



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 20 (1191) 17 – 23 мая 2021 года

ХРОНИКА

- **Председатель Правительства РФ утвердил Романа Новикова** в должности руководителя Федерального дорожного агентства.
- **Правительство РФ направит 450 млн рублей** на восстановление дорог в Иркутской области и Коми после паводка.
- **В Минтрансе прошла встреча** с представителями французских компаний, работающих в России.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Поручение премьер–министра

Председатель Правительства РФ поручил Минтрансу России совместно с Минобороны России, Минфином России, Минэкономразвития России и правительством Республики Дагестан представить согласованные предложения по оптимальному варианту строительства (реконструкции) взлетно–посадочной полосы в международном аэропорту Махачкала, определив сроки и источники финансирования. А также обеспечить включение соответствующего мероприятия в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2030 года.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



В интересах курян

В рамках Дней субъекта РФ в Совете Федерации на расширенном заседании Комитета СФ по экономической политике рассматривался вопрос «О некоторых мерах по экономическому развитию Курской области».

В ходе мероприятия затрагивались темы создания в Курской области особой экономической зоны промышленно–производственного типа, а также увеличения средств федерального бюджета в целях софинансирования расходных обязательств субъектов РФ, возникающих при реализации региональных программ развития промышленности.

По словам губернатора Романа Старовойта, в области созданы институты привлечения дополнительных инвестиций, сопровождения крупных инвестиционных проектов, так называемое одно окно, что помогает развивать экономику региона.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Защитить от лихачей

Председатель Государственной думы Вячеслав Володин призвал искать решения для защиты граждан от лихачей на дорогах.

«Считаю правильным продолжить тему совершенствования существующего механизма борьбы с систематическими нарушителями ПДД, агрессивным вождением», – заявил он.

Вячеслав Володин рассказал, что в рамках обсуждений в Госдуме эксперты и профессиональное сообщество предлагают разные решения озвученной проблемы: балльную систему учета нарушений, которая существовала в СССР; конфискацию транспортного средства; ограничение доступа к госуслугам до погашения штрафов и другие.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Несмотря на все ограничения прошлого года, были реализованы важнейшие проекты в ключевых отраслях. Спущен на воду самый большой неатомный ледокол «Виктор Черномырдин», введен в эксплуатацию атомный ледокол «Арктика». Потрясающие технологии используются в этом ледоколе. Стал на крыло МС–21 с российскими двигателями.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



В интересах россиян

В Москве обсудили реализацию нацпроекта «Безопасные качественные дороги»



РОМАН НОВИКОВ:

” Результатом наших достижений должны быть не только километры новых и обновленных трасс и магистралей, но и повышение уровня жизни граждан.



ПРИОРИТЕТЫ

В Москве прошла двухдневная научно–практическая конференция «Лучшие практики по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», в ходе которой обсуждались актуальные вопросы в сфере дорожного строительства, применение новых и наилучших технологий, внедрение в регионах интеллектуальных транспортных систем, а также формирование опорной сети автомобильных дорог Российской Федерации.

В мероприятии принимали участие представители Федерального дорожного агентства, подведомственных организаций, ассоциаций «РАДОР» и «РО.С.АСФАЛТ», ФАУ «РОС.ДОРНИИ», руководители региональных дорожных организаций. Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков отметил, что в 2021 году по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» в 84 субъектах в нормативное состояние предстоит привести около 15,5 тыс. км трасс и магистралей. Продолжатся мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем, реализации сложных капитальных объектов, строительству и реконструкции мостов и путепроводов.

«В связи с трансформацией нацпроекта задач стало больше, поэтому я прошу вас мобилизовать все ресурсы для их успешного выполнения», – подчеркнул глава Росавтодора.

Тему реформирования национального проекта «Безопасные качественные дороги» в своем вы-

ступлении осветил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко. Он отметил, что в этом году в его состав вошли два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». А с 2022 года предусмотрен старт мероприятий по реконструкции и строительству искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».

Замглавы Росавтодора подчеркнул, что в будущем проект будет масштабирован: с 2025 года в него будут включены агломерации, образованные городами с населением от 100 до 200 тыс. человек. Также в Дальневосточном федеральном округе в проект войдут городские агломерации, образованные населенными пунктами, в которых проживают от 20 тыс. человек.

Говоря о ключевых задачах на перспективу, Игорь Костюченко выделил качественную подготовку кадров на трехлетний период. «С 13 мая мы начинаем работу по рассмотрению таких программ на площадке Росавтодора, поэтому прошу обратить внимание руководителей проектных команд на своевременное формирование графика закупок и контрактацию, формирование объектов, эффективное и 100%–ное исполнение кассового плана», – отметил спикер.

Обеспечение максимального уровня контроля за выполнением дорожных работ на объектах, в

том числе за культурой их производства, – еще одна важная задача, поставленная перед региональными проектными офисами.

«Это принципиально важно как для роста подрядчиков и заказчиков в профессиональном плане, так и для достижения одного из показателей нацпроекта – удовлетворенности качеством и доступности автомобильных дорог», – подчеркнул Игорь Костюченко.

Также он обратил внимание руководителей региональных проектных офисов на то, что необходимо в кратчайшие сроки синхронизировать все дорожные работы, которые проводятся на территории субъектов, и утвердить их в ГИИС «Электронный автодорог».

Особое внимание, по словам замглавы агентства, следует уделить регулярной работе по мониторингу, обеспечению соблюдения обязательств подрядчиками гарантийных обязательств, проведению ежегодной полноценной диагностики автодорог.

В отдельный показатель выделена работа по созданию опорной сети автодорог России. Проект опорной сети по каждому региону был рассмотрен с субъектами РФ и федеральными казенными учреждениями, подведомственными Росавтодору. По итогам его анализа подписаны соответствующие протоколы, согласованы титульные списки автодорог опорной сети.

Отбор дорог проводился по системе критериев, которые отражают обеспечение безопасности территории, значимость для улучшения качества жизни

в регионах и доступность точек генерации трафика. С их учетом опорная сеть будет сформирована из магистралей, которые связывают Москву и столицы субъектов РФ, столицы регионов, города с населением более 100 тыс. жителей, городские агломерации – центры экономического роста, опорные узлы железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также автомобильные пункты пропуска через государственную границу.

