплены за три с половиной часа после старта продаж.

Ежедневно будут курсировать по два рейса: № 717/722 – от

правления в 6:20 и прибытие в 13:10 (с остановкой в Смоленске); № 721/718 – отправление в 16:00 и прибытие в 22:55 (с остановкой в Вязьме и Смоленске). Вместимость каждого состава – 349 мест. В поездах дальнего следования, курсирующих между Россией и Белоруссией, действуют противоэпидемические меры.

Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»
Фота Ольги ШВЕЙЦЕР

90 лет на службе отрасли

Коллектив ОАО «НИИАТ» отметил юбилей

ДАТЫ

В октябре 2020 года исполнилось 90 лет научно–исследовательскому институту автомобильного транспорта (ОАО «НИИАТ»). Но в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой мероприятия по случаю юбилея были перенесены. И вот торжество состоялось.

На торжественной церемонии прозвучали поздравления от помощника Президента Российской Федерации Игоря Левитина, министра транспорта РФ Виталия Савельева, генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) Евгения Дитриха. Было отмечено активное участие ОАО «НИИАТ» в развитии транспортной отрасли страны, создании лучших практик планирования устойчивых городских транспортных систем, внедрении современных информационных и телекоммуникационных технологий, повышении безопасности и эффективности автомобильных перевозок.

История института началась с постановления Совета Народных Комиссаров СССР. В 1930 году в системе Центрального управления дорог и транспорта впервые в нашей стране была создана отраслевая научно–исследовательская организация, которая первоначально называлась «Центральный институт автомобиль-

ного транспорта (ЦИАТ), имевший тогда 7 республиканских филиалов. Коллектив ЦИАТ составлял 165 человек. Основными направлениями работы института являлись: техническая эксплуатация автомобилей, эксплуатационные и горюче–смазочные материалы и безопасность движения.

Сегодня ОАО «НИИАТ» продолжает оставаться ведущим научно–исследовательским центром в области проблем эксплуатации автомобильного транспорта. В центре работают 80 человек. Из них 6 докторов, 14 кандидатов наук. В институте функционируют 10 научно–исследовательских отделов и 2 сектора. ОАО «НИИАТ» является разработчиком большинства нормативных и нормативно–методических документов, регламентирующих функционирование автотранспортной отрасли. Результаты научно–исследовательских работ института востребованы как органами власти различного уровня, так и перевозчиками, потребителями транспортных услуг, научной общественностью.

– Наши предложения нашли отражение и в градостроительном комплексе, – подчеркнул генеральный директор ОАО «НИИАТ» Алексей Васильков. – Даже не предложения, а требования, которые обязуют осуществлять транспортное пла-

нирование на местах. Раньше строители согласовывали свои действия с кем угодно, но только не с транспортниками. Поэтому сегодня транспортные схемы во многих городах очень сложные, и для приведения их в нормальное состояние – исключения пробок, организации хорошего движения – были внесены изменения в Градостроительный кодекс. Теперь все регионы работают над схемами транспортного планирования, а в некоторых регионах эти схемы уже практически готовы.

ОАО «НИИАТ» является исполнителем многих работ по заказу Минтранса России. Это разработка научно обоснованных предложений по системе оценки качества и эффективности организации дорожного движения, по созданию в стране организационной и управленческой системы обеспечения безопасности дорожного движения при организации пассажирских и грузовых автомобильных перевозок, по созданию риск–ориентированной системы управления перевозками грузов автомобильным транспортом, по обеспечению доступности для инвалидов и маломобильных групп населения автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

По заказам региональных администраций сотрудники ОАО «НИИАТ» разрабатывают про-

граммы комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем организации дорожного движения и организации транспортного обслуживания населения.

Разработка программы комплексного развития транспортной инфраструктуры для региональной и муниципальной сети дорог на период с 2019 по 2033 год. Для Хабаровского края подготовлены документы транспортного планирования в рамках национального проекта БКД.

Очень важной работой ОАО «НИИАТ» стали также выработка научно обоснованных концептуальных подходов к использованию современных технических средств индивидуальной мобильности и разработка научно обоснованных предложений по повышению эффективности перевозок автомобильным транспортом опасных грузов и отходов в целях обеспечения экологической безопасности на транспорте.

Валерий ГЕОРГИЕВ

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Социальный стандарт

Жители разных регионов смогут воспользоваться единой системой оплаты проезда в городском транспорте

В рамках реализации национального плана восстановления экономики и доходов населения Минтранс России формирует единые стандарты и требования к оплате проезда на всех видах городского транспорта, с учетом социальных гарантий и льгот. Их применение позволит внедрить в различных регионах страны единые безналичные и бесконтактные платежные инструменты, а также цифровые сервисы для повышения мобильности граждан и качества перевозок.

«В первом квартале текущего года Минтрансом внесены соответствующие изменения в Социальный стандарт транспортного обслуживания населения. Установлена необходимость оснащения транспортных средств системой безналичной оплаты проезда и внедрения систем информирования пассажиров для возможности построения маршрута и отслеживания движения транспортных средств», – сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Утвержденные изменения Социального стандарта рекомендованы к применению с 1 января 2022 года для обеспечения регионов возможностью перестроения системы транспортного обслуживания населения с учетом новых стандартов качества. Несмотря на это, уже сейчас новые элементы стандарта реализуются в ряде регионов страны. Так, субъектами РФ совместно со Сбербанком России реализована возможность оплаты проезда банковской картой уже в 142 городах. Во многих регионах жители, имеющие право на льготный проезд, могут воспользоваться им с помощью банковских карт платежной системы «Мир», что значительно повышает качество предоставления данной меры поддержки.

В некоторых субъектах совместно со Сбербанком России внедрена оплата комплексных и мультимодальных поездок. Например, жителям Тверской и Московской областей теперь доступны пересадочные тарифы между разными видами транспорта, мобильные приложения с возможностью построения маршрутов поездок, приобретения проездных билетов и другими сервисами.

Еще одним примером единого решения для оплаты проезда на всех видах транспорта на базе единого Социального стандарта является билетная система карты «Тройка», которая полноценно работает в Москве и Тульской области. Также карта проходит тестовые испытания в Московской области, Комсомольске–на–Амуре, Ульяновске и Перми. К пилотным запуском системы параллельно готовятся еще несколько регионов – Ростовская, Ярославская, Смоленская, Владимирская и Мурманская области, Сочи.

В настоящее время еще 43 региона заинтересованы во внедрении билетной системы на базе единого Социального стандарта транспортного обслуживания.

«Данные решения полностью соответствуют Социальному стандарту и дают возможность регионам обеспечить технологическое развитие транспортной отрасли, повысить прозрачность системы и качество сервиса для пассажиров», – подчеркнул Виталий Савельев.

Лучшие цифровые практики

в дорожном хозяйстве обсудили в Росавтодоре

В Федеральном дорожном агентстве прошел вебинар на тему «Цифровизация в дорожном хозяйстве». В мероприятии приняли участие начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта Росавтодора Павел Брюхов, представители подведомственных Федеральному дорожному агентству организаций (ФКУ), ФАУ «РОСДОРНИИ» и региональных органов исполнительной власти.

Идея проведения подобных вебинаров была озвучена еще на заседании президиума (штаба) Правительственной комиссии по региональному развитию в Российской Федерации, которое прошло 11 февраля под председательством заместителя Председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина. Федеральное дорожное агентство выступило главным организатором нынешней онлайн–дискуссии. Как отметил Павел Брюхов, во внедрении интеллектуальных транспортных систем (ИТС) в регионах наблюдается много белых пятен, поэтому главная цель вебинара – заполнить по крайней мере часть из них.

На встрече были затронуты вопросы модернизации и развития пассажирского транспорта, оптимизации маршрутной сети и применения BIM–технологий. Также участники проанализировали самые удачные региональные примеры внедрения цифровых практик – в частности, в Белгородской и Волгоградской областях, Республике Татарстан.

Так, в Белгородской агломерации трафик движения автомобилей на 18 основных выездах анализируют нейросети. Благодаря этому специалисты получают максимально детальную картину, где, в какие часы и насколько сильно загружены определенные участки трасс. «В целом для нас ИТС – это важный инструмент развития всего городского пространства. У нас очень много данных, и мы планируем применять их в разных сферах. Например, сведения о каждомдневном трафике вполне пригодятся для дальнейшей градостроительной деятельности», – отметил в своем докладе первый заместитель губернатора Белгородской области – начальник департамента цифрового развития Евгений Мирошников.

На вебинаре также активно обсуждались работа пунктов весогабаритного контроля в Волгоградской области и организация Центра безопасности дорожного движения в Республике Татарстан. «Рассылка писем, мониторинг правонарушений – эти и многие другие системы у того же Татарстана органично собраны в одном пространстве. Рекомендуем другим субъектам обратить внимание на данную практику и взять себе на заметку. Это очень важно. Ведь одно дело – просто решить вопрос с оборудованием, и совсем другое – грамотно интегрировать технику в единую систему», – сказал заместитель начальника Управления регионального развития и реализации национального проекта Федерального дорожного агентства Денис Кириухин.

В заключение встречи была организована дискуссия в формате «вопрос–ответ». Представители ФКУ обсудили с другими участниками вебинара модернизацию действующих ИТС и их влияние на повышение эффективности работы пассажирского транспорта.

«Такие встречи лишней раз доказывают необходимость обмена лучшими практиками. Субъекты должны быть не изолированы друг от друга, а общаться, делиться опытом. Тогда мы точно станем на один шаг ближе к созданию национальной сети ИТС», – подвел итог заместитель начальника ФКУ «Дороги России» Юрий Федюкин.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

В интересах россиян

Эксперты обсудили проблемы выездного и внутреннего туризма

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Данную тему подняла на заседании верхней палаты российского парламента, состоявшемся 14 апреля, председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко. По ее словам, в настоящее время на фоне закрытия зарубежных стран в связи с пандемией коронавирусной инфекции россияне переориентируются на внутренний туризм.

«Защита интересов и благосостояния граждан Российской Федерации является ключевой в государственной политике. А развитие внутреннего туризма возможно при балансе интересов всех участников туриндустрии», – заявила председатель профильного комитета СФ Инна Святенко.

«С конца апреля до конца мая в Турцию и далее через Турцию в другие страны планировали поехать более 500 тыс. россиян. Им пришлось пересмотреть свои планы: перенести туры на более поздний срок либо поменять направление на отдых внутри страны», – привела цифры заместитель руководителя Федерального агентства по туризму Елена Лысенкова.

Согласно мониторингу, проведенному Ассоциацией туроператоров России, примерно 15% путевок, взятых на отдых в Турции, перебронируются на российские курорты у тех же операторов; около 20% – перебронируются на другие направления (лидирует Куба); около 60% туристов перебронируют на другие даты в ожидании, что Турция откроется. «То есть, по факту, речь может идти не о 500 тыс. туристов, а в пределах 15–60 тыс. человек, которые вместо Турции решили провести отдых в России», – проинформировала исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе.

Председатель Комиссии по туристской индустрии РСПП Сергей Шпилюко заявил, что 500 тыс. – это только те туристы, которые уже приобрели путевки, всего же в этом году в Турции планировали отдохнуть порядка 5–6 млн россиян. По его словам, перераспределение спроса оказывает значительное влияние на внутренний рынок, где ощущается острый дефицит средств размещения уровня 4–5 звезд (для сравнения: только в одной Анталии более 300 гостиниц уровня 5 звезд).

«Нужно оперативно открывать альтернативные направления – Египет, Кипр, Грецию, а внутри России – растягивать спрос по году с помощью продления программы кэшбека вплоть до весны будущего года, расширять географию отдыха, продвигать на рынок и другие направления внутреннего туризма, развивать программы «все включено», наложить мораторий на увеличение финансовой нагрузки на бизнес и турпродукт», – считает эксперт.

По мнению президента Российской гостиничной ассоциации Геннадия Ламшина, одной из мер государственного воздействия на снижение динамики роста цен гостиничных предприятий в период ограничений выездного туризма может стать «джентльменское соглашение» между государством и бизнесом, когда федеральные и региональные органы власти предлагают снижение имущественных налогов и НДС в обмен на согласие бизнеса сдерживать рост цен и предоставлять прозрачную ежемесячную отчетность о тарифной политике. В качестве примера он привел Санкт–Петербург, где власти решили снизить ровно вполупроизу налог на имущество для гостиничного бизнеса из–за осложненной экономической ситуации.

Заместитель руководителя ФАС Тимофей Нижегородцев также обратил внимание на то, что на фоне отмены отдыха в Турции цены внутри страны будут расти в связи с увеличением спроса, причем ситуация будет усугубляться сезонным ростом цен. Например, рост цен на туры в Крым вызван, в частности, ажиотажным ростом спроса на летний отдых на полуострове, где ожидают принять более 7 млн туристов.

«В целом по году средняя заполняемость выросла до рекордных значений – 70%. Это говорит о том, что средств размещения в России недостаточно, и в перспективе нужна государственная программа, система экономических стимулов, которые позволяли бы наращивать мощности по размещению туристов в популярных местах отдыха – Краснодарском крае, Крыму, в целом по стране», – сказал представитель ведомства.

ФАС России совместно с Ростуризмом приступили к разработке мер, направленных на пресечение возможных недобросовестных практик, связанных, в частности, с односторонней отменой брони номера или тура с целью его перепродажи по более высоким ценам в случае роста спроса. Именно с этим столкнулись туристы, планирующие свой отдых самостоятельно: при перебронировании путевок на российские курорты вместо Турции им предлагали цены на размещение в 3–звездных гостиницах в России выше, чем в 4–5–звездных отелях Турции.

В связи с закрытием турецкого направления и перераспределением потоков внутри страны ФАС России ведет мониторинг стоимости авиабилетов. По оценкам ведомства, на большинстве маршрутов цены ниже, чем они были в 2019 году.

Директор департамента управления сетью и доходами ПАО «Аэрофлот» Иван Батанов напомнил, что Аэрофлот реализует собственную программу «плоских» тарифов на ряде социальных направлений, в том числе на Симферополь, что предполагает отказ от динамического ценообразования и поддержания в течение года единого тарифа, доступного широким слоям населения.

В текущем году количество рейсов по маршруту Москва – Симферополь выросло с 10 до 12 рейсов в день, летают более вместительные воздушные суда, в частности, «Боинг–777», что будет способствовать росту пассажиропотока на 10%. Количество рейсов из Санкт–Петербурга также выросло с 4 до 11. Здесь применяется динамическая система ценообразования, но рост емкостного предложения будет способствовать снижению цены на этом направлении, считают в авиакомпании.

Кроме этого, в 2021 году Аэрофлот с 24 мая открывает масштабную программу прямых полетов из 13 городов России в пункты черноморского побережья (Анапа, Сочи, Симферополь), а также в Краснодар и Ростов–на–Дону. Программа будет способствовать росту межрегиональных перевозок в обход Москвы, послужит мощным стимулом для развития внутреннего туризма.

Иван Батанов развеял миф о росте цен на авиаперевозки. По его словам, зимой в связи со спадом спроса авиакомпании снижают тарифы, а с началом летнего сезона цены возвращаются на прежний уровень. «Таким образом, справедливо говорить не о повышении, а о коррекции тарифов, которые возвращаются к докризисному уровню 2019 года. По нашим оценкам, сегодняшние тарифы Аэрофлота на 10–15% ниже уровня 2019 года», – пояснил он.

«Хотела взять билет на Симферополь из Москвы с датами вылета туда и обратно на 30 апреля и 2 мая. На дату 30 апреля – только один билет эконом–класса. Все остальные билеты стоимостью 90 тыс. руб. Семье из двух человек попасть в Симферополь по таким ценам довольно проблематично. На 2 мая – один билет эконом–класса, билет бизнес–классом стоит около 37 тыс. руб. Наверное, это тот самый «плоский» тариф, о котором вы говорите», – парировала Инна Святенко и призвала авиаперевозчиков проявлять больше гибкости при проведении ценовой политики.

«Программа «плоских» тарифов для нас не является прибыльной, Аэрофлот инвестирует собственные средства. Речь идет не только о Симферополе, но также о Калининграде и всех дальневосточных направлениях», – пояснил Иван Батанов. – Мы лимитированы 8 рейсами, на которые выделены деньги по этой программе. Эти рейсы ведут к убытку, потому что «плоские» тарифы ниже себестоимости, поэтому на них установлен класс «комфорт», что позволяет летать с прибылью. Это значит, что 324 билета продаются по «плоскому» тарифу, а 44 билета – по классу «комфорт», что, собственно, и позволило нам установить на этой линии дополнительные билеты эконом–класса».

По словам первого заместителя генерального директора АО «ФПК» Валерия Веремева, приоритетом компании является восстановление объемов перевозок. В 2020 году был получен убыток в размере 30 млрд руб., тем не менее в условиях отмены большого количества поездов по–прежнему главным остаются вопросы социальной доступности, безопасности перевозок и транспортной подвижности населения.

Тарифы на перевозки в плацкартных и общих вагонах полностью устанавливаются государством, это почти 60% мест. На 2021 год в регулируемом сегменте государством определен предельный индекс цен в размере 3,7%, в 2020 году индексация была на уровне 3,5%. В дерегулируемом сегменте принято решение повысить цены не более, чем на 8% по отношению к уровню 2019 года.

Обсуждаются две меры поддержки компании со стороны государства: полный переход к компенсации убытков от перевозок в плацкартных и общих вагонах путем выделения дополнительных субсидий; выделение дополнительной субсидии для поездов семей с детьми в купейных вагонах. «По нашим расчетам, это позволит перевезти в летний период порядка 1 млн человек, которые поедут в купе по ценам ниже, чем в плацкарте», – заключил Валерий Веремев.