В состав опорной сети вошли все дороги федерального значения, а также наиболее востребованные региональные дороги. Ее протяженность составляет 138 тыс. км, куда входят 61 тыс. км федеральных дорог и 77 тыс. км региональных, из которых 14 тыс. км планируется принять в федеральную собственность.

Для того чтобы обеспечить соответствующий уровень выполнения работ по созданию опорной сети, по поручению правительства Министерства транспорта РФ в ближайшее время будет проведена повторная серия рассмотрений титульных списков дорог опорной сети, но уже с участием представителей руководства Росавтодора и Минтранса России.

«Результатом наших достижений должны быть не только километры новых и обновленных трасс и магистралей, но и повышение уровня жизни граждан», – резюмировал временно исполняющий обязанности руководителя Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

Пресс–служба
Росавтодора

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

В приоритете – опорная сеть

Стартовали работы по формированию программ дорожной деятельности на период 2022–2024 годов

В Росавтодоре в режиме видео–конференц–связи состоялось совещание о ходе выполнения программы дорожных работ в текущем году под председательством врио руководителя Федерального дорожного агентства Романа Новикова. Ключевыми темами мероприятия стали формирование трехлетних программ дорожной деятельности, создание опорной сети автомобильных дорог Российской Федерации, кассовое освоение средств федерального бюджета, контрактация по вновь начинаемым объектам, реализация объектов строительства и реконструкции, а также работы по нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

В настоящее время Федеральное дорожное агентство, подведомственные организации и минтрансы субъектов РФ приступили к подготовке трехлетних программ дорожной деятельности. В них будут отражены и синхронизированы все виды работ в регионах на федеральных, региональных или межмуниципальных, местных дорогах.

Данные программы предусматривают приоритетное развитие и приведение в нормативное транспортно–эксплуатационное состояние автомобильных дорог, включаемых в опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации.

В проектах программ будут представлены пообъектные перечни мероприятий по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту, планируемых к реализации на автомобильных дорогах общего пользования всех уровней в период 2022–2024 годов с указанием стоимостных и количественных параметров, с разбивкой по годам и источникам финансирования. Также в них планируется обозначить обеспеченность дорожных объектов проектной документацией или планируемые сроки ее разработки.

В своем докладе Роман Новиков отметил, что проект опорной сети по каждому региону был рассмотрен с субъектами РФ и федеральными казенными учреждениями, подведомственными Росавтодору. По итогам его анализа подписаны соответствующие протоколы, согласованы титульные списки автодорог опорной сети.

Отбор дорог в опорную сеть проводился по системе критериев, которые отражают обеспечение связности территории, значимость для улучшения качества жизни в регионах и доступность точек генерации трафика.

С учетом указанных критериев опорная сеть будет сформирована из дорог, которые связывают Москву и столицы субъектов РФ, столицы регионов, города с населением более 100 тыс. жителей, городские агломерации – центры экономического роста, опорные узлы железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, а также автомобильные пункты пропуска через государственную границу.

При отборе дорог также учитывалась их загруженность. В приоритете – наиболее востребованные дороги с интенсивностью движения свыше 10 тыс. автомобилей в сутки. Кроме того, для учета территориальной неравномерности расселения применялись корректирующие коэффициенты, рассчитанные на основе баланса численности автомобильного парка и протяженности дорожной сети. Так, для Центрального федерального округа принят коэффициент, равный 1 (единице), для Сибири и Дальнего Востока – 0,5.

В состав опорной сети вошли все трассы федерального значения, а также наиболее востребованные региональные дороги. Протяженность опорной сети составляет 138 тыс. км, в том числе 61 тыс. км – федеральные трассы, 77 тыс. км – региональные дороги, из которых 14 тыс. км планируются к передаче в федеральную собственность. Также сейчас обсуждается вопрос о включении в опорную сеть 55 тыс. км местных дорог в городских агломерациях, на которых проходит работы в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

Для того чтобы обеспечить соответствующий уровень выполнения со стороны субъектов, по поручению правительства Министерства транспорта РФ в ближайшее время будет проведена повторная серия рассмотрений титульных списков дорог опорной сети, но уже с участием представителей руководства Росавтодора и Минтранса России.

Что касается исполнения бюджета Федеральным дорожным агентством, на сегодняшний день оно составило 136,7 млрд (19,8%) от доведенных лимитов бюджетных обязательств. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем раскассированных средств увеличился на 70%.

В ходе совещания были также рассмотрены планы по строительству и реконструкции дорог. В 2021 году предусмотрен ввод в эксплуатацию участков автодорог общей протяженностью 156 км. Сейчас ведутся работы по 20 объектам, два из которых предусматривают досрочный ввод в этом году.

Аэропорту – развитие

Скоро Симферополь получит реконструированную воздушную гавань

Заместитель руководителя Росавиации Дмитрий Ядров посетил аэропорт Симферополь и осмотрел объекты строительства (реконструкции) аэродромной инфраструктуры. После ознакомления с ходом работ было проведено совещание. Обсуждались вопросы реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта, в том числе строительства и оснащение нового здания командно–диспетчерского пункта (КДП).

В совещании приняли участие заместитель председателя Совета министров Республики Крым Евгений Кабанов, генеральный директор ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Моисеенко, директор филиала «Крымаэронавигация» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Игорь Суворов, генеральный директор ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Евгений Пласкин, генеральный директор АО «Международный аэропорт «Симферополь» Артур Витоль, а также представители правительства региона и подрядных организаций.

В аэропорту Симферополь продолжают работы по устройству сети рулевых дорожек и реконструкция перрона. Также осуществляется реконструкция южного участка ВПП–1 с соединительными рулежными дорожками. Осмотр объектов строительной площадки показал, что работы по возведению здания нового КДП в настоящее время идут в соответствии с ранее утвержденным графиком.

Модернизация аэродромного комплекса аэропорта Симферополь будет способствовать повышению уровня безопасности полетов и увеличению количества взлетно–посадочных операций.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

В интересах курян

Транспортный комплекс региона активно развивается

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Территория Курской области расположена на пересечении важнейших транспортных и торговых путей РФ, занимает площадь 30 тыс. кв. км, обслуживается тремя видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, воздушным).