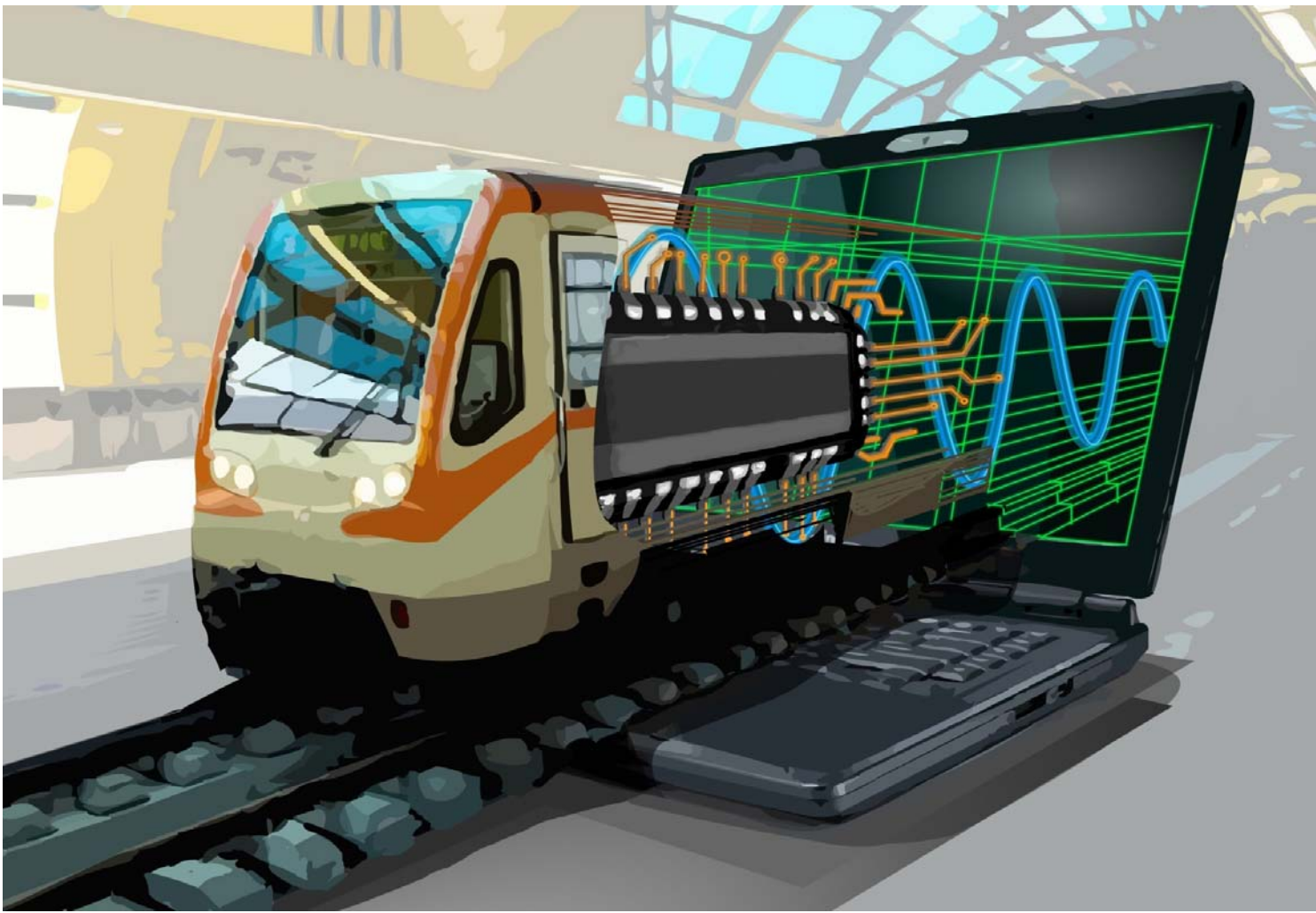
«Мы видим, что сейчас цена на гостиничные услуги растет, а качество не меняется. Безусловно, это приводит к оттоку российских туристов. Подобными действиями участники рынка способствуют росту недовольства, ухудшению благосостояния граждан. Необходимо продолжить мониторинг ситуации, чтобы выработать консолидированное решение, которое будет способствовать тому, что российские граждане получат качественный и доступный отдых», – заключила Инна Святенко.

Участники совещания предложили создать на базе отраслевого федерального органа исполнительной власти (Ростуризма) рабочую группу с участием Роспотребнадзора, ФАС России и Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ для разработки системы мер по определению, выявлению и пресечению недобросовестных практик.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

Нужна интеграция

Тема дискуссии – перспективные направления развития транспортной системы России



В ОБЩЕСТВЕННОЙ ПАЛАТЕ РФ

Комиссия Общественной палаты РФ по развитию высшего образования и науки в онлайн–формате провела «круглый стол», в ходе которого эксперты рассмотрели приоритетные инновационные разработки в области транспорта, проанализировали проблемы и задачи при планировании транспортной системы России, отметили трудности, с которыми сталкиваются практики при работе над новыми продуктами, услугами, технологиями и их внедрением, выработали рекомендации по развитию транспортной индустрии.

Член Комиссии ОП РФ по развитию высшего образования и науки Юлия Ризаева отметила важность государственной поддержки отечественного автопрома и создания механизмов интеграции региональных транспортных систем в единую транспортную систему страны. Для этого необходимы разработка эффективных способов и методов управления процессами перевозок пассажиров; развитие логистики городских маршрутов; создание условий для ускоренного обновления парка городского пассажирского и грузового автомобильного транспорта; развитие мультимодальных транспортно–логистических центров; обновление парка транспортными средствами, работающими на природном газе, водородном топливе и электрической тяге; разработка и реализация мер по обеспечению экологической безопасности транспорта.

По ее мнению, необходимо внести изменения в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года, направленные на развитие кадрового потенциала отрасли, а также в паспорт федерального проекта «Внедрение наилучших доступных технологий» в целях развития альтернативных видов транспорта и использования альтернативных источников топлива. «Приоритетные инновационные разработки связаны с транспортным машиностроением. Научные исследования в этой области должны быть поддержаны комплексом мер, направленных на создание условий для проведения научных исследований, внедрения инновационных технологических решений, реализации российской техники на отечественном и зарубежных рынках», – сказала Юлия Ризаева.

Заведующий кафедрой «Трактора и автомобили» РГАУ – МСХА имени К.А. Тимирязева академик РАН Отари Дидманидзе остановился на перспективах развития автомобильного транспорта. Он рассказал о проводимых в университете исследованиях по совершенствованию эксплуатации гибридных транспортных средств, которые легли в основу концепции перевода автотранспортного парка Москвы на гибридные установки. «Именно гибридный автобусный парк с частыми разгонами и торможениями на маршруте логично использовать в городах и мегаполисах, снижая тем самым расход топлива и улучшая экологические показатели», – подчеркнул Отари Дидманидзе.

Ученый рассказал об инновационных разработках в отрасли – газомоторной технике, роботизированных и автома-

тизированных автомобилей с возможностью дистанционного управления, затронул вопросы использования альтернативных источников энергии и создания полноценной системы утилизации вышедших из эксплуатации литий–ионных батарей. По его мнению, вопросы утилизации должны учитываться еще на стадии проектирования ТС. В настоящее время утилизация не является приоритетной задачей для производителей, все внимание уделяется техническим характеристикам.

Представитель ПАО «КамАЗ» продемонстрировал продуктовый портфель инновационных автомобилей – энергоэффективных, беспилотных, ципальных маршрутов. Порядка 80% приходится на перевозки по Липецку, где работают два муниципальных предприятия и 20 частных. Парк пассажирского транспорта в областном центре – 650 единиц.

Илья Тузов положительно охарактеризовал новую контрактную систему организации перевозок: «Если раньше с муниципального перевозчика невозможно было спросить за грязные автобусы, равные сиденья, то контрактная система позволяет провести торги на маршруты и прописать в контракте все требования, при нарушении которых перевозчик будет нести ответственность. Мы планируем всю муници-

Новая технологическая среда, новая модель развития транспортной отрасли, задачи по обеспечению связанности территорий и интеграции страны в международную транспортную систему требуют новых квалифицированных кадров, выразил уверенность председатель Комиссии ОП РФ по развитию высшего образования и науки Михаил Погосян.

«Что касается проблемы подготовки кадров для транспортного комплекса, то при распределении бюджетных мест надо учитывать готовность вузов к подготовке таких специалистов. При переходе на двухступенчатое высшее образование мы потеряли качество подготовки. Нам нужно вернуться к специалитету для всего инженерного блока, вернуть аспирантуру как самостоятельный уровень подготовки кадров высшей квалификации», – заявил Отари Дидманидзе.

В 2020 году были сокращены бюджетные места в магистратуру за счет увеличения бюджетных мест на специалитет, ряд региональных вузов потерял бюджетные места в силу отсутствия специалитета в этих вузах из–за направления подготовки специалистов в области транспорта», – проинформировал врио ректора Московского автомобильно–дорожного государственного технического университета (МАДИ) Андрей Келлер.

Транспортная отрасль в РФ, как и во всем мире, претерпевает серьезные изменения с точки зрения внедрения цифровых технологий, и задача вузовского сообщества – обеспечить соответствующую подготовку кадров и выпускать специалистов, готовых и принимающих все тенденции цифрового рынка. Для решения кадровой проблемы необходимо увеличивать цифры приема на соответствующие направления подготовки, в том числе в региональных вузах, внедрять в образовательные процессы технологии, связанные с цифровизацией, убежден Андрей Келлер.

Важность подготовки высококвалифицированных специалистов и немедленного внедрения в образовательный процесс новых технологий представителю МАДИ проиллюстрировал на примере Москвы: «Мы столкнулись с тем, что на территории Москвы появился новый вид общественного транспорта – электробусы, а специалистов по организации безопасности данных видов ТС на момент выхода в серийную эксплуатацию в Москве никто не готовил. В рамках взаимодействия с департаментом транспорта и развития дорожно–транспортной инфраструктуры города Москвы мы восполняем эти недостающие компетенции. В идеале вузовское образование должно идти в ногу с промышленностью и готовить специалистов под внедряемые технологии».

Андрей Келлер также обратил внимание на низкую востребованность среди молодежи специальностей транспортного направления в части наземных транспортных средств. По его мнению, необходимо популяризировать среди абитуриентов направления, связанные с автомобильным транспортом.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Внесены изменения

Распоряжением Росморречфлота внесены изменения в сведения о морском порте Охотск в Реестре морских портов Российской Федерации.

Корректировки связаны с уточнением площади территории морского порта, а также общей длины причальной стенки причала в морском порту Охотск, исходя из их фактических значений.

Распоряжением также уточнены показатели пропускной способности грузовых терминалов и размеры площадей крытых и открытых складов в морском порту Охотск.

30 новых объектов

В ближайшее время 30 новых дорожных объектов появятся в Подмосковье. В планах – реконструкция Щелковского, Володарского и Каширского шоссе, проектирование Леоновского, Разинского и Носовихинского шоссе, обходы Солнечногорска и Истры, мост в Дмитрове. И конечно, новый президентский проект на территории Подмосковья – трасса Москва – Нижний Новгород – Казань. А в июле завершится строительство ЦКАДа. Это самая большая скоростная кольцевая дорога в Европе.

Всего за последние 8 лет в Подмосковье были построены 158 объектов транспортной инфраструктуры. Мост через Волгу в Дубне, обход Сергиева Посада, трасса М–11 «Нева», Релинская развязка и другие – все эти проекты сделали доступнее и комфортнее города Подмосковья.

Трафик растет

Более 800 тыс. транспортных средств проехали по Крымскому мосту с начала этого года. Это на 22% больше, чем за аналогичный период прошлого года, сообщает ФКУ «Упрдор «Тамань».

Всего с момента открытия Крымского моста в мае 2018 года по нему уже проехали 14 млн транспортных средств.

Исходя из статистики прошлых лет, в управлении прогнозируют увеличение трафика в мае в связи с началом сезона отпусков. Наиболее высокая интенсивность движения приходится на последний месяц лета. Так, в прошлом году в середине августа был установлен суточный рекорд – 37,3 тыс. автомобилей в обе стороны.

Заклучили соглашение

Статус резидента территории опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» присвоен компании «Маммут Мурманск». Соответствующее соглашение о реализации инвестиционного проекта подписано между инвестором и Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики.

Как отмечается в сообщении министерства информационной политики Мурманской области, компания займется подъемом и транспортной перевозкой тяжелых и крупногабаритных грузов. Такая потребность есть у действующих резидентов ТОР.

Детям – скидки

Для повышения транспортной мобильности населения и развития внутреннего туризма холдинг «РЖД» шестой год подряд принимает решение о предоставлении скидки в размере 50% на проезд детей от 10 до 17 лет для поездов в период летних школьных каникул.

Скидка предоставляется всем детям в возрасте от 10 до 17 лет включительно при оформлении проездных документов в общие и плацкартные вагоны скорых и пассажирских поездов дальнего следования (включая фирменные) и вагоны 2-го и 3-го классов моторвагонного подвижного состава (электропоездов дальнего следования), курсирующих по территории России (за исключением скоростных и высокоскоростных поездов), отправлением с 1 июня по 31 августа 2021 года. В поездах, следующих транзитом, скидка предоставляется по территории РФ.

Также уже второй год подряд дети от 10 до 17 лет включительно в период летних каникул могут путешествовать по специальным ценам и в купейных вагонах двухэтажных поездов. При этом цена билета для них будет сопоставима с половиной стоимости проезда по данному маршруту в плацкартном вагоне.

По сообщениям информационных агентств

4 ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Дороги строим под землей

О технологиях строительства и ремонта тоннелей

ОБОЗРЕНИЕ

Освоение подземного пространства – одно из направлений современного строительства. Это особенно важно для развития городского транспорта. В наши дни многие мегаполисы под землей буквально изрыты тоннелями, по которым проложены автострადы, железнодорожные пути, линии метрополитена. Но сфера использования тоннелей, разумеется, не ограничивается рамками крупных городов. Их строят для преодоления различных высотных или контурных препятствий, встречающихся при проектировании транспортных коммуникаций.

Прокладка тоннелей во многих случаях позволяет сократить маршрут движения автомобильного и железнодорожного транспорта, что снижает себестоимость перевозок. Однако сами тоннели (наряду с мостами) входят в число наиболее сложных и дорогостоящих искусственных сооружений на транспорте. Выбор способа прокладки тоннеля, а также глубины его заложения и протяженности зависит от климатических, топографических и геологических условий местности. Совокупность этих факторов и определяет стоимость таких проектов.

На какой глубине?

Как известно, строительство транспортных тоннелей производится открытым и закрытым способами, иногда они комбинируются. Для тоннелей неглубокого залегания (10–15 м) применяется открытый способ, он более дешевый и менее трудоемкий. Технология предусматривает рытье котлована, в котором возводится конструкция тоннеля. Затем производится обратная засыпка с восстановлением нарушенной земной поверхности.

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

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

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

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

Факторы риска

В наше время горные способы строительства тоннелей вошли в себя самые современные технические и научные разработки. Но по-прежнему актуальным и поучительным остается опыт создания подземных сооружений на Байкало-Амурской магистрали – в труднодоступной местности со сложным рельефом и резко континентальным климатом. В их числе Байкальский, Северомуйский и Кодарский тоннели. Трудностей в свое время специалистами добиавили высокая сейсмоактивность местности (8–9 баллов), а также отсутствие устойчивых круглогодичных транспортных связей и источников электроэнергии. Байкальский хребет по трассе одноименного тоннеля имеет многочисленные тектонические зоны разломов и надвигов из раздробленных пород. Та же неустойчивая структура пород характерна и для маршрута Северомуйского тоннеля. Оба подземных сооружения относятся к разряду перевальных. С учетом всего сложного комплекса условий специалисты остановились на варианте однопутных тоннелей.



Наличие в местах пересечения хребтов трещиноватых скальных пород и тектонических разломов вынудило строителей вести проходку тоннелей уступом, с разработкой сечения по частям.

Проходка штолен (в связи с вероятностью встречи слабых грунтов с высоконапорными водами) производилась с опережающим разведочным бурением скважин глубиной 70 м через превентивные устройства. Нижняя опережающая штольня давала возможность в зависимости от конкретных гидрогеологических условий назначать способы проходки и типы отделочных работ.

Напомним: Байкальский тоннель протяженностью 6,7 км (участок БАМа Усть-Кут – Нижнеангарск) проходит под Даванским перевалом Байкальского хребта. В постоянную эксплуатацию для курсирования поездов на электрической тяге он был принят в 1985 году. Строительство же самого длинного в России Северомуйского железнодорожного тоннеля длиной 15,3 км продолжалось с перерывами 26 лет, он был открыт в 2003 году. Расположенный на участке БАМа Нижнеангарск – Чара, он пересекает центральную часть Северо-Муйского хребта.

Кстати, в прошлом году было объявлено о начале строительства БАМе второго Северомуйского тоннеля протяженностью 15 км, который позволит увеличить пропускную способность магистрали на этом участке с 16 млн до 100 млн тонн грузов в год. Это даст возможность значительно нарастить экспорт грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Однако в начале этого года ученые РАН обратились в ОАО «РЖД» и Правительство РФ с предложением пересмотреть проект строительства второго Северомуйского тоннеля и продолжить маршрут не под землей, а на ее поверхности.

Аргументы представителей научного сообщества суммировал заместитель директора Института земной коры СО РАН Константин Семинский. Они следующие. Во-первых, вдоль предполагаемой трассы второго Северомуйского тоннеля идет активный тектонический разлом, отчего сейсмичность местности возрастает. Во-вторых, там наблюдается миграция подземных вод, что приводит к дроблению пород и образованию карьеров. Это делает эксплуатацию тоннеля очень сложной и дорогостоящей. Предлагаемый учеными обходной маршрут может пройти южнее намеченного. По словам Константина Семинского, там, конечно, есть определенные уклоны, превышения, но по крайней мере это безопасно.

Безусловно, и полвека назад, и в наше время решения о начале строительства подобного рода подземных сооружений предвеляют глубокие инженерные изыскания, тщательное изучение специалистами всех характерных для данного объекта факторов риска. Сложные условия диктуют необходимость использования при строительстве тоннеля современных технологий, применения специальных методов работ, внедрения высокоэффективных горнопроходческих механизмов. Прогноз рисков на этапе проектно-изыскательских работ учитывается в дальнейшем при проведении геотехнического мониторинга и эксплуатации тоннелей, когда в зонах высокого риска контроль увеличивается, а где риск небольшой – снижают. Это дает воз-

можность оптимально использовать трудовые, материальные и финансовые ресурсы, сократить

ФАКТ

Освоение подземного пространства – одно из направлений современного строительства. Это особенно важно для развития городского транспорта. В наши дни многие мегаполисы под землей буквально изрыты тоннелями, по которым проложены автострადы, железнодорожные пути, линии метрополитена. Но сфера использования тоннелей, разумеется, не ограничивается рамками крупных городов. Их строят для преодоления различных высотных или контурных препятствий, встречающихся при проектировании транспортных коммуникаций.

щать издержки и повышать результативность контроля.

Поиск новых решений

Сооружение тоннелей в практике отечественного метроостроения – отдельная тема. Известно, что при строительстве первых станций Московского метрополитена для прохода шахтных стволов и перегонных тоннелей активно использовался кессонный способ. Это была вынужденная мера, так как плотная городская застройка исключала возможность массового бурения скважин для искусственного замораживания грунтов. В призабойной зоне приходилось создавать избыточное воздушное давление для отжатия воды и осушения грунта. Работа в забое с повышенным давлением неблагоприятно влияла на организм человека.

Однако проектировщики и строители вели непрерывный поиск новых технических решений, более эффективных и безопасных способов проходки. Первым опытом в этом направлении была проходка тоннелей на участке перегона «Баррикадная» – «Улица 1905 года», который сооружался в начале 70-х годов прошлого века. Сущность нового технического решения, разработанного институтом «Метрогипротранс», состояла в том, что насыщенный влагой грунтовый массив с низкой водоотдачей, в котором предстояло вести проходку, оконтуривался по длине и с торцов льдотермическими стенами, заглубленными до подстилающего водоупора. Ограниченный таким образом массив осушался путем откачки из него грунтовой воды, после чего вели проходку тоннелей.

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

Что касается тоннелей глубокого заложения, то их проходка

ведется в рамках строительства Большой кольцевой линии московской подземки. Для это-

го используются 6– и 10-метровые тоннелепроходческие механизированные комплексы. Цитируя гиганты ошумито сокращают сроки работ. Недавно началась проходка двухпутного перегонного тоннеля между станциями «Нагатинский Затон» и «Кленовый бульвар». Всего уже пройдено более 94% тоннелей БКЛ.