По территории области проходят две железнодорожные магистрали (Москва – Харьков и Воронеж – Киев); действуют три крупных железнодорожных узла – Курск, Льгов, Касторная. Автотрассы и железнодорожная сеть связывают Курскую область с Москвой, Санкт–Петербургом и другими городами России, промышленно–развитыми центрами Украины и Закавказья. Международный аэропорт Курск в настоящее время обеспечивает авиасообщение с пятью российскими городами – Москвой, Санкт–Петербургом, Калининградом, Минеральными Водами и Сочи.

Курский аэропорт в 2020 году поставил очередной рекорд по количеству перевезенных пассажиров – 56 246 человек, это на 47,4% больше уровня 2019 года. Перевозки осуществляются авиакомпаниями «Руслайн». В 2020 году выполнены свыше 1200 рейсов, что составляет 145,6% к уровню 2019 года.

Заметную роль в повышении популярности авиaperевозок сыграли субсидии на покрытие расходов по организации авиарейсов. На выполнение программы полетов направлены более 280 млн руб. бюджетных средств. Если ранее всю нагрузку нес областной бюджет, то в нынешнем году субсидирование осуществляется на условиях софинансирования с федеральным бюджетом.

Для дальнейшего развития авиаузла необходимо построить здание нового аэровокзала. Однако из–за кризиса, вызванного пандемией новой коронавирuсной инфекции, проект будет реализован позже. Принято решение приступить в 2021 году к реконструкции действующего здания аэровокзала. На недавней встрече губернатора Курской области Романа Старовойта с министром транспорта РФ Виталием Савельевым обсуждался вопрос о необходимости реконструкции взлетно–посадочной полосы для приема большего числа типов воздушных судов.

Внутрирегиональные перевозки пассажиров обслуживают 32 автотранспортных перевозчика и 2 железнодорожных (АО «Центральная пригородная пассажирская компания» и АО «Пригородная пассажирская компания «Черноземье»). На линиях курсируют 54 пригородных поездов. В 2020 году перевезены более 1 млн пассажиров, обеспечена перевозка льготных категорий граждан. В 2021 году был представлен новый современный подвижной состав – рельсовый автобус РА–3 «Орлан», который пополнил парк АО «Центральная ППК».

Решен вопрос о введении дополнительных пригородных поездов на маршруте Курск – Курчатов с продлением до станции Лукашевка. Предполагается, что на данном участке будут курсировать рельсовые автобусы РА–3. Ориентировочно объем дополнительных расходов со стороны областного бюджета составит 174,4 млн руб., в том числе на закупку трех составов. Введение дополнительных пригородных поездов снизит интенсивность движения на автомобильных дорогах, а куряне получат удобную, безопасную, не зависящую от погодных условий услугу по перевозке.

Регион демонстрирует уверенный рост грузоперевозок железнодорожным транспортом. В 2020 году с железнодорожных станций Курской области были отгружены 24 млн тонн грузов, что составило 33,8% от общего объема грузов, погруженных на Московской железной дороге.

В области имеются проблемы в перевозках пассажиров общественным автомобильным и городским электрическим транспортом. В 2021 году планируется начало реализации первого этапа комплексной схемы организации транспортного обслуживания населения Курской городской агломерации, что позволит участвовать в программе получения льготного лизинга на пассажирский электрический и газомоторный транспорт в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» и реформировать городской пассажирский транспорт к 1000–летию Курска (2032 год).

Улучшению транспортного обслуживания населения Курской области способствует и работа по обновлению дорожной сети региона, при этом особое внимание уделяется дорожному строительству в городе Курске.

В настоящий момент сеть автомобильных дорог насчитывает около 18 тыс. км, из которых: 402,1 км – автодороги федерального значения, 10,2 тыс. км – автомобильные дороги местного значения, из них более 60% не имеют твердого покрытия, 6,6 тыс. км – автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения.

В период с 2019 по 2020 год в рамках национального проекта БКД на территории Курской области отремонтированы порядка 250 км автомобильных дорог регионального, межмуниципального и муниципального значения, построены и реконструированы более 10 км.

В рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории Курской области, что составляет 19,7% от общей протяженности обслуживаемой сети.

Одной из приоритетных задач филиала ФКУ «Упрдор Москва – Харьков» является выполнение работ по капитальному ремонту обхода города Курска на участке км 515+426 – км 543+000. Также в ближайшие годы будет расширена до четырех полос трасса М–2 «Крым» от границы Белгородский области до обхода Обаян, дорога Р–298 Курск – Воронеж до границы с Воронежской областью, а также путепровод через автодорогу Курск – Курчатов и мост через реку Москву. Помимо этого, планируется расширить мост над железной дорогой на участке дороги Курск – Воронеж – Борислебск. До 2024 года из региональной в федеральную собственность планируется передать четыре автомобильные дороги Курской области общей протяженностью порядка 250 км.

По итогам заседания Комитетом СФ принято решение, направленное на дальнейшее активное экономическое развитие Курской области.

Защитить от лихачей

Председатель Госдумы призвал активнее бороться с нарушителями ПДД

В ГОСУДМЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

При этом председатель Госдумы отметил, что в большинстве стран со злостными нарушителями борются жестче, чем в России, также имеет место тенденция к ужесточению ответственности. Так, в Великобритании агрессивное вождение, которое стало причиной смерти или тяжких увечий, еще в 2011 году стало наказываться лишением свободы на срок до пяти лет.

Он напомнил, что в Японии лихачам грозят до 10 тыс. долларов штрафа, лишение свободы на 3 года и лишение водительских прав. В Сингапуре в случае повторного нарушения ответственность ужесточается, а сроки заключения и штрафы удваиваются.

Одно из самых суровых наказаний, по его словам, грозит нарушителям в Австралии – помимо лишения свободы там могут пожизненно отобрать права при трехкратном нарушении, а в некоторых случаях, например, при агрессивном вождении рядом со школами, конфискуют автомобиль.

Председатель ГД также обратился к своим подписчикам в телеграм–канале и предложил проголосовать, какой, по их мнению, метод борьбы с лихачами является оптимальным и эффективным.

Наставник капитанов

Министр транспорта РФ Виталий Савельев поздравил Геннадия Ивановича Антохина с присвоением звания Героя Труда Российской Федерации

ЛЮДИ ОТРАСЛИ

Как мы уже сообщали, Указом Президента России за особые трудовые заслуги перед государством и народом Антохину Геннадию Ивановичу – капитану–наставнику отдела безопасности мореплавания департамента безопасности и качества филиала ПАО «Дальневосточное морское пароходство» присвоено звание Героя Труда Российской Федерации.

Виталий Савельев поздравил Геннадия Антохина с присвоением столь высокого звания: «Геннадий Иванович, примите мои самые искренние поздравления с высокой оценкой ваших трудовых заслуг перед государством и народом. Такие люди, как вы, являются достоинством и гордостью транспортной отрасли. Желаю вам крепкого здоровья и новых успехов в профессиональной деятельности!».

За более чем 45–летнюю трудовую деятельность в ПАО «Дальневосточное морское пароходство» Геннадий Антохин рекомендовал себя специалистом высочайшего класса, в совершенстве знающим навигационные особенности судовождения и проводки судов в тяжелых ледовых условиях. Уникальный многолетний опыт командования ледоколами, глубокие знания природных и метеорологических условий Крайнего Севера позволяют ему квалифицированно руководить плаванием судов пароходства в сложных ледовых условиях.

Из года в год на протяжении семи лет Геннадий Иванович курировал работу ледоколов пароходства в части обеспечения доставки судами компании народнохозяйственных грузов в районы Восточного сектора Арктики и Чукотки. Обеспечивая ледокольными проводки судов с грузами в порт Магадан в зимние навигации, что способствовало бесперебойной доставке народнохозяйственных грузов жителям



ФАКТ

” Опыт, высочайший профессионализм, компетентность и «морская интуиция» по праву выдвинули Геннадия Антохина в плеяду заслуженных и уважаемых наставников ледовых капитанов. Неоценим его вклад в дело подготовки высококвалифицированных кадров, воспитание подрастающего поколения.

Колымы. Ежегодно ледокол «Магадан» в зимний период с декабря по май регулярно осуществлял проводки судов в Охотском море в порт и из порта Магадан, тем самым стабильно обеспечивая жизнедеятельность предприятий горнодобывающей промышленности и всей Магаданской области. Под руководством Геннадия Антохина ледокольный флот ДВМП ежегодно осуществлял проводки транспортных судов в Восточном районе Арктики по заявке Росморречфлота. В период арктических навигаций 2012–2016 годов линейные ледоколы

«Красин» и «Адмирал Макаров» обеспечили плавание более 50 грузовых судов, которые выполнили свыше 100 судов–рейсов и перевезли около 630 тыс. тонн грузов, обеспечивая жизнедеятельность населения районов северной Чукотки.

Одним из существенных достижений Геннадия Антохина в последние годы стало его участие в обеспечении флотом пароходства реализации оборонной доктрины Российской Федерации в Арктике.

Колоссальный опыт ледового капитана неоднократно был

востребован при проведении множества уникальных спасательных операций на трассе Северного морского пути. Так, в сентябре 2015 года он обеспечил координацию взаимодействия пароходства и Морского спасательного центра в порту Певек по руководству спасательной операцией ледоколом «Адмирал Макаров» французского катамарана Babyouiska с двумя членами экипажа, потерпевшего бедствие в 450 милях от Северного полюса. В октябре 2016 года Геннадий Антохин руководил сложнейшей операцией по эвакуации на дизель–электрoходе «Василий Головин» 80 человек спецперсонала с острова Голомянный архипелага Северная Земля в позднее для навигации сроки и при тяжелых условиях ледостава.

Неоценим вклад Геннадия Антохина в реализацию программы Президента России по очистке арктических островов от мусора. При его непосредственном руководстве операцией в сентябре 2017 года экипажем дизель–электрoхода «Василий Головин» обеспечен вывоз с архипелага Земля Франца Иосифа мусора и металлолома в объеме более 4 тыс. тонн. Таким образом, внесен существенный вклад в избавление Арктических зон от экологического ущерба, накопленного в советские времена развития отечественного Заполярья.

Опыт, высочайший профессионализм, компетентность и «морская интуиция» по праву выдвинули Геннадия Антохина в плеяду заслуженных и уважаемых наставников ледовых капитанов. Неоценим его вклад в дело подготовки высококвалифицированных кадров, воспитание подрастающего поколения. Под его командованием выросла достойная смена в лице капитанов и старших помощников капитанов. И сегодня он успешно занимается воспитанием и расстановкой кадров судоводителей на судах ледового флота.

Наш корр.

Вызовы и возможности

Эксперты обсудили проблемы грузовых автоперевозок

КОНФЕРЕНЦИЯ

Недавно прошедшую 7–ю международную конференцию «Грузовые автоперевозки: вызовы и возможности» отличали две особенности. Во–первых, пандемийный фактор перестал быть определяющим при оценке рынка грузовых автоперевозок.

Да, определенное снижение показателей работы у грузовых автоперевозчиков в 2020 году произошло. Но, как отметил Владимир Луговенко, заместитель директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России, падение объема перевозок было не катастрофическим по сравнению с 2019 годом: с 5,8 млрд тонн до 5,4 млрд тонн. А грузооборот снизился еще меньше: на 1,3%, с 275,4 млрд т.к до 271,8 млрд т.к. Что касается рынка международных автоперевозок, то, несмотря на действовавшие ограничения, в 2020 году в международном сообщении были заключены 54 соглашения с разными странами, а количество разрешений составило 1 млн 582 тыс., что пусть всего на 0,5%, но больше, чем в 2019 году.