Превентивные меры

Подземное строительство в больших городах с развитой инфраструктурой – особый вызов, однако за последние десятилетия технологии в этом направлении значительно усовершенствовались. Многообразие разработанных специальных материалов позволяет решать задачи разных уровней сложности. Одна из них в метроостроении – предотвращение и остановка притока воды в котлован строящейся станции мелкого заложения. При аварийных ситуациях применяются специальные составы, которые моментально формируют жесткую пену при контакте с водой, обеспечивая структурную прочность и жесткость конструкции. Состав закидывается в бетонные части котлована в процессе бурения.

С немалыми сложностями сопряжена прокладка линий метрополитена в Санкт-Петербурге, где устойчивые и необводные грунты находятся на глубине более 40 м. История помнит случаи, когда в 60-е годы прошлого века максимальные осадки при строительстве станции «Маяковская» ленинградского метро достигли 750 мм. А при сооружении пересадочного узла «Гостинный двор» – «Невский проспект», где в зоне влияния оказались два исторических здания – бывшей Городской думы и Гостинного двора, максимальные осадки составили, соответственно, 566 и 468 мм. Тогда для сохранения исторического центра города специалисты сумели приостановить деформацию земной поверхности с помощью различных технологий.

Смещения поверхности земли на подрабатываемых метрополитенными выработками территориях возникают и в настоящее время. Нивелировать этот процесс позволяет применение технологии минимизации деформаций фундаментов зданий. По словам заведующего лабораторией геомеханики исследований НИПИИ «Ленметрогипротранс» Романа Ларионова, технология предполагает комплексный подход с усилением фундаментов, компенсационными мероприяти-

ями и обязательным ведением геотехнического мониторинга для контроля смещений.

На первом этапе специалисты укрепляют фундаментом наземных сооружений и подстилающие грунты, а также связывают старые клеточные фундаменты посредством железобетонных плит, создавая единую жесткую конструкцию в основании здания. На втором этапе бурятся скважины, в которые вставляются специальные датчики. По мере проходки выработок с их помощью происходит контроль сферы смещения. При фиксации зон разуплотнения грунтов туда производится компенсационное нагнетание раствора. Разработанный и внедренный последовательный комплексных мероприятий, отмечает эксперт, позволяет своевременно выполнять инъекционные работы в моменты развития деформационных процессов в грунтах оснований, не дожидаясь, пока они приведут к деформациям здания.

Изменения в масштабах и темпах строительства метро ставят новые задачи и перед архитекторами, когда единое композиционное решение принимается сразу для нескольких станций новой линии метрополитена. Для станций мелкого заложения выбор той или иной конструктивной системы определяется местонахождением станции, интенсивностью потоков пассажиров на входе-выходе и в местах пересадки в различное время суток. Что касается станций глубокого заложения, то там пространственная схема почти не меняется, в отличие от конструктивного решения, которое зависит от глубины заложения станции и ее «идеологии».

Если в тоннель просочилась вода

Являясь неотъемлемой частью современной транспортной инфраструктуры, тоннели, как и другие сооружения, нуждаются в своевременном техническом обслуживании и ремонте. Ведь их эксплуатация идет в сложных условиях регулярного движения поездов и автомобилей в стесненном пространстве. Под воздействием неблагоприятных факторов в обделке тоннелей могут возникнуть различные дефекты, приводящие к локальным повреждениям, а в некоторых случаях к ее разрушениям. Большинство деформаций обделок происходит не внезапно, а развивается в течение некоторого времени. Чтобы избежать аварийных ситуаций, специалистам предписано регулярно проводить осмотры и исследования подземных сооружений.

Пожалуй, самой большой проблемой, ведущей к повреждению гидроизоляции и, как следствие, к необходимости ее восстановления, являются грунтовые воды. Они становятся причиной обводненности обделки, из-за чего происходит вымывание грунта и цементных растворов в кладке. Как следствие, это приводит к коррозии арматуры, вспучиванию грунтов, обледенению в зимнее время.

Основными материалами обделки тоннелей являются бетон и металл. Они постоянно контактируют с влажными грунтами, содержащими соли, щелочи и кислоты. С течением времени вода проникает в поры бетона и постепенно разрушает его структуру. Некачественно проведённые ранее гидроизоляционные работы, чрезмерная

эксплуатация (сверх нормы) тоннеля и стихийные бедствия также могут привести к нарушениям гидроизоляции.

Среди множества решений по обустройству гидроизоляции тоннелей одно из самых надежных – применение специальных полимерных мембран. Материал обеспечивает герметичность за счет высокого качества полотна и прочности швов, которые соединяют части покрытия с помощью сварки нагретым воздухом на автоматическом оборудовании. Мембрана способна защитить строительные конструкции тоннелей не только от воды, но и от растворенных в грунтовых водах кислот и солей, а также от обитающих в водной среде бактерий, плесени и грибка.

В твердых скальных породах с незначительным содержанием влаги могут прокладываться безобделочные тоннели. Однако со временем и такие подземные сооружения подвергаются воздействию внешних факторов. Основными проблемами в этом случае становятся выветривание горных пород и образование трещин, что приводит к просачиванию влаги в тело конструкции. Для ремонта таких тоннелей специалисты ряда компаний предлагают разного рода обмазочные и проникающие составы. Для заделки глубоких трещин используется специальный полимерцементный раствор.

Опыт цenen повторением

Новый подход к реконструкции подземных сооружений был опробован при модернизации Владивостокского железнодорожного тоннеля длиной 1380 м, находящегося в черте краевого центра. Обследования, проведенные в начале двухтысячных годов, выявили его неудовлетворительное техническое состояние. Основным дефектом, препятствующим нормальной эксплуатации тоннеля, явилось разрушение швов между кольцами обделки, через которые внутрь активно поступала вода.

После проведения инженерного анализа фактического состояния тоннеля специалистами Мосметростроя был предложен комплекс современных технологий и разработан проект, предусматривающий создание монолитной конструкции обделки тоннеля, в котором удалось применить самые передовые разработки, используемые в мировой практике подземного строительства. Все работы по модернизации тоннеля, выполнялись в технологические окна, без остановки движения поездов. Проект был реализован в период с августа 2016-го по май 2019 года со значительным сокращением сроков (на 1,5 года) и стоимости работ (в 2 раза).

Примененные технические решения позволили получить принципиально новую многослойную обделку тоннеля, состоящую из старых и новых конструктивных элементов, с высокими техническими и эксплуатационными характеристиками. Для заполнения пустот за обделкой тоннеля и закрепления грунтового массива наряду с нагнетанием цементно-песчаного и цементно-силикатного растворов применялось инъектирование раствора на основе микроцемента. Для подавления активных течей и создания противодиффузионной завесы выполнено инъектирование обделки и заобделочного массива полиуретановыми смолами. Для гидроизоляции тоннеля применены полимерные мембраны, наносимые методом напыления и обладающие двухсторонней адгезией.

Достигнутые положительные результаты дают возможность в дальнейшем распространить эту технологию при модернизации других тоннелей, расположенных на огромной сети железных и автомобильных дорог России, многие из которых имеют значительный возраст и также требуют модернизации под современные требования и условия эксплуатации.

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

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

На снимке: Северомуйский тоннель

МОСТЫ

Идет реконструкция

В Татарстане строители завершили надвижку пролета моста через Свиягу, который строится на 757-м км автодороги М-7 «Волга». Об этом ИА «Татар-информ» сообщили в пресс-службе Волго-Вятского правдо-

ра. «Для пролетного строения моста специалисты собрали 39 блоков металлоконструкции общим весом 2,8 тыс. тонн в единую конструкцию длиной 378 м. Конструкцию надвинули на опоры моста. К этим работам строители приступили в июне прошлого года и завершили за 10 месяцев. Теперь предстоит выполнить устройство сопряжения моста с насыпями подходов и проезжей части моста», – рассказали в пресс-службе.

На проезжую часть планируется уложить гидроизоляцию и двухслойное покрытие. В частности, нижний слой выполнит из мелкозернистой асфальтобетонной смеси, а верхний – из щебеночно-мастичного асфальтобетона.

На подходах к мосту установят шумозащитные экраны общей протяженностью 2,4 км, электроосвещение, металлические барьерные ограждения, а также навигационные знаки. Для жителей поселков Исаково и Гаврилово построят надземные пешеходные переходы, создадут автобусные остановки и пешеходные дорожки.

В прошлом году рабочие уже уложили около 30% дорожной одежды на двух новых полосах, большую часть работ на подходах к мосту планируют выполнить в следующем году.

Реконструкция мостового перехода через Свиягу на 757-м км автодороги М-7 началась в 2019 году. Проект предусматривает строительство нового моста протяженностью 392,2 м и реконструкцию существующего мостового сооружения 1996 года постройки. Максимальная нагрузка, которую они смогут выдержать, составит 100 тонн. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2023 год.

В настоящее время реконструкция существующего мостового перехода выполнена на 44%.

Курганские перспективы

Предложения по ремонту и строительству 61 моста и путепроводов в Курганской области направлены властями в Росавтодор. Предпроектные работы по некоторым объектам начнутся уже в этом году, сообщает пресс-служба главы региона.

Уже разработана проектно-сметная документация на два железобетонных и два деревянных моста на региональных дорогах, Некрасовский путепровод в Кургане.

В 2021 году должны начаться предпроектные работы по строительству эстакады на шоссе Тюнина в Кургане, путепроводов в Шадринске и Далматово. Кроме того, власти планируют разработать проекты ремонта мостов через реку Тобол по улицам Кирова и Бурова-Петрова, Чеховского путепровода, а также двух мостов на региональных дорогах.

Построят 9 мостов

Строительство девяти новых мостов планируется завершить в столице до конца 2024 года. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарев.

«Уже в этом году планируется завершить сооружение моста через реку Сходня в рамках реконструкции Волоколамского шоссе, четыре других возведут в составе участка Северо-Восточной хорды от Ярославского шоссе до Дмитровского шоссе – их строительство завершат в следующем году», – рассказал Андрей Бочкарев.

Как отметил заместитель мэра, строительство еще двух мостов предполагается проектом Юго-Восточной хорды – один из них, через Москву-реку, расположится на участке от Курьяновского бульвара до ул. Кантемировская, а второй, через реку Битца, на участке от МКАД до автодорожной магистрали Солнцево – Бутово – Варшавское шоссе.

«Кроме того, появятся мост длиной 616 метров через затон Новинки на территории АМО «ЗИЛ» и мост через реку Яуза в рамках реконструкции ул. Краснотатарская», – добавил Андрей Бочкарев.

Напомним, что до конца 2023 года в Москве планируется построить 266 км дорог, 88 искусственных сооружений и 54 пешеходных переходов. Кроме того, за этот период завершат реализацию проектов Северо-Восточной и Юго-Восточной хорд, а также Южной ракады.

По сообщениям информационных агентств



Из года в год эта история повторяется с завидным постоянством. Как только весеннее солнышко «слизывает» остатки снежного покрывала, глазам открывается довольно неприглядная картина. Разбросанный повсеместно мусор, разбитые, с огромным количеством ям и колдобин дороги, разного рода недострой, который зимой не замечали, а теперь просто бросается в глаза.

«Тропа здоровья»

будет благоустроенной и комфортной

ЧИТАТЕЛЬ
ИНФОРМИРУЕТ

Жители нашего города подключились к благоустройству «тропы здоровья». Проект реконструкции мы обсудили вместе с представителями власти и предложили свои идеи. Безопасный спуск в первую очередь хотят видеть и сами жители, и городские власти на «тропе здоровья». Сейчас спортсмены и те, кто просто вышел прогуляться, делают дорогу к тропе с автомобилями. Спецтехника едет на очистные сооружения, а кто-то приезжает к зоне отдыха на личном транспорте. Отсюда еще одна проблема: отсутствие места для парковки. Начальник управления перспективного строительства мэрии Череповца Сергей Зайцев заявил, что есть необ-

ходимость в устройстве такой парковки, которая разгрузит все пространство и сделает его более безопасным. И еще нюанс: сейчас добираться до «тропы здоровья» приходится по дороге, которая опять же ведет на очистные сооружения. Надо постараться сделать так, чтобы проход на «тропу здоровья» был по существующей тропе, которая идет через лес. Эту тропу по проекту благоустроят, сделают покрытие – спускаться по ней с комфортом смогут все, в том числе и представители маломобильных групп населения. Для устройства парковки на 150 мест вырубать хвойные деревья нет необходимости. Ее построят сразу за спуском, где растет только ивняк. Обсудили с череповчанами и установку туалета для спортсменов и гуляющих, и необходимое количество мусорных

контейнеров. Участники встречи предложили перенести на «тропу здоровья» также прокат велосипедов с улицы Наседкина.

Предполагается, что здесь будет шлагбаум для большегрузных автомобилей, за исключением спецтранспорта, который, например, вывозит снег. Соответственно, здесь появится более безопасная зона, люди смогут спокойнее кататься на велосипедах, роликах и так далее. Есть и еще идеи.

В мае проект благоустройства тропы здоровья должен принять окончательный вид. И уже летом на объекте начнут масштабные работы. Планируется, что к осени эта зона отдыха в зашексинской части города станет еще более комфортной для череповчан.

Людмила ГУСЕВА
Череповец

Гладко только на бумаге

Как остановка общественного транспорта становится символом разрухи

ЧИТАТЕЛЬ
КРИТИКУЕТ

Реализация национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в нашем регионе продолжается диким и необузданным пиаром в виде рапортов. Если внимательно посмотреть, каковы цели и задачи национального проекта, то легко увидеть, что это – качественная дорожная инфраструктура не только с отремонтированным дорожным полотном, но и с объектами транспортной инфраструктуры. Отмечу, что на сайте госзакупок размещены заказы на мероприятия по строительному контролю на отремонтированных дорогах, и суммы там тоже немалые. Совершенно бесплатно я и мои коллеги проинспектировали две дороги в Новгородском районе. Предлагаю сравнить

радушные отчеты в областных СМИ и реальность. Начну с ремонта дороги в Ильинском поозерье (Новгородский район). По данным в открытом доступе, подрядчик должен выполнить ремонт дороги от Великого Новгорода через Сергово в Бокки. Участок протяженностью 32 километра. Стоимость 265 млн руб. Что же бросилось в глаза? Разбитые и годами заброшенные остановки общественного транспорта, неотсыпанные обочины и т.д. А вот что докладывает ОГКУ АИК о ремонтных работах на дороге Васьково – Видогощь. Роль одобряющей общественности исполняет некая Лариса Акманова, не имеющая никакого отношения ни к Новгородскому району, ни к дорогам, но зато свой для губернатора общественник, правильный – лишнего не скажет. А на деле... Остановки общественного транспорта на этой

дороге просто вне обсуждения, о чем я коротко даже видео записала. А теперь вопрос: «Соответствуют ли радужные отчеты властей в соцсетях, телеграм-каналах и даже на сайте правительства области реальности?» Для чего эти отчеты потоком выдаются, понять не сложно – проект отнесен к приоритетным, не остановлен даже в связи с коронакризисом в экономике, и надо отчитаться перед вышестоящими. Такое впечатление, что «пиарщики» Дома советов, рассказывающие о ремонтах дорог в стиле программы «Время» 70-х годов, скажем так, продают старшим товарищам в столице не то чтобы товар не первой свежести, а вообще сказку.

Ксения СЕРГЕЕВА,
депутат Совета депутатов
Ермолинского поселения
Новгородская обл.

Маршрутка набита битком

Нижегородка выпала из нее на полном ходу

ЧИТАТЕЛЬ
СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ

Существующие в Нижнем Новгороде транспортные проблемы едва не закончились трагедией – из едущей маршрутки № 67 на улице Минеева выпала пассажирка. К счастью, женщина осталась жива. Однако она получила острую черепно-мозговую травму, перелом основания черепа и ушиб головного мозга. О трагедии в социальных сетях рассказали родственники пострадавшей. – В субботний день в пять утра из маршрутки № 67 выпала женщина, – рассказала Дарья Максимова в группе «Нижний Новгород. Без цензуры». – Просьба очевидцам от-

кликнуться! Водитель утверждает, что двери были закрыты и народ выдалил дверь на ходу на повороте. Долго ждать очевидцев не пришлось – ехавшие в той же маршрутке нижегородцы рассказали, что, несмотря на столь ранний час, автобус был переполнен. – Я находился в этой маршрутке. На самом деле это произошло примерно в 5:30, – отметил Андрей Бодрилов. – С кольца на улице Мончегорской не было автобусов и маршруток № 67 минут 25. По этой причине маршрутка была забита народом еще в самом кольце. Как произошло само ЧП, я не видел – стоял лицом не к двери. Да и давка была большой. Людей было очень много!

На перебои в работе маршруток и автобусов нижегородцы жалуются не первый год. В эти же выходные пользователи соцсетей активно делились снимками с «умных остановок», где видно, что до автобуса остается больше трех часов ожидания. Тем временем данную историю прокомментировали в региональном министерстве транспорта. По этому факту будет проведена проверка. Нарушение требований безопасности перевозок пассажиров может грозить перевозчику лишением права обслуживания данного маршрута.

Сергей СЕМЕНОВ
Нижний Новгород

Мусор среди памятников

Какой же город мы хотим показать туристам?

ЧИТАТЕЛЬ
ВОЗМУЩАЕТСЯ

Полтора года назад, на 43-й сессии Комитета Всемирного наследия ЮНЕСКО в Баку, было решено включить памятники Псковской школы зодчества в список всемирного наследия. К ЮНЕСКО «присоединились» десять объектов. Обратим внимание всего на три: Преображенский собор Спасо-Мирожского монастыря, церковь Покрова и Рождества Богородицы от Пролома и церковь Георгия со Вздоха. Если их соединить, то в центре окажется магическое место... На не так давно отремонтированной улице Воеводы Шуйского располагается небольшая площадка, с которой открывается прекрасный вид на реку Великую и Мирожский монастырь, также там организован спуск на набережную. Здесь часто прогуливаются туристы, ведь рядом столько памятников истории и культуры: одна из самых больших башен в Европе – Покровская и целых три объекта всемирного наследия. Какая красота! Правда, ходить здесь стыдно. Почему? Дело в том, что эта площадочка превращена в несколько совсем некультурных объектов.

Во-первых, стоянка автомобилей, которая пользуется особой популярностью. Здесь практически круглосуточно останавливаются автомобили. Владельцы могут оставить свой транспорт и направиться по делам, могут любоваться видом и/или отдыхать в ожидании следующего заказа, могут чистить свои машины, вытряхивать пепельницы, выбивать коврики, выбрасывать мусор,

могут провести «романтический вечер» или устроить настоящую дискотеку. И это, кстати, на пешеходной зоне и бывших газонах. Правда, границы между тро-

и прочий хлам находят себе пристанище на исторической улице в туристическом центре города. Также здесь нередко справляют нужду, например, таксисты. «Ну а

ФАКТ

С площадки открывается прекрасный вид на реку Великую и Мирожский монастырь, также там организован спуск на набережную. Здесь часто прогуливаются туристы, ведь рядом столько памятников истории и культуры: одна из самых больших башен в Европе – Покровская и целых три объекта всемирного наследия. Какая красота! Правда, ходить здесь стыдно. Почему? Дело в том, что эта площадочка превращена в несколько совсем некультурных объектов.

туаром и проезжей частью здесь просто–напросто нет, хотя и был ремонт.

Безопасно прогуляться по улице Воеводы Шуйского невозможно: вдоль одной стороны стоят машины, а на другой стороне в любой момент на голову может приземлиться «кусочек» штука-турики со здания общежития, фасад которого пару лет назад подвергся косметической отделке.