Что еще очень важно – экспортно–импортный баланс перевозок сложился в нашу пользу: экспорт составил 17,5 млн тонн, а импорт – 16,2 млн тонн. Очень продуктивно велась работа в сфере совершенствования законодательства, регулирующего сферу перевозок автомобильным транспортом. Так, в рамках регуляторной гильотины были актуализированы 9 постановлений Правительства РФ и 30 приказов Минтранса России. В соответствии с сегодняшними ре-

алиями, с учетом развития информационных технологий были пересмотрены законодательные и нормативные акты, касающиеся практические всех аспектов в сфере перевозок грузов автотранспортом. Это и перевозки скоропорта, опасных грузов, подготовка водителей и техосмотр ТС, оснащение машин тахографами как во внутреннем, так и в международном сообщении. А в мае 2020 года было принято постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета производителям техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива».

Тема газомоторного топлива и газомоторной техники рассматривалась на панельной дискуссии конференции. И, на мой взгляд, была самой интересной. Сегодня на территории России действуют 534 точки газозаправочной инфраструктуры (ГЗИ), 343 из которых принадлежат Газпром. ГЗИ включает в себя АГНКС (автомобильные газовые наполнительные компрессорные станции), БКПГ (блоки компримированного природного газа), КСПГ с АГНКС (комплекс сжижения природного газа с АГНКС), МАЗС (мобильные автозаправочные станции), криоАЗС (криогенные автозаправочные станции).

В российской ГЗИ на сегодняшний день больше всего АГНКС: в 2020 году их было 519, в том числе 339 – газомовские, а в 2021–м г. будет уже 634, из которых 404 – от Газпрома.

Что касается географии ГЗИ, то ее объекты пока сконцентрированы в субъектах европейской части РФ и тяготеют к таким федеральным трассам, как М–10 «Россия», М–11 Москва–Санкт–Петербург, М–4 «Дон», М–1 «Беларусь», М–5 «Урал», М–7 «Волга».

На сегодняшний день множество российских и зару-

бежных автопроизводителей выпускают транспорт, использующий КПГ в качестве моторного топлива.

Среди регионов – лидеров по количеству газобаллонных автомобилей Ростовская область (15 169), Краснодарский край (14 430), Ставропольский край (13 102), Республика Татарстан (11 185), Свердловская область (10 070). Всего же по РФ, по данным на начало 2021 года, их количество составило 226,6 тыс. машин. На грузовой транспорт, автобусы и легкий коммерческий приходится 40% от общего количества, использующего ГЗИ.

В Газпроме разработаны и внедряются специальные маркетинговые программы как для физических, так и для юридических лиц, стимулирующие перевод транспорта на КПГ. Для юридических лиц действуют программы «Дополнительная выгода», «Первый раз – первый газ», Есосит. В качестве бонусов предлагается скидка на КПГ, льготные аренда газобаллонного оборудования, размещение рекламы. Всего за время действия маркетинговых программ парк переоборудованных ТС на КПГ составил свыше 29 тыс. машин.

Отметим, что при прочих равных условиях в первую очередь конкурентами могут выступать компримированный природный газ (КПГ) и сжиженный природный газ (СПГ). Первый находится в газообразном состоянии и при сжатии уменьшается в 200–250 раз. Что касается СПГ, то он находится в жидком состоянии и его объем при сжатии уменьшается в 600 раз.

К основным преимуществам СПГ перед КПГ специалисты относят:

– увеличенную длину пробега транспортных средств: СПГ–700–1500 км, КПГ–300–450 км; – более высокую скорость заправки (сопоставимо со скоростью заправки ДТ); – меньшие габариты, масса топливных баков;

– возможность расположения заправочных станций СПГ, не зависящих от газопровода.

Но для того чтобы преимуществу СПГ могли быть реализованы в полном объеме, необходима соответствующая инфраструктура.

В настоящее время компаний «Новатэк» реализуется проект «Малотоннажное СПГ». Так, в расчете на СЗФО и ЦФО в Высоцке введен в эксплуатацию среднетоннажный завод на 660 тыс. тонн СПГ в год. Уже введены пункты заправки СПГ в г. Шушары, Санкт–Петербург, в с. Городня, Тверская область, в с. Парфентьево, Коломенский р–н, Московская область (М–5), в с. Козловка, Веневский р–н, Тульская область (Р–22).

Завод в Магнитогорске на 40 тыс. тонн СПГ в год обслуживает заправочные пункты СПГ в Урфо и ПФО.

В УРФО уже введены заправочные пункты СПГ в г. Челябинске, в Челябинской области, г. Копейске и г. Сатка Свердловской области, в Первоуральске и Сухом Логе.

В ПФО работают заправки в Республике Башкортостан (Уфа) и в Татарстане (Набережные Челны).

Объективно все возможности для более широкого использования газомоторной техники у нас есть: самые большие в мире запасы газа, возможности для развития соответствующей инфраструктуры, в которой заинтересовано не только государство, но и бизнес. Но и, конечно же, цена вопроса.

Потребитель, как известно, за любой товар или услугу готов платить рублем. Это в полной мере относится и к топливу. Если цена в пересчете на килограмм у СПГ составляет 28,7 руб., то у дизельного топлива – 54,7 руб.

При заправке на 1000 руб. автомобиль на СПГ проедет 129 км при расходе топлива 27 кг на 100 км, а на дизеле – 64,9 км. Расход топлива при этом составит 32 л на 100 км. Таким образом, при годовом пробеге ТС 150 тыс. км экономия на топливе составит 1,15 млн руб. в год!

Отметим субсидии, которые Правительство РФ предоставляет производителям газомоторной техники (см. табл.).

Цепочка госсубсидирования выглядит следующим образом: Минпромторг России предоставляет субсидию производителю техники, который в свою очередь реализует технику со скидкой в размере федеральной субсидии. Можно сказать, что это тот случай, когда в выигрыше все участники процесса. Так что «по газам»!

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР»,
кандидат
экономических наук

НОВОСТИ

Свободны ото льда

Ледоколы ФГУП «Росморпорт» завершили работу по проводке судов в замерзающих морских портах России и на подходах к ним согласно утвержденному плану расстановки ледоколов в ледовую навигацию 2020–2021 годов. Об этом сообщает пресс–служба предприятия.

Всего за период ледовой навигации ледокольными проводками обеспечены около 8 тыс. судов.

Напомним, что ФГУП «Росморпорт» работает в 15 замерзающих морских портах страны и располагает флотом из 36 ледоколов и ледокольных буксиров. Ледокольная группировка ФГУП «Росморпорт» является крупнейшей в мире.

Привился – бонус

Общероссийское объединение пассажиров обратилось в Минтранс России с просьбой рекомендовать российским авиакомпаниям ввести поощрительные меры для пассажиров, сделавших прививку от коронавируса.

Пассажирам, прошедшим вакцинацию, предлагают начислять дополнительные мили или бонусы в размере от 500 до 5000 руб. при покупке билетов на самолет.

Подобные меры предлагаются распространить не только на авиаперевозки, но и на железнодорожный транспорт, а также такси и даже каршеринговых операторов. Авторы инициативы уверены, что подобные меры послужат для россиян стимулом для вакцинации и снижению рисков развития «третьей волны» вируса.

В честь Королева

Авиакомпания «Аэрофлот – Российские авиалинии» до конца мая 2021 года получит двадцать первый самолет Boeing 777–300ER в рамках контракта на поставку 22 лайнеров этого типа, говорится в сообщении пресс–службы перевозчика.

Самолет, названный в честь выдающегося создателя ракетно–космической техники академика Сергея Павловича Королева будет рассчитан на перевозку 427 пассажиров: 28 в классе бизнес, 24 в классе комфорт и 375 в классе эконом.

Ранее имя С.П. Королева носил другой самолет Аэрофлота, который был выведен из парка в 2018 году, уточняется в сообщении. Решение присвоить очередному лайнеру это имя приурочено к юбилею первого полета человека в космос.

Завершены испытания

Завод «Красное Сормово» завершил ходовые и швартовные испытания еще одного сухогруза проекта RSD59 «Виктор Андрюхин».

Все испытания проходили в акватории Волги. Сухогруз «Виктор Андрюхин» – уже четвертое судно данного проекта. Напомним, что всего в серии будет девять судов. Заказчиком сухогрузов выступает ООО «Альфа».

Отмечается, что судно успешно прошло все испытания, корабельные проверили работу всех механизмов и автоматики.

Вскоре будет подписан акт приема–передачи судна.

Паровозом до Советска

На Калининградской железной дороге организовали первую поездку на поезде с паровозной тягой. Ретropаровоз с двумя прицепными вагонами совершил рейс до Советска и обратно.

На церемонии презентации нового туристического проекта выступил заместитель полномочного представителя Президента РФ в СЗФО Роман Балахов. По его словам, краеведческие поезда, организованные по железной дороге, будут интересны как жителям Калининградской области, так и гостям из других регионов.

Начальник Калининградской магистрали Сергей Сапегин выразил надежду, что презентационный тур положит начало регулярным экскурсиям по железной дороге в регионе.

По сообщениям
информационных
агентств

Размер госсубсидий на газомоторную технику (тыс. руб.)

Автобусы	КПГ	СПГ
Масса не более 5 тонн, более 8 мест, длина до 10 метров	105	300
Масса более 5 тонн, более 8 мест, длина до 10 метров	525	1500
Масса более 5 тонн, более 8 мест, длина свыше 10 метров, но не более 76 метров	980	2800
Масса более 5 тонн, более 8 мест, длина свыше 16 метров	1190	3400

Бортовой автомобиль, самосвал, седельный тягач, специализированное пассажирское транспортное средство, а также специальные и специализированные транспортные средства	КПГ	СПГ
Масса не более 2,5 тонны	115	260
Масса не более 3,5 тонны	115	300
Масса свыше 3,5 тонны, но не более 8 тонн	225	900
Масса свыше 8 тонн, но не более 11 тонн	450	1800
Масса более 11 тонн	750	2500

«Умные» порты и глобальные вызовы

Будущее – за тесно связанными экосистемами «город – порт»

ФОРУМ

В Москве состоялась конференция Smart Ports Russia, в которой приняли участие руководители и владельцы российских и зарубежных портов, эксперты портовой отрасли. Организатор форума – компания «ICF – Международные конференции». Участники обсудили факторы успеха «умных» портов в ближайшем будущем, а также глобальные вызовы в перспективе до 2030 года.

Технологии нового поколения, цифровая трансформация, устойчивое развитие были представлены на конкретных примерах, в цифрах и фактах, дающих представление, как получить экономический эффект от использования «умных» технологий, снизить издержки или повысить производительность морских, речных и сухих портов и терминалов. Российские эксперты выступили на конференции в очном формате, а представители портов Антверпен, Гамбург, Валенса присоединились к дискуссии в онлайн-формате.

Глобальные тренды

Архитектор бизнес-приложений в индустрии транспорта САП СНГ Сергей Горайко считает, что глобальные тренды ближайшего десятилетия серьезно повлияют на трансформацию портовой и терминальной индустрии. Непосредственный рост населения, в основном за счет Индии (+18%) и Китая (+17%), усиливающийся процесс старения (процент населения старше 65 лет на каждые 100 граждан) приведут к дальнейшей урбанизации. Соответственно, потребуются повышение эффективности использования пространств портов и их синергия с городскими структурами. Неудачные порты будут «пожирать» растущую мощью городов и необходимость использования пространств для нужд города или совместной эксплуатации. Многие терминалы, исторически располагавшиеся в черте города (сухие порты), будут смещаться за его пределы. Будущие порты – это тесно связанные с городами экосистемы, являющиеся двигателями инноваций и выручки для «своих» городов.

В мировой экономике происходит следующий сдвиг: до 90% торговли будет осуществляться с помощью морских перевозок товаров, сырья и пр. Китай к 2030 году перегонит США по ВВП, в результате в КНР увеличится число жителей среднего класса, что приведет к изменению производственных локаций: низкостратное производство начнет смещаться из Китая в Юго-Восточную Азию, а Китай станет концентрировать у себя более высокотехнологичное производство и технологии. В целом производство многих товаров будет локализоваться как за счет большей технологичности, так и за счет протекционизма. Поэтому Азия начнет больше импортировать сырье и материалы, а экспортировать – высокотехнологичные товары (Китай) и более дешевые товары (Юго-Восточная Азия). Соответственно, китайские и азиатские порты будут наращивать использование технологий, считает Сергей Горайко.