Идем дальше. Свалка и общественный туалет. Как выяснилось, автомобили здесь завсегдайти, но это только полбеды. Мусор и «сортир» куда страшней. Летними вечерами и ночами здесь, видимо, модно устраивать «дискотеки». Все как надо: музыка из машины, алкоголь, крики, кальянчик. Ну и, конечно же, не барское это дело – мусор за собой убирать, поэтому бутылки, фантики

где?» – спросил один из них. И действительно, где?!

Жители дома № 8, который расположен как раз напротив злополучной площадки, тоже возмущены этой ситуацией. Корень проблемы многие видят в сером бетонном строении: «Вот если бы этого гаража не было, тогда эта площадка была бы окультурена, и не было бы никаких матрасов и ничего такого», – делится мнением житель дома Александр. «А вот это надо давно снести! – жалует-ся соседка. – Вот этот гараж, там туалет и мусорная яма». Жители предполагают, что эта уродливая коробка является собственностью домоуправления или города: во время капитального ремонта дома рабочие использовали гараж для хранения инструмента, однако достоверно это установить пока не удалось.

Жаль, что такой участок в одной из самых популярных туристических точек выглядит настолько непрезентабельно. Неужели такой город мы хотим показать туристам? Псков, где в двухстах метрах от древних памятников стоят и ржавеют гаражи, валяющиеся газоны? Почему при ремонте нельзя было элементарно установить две-три бетонные полусферы, которые несколько не помешали бы пешеходному движению, но с легкостью ограничили бы автомобильный поток. Хватило бы всего пары штук, цена их варьируется от 500 руб. до нескольких тысяч.

Рядом с Покровским углом обстановка немногим лучше. Недалеко от недавно установленного памятника Савве Ямщикову по весне всплывают нечистоты. А в противоположном конце улицы, рядом с церковью Георгия со Вздоха, установлена площадка для воркаута. Нет, сам по себе спортивный комплекс прекрасен, замечательно, что в городе существуют такие качественные объекты, где любой желающий может следить за своей физической формой. Но, опять же, кому пришла идея соорудить спортплощадку в непосредственной близости от действующей церкви XV века? Представьте, гуляет-те вы вблизи собора Парижской Богоматери, а рядом полуголые спортсмены тренируются под громкую музыку, гремющую из колонок. Мыните, как жестко и резко раскритиковали спортсменов, игравших в регби около Вечного огня? Но это, конечно, совсем другое.

Степан БАРАНОВ

Псков

Гонки в борьбе за пассажиров

А в это время под ногами в салоне виден асфальт

ЧИТАТЕЛЬ
МОНИТОРИТ

Всех просто поразила размещенная в СМИ фотография с проломленным полом в салоне пассажирской «газели», которая осуществляла перевозку граждан с нарушением всех технических регламентов и правил безопасности.

По поиску машины, работающей то ли на 39-м маршруте, то ли, по другим данным, на 33-м, под-

ключились и сотрудники ГИБДД. Злополучную маршрутку обнаружить не удалось, но зато удалось выявить ряд нарушений в деятельности городского пассажирского транспорта. Среди наиболее серьезных – нарушение интервалов движения автобусов, особенно в вечернее время, несоблюдение антиковидных регламентов, грязные салоны, изношенность подвижного состава и ряд других.

К нам поступает много жалоб на плохое качество обслужива-

ния, на «гонки на дорогах» в борьбе за пассажиров и даже на курение водителей в кабине автобуса. Также мы обратили особое внимание на доступность для пассажиров в салоне всей необходимой информации о перевозчике, номеров телефонов контролирующих инстанций, расписания и схемы маршрута. К сожалению, не во всех автобусах данные сведения нами обнаружены.

По итогам мониторинга наши эксперты направили обращение в областной департамент до-

рожного хозяйства и транспорта с просьбой усилить контроль за соблюдением качества обслуживания пассажиров. Кроме этого, общественники предложили поддержать инициативу местных перевозчиков, желающих обновить парк транспортных средств в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Марина СИНЯКИНА,
член регионального штаба ОНФ

Ивановская обл.

Когда с места – в карьер

Почему не с того места начали делать ремонт

ЧИТАТЕЛЬ НАДЕЕТСЯ

Долгие годы жители нашего Кирпичного переулка в городе Семилуки вынуждены мириться с бездорожьем. После дождей грунтовая проезжая часть постоянно превращается в сплошное месиво. В нем тонули не только машины, но и пешеходы. Весной и осенью люди пробирались к домам по траве в резиновых сапогах. Проблем добавляло соседство с закрытым, но не рекультивированным карьером комбината строительных материалов. Сюда начали свозить бытовой мусор, который летом часто горел. А грузовики еще больше разбивали дорогу.

Три года назад наконец забрезжил свет в конце тоннеля: примерно две трети переулка отсыпали шлаком. Грязи, конечно, стало меньше. Но почему-то ремонт начали делать с середины Кирпичного. Работы не коснулись наиболее проблемного участка – от съезда с региональной дороги, проходящей через переулок Заводской. Там когда-то пытались разбрасывать строительный мусор. Но битый кирпич почти полностью ушел в землю.



Не меньше нас волнует отсутствие тротуаров как в самом Кирпичном переулке, так и в Заводском переулке, вдоль дороги с оживленным движением. Есть и еще препятствия на пути к магазину, социальным объектам – не оборудованный пешеходным переходом железнодорожный переезд и перекресток.

Завершает картину неустroенности отсутствие остановочных павильонов.

Глава администрации города Семилуки Сергей Жеребцов пообещал, что весной текущего года разбитый 150-метровый участок на въезде в Кирпичный переулок обязательно отсыпят щебнем. А параллельно будут решаться

вопросы прокладки тротуаров, устройства пешеходных переходов и двух крытых остановочных павильонов.

Нам, жителям переулка, остается только надеяться и ждать.

Татьяна КРИВОРУЧКО
г. Семилуки,
Боронежская обл.

Без опознавательных знаков

На автобусной остановке растут как грибы торговые павильоны

ЧИТАТЕЛЬ
В ПОИСКАХ ИСТИНЫ

На остановке «Улица Генерала Лебедева» появились новые торговые павильоны. На «неприятное» соседство пожаловались местные жители. Горожане сообщали, что рядом с уже существующими торговыми точками, прямо на остановке общественного транспорта, возникли новые, довольно крупные строения. В настоящее время в них заканчиваются отделочные работы.

Считанные дни потребовались строителям, чтобы с нуля возвести новые торговые объекты на этой остановке. Горожане не так давно заметили появление этих павильонов. Основная претензия

людей: на остановке общественного транспорта и без новых ларьков уже осталось не много места.

Никаких вывесок и опознавательных знаков на объекте нет. В настоящее время в помещениях заканчиваются отделочные работы. Работники, как часто бывает в подобных ситуациях, ничего не знают и просто выполняют ремонт.

– Можете пояснить, что здесь будет находиться? – Не знаем, мы не в курсе. – А вы только ремонт делаете? – Да. – А не знаете, кто будет собственником? – Кто возьмет в аренду, тот и будет торговать.

Новые торговые объекты расположились по соседству с уже

имеющимися на остановке магазинными павильонами. С легкой «инженерной» задумки проектировщика в качестве фундамента здесь используются бетонные блоки и бордюрный камень. Точь–в–точь такой, который укладывают при ремонте дорог.

Мнение горожан о новых торговых павильонах в большинстве своем негативное.

«Полный бардак – я так считаю. Тут одна, тут вот вторая, тут третья. Там вон четвертая. Никакого плана, никакой объединенной программы – ничего нет. Где раз-решат – там и ляпают».

«Зачем? Тут и так хватает всяких магазинов. А тут еще за этим, за фисташкой, стоит рыба живая. Такая погода, ну отравится человек на раз–два».

Но были и те, кому новые павильоны кажутся уместными. – Буквально на днях появилось новое строение. Скажите, что вы думаете по этому поводу?

– Единственное, что красиво. А дальше не знаем, как оно будет. Опять цены будут огромные, и что толку? Главный вопрос севаstopольцев: почему допускается строительство новых стационарных торговых павильонов на остановках общественного транспорта? Ведь при такой плотной и габаритной застройке снижается уровень безопасности места, где масса людей ожидает троллейбусы и автобусы.

Борис ЛАПИН
Севаstopоль

6

ПРЕСС-СЛУЖБА СООБЩАЕТ

«Гриф–2» без грифа «секретно»

В Петербурге подготовили специалистов к работе с детекторами опасных веществ

В Петербурге сотрудники Северо–Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» прошли подготовку для работы с экспресс–детектором опасных веществ. Это уже второй прибор из серии «Гриф–2», с которым предстоит взаимодействовать работникам военизированной структуры. Благодаря ему возможно не только обнаружить запрещенные к проносу в зону транспортной безопасности вещества, но и менее чем за минуту точно идентифицировать их.

Аналогичные занятия проводятся для педагогов Северо–Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» не впервые – только в феврале специалисты изучили принципы работы новейшего спектрометра той же серии. Как в прошлый, так и в этот раз теоретическую лекцию и практическое занятие для военизированной структуры проводил представитель компании – разработчика прибора. Новая техника останется у работников госпредприятия на несколько недель для проверки ее возможностей на практике.

Наша справка: За 12 месяцев 2020 года слушателями учебного центра Северо–Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» стали порядка 1350 человек. Из них 1315 прошли курс по ОТБ. Еще 27 прошли обучение по другим программам – например, «Радиационная безопасность при эксплуатации источников ионизирующего излучения» и «Повышение квалификации должностных лиц ФГУП «УВО Минтранса России».

Анастасия ИГОНИНА,
ведущий специалист по связям с общественностью
Северо–Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России»

Провели тренировку

на объекте Ространснадзора в ХМАО–Югре

В Ханты–Мансийске, на базе Территориального отдела государственного автодорожного надзора по ХМАО–Югре, прошла совместная тренировка сил и средств Уральского филиала Управления ведомственной охраны Минтранса и сил обеспечения транспортной безопасности Ространснадзора.

По условиям тренировки оперативному дежурному Уральского филиала на центральный пульт охраны, который находится в Екатеринбурге, поступил сигнал о происшествии на охраняемом объекте. Дежурный дал команду на выезд к месту происшествия группы немедленного реагирования. Сотрудники ведомственной охраны прибыли на место происшествия и обследовали объект. За своевременные и качественные действия работа Уральского филиала по защите объекта получила положительную оценку.

Такие тренировки проводятся в подразделениях Уральского филиала регулярно и помогают поддерживать на высоком уровне оперативность реагирования, четкое знание инструкций и работу средств связи.

Всего с начала 2021 года сотрудники Уральского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» пресекли на объектах транспортной инфраструктуры ХМАО–Югры более 100 различных нарушений.

Уральский филиал ФГУП «УВО Минтранса России»

После аттестации и проверки

ВОХР Минтранса России переходит на вооруженную охрану

Ведомственная охрана Минтранса России вооружила 15 постов в Краснодарском крае и Крыму. Это стало возможным благодаря повышению квалификации сотрудников, несущих дежурства на данных постах.

Ранее стрелки государственного предприятия были экипированы специальными средствами. Теперь же на охраняемых участках автодорог от Новороссийска, Анапы, Тамани и Керчи до Симферополя и Севастополя контроль транспортной безопасности работников военизированной структуры будут нести с огнестрельным оружием. Повышение их квалификации было проведено по программе дополнительного профессионального образования. Они прошли аттестацию и проверку соответствия требованиям законодательства, приступили к тренировкам, предшествующим учебным стрельбам. Первыми вооруженными стрелками стали бывшие военнотружники, имеющие практику обращения со стрелковым оружием.

«Оружие у заступающих на дежурство работников охраны сделало их строже и более ответственными. Появление огнестрельного оружия на охраняемых участках дорожного хозяйства Краснодарского края и Республики Крым – это предупреждение нарушителям пропускного и внутриобъектового режимов, которые имеются на охраняемых нами объектах региона», – отмечает директор Краснодарского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» Вячеслав Бурый.

Виктор СЛОБОДЕНЮК,
ведущий специалист по связям
с общественностью Краснодарского филиала
ФГУП «УВО Минтранса России»

Принят под защиту

объект федерального значения

Международный аэропорт Сокол в Магадане принят под защиту ведомственной охраны Минтранса России. Обеспечение безопасности сотрудниками военизированной структуры организовано в круглосуточном режиме.

«Считаю важным, что объект федерального значения теперь находится под защитой государственного предприятия. Анализ рынка охранных услуг на транспорте показывает, что услуги, оказываемые ведомственной охраной Минтранса России, в сравнении с частными подразделениями транспортной безопасности являются более эффективными и востребованными. В связи с этим важно отметить, что все наши работники в обязательном порядке проходят специальную подготовку и имеют аттестацию по транспортной безопасности», – подчеркнул директор Приморского филиала ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса России» Виталий Пехота.



Наш корр.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Оптимальный выбор

Как решаются вопросы охраны периметров объектов транспортной инфраструктуры



«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

По приглашению АНО «Индустрия безопасности» на «круглый стол» собрались эксперты отрасли. Встреча прошла в дистанционном формате.

На этот раз в центре обсуждения были системы периметральной охраны объектов транспортной инфраструктуры. Разговор шел об особенностях реализации требований по оснащению объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) системами периметральной охраны.

От общего – к конкретному

Начальник службы транспортной (авиационной) безопасности ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Анатолий Келов рассказал, что в процессе реконструкции периметрального ограждения аэропорт столкнулся с большим количеством проблем, как мелких, так и крупных. Он остановился на двух важных вопросах, которые требуют решения на государственном уровне.

Во-первых, на сегодняшний день отсутствуют конкретные нормы проектирования к ограждениям аэропортов, существующие только общие к ним требования. Поэтому достаточно тяжело доказать подрядчикам необходимость соблюдения определенных требований для аэропортов.

Во-вторых, не всегда то, что закладывается в проекты сегодня, будет соответствовать реалиям будущего. Например, те системы, которые заложены в проект реконструкции аэропорта Симферополь 5 лет назад, реально просто устарели. Старые системы и технические средства не позволяют обеспечить выполнение требований постановления Правительства РФ № 1605 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий)», учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта».

В связи с этим необходимо решить вопрос упрощенного внесения изменений в проекты, разработанные 3–5 лет назад, с указанием такой возможности в самом проекте. На данный момент, чтобы внести подобные изменения, требуется очень много времени.

К испытаниям нет требований

Что такое тактико–технические характеристики (ТТХ) системы охраны периметра, от чего они зависят и где отражаются, пояснил кандидат технических наук, доцент, президент компании «ПЕНТАКОН» Виктор Крылов. Он отметил, что ТТХ должны отражаться в техническом задании на проектирование систем безопасности объекта. К сожалению, сегодня отсутствует технология проверки проекта на соответствие ТТХ системы безопасности. По

таким проектам нельзя определить вероятность обнаружения или задержания нарушителя, а государственная экспертиза проверят их только на соблюдение нормативных требований.

Построенная по проекту система должна пройти приемосдаточные испытания, но так

ФАКТ

”

В системах слежения по данным радара позиционирование поворотной камеры происходит по координатам, поступающим с радара. Такие системы способны работать там, где нет никакого ограничительного рубежа, соответственно, есть возможность предупредить о приближающемся нарушителе заранее.

как требования по проведению таких испытаний отсутствуют, то фактически осуществляется проверка функционирования системы.

Президент компании заявил, что у предприятия «ПЕНТАКОН» есть программно–аналитический комплекс имитационного моделирования. Он позволяет до начала разработки проектной документации (на этапах формирования технического задания на проектирование и проведения оценки уязвимости ОТИ на основе объективных данных) сформировать требования ТТХ. Это позволяет на этапе проектирования сделать оптимальный выбор структуры и состава технических средств, подобрать соответствующие технические решения, оптимизировать затраты в целом по созданию периметральной системы (по соотношению «цена – уровень защищенности») и оптимизировать работу сотрудников (размещение постов охраны).

Кроме того, компания «ПЕНТАКОН» на основе действующих ГОСТов разработала методики контрольных испытаний периметральных систем, в ходе которых статистическими методами выбираются участок испытаний, способ преодоления и составляется план контрольных испытаний.

Например, в международном аэропорту Красноярск компания делала систему охраны периметра накануне XXIX Всемирной зимней универсиады 2019 года. Принимали объект представители не только аэропорта, но и спецслужб. Проведенные испытания, в том числе и на других объектах, показали, что комплексная система безопасности «СТРАТУМ» – это лучшее в России система периметральной сигнализации вибрационного типа.

В качестве альтернативы

Тему построения эффективной системы охраны периметра ОТИ продолжил менеджер проектов компании Dahua Демид Кирхан. Он рассказал о системном автоматического сопровождения объектов в дневное и ночное время. Так, при традиционном подходе к формированию системы видеонаблюдения

на периметре ОТИ оснащают видеокамерами с высокой плотностью. Такой подход связан со значительными расходами на большое количество камер, организацию кабельной сети, хранение архива.

В качестве альтернативы возможно применение поворотных камер, которые умеют

”

выполнять автоматическое слежение за объектами. Однако если устанавливается только поворотная камера, она может следить и не за тем объектом. Для исключения подобных ситуаций существуют 4 вида систем автоматического слежения.

По мнению выступающего, наиболее перспективными являются системы слежения по визуальному каналу и системы слежения по данным радара. Компания Dahua имеет в своем арсенале данные гибридные решения, которые позволяют обойти указанные проблемы.

При системе слежения по визуальному каналу поворотная камера ориентируется на данные с другой камеры (панорамной) и получает с нее координаты, куда поворачиваться и за каким объектом следить. Такая система передает два потока информации: один с панорамной камеры, второй – с поворотного модуля, который отслеживает положение объектов, в том числе и за пределами панорамного модуля. Подобные устройства обладают фильтрацией объектов, могут различать автомобили и людей. Преимуществами этого интегрированного устройства являются простота калибровки и точность позиционирования.

В системах слежения по данным радара позиционирование поворотной камеры происходит по координатам, поступающим с радара. Такие системы способны работать там, где нет никакого ограничительного рубежа, соответственно, есть возможность предупредить о приближающемся нарушителе заранее. Излучение радаров безвредно, невидимо и захватывает широкую зону, в рамках которой может вести порядка 32 объектов. Положение каждого из объектов передается поворотной камере или нескольким камерам.

Преимущества систем слежения по данным радара в том, что радару не могут помешать погодные условия или освещенность сцены наблюдения. Он может классифицировать объекты на людей и автотранспорт и уметь управлять несколькими поворотными камерами. Также радар способен выстраивать траекторию объекта и тем самым улучшает позиционирование поворотной камеры.

С учетом климатических условий

С особенностями построения периметральной системы защиты портов ознакомил участников «круглого стола» заместитель директора по режиму и транспортной безопасности АО «Пассажирский порт «Морской фасад» Александр Олейник. Он подчеркнул, что защита периметра – один из важных аспектов безопасности ОТИ. Важным показателем, определяющим эффективность системы охраны, является способность выявления нарушителя до проникновения его на объект.