В части заключения экономических союзов и формирования логистических маршрутов будут процветать протекционизм и частичная локализация производств (на это повлияют торговые войны Китая и США, Brexit, связь Россия – Китай и др.). В результате небольшие местные порты и терминалы начнут повышать свою роль и значимость. Порты, инвестирующие в улучшение цепочек поставок «на земле», будут иметь конкурентное преимущество – как более готовые к этой сложной ситуации. Нишевые рынки станут интенсивнее взаимодействовать между собой. Инвестиции Китая в Новый шелковый путь (участуют 70 стран от Азии, Африки, Европы) преследуют цель сделать Китай центром физической торговли для всего мира. Автоматизация портов и терминалов, использование новых технологий требуется для повышения их конкурентоспособности, а также для более тесного и глубокого взаимодействия с городскими агломерациями.

Относительно расходования ресурсов, к 2030 году потребление нефти вырастет в Азии и сократится в США и ЕС; газа – увеличится в Азии, США и ЕС, угля – в Китае и Индии, стали – в Китае, Индии, Европе. Рост потребления сырья и материалов для производства сместится в сторону азиатских стран. СПГ станет ключевым элементом энергетики многих стран, фун-



даментом большинства экономик. Транспортировка нефти и газа продолжит расти, так же как угля, железа, стали. Увеличение потребления зерновых составит около 20–25% (импортеры – Африка, Латинская Америка, Средняя и Юго-Восточная Азия; крупнейшие экспортеры по прогнозам – США и СНГ). Продолжится рост контейнерных перевозок.

Климатическая и экологическая повестка будет как никогда актуальна. Увеличение температуры и таяние льдов способствуют появлению новых возможностей для торговых перевозок по Северному морскому пути. Как следствие, трафик через мыс Горн и Суэцкий канал будет постепенно снижаться. Также ожидается снижение стоимости доставки таких ключевых для развития Азии грузов, как СПГ, нефть, сталь. Россия и страны Балтии станут наращивать инвестиции в портовую инфраструктуру СМП. При этом будет наблюдаться негативный эффект для Египта, Сингапура, портов Центральной и Южной Европы. Повышение уровня воды, подтопления создадут риски для большого числа прибрежных городов и портов.

Декарбонизация – тренд ближайшей декады. Западная морская и портовая индустрия сместит свой фокус с укрупнения судов и инфраструктуры, требующего больших инвестиций в развитие портов и вызывающего большие выбросы в атмосферу, на «зеленые» технологии. Инвестиции вольются в «возобновляемые» инфраструктуру. Успешные порты и терминалы будут располагаться также по высокопотолочным, управляемым пилотом, полностью автономный и дистанционно управляемый дрон. Беспилотники позволят определять, фиксировать и отлавливать на базу данные об обнаружении разлива нефти и нефтепродуктов в акватории порта. Это поможет быстро реагировать и снизить издержки. Технология будет внедрена в 2022 году. Проект экономически выгоден порту, поскольку беспилотники обеспечат доказательную базу и возможность взыскать компенсацию с нарушителей. Дроны позволяют быстро и безопасно управлять, инспектировать и контролировать территорию порта. Беспилотники активно внедряются, так как территория порта Антверпен довольно большая – 120 кв. км, что в 6 раз больше территории города Антверпен. Напомним: порт Антверпен в конце февраля нынешнего года впервые запустил автономный беспилотный летательный аппарат (БЛА) для поддержания безопасности комплексного портового хозяйства.

Управляющий по развитию инноваций порта Антверпен Пит Опстаде сообщил, что в марте 2021 года порт первым в мире создал полностью автоматизированный контроль за движением. Предприятие постоянно инвестирует в создание аппаратной инфраструктуры. Уже создан центр удаленного контроля управлением порта, а теперь основные инвестиции направлены на цифровое наполнение с учетом сетей 5G. Цифровой двойник порта аккумулирует поток данных из разных источников: сенсоров, датчиков, камер, дронов, прогноза погоды. Далее платформа анализирует полученные данные и делает прогноз с помощью искусственного интеллекта.

Дроны на страже

Порт Антверпен, морской и речной порт Бельгии, расположенный на реке Шельда, в 90 км от Северного моря, способен принимать одновременно до 400 судов: причальный фронт достигает 100 км, глубины у причалов составляют от 5 до 17,5 м. Глубина дельты реки позволяет судам валовой вместимостью до 100 тыс. тонн проходить на 80 км вглубь страны. Антверпен занимает более удобное расположение, чем большинство портов Северного моря: его терминалы связаны с внутренними районами страны через железнодорожный, речной и автомобильный транспорт. Порт Антверпен занимает второе место в Европе по после Роттердама по общим объемам грузооборота.

В феврале 2021 года муниципалитеты бельгийских городов Антверпен и Брюгге достигли соглашения об объединении двух портов. Процесс слияния может завершиться в нынешнем году. По предварительным прогнозам, товарооборот объединенного порта Антверпен-Брюгге составит 278 млн тонн грузов в год. Объем товарооборота между

Российской Федерацией и портом Антверпен в 2020 году превысил 13 млн тонн. Это четвертое место среди всех партнеров порта по морским перевозкам. Самое большое место в товарообороте занимают нефтепродукты (сырая нефть, различные виды топлива, нефтяные производные), минеральные удобрения, металлургическая продукция и контейнерные грузы. Так, только 20-футовых контейнеров в 2020 году было перевезено более 410 тыс. штук, что на 10% больше,

ПРОГНОЗ

Глобальные тренды ближайшего десятилетия серьезно повлияют на трансформацию портовой и терминальной индустрии. Непосредственный рост населения, в основном за счет Индии (+18%) и Китая (+17%), усиливающийся процесс старения (процент населения старше 65 лет на каждые 100 граждан) приведут к дальнейшей урбанизации. Соответственно, потребуются повышение эффективности использования пространств портов и их синергия с городскими структурами.