Докладчик подробно рассказал, по каким параметрам выбирались установленные на объекте системы, с какими трудностями столкнулись при монтаже и эксплуатации выбранного оборудования, как провели анализ действующей системы охраны периметра и как на его основе выбирали новые системы. В настоящее время система периметральной охраны и сигнализации порта «Морской фасад» состоит из пассивного ограждения, механических преград (ворота, заборы, армированная колючая лента, противотаранные устройства) и технических средств обнаружения (охранные системы и датчики для защиты периметра, устройства видеоконтроля и видеонаблюдения: стационарные поворотные камеры с системой тепло–видеоаналитики, позволяющие определять ложные срабатывания), охранные освещение.

Александр Олейник рассказал, что при разработке проектов систем охраны периметра учитывались особые климатические условия территории (температурные колебания, снегопады, гололеды, туман, морозы, порывы ветра, дожди) и все выбранные системы обладают устойчивостью к плохим климатическим условиям.

Пора договориться о терминах

Много споров на «круглом столе» вызвал вопрос трактовки терминов «видеоидентификация» и «биометрическая идентификация». Александр Олейник подчеркнул, что вопрос видеоидентификации стоит остро. В понимании субъектов транспортной инфраструктуры видеоидентификация – способность системы визуализировать человека, похожего на кого–то. Надзорные органы требуют установки интеллектуальной системы видеонаблюдения с идентификацией по биометрическим данным. Как должна производиться такая идентификация и где брать базы для биометрических систем? Вопрос пока повис в воздухе.

Начальник отдела оценки уязвимости объектов гражданской авиации УТБ Росавиации Ярослав Акирбеков подтвердил, что пока нет четкой формулировки этих понятий. Данный вопрос поднимался в рамках рабочей группы при Минтрансе России, но ответ от регулятора пока не получен.

Подготовил
Виктор ДМИТРИЕВ

ДЕЛА ПРОКУРОРСКИЕ

Персональная ответственность

предпринимателя

Октябрьский районный суд г. Омска удовлетворил исковые требования областной транспортной прокуратуры к одному из предпринимателей о запрете эксплуатации принадлежащего ему воздушного судна до получения сертификата летной годности.

Основанием для предъявления иска послужили результаты проверки служителей закона, которая установила, что предприниматель осуществлял прогнучные полеты на самолете с пассажирами с нарушением требований безопасности.

В частности, при выполнении 15–минутного прогнучного полета с посадочной площадки «Поповка» с двумя пассажирами на борту на воздушном судне авиации общего назначения «С–210Ф» пилот совершил вынужденную посадку на территории указанной посадочной площадки из–за невыпуска одной из стоек шасси. В результате произошедшего самолет получил повреждения воздушного винта и фюзеляжа, пилот и пассажиры не пострадали.

Вопреки требованиям воздушного законодательства владельцем самолета информация о произошедшем событии в Росавиацию не представлена, что исключило возможность проведения его классификации, а также расследования способствовавших ему причин и условий.

Кроме того, в рамках проведенной проверки установлены факты оказания владельцем вышеуказанного воздушного судна потребителям воздушных услуг по выполнению прогнучных полетов на самолете, имеющем конструктивные изменения, не предусмотренные сертификатом летной годности и судовой документацией.

По данному факту следственным органом возбуждено и расследуется уголовное дело.

регионального экс–министра

Горно–Алтайский городской суд Республики Алтай вынес приговор по уголовному делу в отношении экс–министра природных ресурсов, экологии и имущественных отношений республики. Он признан виновным в совершении преступления – злоупотребление должностными полномочиями лицом, занимающим государственную должность субъекта Российской Федерации.

В начале 2019 года подсудимый за счет денежных средств, выделенных на реализацию государственной программы «Развитие лесного хозяйства», заведомо зная о законодательном запрете приобретения для госслужащих автотранспортных средств с избыточными потребительскими свойствами и ценой свыше 2,5 млн руб., через подведомственное министерству автономное учреждение «Авиалесоохрана» организовал покупку автомобиля Toyota Land Cruiser 200 стоимостью более 6 млн руб.

В результате этих действий бюджетные средства, необходимые для закупки лесопожарного оборудования и техники, обеспечения деятельности автономного учреждения по сохранению лесов, израсходованы на иные цели, что повлекло существенное нарушение охраняемых законом интересов общества и государства.

Суд приговорил виновного к наказанию в виде трех лет лишения свободы условно с испытательным сроком два года и лишением права занимать должности в органах государственной власти и местного самоуправления сроком на два года.

местных жителей

Новосибирским следственным отделом на транспорте Западно–Сибирского следственного управления на транспорте СК России возбуждены уголовные дела в отношении двух местных жителей по факту публичного оскорбления и применения насилия в отношении сотрудников транспортной полиции.

Рано утром 23 февраля 2021 года подозреваемые, находясь в состоянии алкогольного опьянения на борту воздушного судна, следовавшего сообщением Новосибирск – Москва, которое стояло на стоянке № 8 международного аэропорта Толмачево, грубо нарушили общественный порядок, используя нецензурные выражения в адрес окружающих лиц. Члены экипажа пытались пресечь действия подозреваемых, но последние отказались добровольно покидать воздушное судно. Экипаж вызвал сотрудников полиции. При попытке доставить подозреваемых в дежурную часть они оказали сопротивление и применили насилие в отношении сотрудников транспортной полиции.

В настоящее время оба подозреваемых задержаны.

Подготовил
Матвей ТИМОШИН

Вызывают серьезную тревогу

происшествия, в которых страдают дети

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Сначала 2021 года на Забайкальской железной дороге в результате нарушения правил личной безопасности травмы получили 5 человек, 4 из них погибли. За аналогичный период прошлого года на объектах инфраструктуры магистрали пострадали 10 человек, 6 из них были травмированы смертельно.

По статистике, наиболее часто трагические инциденты происходят при попытке граждан перейти железнодорожные пути в неустановленных для этого местах или перед близко идущим поездом. Серьезную тревогу вызывают происшествия, в которых страдают дети. С начала 2021 года уже зафиксирован один смертельный случай: из–за собственной неосторожности на останковом пункте Жиковщина в Читинском райо-

не Забайкальского края погибла девочка–подросток.

Однако количество случаев непроизводственного травматизма снижается третий год подряд благодаря повышению сознательности граждан и системной профилактической работе, которую ведет Забайкальская железная дорога. Особое внимание уделяется предупреждению случаев детского травматизма. Сотрудники Забайкальской железной доро-

ги регулярно организуют профилактические акции в школах, расположенных в пристанционных населенных пунктах. Кроме того, совместно с инспекторами транспортной полиции работники Забайкальской магистрали проводят профилактические рейды, направленные на пресечение нарушений правил перехода через железнодорожные пути.

Антон ЛЮБОТУРОВ

Джинн в гранитной бутылки

Как полигон стал «кузницей» неядерных отходов

РЕЖИМНЫЙ КРАЙ

«Объект–700» – арктический архипелаг Новая Земля

На этом всемирно известном ядерном полигоне, который в сводках военного ведомства когда-то значился как «Объект–700», атомные бомбы 135 раз сотрясали воздух, воду и землю. Последнее испытание произведено 24 октября 1990 года, после того взрыва Советский Союз присоединился к Договору о всеобщем запрещении ядерных испытаний.

Могильник или заповедник?

Летим на вертолете над белой безмолвной пустыней. Перед поездкой, чего греха таить, начитался, что на архипелаге – повышенные дозы радиации, по тундре бродят лысые олени, а над Новой Землей – озоновая дыра. Полистал доклад международной экологической организации «Гринпис», в котором утверждается, что Новая Земля – гигантский ядерный могильник. Что в прибрежных водах архипелага за последние годы затоплены 15 ядерных реакторов из поврежденных подводных лодок и атомного ледокола, а в общей сложности вокруг Новой Земли захоронены 17 тыс. контейнеров с жидкими и твердыми радиоактивными отходами.

Те, кто живут на архипелаге, считают слухи о ядерном могильнике сильно преувеличенными. Убеждают, что иначе не было бы здесь птичьих базаров в горах, тленей и моржей, «греющихся» на льдинах, оленей и белых медведей на ослепительно белом снегу, красивых ледников, заливов, бухт...

Насчет царства пернатых – не преувеличение. Птицы занимают каждую расщелину в скалах. Раскатыстые, пронзительные визг и крики, свист и хриплый клекот сотен тысяч кайр, чистиков и крупных чаек-бургомистров сливаются в сплошной глухой рев. От гула «вертушек», облетающих территорию, бесчисленные стаи птиц срываются со скальных выступов и гигантским роем устремляются ввысь. По оценкам отечественных экологов, Новая Земля – крупнейшее в Арктике обиталище птиц: здесь их более пяти миллионов на доброй сотне птичьих базаров общей протяженностью около ста километров. В середине мая прилетают гуси, да и лебеди вернулись на острова.

Стадо дикого оленя насчитывает более четырех тысяч голов, они порой бродят вдоль дорог. В 270 реках архипелага и 520 озерах немало рыбы, в том числе бесподобного омуля. Красная рыба голец просто изумительна. В прибрежных водах все чаще встречаются стаи белух. Отдых на рыбалке по хорошей погоде, как говорят местные жители, всегда весел и удачлив. Подобные радости, разумеется, приносит только полярный день.

Экологи из Центра здоровья диких животных ВНИИ охраны природы, исследуя оленей и птиц, долго пытались найти здесь пресловутых мутантов, жертв ядерных испытаний. Поиски оказались безуспешны.

В проливе Маточкин Шар, разделяющем архипелаг Новая Земля на Южный и Северный острова, расположен горный массив Кармакулы. Взметнулись в небо белоснежные вершины, между которыми сбегают в долины застывшие реки ледников. Вокруг – белое сияние



льдов, без темных очков глаза начинает резать. Сказочный колорит арктических Альп.

Сырьевой потенциал

Впрочем, славен архипелаг не только богатством животного мира и уникальной историей. Геологи утверждают, что местные сырьевые запасы в чистом металле составляют более 80 млн тонн цинка, около пяти млн

Губа и Рогачево – проживают около четырех тысяч человек. В советские времена гарнизон достигал 15 тыс.

Ядерный полигон на архипелаге в Северном Ледовитом океане официально появился 17 сентября 1954 года, вскоре после выхода закрытого постановления Совмина СССР о создании «Объекта–700». Место было выбрано исходя из соображений транспортной доступ-

солнечный день – большая редкость. Как правило, небо затянуто тяжелыми свинцовыми тучами. Впрочем, перебоев со светом и теплом не бывает – здесь автономная энергия.

Как считает начальник полигона генерал-майор Юрий Соколов, в Белушней Губе имеется все необходимое для нормальной жизни и развития человека, от объектов бытового назначения до мест отдыха и занятий спортом.

– Больше десяти лет служу на Новой Земле, – говорит генерал. – Лучшие годы, самый плодотворный период. Это моя жизнь, хотя даже Иван Грозный не додумался в эти края людейсылать. Значит, надо видеть жизнь наладить. Меня на должность назначил Президент России. Таких должностей не много – это доверие...

Что же касается мнения о «ядерной свалке России», захоронениях сотен тонн радиоактивных отходов с кораблей Северного флота, Юрий Соколов сказал следующее: «Это неправда. На архипелаге ничего подобного нет. Гораздо больше ядерных отходов сейчас скопилось в других регионах России, в частности, на Кольском полуострове или Дальнем Востоке». А на вопрос о том, нужен ли России полигон, Юрий Соколов ответил уверенно: «Стратегически необходим. Пока в мире существует ядерное оружие, существует необходимость в поддержании высокой степени его боеготовности, в систематическом его контроле, подтверждении работоспособности и необходимого уровня безопасности».

Трудности, как известно, сплавляют. «Люди здесь открытые», – сказала одна из женщин, прожившая много лет в Подмоскovie. «Мы всегда сохраняли бодрость духа, поддерживали друг друга», – это слова ветерана полигона Ивана Лебедева. Да, Север чистит, сдирает условности. Именно здесь быстро можно понять, чего ты стоишь на самом деле. На возмемельском форуме очень много таких отзывов: «Служил на Новой Земле. Очень скакую по Белушке, хотелось бы вернуться...». «Родился в Белушке в 1958 году и жил там до середины 1975 года. Мечтаю побывать в родных местах».

Хотя на Новой Земле немало романтических названий – мыс Желаний, мыс Любви, залив Благополучия – жизнь здесь таковой не назовешь. Бесконечная, как будто чернильная, темнота полярных ночей, штормовые ветра, сбивающие взрослого человека с ног, снежные бури, сильные морозы. Полярный день длится 90 дней, а полярная ночь – 70. Погожий

Кляп для радиации

О том, как проходили ядерные испытания на Новой Земле, можно представить лишь по рассказам старожилов полигона. Вот подготовлена к взрыву

глубокая штольня, она основательно затрамбована сталью и бетоном, чтобы взрыв не вытолкнул из каменного горла клеп и радиоактивный ад не поплыл в атмосферу. Ядерный джинн заперт в гранитную бутылку. И только змеиное сплетение кабелей, уходящих вниз, да датчики, окружив заряд, готовы в доли мгновения перед гибелью вобрать в себя информацию о взрыве и моментально передать наружу его многомерный «портрет» – сотни фотополюнок. Тот драгоценный результат потом будут долго исследовать в научных центрах.

«Штольня на Новой Земле! Вход в нее всегда напоминал о вечной мерзлоте – удивительно белые кристаллы воды и снега на слое грунта, казалось, ведают в царство вечности. Сколько же пришлось протопать по шпалам этих горизонтальных выработок в горах по берегам пролива Маточкин Шар, в конце которых устанавливались ядерные устройства, а вдоль всей штольни – диагностические приборы», – писал в своих воспоминаниях Виктор Михайлов, министр России по атомной энергии с февраля 1992 по март 1998 года.

На Новой Земле произведено 135 ядерных взрывов – воздушных, подземных, подводных, их общая мощность составила 94% всех взрывов, произведенных в СССР. 21 сентября 1955 года был проведен первый в СССР подводный ядерный взрыв – в бухте Черная на глубине 12 метров. Два года спустя успешно испытана первая советская торпеда с ядерной боеголовкой. Крупнейшие подземные испытания на ядерном полигоне на архипелаге осуществлены в сентябре 1973 года. Внутри горы Черная взорвали четыре заряда с общей мощностью 4,2 мегатонны.

Как правило, испытания проходили осенью. Для них, помимо всего прочего, нужны были особые метеорологические условия. Ветер на разных высотах должен был дуть в восточном направлении, в сторону Сибири.

Последний подземный взрыв был произведен 24 октября 1990 года. В связи с мораторием на ядерные испытания, введенным в 1991 году, опасные взрывы больше не проводятся. Однако не стоит думать, что полигон «замолчал». Он стал «кузницей» неядерных экспериментов. Результаты подобных проб используются для совершенствования атомного оружия. Некоторые специалисты говорят, что математические модели достигли столь чудесного совершенства, что испытания не нужны. Переодовая методика позволяет ученым моделировать процессы, характерные для полномасштабного ядерного взрыва. Так что полигон выполняет поставленные перед ним задачи как по поддержанию существующего уровня развития ядерного оружия, так и повышению его надежности и безопасности. Порох должен быть сухим...

Радиационная обстановка на Новой Земле признана благополучной. Более того, в местах проведения ядерных испытаний она ниже, чем в центре Москвы, – таковы показания дозиметров. Радиологический фон на полигоне не превышает 7–13 микрорентген в час. В Москве – 18–25 микрорентген в час. Как сказал один из офицеров: «Было бы так плохо, не приехал бы сюда с семьей в третий раз». Хотя никто и не скрывал, что на архипелаге есть две опасные зоны с повышенным фоном, но они строго контролируются. Но разве в столице нет таких мест?

...Когда прилетели в Москву и спустились с трапа, кто-то из коллег произнес: «Какой все-таки чудесный воздух на Новой Земле. И чем мы только в Москве дышим?» С этим и расстались.

Полярные исполины

Непрошенных гостей выталкивают бульдозером

ФАУНА

В Белушней Губе существует неписаный закон: увидел белого медведя – срочно сообщи об этом. И по местному радио сразу же звучит предупреждение: «Вниманию жителей гарнизона. В поселке появился белый медведь...» Детвору родители быстро уводят по домам, остальные с опаской передвигаются по поселку. Все понимают опасность близкой встречи с самым крупным земным хищником – коренным обитателем Новой Земли. Сила взрослого зверя ростом более двух метров и весом в тонну поистине поразительна. Он способен одним ударом лапы убить моржа, а потом вытащить на лед и поднять вверх по склону тушу весом более полтонны.

О выносливости полярного исполина свидетельствует тот факт, что он может проплыть в ледяной воде до ста километров. Медведь с поразительной ловкостью передвигается по льдам, проходя 30–40 км в день, легко преодолевая торосы почти двухметровой высоты. Цепляясь когтями, взбирается по крутым, почти отвесным ледяным стенам, смело прыгает с глыб высотой 3–4 метра в воду или на лед, без всплеска вспрыгивает из воды на плоскую невысокую льдину. Несмотря на внешнюю медлительность и неуклюжесть, совершает прыжок с места на 6–8 метров.

В полярную ночь у косопалых нет возможности полакомиться рыбой да морским зверем, вот они и ищут пропитание вблизи жилых домов, в бытовых отходах, для чего без стеснения забредают в поселок. Однажды зимой мамаша с двумя медвежатами поселилась в заброшенном здании возле госпиталя. «Детишки» – уже рослые, но любопытные и веселые. С горки катались, как ребятня. На четырех лапах забиралась вверх, съезжали – и снова вверх.

Стрелять белых медведей, численность которых в нашей стране оценивают в 5–6 тыс. особей, запрещено – они занесены в Красную книгу России, и потому от жилых домов, как выразился один из собеседников, их «аккуратно выпроваживают...» Если предупредительные выстрелы в воздух из ракетниц и лай собак впечатления на зверя не производят, его попросту выталкивают из поселка бульдозером. Он недоволен рычит, но поделять ничего не может.

А ветераны полигона вспомнили случаи, когда белого мишку обнаружили в районе штольни за несколько дней до взрыва. Нарушителя режима долго отгоняли армейским вездеходом. Мишка ревел, злился, но от воняющей соларкой, лягающей гусеницами машины все-таки ретировался.

О медведе забыли. Шел обычный аврал: заканчивались работы по установке 50-метровой бетонной «пробки», которая должна закупорить штольню с атомным зарядом в середине горы. И вот получено добро из Москвы, можно взрывать. Запущена автоматика, начался обратный отсчет времени до взрыва. И тут на мониторах появляется медвежья морда...

Потом было время «Ч»: гора заходила ходуном. Мишку обнаружили случайно, спустя несколько дней. Видимо, косопалый опять вернулся к горе. Резкий толчок при взрыве сбросил медведя со скалы на камни...



«Щелчок» по Сухому Носу

60 лет назад СССР испытал самое мощное оружие в мире

ИСПЫТАНИЯ

В истории ядерного оружия самую большую бомбу часто называют «Кузькина мать», повторяя любимое выражение Хрущева, которое неизменно ставило в тупик переводчиков. Он несколько раз, в том числе на Ассамблее ООН, общал американцам показать «Кузькину мать», и странное выражение приобрело особенно угрожающий смысл.

Причиной той угрозы стало возможное появление у американцев атомной бомбы мощностью 25 млн тонн. Вот Хрущев и не выдержал и впервые на XXII съезде КПСС в октябре 1961 года в свойственной ему манере предупредил о скором испытании нового мощного оружия, чем вызвал рукоплескания зала, ничего в этом оружии не смыслившего.

«Ответом» американцам оказалась термоядерная бомба мощностью 101,5 млн тонн, созданная группой ученых под руководством академика Игоря Курчатова. Это 60 тыс. 30-вагонных эшелонов тротила! Такого количества взрывчатки не использовали за две мировые войны, вместе взятые. Испытывать бомбу решили на половинную мощность, чтобы не завалить всю советскую Арктику и горячо любимых белых медведей вместе с полярниками радиоактивными продуктами взрыва.

Единственным самолетом, способным поднять «Кузькину мать» в воздух, был стратегический бомбардировщик Ту–95. Но бомба длиной 8 метров, диаметром 2,1 метра и весом 27 тонн не влезала в бомболюк и наполовину торчала наружу! Пришлось убрать фюзеляжные топливные баки, усилить систему крепления и перенести ее таким образом, чтобы крупный боеприпас уместился в специально расширенном бомбовом отсеке.

Об испытаниях было объявлено официально всем странам, в 100-мильной зоне были выставлены корабли с наблюдателями.

30 октября 1961 года майор Андрей Дурновцев поднял тяжелую машину с аэродрома «Оленья» и повел над Баренцевым морем к мысу Сухой Нос на Новой Земле. Самолет, сбросив водородную бомбу с высоты 11,5 тыс. метров на парашюте, успел уйти на 250 км. Ударная волна его догнала, но катастрофы удалось избежать. В кабине летчиков, задрاپированной черной плотной тканью, в момент взрыва стало светло, как в солнечный день.

Ядерный гриб поднялся на высоту 67 км, а его облако раскинулось на 95 км, став крупнейшим в истории рукотворным объектом. Ударная волна трижды обогнула земной шар и побила стекла в Диксоне за 800 км от взрыва, а гром взрыва был слышен на расстоянии до 1000 км. Для иллюстрации взрывной силы можно сказать, что «Кузькина мать» стерла бы с лица Земли город размером с Москву, ожоги третьей степени получили бы жители Серпухова, Клина и Сергиева Посада.

Отец «Кузькиной матери» академик Андрей Сахаров был награжден третьей звездой Героя Социалистического Труда. После испытания обрадованный успехом ученый предлагал Хрущеву разместить десятки подобных мегабомб вдоль побережья США и навсегда остановить гонку вооружений.

Тот мощный взрыв, показавший, что Советский Союз имеет оружие сдерживания, застал США врасплох. Вскоре Вашингтон предложил провести переговоры об ограничении испытаний, и в 1963 году СССР и США заключили Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, космическом пространстве и под водой. Таким образом, страшная «Кузькина мать» оказалась отцом первой волны разоружения. И за это ей большое нешуточное спасибо.

Страницу подготовил Владимир ГОНДУСОВ



ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное сообщение

Хабаровская группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта – обособленное структурное подразделение Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиала ОАО «РЖД» (ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД») совместно с администрациями Тындинского и Сковородинского районов в соответствии с Федеральным законом №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» уведомляет об организации процесса информирования и обеспечения участия общественности в проведении общественных обсуждений в форме слушаний оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности по объектам государственной экологической экспертизы:

1. «Второй главный путь на перегоне Штурм – п.п. 8 км (Горелый) Дальневосточной железной дороги». Месторасположение намечаемой деятельности объекта: Амурская область, Тындинский и Сковородинский районы;

2. «Второй главный путь на перегоне Муртыгит - Мохортов Дальневосточной железной дороги». Месторасположение намечаемой деятельности объекта: Амурская область, Тындинский район;

3. «Двухпутная вставка на перегоне Сети-Федосеев Дальневосточной железной дороги». Месторасположение намечаемой деятельности объекта: Амурская область, Тындинский район;

4. «Двухпутная вставка на перегоне Мохортов - Штурм Дальневосточной железной дороги». Месторасположение намечаемой деятельности объекта: Амурская область, Тындинский и Сковородинский районы.

Цель намечаемой деятельности: Устранение барьерных мест и увеличение пропускной способности на данных участках железнодорожной линии Тынды – Бамовская.

Заказчик проектов: ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД», г. Хабаровск, ул. Тургенева, д. 74, тел.: 8 (4212) 91-24-91.

Разработчик проектной документации по объектам Хабаровский проектно-исследовательский институт «Дальжелдорпроект» – филиал АО «Росжелдорпроект», 680028, г. Хабаровск, ул. Калинина, д. 120, тел. 8 (4212) 91-25-91, e-mail: dzdrp@dzdrp.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: – Администрация Тындинского района, г. Тынды, ул. Красная Пресня д. 47.

– Администрация Сковородинского района, г. Сковородино, ул. Победы, д. 33.

– ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД».

Предполагаемая форма общественного обсуждения: слушания. Место и время доступности ТЗ на ОВОС, томов ОВОС и проектной документации по объектам, расположенным в Сковородинском районе: начало ознакомления с 13.05.2021 г. по 14.06.2021 г. по адресу: г. Сковородино, ул. Победы, д. 33, с 8 часов 30 минут до 17 часов 00 минут (перерыв на обед с 13 часов 00 минут до 14 часов 00 минут) ежедневно, за исключением выходных дней, так же на официальном сайте администрации Сковородинского района. Представить свои замечания и предложения в письменной форме можно в адрес администрации Сковородинского района, ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД» и «Дальжелдорпроект» – филиал АО «Росжелдорпроект».

Общественные обсуждения по объектам, расположенным в Сковородинском районе назначены 15.06.2021 г. в 14:00 по адресу: г. Сковородино, ул. Победы, д. 33, здание администрации Сковородинского района, актовый зал.

Место и время доступности ТЗ на ОВОС, томов ОВОС и проектной документации по объектам, расположенным в Тындинском районе: начало ознакомления: с 13.05.2021 г. по 14.06.2021 г. по адресу: г. Тынды, ул. Красная Пресня д. 47, каб. 115, с 8 часов 30 минут до 17 часов 00 минут (перерыв на обед с 13 часов 00 минут до 14 часов 00 минут) ежедневно, за исключением выходных дней, так же на официальном сайте администрации Тындинского района. Представить свои замечания и предложения в письменной форме можно в адрес администрации Тындинского района, ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД» и «Дальжелдорпроект» – филиал АО «Росжелдорпроект».

Общественные обсуждения по объектам, расположенным в Тындинском районе назначены 16.06.2021 г. в 15:00 по адресу: г. Тынды, ул. Красная Пресня д. 47, здание администрации Тындинского района, актовый зал.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: I квартал 2021 года – III квартал 2022 года.

Результатом общественных обсуждений будет являться протокол. В течение 30 дней после окончания общественных обсуждений обеспечивается принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений по представленным материалам на общественных обсуждениях по адресам:

– 676290, г. Тынды, ул. Красная Пресня д. 47, тел. 8 (4165) 65-81-09, e-mail: priem@atr.tynda.ru.

– 676010, г. Сковородино, ул. Победы, д. 33, тел.: 8 (4165) 42-22-22, e-mail: priymnay_skv@mail.ru.

– 680000, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Калинина, д. 120, тел. 8 (4212) 91-25-69, e-mail: dzdrp@dzdrp.ru.

– 680000, г. Хабаровск, ул. Тургенева, д. 74, тел. 8 (4212) 91-24-91, e-mail: DKRS.Consultant@dvgd.ru.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Амур Золото» на основании Положения об оценке воздействия намечаемой и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», уведомляет о проведении оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом государственной экологической экспертизы, и начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний).

Название проектной документации по намечаемой деятельности: проектная документация «Корректировка проектной документации «Технический проект разработки месторождения «Малютка» открытым способом», «Участок кучного выщелачивания руды (УКВ) месторождения «Малютка».

Цель намечаемой деятельности: целевым назначением использования участка недр является геологическое изучение и добыча россыпного делювия и рудного золота на участке «Малютка» открытым способом с производительностью по добыче руды 950 тыс. т/год.

Месторасположение намечаемой деятельности: работы на участке месторождения «Малютка» на основании лицензии на пользование недрами ХАБ 02347 БР в Аяно-Майском районе Хабаровского края.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Амур Золото», ОГРН 1102720003352, ИНН 2708001686, адрес: 682571, Россия, Хабаровский край, Аяно-Майский район, с. Аян, ул. Октябрьская, дом 11.

Представитель заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Горно-геологический проектный институт», ИНН 5045066348, 142800, Московская область, г. Ступино, ул. Чайковского 5а, офис 76, mpninfo@mail.ru. Общество с ограниченной ответственностью «Восток ТОМС-проект» ОГРН 1147536006474, ИНН 7536146269, Россия, 672010, Забайкальский край, г. Чита, ул. Красноярская, д. 32А.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: I-III квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края 682571-с. Аян, ул. Советская, 8тел. 8 (42147) 21-1-03, sistadmin123@mail.ru.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания. Замечания и предложения принимаются в письменном и электронном виде в срок до 16.06.2021 в Администрацию Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края, 682571-с. Аян, ул. Советская, 8 тел. 8 (42147) 21-1-03, sistadmin123@mail.ru; в ООО «ГППИ», 142800, Московская область, г. Ступино, ул. Чайковского 5а, офис 76, mpninfo@mail.ru, в ООО «Восток ТОМС-проект», 672010, Забайкальский край, г. Чита, ул. Красноярская, д. 32А, toms.chita@mail.com, в ООО «Амур Золото», 680014, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Восточное шоссе, 14ае-mail: amur.company@amur-gold.ru, тел. 8 (4212) 400-332.

Общественные обсуждения состоятся по адресу:

– с. Аян, ул. Советская, 8, 16.06.2021 в 16-30 и 17-30.

Проектные материалы и предварительные материалы ОВОС доступны с 12.05.2021 по 16.06.2021 по адресам:

– с. Аян, ул. Советская, 8с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00; – ООО «Амур Золото», 680014, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Восточное шоссе, 14а, с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00 (в связи с пропускным режимом просим предварительно согласовать посещение по тел. 8 (4212) 400-332).

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Амур Золото» на основании Положения об оценке воздействия намечаемой и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», уведомляет о проведении оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом государственной экологической экспертизы, и начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний).

Название проектной документации по намечаемой деятельности: проектная документация «Вскрытие и отработка запасов месторождения «Красивое» подземным способом гор. 950-850 м».

Цель намечаемой деятельности: целевым назначением использования участка недр является разработка запасов месторождения «Красивое» в границах отм. +950 м/+850 м (подземный рудник), дробление руды – в составе действующей золотоизвлекательной фабрики (ЗИФ).

Месторасположение намечаемой деятельности: работы на участке месторождения «Красивое» на основании лицензии на пользование недрами ХАБ 02344 БР в Аяно-Майском районе Хабаровского края.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Амур Золото», ОГРН 1102720003352, ИНН 2708001686, адрес: 682571, Россия, Хабаровский край, Аяно-Майский район, с. Аян, ул. Октябрьская, дом 11.

Представитель заказчика: Акционерное общество «КАНЕКС ТЕХНОЛОГИЯ», ИНН 7703733903, 129337, г. Москва, Хибинский проезд, д. 2, офис 315, info@kanex.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: I-II квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края 682571-с. Аян, ул. Советская, 8тел. 8 (42147) 21-1-03, sistadmin123@mail.ru.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Замечания и предложения принимаются в письменном и электронном виде в срок до 15.06.2021 в Администрацию Аяно-Майского муниципального района Хабаровского края, 682571-с. Аян, ул. Советская, 8 тел. 8 (42147) 21-1-03, sistadmin123@mail.ru; в АО «КАНЕКС ТЕХНОЛОГИЯ», ИНН 7703733903, 129337, г. Москва, Хибинский проезд, д. 2, офис 315, info@kanex.ru, в ООО «Амур Золото», 680014, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Восточное шоссе, 14ае-mail: amur.company@amur-gold.ru, тел. 8 (4212) 400-332.

Общественные обсуждения состоятся по адресу:

– с. Аян, ул. Советская, 8, 15.06.2021 в 16-30.

Проектные материалы и предварительные материалы ОВОС доступны с 12.05.2021 по 15.06.2021 по адресам:

– с. Аян, ул. Советская, 8с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00; – ООО «Амур Золото», 680014, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Восточное шоссе, 14а, с понедельника по пятницу с 9.00 до 18.00 (в связи с пропускным режимом просим предварительно согласовать посещение по тел. 8 (4212) 400-332).

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

ООО «СИБУР ПолиЛаб» совместно с Администрацией г. Тобольск и ООО «Экоскай» объявляет о намечаемой деятельности, начале процесса общественных обсуждений и проведении общественных обсуждений по проектной документации «Центр синтеза полиолефинов», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и проект технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: строительство центра синтеза полиолефинов.

Месторасположение намечаемой деятельности: 626150, Тюменская область, г. Тобольск, промзона, территория ООО «ЗапСибНефтехим», отдельное юридическое лицо.

Заказчик: ООО «СИБУР ПолиЛаб».

Адрес Заказчика: 121205, город Москва, территория Сколково инновационного центра, Большой бульвар, дом 2

Генеральный проектировщик: ПИ «Союзхимпромпроект» ФГБОУ ВО «НИИТУ».

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Департамент городского хозяйства и безопасности жизнедеятельности Администрации города Тобольска при содействии с заказчиком (ООО «СИБУР ПолиЛаб»).

Ориентировочный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: март 2021 – июль 2021г.

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

Дата, время и место проведения общественных слушаний:

15 июня 2021 года в 17:00 в конференц-зале гостиницы «Георгиевская» по адресу: Тюменская обл., г. Тобольск, ул. Ленская, стр. 35.

Проектная документация, включая предварительную оценку воздействия на окружающую среду, проект технического задания на проведение ОВОС, журналы для регистрации замечаний и предложений общественности будут доступны по адресу: г. Тобольск, мкр. 8, д. 32, 2 этаж, время приема: в рабочие дни (понедельник-пятница) с 9.00 час. до 17.00 час., обед – с 13.00 час. до 14.00 час. (кабинет № 214 в здании Департамента городского хозяйства и безопасности жизнедеятельности Администрации города Тобольска). Материалы будут доступны с 14 мая 2021 г. по 14 июня 2021г.

В течение 30 дней после проведения общественных обсуждений ознакомление с материалами по объекту государственной экологической экспертизы возможно на сайте www.ecosky.org. Прием и документирование замечаний и предложений в письменном и электронном виде будет осуществляться ООО «Экоскай» по адресу: 109004, г. Москва, ул. Николоямская, д. 46, корп. 2; по факсу: 8 (495) 500-70-70, а также по e-mail: info@ecosky.org, drozdova@ecosky.org.

Информирование общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО Специализированный застройщик «Гор-Строй» (364047, Чеченская Республика, город Грозный, Гудермесский 5-й переулок, 27) информирует о начале работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности в рамках проектной документации по объектам:

– «Многоквартирный жилой дом №1, расположенный по адресу: ЯНАО, г. Губкинский, мкр. 15»;

– «Многоквартирный жилой дом №2, расположенный по адресу: ЯНАО, г. Губкинский, мкр. 15»;

– «Многоквартирный жилой дом №3, расположенный по адресу: ЯНАО, г. Губкинский, мкр. 15»;

– «Многоквартирный жилой дом №4, расположенный по адресу: ЯНАО, г. Губкинский, мкр. 15»;

– «Здание общеобразовательного учреждения с углубленным изучением профильных предметов на 800 учащихся в мкр. №6 г. Губкинский».

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

Предполагаемая форма общественного обсуждения – слушания. Разработка материалов проводится ООО «Экологика» с «15» апреля 2021 г. по «15» октября 2021 г. С техническими заданиями на проведение работ можно ознакомиться по следующим ссылкам:

https://cloud.mail.ru/public/vPpy/epgr1tVvD

https://cloud.mail.ru/public/cxwh/W2kqVvFS4

https://cloud.mail.ru/public/tFux/OStEhwzcJ

https://cloud.mail.ru/public/WTyM/ufBF54wjTR

https://cloud.mail.ru/public/mSV3/P2RX4wHDF

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация муниципального образования города Губкинского.

Замечания и предложения принимаются по: телефону 8 (3452) 38-15-57 или электронной почте: ecologik20@mail.ru.

Контактные телефоны: от Заказчика: 8 (8712) 29-99-29

от Исполнителя: 8 (3452) 38-15-57.

Информационное сообщение

Название, цели и месторасположении намечаемой деятельности: «Осуществление строительства железнодорожного пути необщего пользования с нефтесливной эстакадой, расположенного по адресу: ЯНАО, г. Лабитанги, ул. Бованенко, д. 12».

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Заказчик работ: ООО «ПСК-Недвижимость» (ИНН 7203430393, КПП 720301001, ОГРН 1177232027576, ОКПО 19623620) 625062, Тюменская обл., г. Тюмень, ул. Ставропольская, д. 13, кв. 157, e-mail: ooo.psk@mail.ru.

Проектировщик раздела ОВОС: ООО «Консоль», 629007, ЯНАО, г. Салехард, ул. Свердлова, д. 22, оф. 214, e-mail: info@consold.ru, тел. 8 (919) 550-66-05.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: Примерные сроки проведения процедуры ОВОС — май 2021 — август 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования города Лабитанги (Ямало-Ненецкий автономный округ).

Предполагаемая форма общественного обсуждения (опрос, слушания, референдум, и т.п.), также форме представления замечаний и предложений:

Общественные обсуждения намечаемой хозяйственной деятельности, подлежащей экологической экспертизе, по объекту «Осуществление строительства железнодорожного пути необщего пользования с нефтесливной эстакадой, расположенного по адресу: ЯНАО, г. Лабитанги, ул. Бованенко, д. 12» (далее – общественные обсуждения) состоятся в 17 часов 00 минут 15 июня 2021 года по адресу: г. Лабитанги, площадь В. Нака, д. 1, каб. 235.

Замечания и предложения по теме общественных обсуждений просим оставлять в «Журнале регистрации замечаний и предложений» по адресу 629007, ЯНАО, г. Салехард, ул. Чупрова, д. 10, оф. 3, 629400, ЯНАО, г. Лабитанги, ул. Гагарина, д. 28 (УЖКХ Администрации г. Лабитанги) с указанием Ф.И.О., данных документа, удостоверяющего личность, а также по электронной почте: info@consold.ru.

По вышеуказанным адресам электронной почты после окончания общественных обсуждений в течение 30 дней будут приниматься замечания, вопросы, предложения по предмету обсуждений от заинтересованных представителей общественности.

Срок и место доступности ТЗ по оценке воздействия на окружающую среду:

Техническое задание (ТЗ) на проведение оценке воздействия на окружающую среду доступны с 1 мая 2021 года:

— на бумажном носителе — по адресу: 629007, ЯНАО, г. Салехард, ул. Чупрова, д. 10, оф. 3; 629400, ЯНАО, г. Лабитанги, ул. Гагарина, д. 28 (УЖКХ Администрации г. Лабитанги);

— в электронном виде — на сайте администрации г. Лабитанги: www.lbt.yamalo.ru и на сайте «ОВОС ЯМАЛ: Общественные слушания» по адресу: www.ovos-yamal.ru (разработчик ООО «Консоль»).

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Пуровский нефтеперерабатывающий завод», совместно с Управлением природно-ресурсного регулирования администрации Пуровского района (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Порядком организации и проведения общественных обсуждений, проводимых в рамках оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе на территории муниципального округа Пуровского района ЯНАО, утвержденного решением Думы Пуровского района от 21 сентября 2020г. № 17, уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство резервуарного парка вместимостью 15000 куб.м.» по адресу: Ямало-Ненецкий автономный округ, посёлок Пуровск, район Пуровский, территория Промзона, а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: Предусмотрено новое строительство резервуарного парка вместимостью 15000 куб.м. Ямало-Ненецкий автономный округ, посёлок Пуровск, район Пуровский, территория Промзона на земельных участках с кадастровыми номерами: 89-05:020201:254, 89-05:020201:287 и 89-05:020201:1733.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Пуровский нефтеперерабатывающий завод», Юридический адрес: 629880, Ямало-Ненецкий автономный округ, посёлок Пуровск, район Пуровский, территория Промзона.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Управление природно-ресурсного регулирования администрации Пуровского района совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная, устная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Строительство резервуарного парка вместимостью 15000 куб.м.» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

- Почтовый адрес: Российская Федерация, 629880, Ямало-Ненецкий автономный округ, посёлок Пуровск, район Пуровский, территория Промзона.

- Адрес электронной почты: olga.suv87@yandex.ru.

- Телефон: 8(3952)704-184/704-183, 8(903)721-48-22.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство резервуарного парка вместимостью 15000 куб.м.» назначены на 17 июня 2021 года в 15:00 в режиме онлайн-конференции. Электронный адрес конференции: olga.suv87@yandex.ru.

Исполнительный работ по ОВОС: ООО «Востоктранспроект», адрес: 664001, г.Иркутск, ул.Рабочего Штаба, 1/5 - 8, тел./факс 8(3952)704-184/704-183.

Информирование общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ГКУ "Дирекция капитального строительства и инвестиций ЯНАО" (629008, Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Салехард, ул. Ямальская, 11 г.) информирует о начале работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности в рамках проектной документации по объекту: «Детский сад на 300 мест в п. Тазовский Тазовского района, в том числе затраты на проектно-исследовательские работы».

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

Предполагаемая форма общественного обсуждения – слушания. Разработка материалов проводится ООО «Экологика» с «17» апреля 2021 г. по «17» октября 2021 г. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: https://cloud.mail.ru/public/7WBZ/Hb40Y5zCz.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация муниципального образования Тазовский район.

Замечания и предложения принимаются по: телефону 8 (3452) 38-15-57 или электронной почте: ecologik20@mail.ru.

Контактные телефоны: от Заказчика: 8 (4725) 405-385

от Исполнителя: 8 (3452) 38-15-57

Извещение

Государственное казенное учреждение «Дирекция капитального строительства и инвестиций Ямало-Ненецкого автономного округа» извещает о проведении общественных обсуждений (слушаний) с гражданами и общественными организациями (объединениями) о намечаемой хозяйственной деятельности по проекту «Окружная больница №2 на 20 коек, п.Харпг».

Цели и месторасположение намечаемой деятельности.

Реконструкция существующего корпуса на 20 коек окружной больницы №2, являющегося частью ГБУЗ «Туберкулезная больница Ямало-Ненецкого автономного округа». Объект расположен

Извещение о проведении общественных обсуждений

ПАО «Южный Кузбасс» совместно с Администрацией Междуреченского городского округа (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. № 372 «Об утверждении Положения об оценке намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением Администрации городского округа от 27.10.2020г. № 1918-п «Об утверждении Положения об организации и проведении общественных обсуждений по оценке воздействия на окружающую среду при реализации намечаемой хозяйственной и иной деятельности по объектам государственной экологической экспертизы на территории Междуреченского городского округа») уведомляет о проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) материалов по оценке воздействия на окружающую среду и проектной документации, как объекта государственной экологической экспертизы:

- «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду» проектной документации «Разрез «Ольжерасский». Технический проект отработки запасов участков недр «Березовский-2», «Березовский Глубокий» Березовского каменноугольного месторождения» (Предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду).

- «Разрез «Ольжерасский». Технический проект отработки запасов участков недр «Березовский-2», «Березовский Глубокий» Березовского каменноугольного месторождения». Цель намечаемой деятельности: отработка балансовых запасов угля в границах лицензии КЕМ 12940 ТЭ от 12.01.2005г. с изменениями к лицензии от 18.07.2016г. (участок недр «Березовский-2») и границах лицензии КЕМ 01917 ТЭ от 20.08.2015г. (участок недр «Березовский Глубокий») Березовского каменноугольного месторождения.

Местоположение намечаемой деятельности – Россия, Кемеровская область - Кузбасс, на территории муниципального образования «Междуреченский городской округ».

Наименование и адрес заказчика: ПАО «Южный Кузбасс», 652877, Россия, Кемеровская область - Кузбасс, г. Междуреченск, ул. Юности, д. 6.

Исполнитель ОВОС: ООО «Мечел-Инжиниринг», 630075, г.Новосибирск, ул. Богдана – Хмельницкого, д. 42.

Примерные сроки проведения ОВОС: май 2020г. – июнь 2021г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Междуреченского городского округа.

Форма общественных обсуждений: общественные обсуждения в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

Сроки проведения второго этапа ОВОС: период с 14.05.2021г. – 13.06.2021г.

Материалы общественных обсуждений доступны:

в бумажном виде:

- в МБУК «Междуреченская информационная библиотечная система» по адресу: 652870, Россия, Кемеровская область - Кузбасс, г.Междуреченск, пр. Коммунистический, 4;

в электронном виде:

- на сайте Заказчика ОВОС <http://www.ukuzbass.ru>,

- на официальном сайте администрации Междуреченского городского округа <http://www.mrech.ru/infrastructure/ecology/>.

Предложения и замечания к материалам ОВОС и проектной документации принимаются в письменном виде в период с 14.05.2021г. – 13.06.2021г.:

- в месте доступности материалов (специальные журналы учёта замечаний и предложений);

- по электронной почте на адреса: 19000@mechel.com, guryevanu@uk.mechel.com;

- по почте на адрес: 652877, Россия, Кемеровская область - Кузбасс, г.Междуреченск, Северный промышленный район, АБК разреза «Ольжерасский».

- в устном виде по телефону 8(383) 230-36-70 (Снеткова Марина Юрьевна), 8(38475) 7-21-55 (Гурьева Надежда Юрьевна).

Проведение общественных обсуждений назначено на 16.06.2021г. в 17-00 час. в МБУК «Междуреченская информационная библиотечная система» по адресу: 652870, Россия, Кемеровская область - Кузбасс, г.Междуреченск, пр. Коммунистический, 4.

Доступ к материалам ОВОС до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду будет обеспечен на сайте Заказчика ОВОС <http://www.ukuzbass.ru>, на официальном сайте администрации Междуреченского городского округа <http://www.mrech.ru/infrastructure/ecology/>.

Информационное сообщение

Во исполнение требований Федерального закона от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказа Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 г. № 372 «Об утверждении положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» общество с ограниченной ответственностью «ЮГБункерСервис-Ростов» (ООО «ЮГБункерСервис-Ростов») информирует общественность и участников оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) о начале проведения процедуры ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы – материалам «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности ООО «ЮГБункерСервис-Ростов» по бункеровке и перевалке нефтепродуктов (включая пункт налива бункеровщиков в х. Обуховка) в границах акватории морских портов Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог».

Заказчик материалов: ООО «ЮГБункерСервис-Ростов» (344003, г. Ростов-на-Дону, пер. Соборный, 70/128, оф.4, тел./факс: 8(863) 242-44-82).

Цель намечаемой деятельности: перевалка нефтепродуктов, бункеровка судов.

Место осуществления намечаемой хозяйственной деятельности: Ростовская обл., Азовский р-н, х. Обуховка, ул. Заводская, 1; акватория р. Дон в границах морских портов Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог.

Сроки проведения процедуры ОВОС: II – III кв. 2021 г. Разработчик материалов: ООО «Эко-ЮГ» (344003, г. Ростов-на-Дону, ул. Малоюжной, 163/72, тел. 218-06-73).

Техническое задание на проведение ОВОС доступно для ознакомления до окончания проведения процедуры оценки воздействия на окружающую среду на официальном сайте ООО «ЮГБункерСервис-Ростов» (www.ru.yubunker.com) и по адресам: г. Ростов-на-Дону, пер. Соборный, 70/128, оф.4; Ростовская обл., Азовский р-н, х. Обуховка, ул. Заводская, 1; г. Ростов-на-Дону, ул. Малоюжной, 163/72, оф.4 (пн-пт, 900-1600).

Замечания и предложения по техническому заданию на проведение ОВОС принимаются в письменной форме с занесением в журналы регистрации в течение 30 дней со дня публикации на местах ознакомления с материалами, а также могут быть направлены в адрес Заказчика материалов: ubsr@ubsr.ru, разработчика документации: info@eco-yug.com.

Извещение о проведении общественных обсуждений

ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» совместно с администрацией МО ГО «Усинск» на основании Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 и ст. 9 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» уведомляют о начале общественных обсуждений по проектной документации «Реконструкция здания по адресу ул. Нефтяников д.39 под медицинский центр в г. Усинске», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ на ОВОС) и материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: Реконструкция здания гостиничного комплекса «Полярная звезда» с целью размещения многопрофильного медицинского центра для оказания поликлинической медицинской помощи населению.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Коми, г. Усинск, ул. Нефтяников д.39, земельный участок с кадастровым номером 11:15:0102007:2.

Наименование и адрес заказчика деятельности: ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», 169710, Российская Федерация, Республика Коми, г. Усинск, ул. Нефтяников, д. 31.

Генеральный проектировщик: ООО «НИПИ нефти и газа УГТУ», 169300, Российская Федерация, Республика Коми, г. Ухта, ул. Октябрьская, д. 14. Главный инженер проекта – Уваров Д.С., тел.: 8(8216) 78-91-42.

Проектная организация, разработавшая проектную документацию: ООО «СК-ЛИДЕР» 614065, г. Пермь, ул. Промышленная, дом 76, офис 1.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Управление территориального развития, экологии и природопользования – структурное подразделение администрации МО ГО «Усинск», руководитель управления – Г.В. Фашенко, тел.: (8-82144) 2-77-50, 2-81-30 (доб. 171), заместитель директора по капитальному строительству ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» С.А. Шарпило, тел.: (8-82144) 5-59-11.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2021 год.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Замечания и предложения принимаются на электронную почту: mo@usinsk.gkomi.ru, по тел. 8 (82144) 28130 (доб.139), а также в письменной форме в здании Администрации МО ГО «Усинск» на 1 этаже, каб. 116, в течение 30 дней до и после даты проведения общественных обсуждений.

Срок и место доступности материалов: Ознакомиться с техническим заданием на проведение ОВОС, материалами ОВОС, проектной документацией и оставить свои вопросы, предложения и замечания в письменном виде можно с 16.05.2021г. по 16.06.2021г. в рабочие дни с 9:00 до 17:00 в администрации МО ГО «Усинск» по адресу: г. Усинск, ул. Ленина, д. 13, каб. 116, а также на сайте Администрации МО ГО «Усинск»: <http://администрация-усинск.рф/>.

Общественные слушания состоятся 17 июня 2021 года в 15:00 по адресу: г. Усинск, ул. Ленина, д. 13, актовый зал администрации МО ГО «Усинск».

Информирование общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и в соответствии с требованиями «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденного Приказом Госкомэкологии от 16 мая 2000 года № 372, АО «ОТЭКО» извещает о начале проведения работ по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС) планируемой хозяйственной и иной деятельности по объекту: «Комплекс заводов по производству метанола, аммиака и карбамида, кратковременное хранение данной продукции и отпуск ее потребителям, в т.ч. погрузка ее в морские суда с целью экспорта.

Цель планируемой хозяйственной и иной деятельности: Производство метанола, аммиака и карбамида, кратковременное хранение данной продукции и отпуск ее потребителям, в т.ч. погрузка ее в морские суда с целью экспорта.

Месторасположение намечаемой хозяйственной и иной деятельности: Россия, Краснодарский край, Темрюкский район, промышленная зона морского порта «Тамань».

Заказчик: АО «ОТЭКО» (115093, Российская Федерация, г. Москва, 1-ый Шипковский переулок, дом 3).

Генеральный проектировщик: ООО «ОТП» (115093, Россия, г. Москва, 1-ый Шипковский переулок, дом 3).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «ИнжЭкоПроект» (350000, Россия, г. Краснодар, ул. Гоголя, д. 11, тел./факс: +7 (861) 211-14-27).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – с апреля 2021 года по июль 2021 года.

Предполагаемая форма общественных обсуждений – общественные слушания.

Ответственные за организацию общественного обсуждения – администрация муниципального образования Темрюкский район совместно с Заказчиком.

С проектом технического задания на проведение оценки воздействия (включая общественные обсуждения) на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности и обосновывающей документацией можно ознакомиться на сайте разработчика материалов ОВОС www.engescorproject.ru и в общественных приемных по адресам:

- администрации муниципального образования Темрюкский район: г. Темрюк, ул. Урицкого, д. 35 «а», каб. 7, тел.: 8 (86148) 4-17-66;

- администрация Таманского сельского поселения Темрюкского района: ст. Тамань, ул. К. Маркса, д. 106, тел.: 8 (86148) 31-216.

Замечания и предложения от общественности и всех заинтересованных лиц к проекту технического задания на проведение оценки воздействия (включая общественные обсуждения в виде слушаний) на окружающую среду планируемой хозяйственной и иной деятельности АО «ОТЭКО» и обосновывающей документацией по объекту: «Комплекс заводов по производству метанола, аммиака и карбамида» расположенному по адресу: Россия, Краснодарский край, Темрюкский район, промышленная зона морского порта «Тамань» просим направлять в письменной форме по адресу местонахождения Разработчика материалов ОВОС, в электронном виде по адресу: info@engescorproject.ru, а также фиксировать в журналах регистрации посетителей общественных приемных, находящихся по адресу доступности проекта технического задания и обосновывающей документации. Замечания и предложения принимаются в течение 30 дней со дня опубликования настоящего сообщения.

Техническое задание будет доступно в общественных приемных и на сайте www.engescorproject.ru в течение всего срока проведения ОВОС.



www.forumbt.ru

XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

8-9 июля 2021 года | Санкт-Петербург

КОНГРЕСС-ЦЕНТР, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

Ведущее событие, объединяющее усилия представителей отрасли и органов власти для выработки эффективных решений в области обеспечения комплексной безопасности транспортной системы России

800+
ДЕЛЕГАТОВ

20+
ДИСКУССИОННЫХ
ПЛОЩАДОК

800 м²
ПЛОЩАДЬ
ВЫСТАВКИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ ФОРУМА



Организатор форума

АНО «ОБЩЕСТВЕННЫЙ ФОРУМ
«БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ»

Оператор форума

CONFERENCE POINT*
(812) 323-97-70



ConferencePoint

*обладатель знака Safe Travels SPB, подтверждающего соблюдение мировым тенденциям безопасного предоставления услуг и гарантирующего сохранность здоровья участников мероприятия.



Информационное сообщение о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний

ООО Институт «Газэнергопроект» совместно с Администрацией Цимлянского района информирует о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектная документация «Рекультивация свалки, расположенной по адресу: Ростовская область, Цимлянский район, г. Цимлянск, ул. Красноармейская 86», включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ ОВОС) и материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: проведение комплекса мероприятий, направленных на развитие территорий г. Цимлянска Ростовской области на возвращение нарушенных земель на местах размещения отходов, несоответствующих требованиям законодательства в области охраны окружающей среды для дальнейшего хозяйственного использования и улучшения условий окружающей среды.

Местоположение намечаемой деятельности: Ростовская область, г. Цимлянск на земельном участке с кадастровым номером 61:41:0010507:81. Адрес объекта: Ростовская обл., г. Цимлянск, ул. Красноармейская, 86.

Заказчик: Администрация Цимлянского района, 347320, г. Цимлянск, ул. Ленина, 24, тел.: (86391) 2-10-54, контактное лицо: Агаркова Лилия Владимировна.

Разработчик проектной документации, включая материалы ОВОС: ООО Институт «Газэнергопроект», 129090, г. Москва, ул. Троицкая, д. 7, стр. 4, тел.: +7 (495) 792-39-42, контактное лицо: Соколов Павел Викторович.

Ответственный за организацию общественных обсуждений в форме общественных слушаний: отдел строительства и муниципального хозяйства Администрации Цимлянского района.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Документация объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы ОВОС и ТЗ на проведение ОВОС, доступна для ознакомления заинтересованными лицами с 18.05.2021 по адресу: Ростовская область, г. Цимлянск, ул. Ленина, 24, а также на официальном сайте Администрации Цимлянского района <https://cimlyanskirayon.ru/index.php/otdely-administratsii/otdel-stroitelstva-i-munitsipalnogo-khozyajstva/ob-yaeniyu>.

Замечания и предложения принимаются с 18.05.2021 по 18.07.2021 в письменном виде в местах размещения материалов, а также путем направления на электронную почту: cm_otdelghk@bk.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы в форме общественных слушаний состоятся 18.06.2020 в 17:00 по адресу: Ростовская область, г. Цимлянск, ул. Ленина, 24.

Уведомление

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16 мая 2000 года № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», ООО «ННК-Саратовнефтегаздобыча» уведомляет о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по материалам оценки воздействия на окружающую среду по объекту «Западно-Преображенское месторождение. Обустройство скважины № 1» на этапе «Предварительная оценка и составление технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду».

Наименование и адрес заказчика: ООО «ННК-Саратовнефтегаздобыча», 410028, г. Саратов, ул. Чапаевская д. 4, тел.: +7(8452)47-38-88, e-mail: nnk-saratovngd@ipc-oil.ru.

Наименование и адрес проектной организации: ООО НГПФ «Нефтегазпроект», 443010, г. Самара, ул. Чапаевская д. 205, оф. 3, тел.: +7 (846) 373-43-43.

Намечаемая деятельность: обустройство и эксплуатация скважины № 1 Западно-Преображенского месторождения.

Месторасположение объекта намечаемой деятельности:

- Саратовская область, Марковский муниципальный район, в границах Липовского муниципального образования.

- Саратовская область, Федоровский муниципальный район, в границах Никольского муниципального образования; Калужского муниципального образования, Первомайского муниципального образования.

Место, дата и время проведения слушаний:

- Администрация Марковского муниципального района Саратовской области (актовый зал), расположенная по адресу: Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 18. - 16 июня 2021 года в 14 ч. 30 мин. (по местному времени).

- Администрация Федоровского муниципального района Саратовской области (актовый зал), расположенная по адресу: Саратовская область, Федоровский район, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55. - 17 июня 2021 года в 14 ч. 00 мин. (по местному времени).

Организаторами обсуждений являются администрации муниципальных районов:

- Марковского муниципального района, 413090, Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 18, тел.: +7 (84567) 5-16-07.

- Федоровского муниципального района, 413410, Саратовская область, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55, тел.: +7 (84565) 5-00-38.

С целью учёта общественного мнения, а также приёма письменных предложений и замечаний, материалы будут размещены на официальных сайтах администраций Марковского и Федоровского муниципальных районов Саратовской области, а также в рабочее время с 8-00 до 17-00:

- в кабинете №23 администрации Марковского муниципального района Саратовской области, расположенного по адресу: Саратовская область, г. Маркс, пр. Ленина, 20, с 14.05.2021 по 15.06.2021 (включительно);

- в кабинете №220 администрации Федоровского муниципального района Саратовской области, расположенного по адресу: Саратовская область, р.п. Мокроус, ул. Центральная, 55, с 07.05.2021 по 16.06.2021 (включительно).

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

Специалист с доставкой на дом

Медицинские услуги предоставит мобильный комплекс на отдаленных станциях ДВЖД

БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!

В рамках реализации программы полигона опережающего развития на ДВЖД прибыл передвижной медицинский комплекс «РЖД–Медицина», состоящий из 16–метрового полуприцепа с 8 врачебными кабинетами, грузового автомобиля КамАЗ с рентгеновским модулем и автобуса «Газель» на 16 мест для транспортировки персонала. Он позволит обеспечить работников отдаленных станций магистрали современными медицинскими услугами.

С помощью передвижного медкомплекса железнодорожники и местные жители получают возможность пройти консультацию у востребованных специалистов: кардиолога, уролога, онколога и др. Кроме этого, жители отдаленных населенных пунктов смогут проверить состояние своего здоровья и получить диагностические услуги: УЗИ, ЭКГ, флюорографию и маммографию.

Длительность поездки по каждому маршруту будет составлять от 6 до 14 дней. Планируется, что в места, где отсутствует дорожное сообщение, комплекс «РЖД–Медицина» доставят железнодорожным транспортом. Сейчас ведется проработка маршрута и схемы его использования. Предварительно, комплекс во второй половине апреля отправится в Еврейскую автономную область, затем в мае – в Амурской и Солнечный районы Хабаровского края, в июне – в Нерюнгринский район Республики Саха (Якутия).



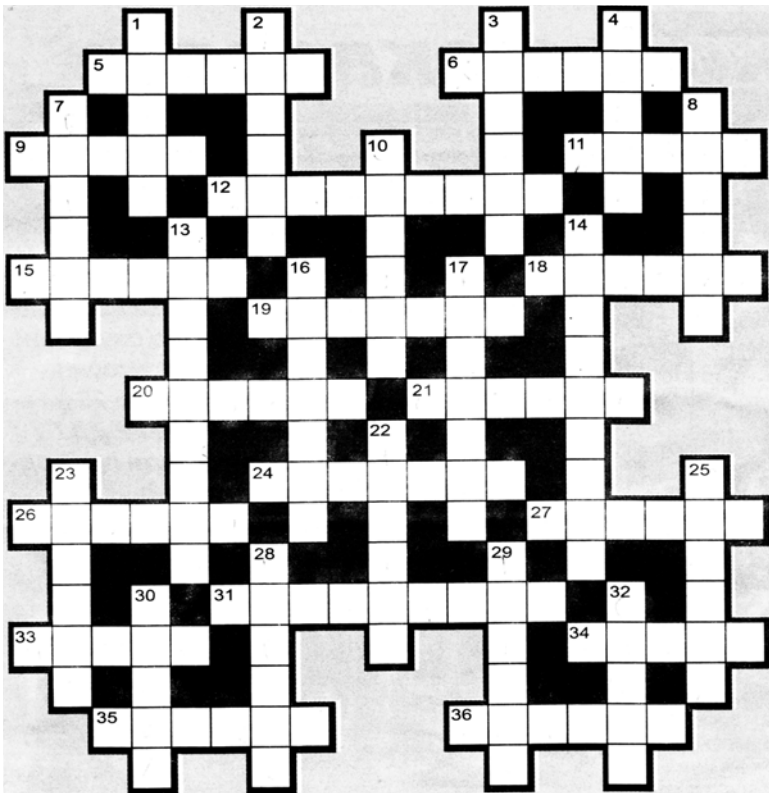
Хабаровск

Эдуард КРУГЛОВ

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Разновидность баржи. 6. Авиатор. 9. Устройство для смягчения ударов при столкновении вагонов, локомотивов. 11. Топливо для судовых энергоустановок. 12. Транспортное средство для перевозки жидких и газообразных продуктов. 15. Дредноут – родоначальник такого класса бронированных кораблей. 18. Речное парусно–гребное вспомогательное судно. 19. Оптический прибор морского волка. 20. Помещение для команды на корабле. 21. Оттиск летящего самолета на бумаге с печатной формы. 24. Землеройно–транспортная машина. 26. Приспособление для подъема затонувших судов. 27. Помещение для приготовления пищи на корабле. 31. Токосъемник на электропоездах и трамваях. 33. Вид городского транспорта. 34. Прибор, применяемый в туманную погоду на судах, на маяках и буях для подачи звуковых сигналов. 35. Место в порту для стоянки, погрузки и выгрузки судов. 36. Плавсредство рыбачки Сони.

По вертикали: 1. Талон с правом на проезд. 2. Пассажирская платформа. 3. Рыбопромысловое судно. 4. Небольшой грузовик на базе легкового автомобиля. 7. Стальной трос, при помощи которого одно транспортное средство тянет за собой другое. 8. Тип закрытого автомобильного кузова. 10. Маленькая узкая лодка. 13. Проводник трамвайного вагона. 14. Судно с двумя корпусами. 16. Крытая дорожная повозка. 17. Легкое быстроходное судно. 22. Стойка под гик, на которой он лежит, когда судно на якоре. 23. Самозаряжающийся грузовой вагон. 25. Ящик, устанавливаемый во внутренних помещениях корабля. 28. Помещение на лайнере для экипажа самолета. 29. Парусно–гребное промысловое и транспортное судно. 30. Вид спорта по преодолению препятствий на транспортном средстве. 32. Закрытый кузов легкового автомобиля с багажником.



Ответы

1. Талон с правом на проезд. 2. Пассажирская платформа. 3. Рыбопромысловое судно. 4. Небольшой грузовик на базе легкового автомобиля. 7. Стальной трос, при помощи которого одно транспортное средство тянет за собой другое. 8. Тип закрытого автомобильного кузова. 10. Маленькая узкая лодка. 13. Проводник трамвайного вагона. 14. Судно с двумя корпусами. 16. Крытая дорожная повозка. 17. Легкое быстроходное судно. 22. Стойка под гик, на которой он лежит, когда судно на якоре. 23. Самозаряжающийся грузовой вагон. 25. Ящик, устанавливаемый во внутренних помещениях корабля. 28. Помещение на лайнере для экипажа самолета. 29. Парусно–гребное промысловое и транспортное судно. 30. Вид спорта по преодолению препятствий на транспортном средстве. 32. Закрытый кузов легкового автомобиля с багажником.

Русские корабли–исполины

собирали ради одного плавания

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

Эпопея с застрявшим контейнеровозом в Суэцком канале напомнила об уникальных судах.

Застрявший в Суэцком канале гигантский контейнеровоз Ever Given удалось снять с мели спустя несколько дней после происшествия. В дореволюционной России – на реках Ветлуге, Каме и Волге – тоже были огромные суда, на которые нанимали лучших лодчанов. Лишь бы не посадить судно на мель.

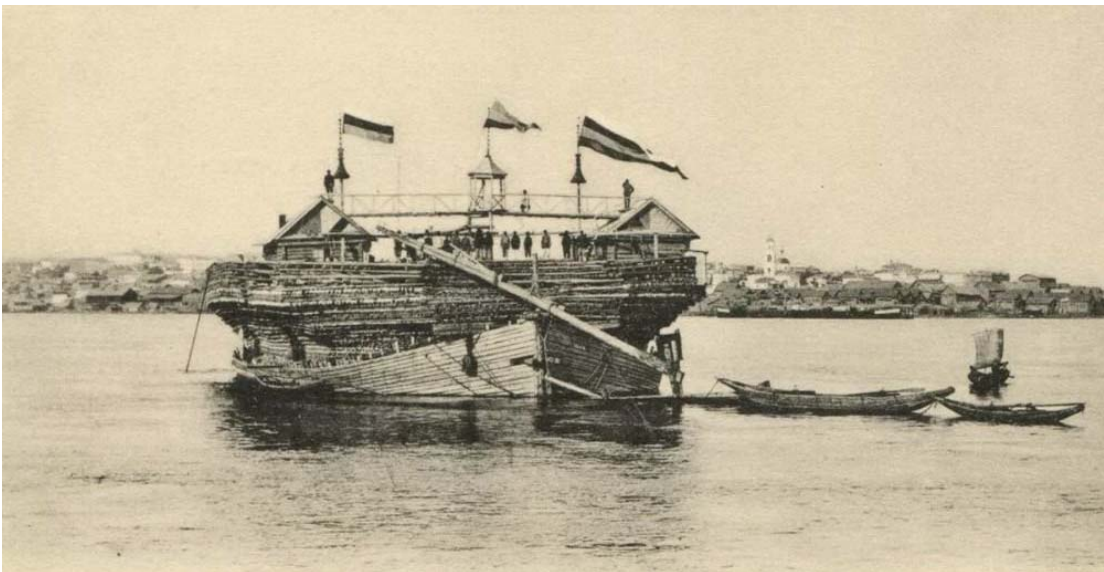
Эти суда назывались белянами и были... одноразовыми, создавались исключительно из бревен. По сохранившимся документам, в том числе из исторического музея поселка Красные Баки на Ветлуге, существовали беляны длиной 120 метров, а высота их бортов достигала шести метров. Для сравнения: длина контейнеровоза в Суэцком канале – 400 метров.

Грузоподъемность самых крупных белян доходила до 800 тысяч пудов (почти 13 тыс. тонн). Фактически это были размеры океанского судна. Только сплавлялись они из верховьев Ветлуги, Камы и Волги до Царицына (Волгограда) или Астрахани, где и разбирались.

Сплав осуществляли весной, по высокой воде. Беляны отличались от плотов тем, что состояли исключительно из обработанных, «белых», бревен. Отсюда и название. Владельцы не скупились на вознаграждение для лодчанов, которые должны были провести исполний корабль, минуя мели и перекаты.

Движение на реках тогда было, выражаясь понятным языком, плотным. Павел Мельников–Печерский в своем романе «В лесах» описывает его так: «Идут по Волге лодки рыбацкие: косовые, ловецкие, живодные, реюшки, бударки, косные. Дальше к стрелно – баржи идут, расшивы, гусанки, бархаты, шитики, славные беляны...»

Волжский трафик оставался интенсивным и в советские годы. Об этом можно судить, например, по снимку Семе-



на Фридлянда с набережной Горького (Нижнего Новгорода) конца 1950–х годов. Белян в то время уже не делали (хотя из-

велик. Учитывая, что сдвинуть его было почти невозможно, это зачастую означало гибель «Титаника».

ФАКТ

”

Стройка беляны была делом слишком сложным. Лес для нее заготавливали примерно в это время, когда начинал таять снег. Деревья валили варварским способом, сбрасывая их в ручьи и овраги, которые наполнялись вешней водой и выносили бревна в крупную реку. Там их вылавливали, стоя по пояс в ледяной воде.

Вестно, что их собирали еще в 1930–х). С развитием железнодорожного транспорта леса стали доставлять по железной дороге. Речной транспорт стал приходить в упадок.

Стройка беляны была делом слишком сложным. Лес для нее заготавливали примерно в это время, когда начинал таять снег. Деревья валили варварским способом, сбрасывая их в ручьи и овраги, которые наполнялись вешней водой и выносили бревна в крупную реку. Там их вылавливали, стоя по пояс в ледяной воде.

На вершине беляны строили избы для работников, которые обслуживали судно, жилье для приказчика, владельца, а также рубку для лодчана. Риск посадить этот «ковчег» на мель был

Евгений Шкаруба, руководитель яхт-клуба «Морские практики» и верфи Товарищества поморского судостроения, признается, что система управления белянами ему не знакома. Он знает об устройстве поморских карбасов, шхун. Беляна же для Поморья была нехарактерна. Зато Шкаруба на своей яхте «Джульетта» проходил по Суэцкому каналу. Для маломерных судов это не проблема, в отличие от таких гигантов, как контейнеровоз, оказавшийся на мели и одновременно в центре мировых новостей.

– Те, кто критикует капитана из–за произошедшего в Суэцком канале, – это, как правило, капитаны диванные. Такие проблемы в море иногда случаю-

ся. Ветер может подуть в любой момент. И даже если ты готов к нему, можешь оказаться бессилен, – объясняет руководитель яхт-клуба.

По его словам, проход по Суэцкому каналу – это в любом случае нервотрепка:

– Всех яхтсменов здесь пытаются развести на деньги, чтобы избежать формальностей, оплатить дополнительные портовые сборы, навязывают лоцмана, хотя маломерные суда могут справиться и без него. Для яхты он обойдется в 200–300 евро, для больших судов сумма намного выше. Сколько это стоит в Суэцком канале, сказать затрудняюсь, а, например, проход судна по Панамскому каналу стоит 100 тысяч долларов. Там прикидывают, во сколько обойдется маршрут через мыс Горн и делают сумму чуть меньше. Это уже стимул идти по Панамскому каналу, экономя время и немного денег.

...Беляны для безопасного хода снабжались «косяками», «шишками», «серьгами» – так называли различные приспособления для движения. Но самое интересное – огромную беляну сплавляли кормой вперед.

Контейнеровоз в Суэцком канале – после того, как его сняли с мели, – движется, как и прежде – носом вперед. Правда, его страхуют буксиры.

Артём ЛОКАЛОВ

Времен связующая нить

Аэропорт Домодедово и агентство ТАСС про эпоху космонавта Гагарина

ВЫСТАВКИ

В Домодедово открылась выставка фотографий «Эпоха Гагарина», посвященная 60-летию полета первого космонавта планеты. Организаторами экспозиции выступили информационное агентство ТАСС и воздушная гавань. На торжественной церемонии открытия свой знаменитый хит «Трава у дома» исполнила легендарная группа «Земляне».

Выставка приурочена к дню рождения аэропорта, основанного 7 апреля 1962 года, и выходит в год 95-летия Фотохроники ТАСС – фотослужбы агентства, которая на протяжении почти целого века ведет летопись событий в России и за рубежом. Именно ТАСС сообщал миру о полете Гагарина и представил СМИ фотографию первого пилота–космонавта планеты. Пассажиры и гости аэропорта могут увидеть уникальные кадры предстартовой

подготовки Юрия Гагарина к полету, после успешного приземления космического корабля в 1961 году, а также торжественного празднования события мирового значения, сделанные фотокорреспондентами ТАСС. «Полет Гагарина стал триумфом нашей страны, впечатляющим доказательством ее научно–технического лидерства», – сказал руководитель редакции фотoinформации ТАСС Григорий Дукор. – Это были дни невероятного душевного подь-

ема, объединившего не только людей по всей стране, но и всю планету. Снимки, вошедшие в нашу выставку, позволяють вновь пережить эти невероятные эмоции. ТАСС гордится своей сопричастностью к этому историческому событию: именно наше агентство первым сообщило о начале эры пилотируемой космонавтики. Но для ТАСС освоение космоса – это не просто одна из тем в информационной повестке. Это еще и история настоящей дружбы: наших журналистов с первыми космонавтами связывали тесные товарищеские отношения. Возможно, именно поэтому нашим фоторепортерам удалось создать такие душевные кадры».

«Это уже третий совместный фотопроект агентства и воздушной гавани, – отметил PR–директор Московского аэропорта Домодедово Дарья Коршунова. – В январе этого года был запущен проект «Путешествие по России», рассказывающий о самых интересных и необычных местах страны, куда можно добраться рейсами из столицы. А в марте стартовала фотовыставка «Под куполом неба», посвященная истории московского аэропорта Домодедово. С огромным чувством гордости мы открываем новый проект, понимая, насколько важным достижением стал первый полет человека в космос для всего мира».

Выставка расположена на втором этаже общей зоны аэровокзала Домодедово.

Александр ВЛАСОВ



В КОНЦЕ НОМЕРА

Как приходит удача

Квами Кросс из американского города Дамфрис, штат Вирджиния, приобрел 160 идентичных билетов розыгрыша Pick 4. В игре он использовал числа, которые увидел в одном из телевизионных шоу. «Я заметил в передаче адрес, появившийся на фоне, и по какой–то причине эти цифры запали мне в голову, – вспоминает он. – У меня было предчувствие».

Каждый билет принес Кроссу 5 тысяч долларов. В итоге победитель разбогател на 800 тысяч долларов.

«Я думал, что такого не может быть, – утверждает он. – Мне пришлось припарковать машину и перепроверить результаты примерно 82 раза. Это кажется нереальным!»

Австралиец из города Хастингс, штат Виктория, доверился кассиру при выборе лотерейных билетов и сорвал джекпот.

Он объяснил, что каждую неделю покупает лотерейный билет TattsLotto жене, после чего просит кассиру подобрать билеты мгновенной лотереи для него, чтобы общая сумма чека составила 10 австралийских долларов.

В результате билет розыгрыша Christmas Wishes, выбранный продавшей, принес мужчине 25 тысяч австралийских долларов.

Победитель сказал, что денежный приз позволит ему купить подарки внукам, а также хорошо профинансировать запланированную на этот год поездку с женой в Новую Зеландию.

Энтони Доу из американского города Леланд, штат Северная Каролина, ехал на службу на новом автомобиле и сбил двух оленей. «Я вышел из себя и решил не ехать на работу. Поехал домой, лег в кровать и заснул. Когда проснулся – проверил лотерейные билеты».

Все числа на одном из билетов совпали с пятью выпавшими в результате розыгрыша миллиона долларов. Поскольку при покупке билета мужчина заплатил и выбрал опцию «удвоить приз», общая сумма выигрыша составила два миллиона долларов.

«Это здорово. Я смогу почитать машину, выплатить кредит за нее и закрыть кредит за машину племянницы», – рассказал Э. Доу.

Филлис Хьюстон из американского города Йорктаун, штат Вирджиния, украсила новогоднюю елку и заметила, что прошлогодняя гирлянда вышла из строя. Она поехала в магазин Home Depot за новым украшением, а на обратном пути заглянула в супермаркет и взяла несколько лотерейных билетов.

Билет с комбинацией чисел 10–17–18–34–38 оказался выигрышным – Хьюстон получила 171,7 тысячи долларов. «Поверить не могу, – призналась женщина. – Это так здорово!»

Семейная пара из Бассетта, штат Вирджиния, пошла в магазин за кормом для своей домашней ящерицы и купила выигрышный лотерейный билет.

Шарлин Гуд с мужем пытались купить червей для их домашней ящерицы Джорджа. В магазине, куда они отправились в первую очередь, корма не оказалось, но муж американки решил купить два билета моментальной лотереи.

«Он сказал, что ему на глаза все время попадался логотип лотереи», – сказала Гуд.

Когда пара села в машину, женщина стерла защитный слой, и один из билетов оказался выигрышным. Супруги сорвали джекпот в 200 тысяч долларов.

Американка призналась, что долго не могла поверить, что они действительно выиграли. Победители планируют потратить выигрыш на выплату ссуды за жилье.

Виктор АНАХОПЕТ

Транспорт России ®

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

Издается с февраля 1998 года

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

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

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

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

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

Региональные представители:
ЕЛАТИНА Т.К. (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 3029–2021

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Номер подписан в печать 13.05.2021 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E–mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

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

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

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора

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

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»
Елфимов В.И.

Директор по региональным проектам **Барсегян Р.В.**
E–mail: bars777–17@mail.ru

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

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

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

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

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