В мире происходит следующий сдвиг: до 90% торговли будет осуществляться с помощью морских перевозок товаров, сырья и пр. Китай к 2030 году перегонит США по ВВП, в результате в КНР увеличится число жителей среднего класса, что приведет к изменению производственных локаций: низкостратное производство начнет смещаться из Китая в Юго-Восточную Азию, а Китай станет концентрировать у себя более высокотехнологичное производство и технологии. В целом производство многих товаров будет локализоваться как за счет большей технологичности, так и за счет протекционизма. Поэтому Азия начнет больше импортировать сырье и материалы, а экспортировать – высокотехнологичные товары (Китай) и более дешевые товары (Юго-Восточная Азия). Соответственно, китайские и азиатские порты будут наращивать использование технологий, считает Сергей Горайко.

В части заключения экономических союзов и формирования логистических маршрутов будут процветать протекционизм и частичная локализация производств (на это повлияют торговые войны Китая и США, Brexit, связь Россия – Китай и др.). В результате небольшие местные порты и терминалы начнут повышать свою роль и значимость. Порты, инвестирующие в улучшение цепочек поставок «на земле», будут иметь конкурентное преимущество – как более готовые к этой сложной ситуации. Нишевые рынки станут интенсивнее взаимодействовать между собой. Инвестиции Китая в Новый шелковый путь (участуют 70 стран от Азии, Африки, Европы) преследуют цель сделать Китай центром физической торговли для всего мира. Автоматизация портов и терминалов, использование новых технологий требуется для повышения их конкурентоспособности, а также для более тесного и глубокого взаимодействия с городскими агломерациями.

Относительно расходования ресурсов, к 2030 году потребление нефти вырастет в Азии и сократится в США и ЕС; газа – увеличится в Азии, США и ЕС, угля – в Китае и Индии, стали – в Китае, Индии, Европе. Рост потребления сырья и материалов для производства сместится в сторону азиатских стран. СПГ станет ключевым элементом энергетики многих стран, фун-

«Находка» для друзей

Среди участников форума возник вопрос, можно ли использовать опыт порта Гамбург в области цифровизации в России. Наталия Капкаева ответила, что все зависит от масштаба предприятия: глобальные инвестиции в «умные» технологии уместны и окупаемы при определенных результатах работы. Например, грузооборот порта Гамбург в 2020 году, несмотря на пандемию и падение на 7,6%, составил 126,3 млн тонн. Директор по портовому и железнодорожному проектам УГМК Ирина Ольховская поддержала это мнение и,

Симбиоз во благо

Порт Гамбург – открытый приливный порт в центре большого города. Вместе они являются собой упомянутый выше симбиоз,

предваряя свое выступление, посвященное разработке кейсов по автоматизации перевалки угля для АО «Ростерминалуголь» и АО «Восточный Порт», подчеркнула, что УГМК учитывала объемы работы терминалов, прежде чем внедрять высокие технологии в производство.

Напомним: в ноябре прошлого года крупнейшая в России специализированная стивидорная компания с высокотехнологичной перевалкой угля АО «Восточный Порт» (Врангель, Приморский край) запустила железнодорожный парк приема грузовых составов «Новый», построенный в рамках модернизации припортовой станции Находка-Восточная Дальневосточной железной дороги. Команду к приему первого состава с кубасским углем дал премьер-министр России Михаил Мишустин.

Церемония, посвященная знаковому событию, состоялась на территории железнодорожного парка «Новый» и в режиме телестранслировалась на большой экран объединенного стенда управляющей компании ОАО «УГМК», АО «Восточный Порт» и АО «Ростерминалуголь» в столичном Гостином дворе, где в те дни проходил XIV Международный форум «Транспорт России». АО «Восточный Порт» в железнодорожном проекте воплотил свои основные принципы, важные для Дальнего Востока, – объединение экологии, социальной ответственности и управления для достижения высоких результатов работы.

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

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

Проект строительства железнодорожных парков реализован частным инвестором – АО «Восточный Порт» – на принципах государственно-частного партнерства с ОАО «РЖД» в рамках целевых направлений Транспортной стратегии России под эгидой Министерства транспорта РФ. Новая железнодорожная инфраструктура на Дальнем Востоке позволит полностью загрузить новые мощности крупнейшего российского специализированного угольного терминала АО «Восточный Порт» – до 55 млн тонн в год, а также решить проблему «узких» мест на Дальневосточной железной дороге за счет увеличения мощности станции Находка-Восточная на 25 млн тонн и оптимизации технологии обработки подвижного состава.

Строительство новых мощностей станции связывает между собой программы федерального и международного значения, реализуемые государством и частным бизнесом, по увеличению пропускной способности Восточного полигона РЖД и строительству новых морских портов на востоке России с целью выполнения поручения Президента РФ по развитию транспортной инфраструктуры и наращиванию экспортного потенциала страны.

АО «Восточный Порт» является ярким примером предприятия устойчивого развития. Оно оснащено лучшим современным оборудованием для высокотехнологичной перевалки угля, в частности, крытыми вагоноопрокидывателями, стакерами, реclaimerами, крытыми конвейерными линиями и пересыпными станциями, а также судопогрузочными машинами. Это

первый угольный порт Дальнего Востока, сертифицированный в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 14001:2015 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению».

В начале сентября 2019 года была введена в эксплуатацию третья очередь специализированного угольного комплекса, которая увеличит объем перевалки до 50–55 млн тонн в год. Крупнейший частный инвестиционный портовый проект стоимостью более 40 млрд руб. реализован без привлечения государственного финансирования. Третья очередь – это более 600 вновь созданных высококвалифицированных рабочих мест и порядка 25 млрд руб. налоговых отчислений в бюджет до 2026 года.

На вырост

Генеральный директор ООО «Приморский УПК» Андрей Сизов, рассказывая о Приморском универсальном глубоководном портовом комплексе в Ленинградской области, сообщил, что это проект освоения прилегающей территории в рамках растущей балтийской агломерации. Общая площадь – 760 гектаров, планируемый грузооборот – 65 млн тонн в год, это более 20% от общего грузооборота российских портов на Балтике. Запуск намечен на 2024 год.

Новый портовый комплекс будет перегружать крупные грузы: партии и полностью решит вопрос с перевалкой российских грузов через иностранные государства; усилит участие РФ в создании и развитии международных транспортных коридоров; предложит равные условия для грузовладельцев, став примером высокоэффективного порта, занимающегося не только стивидорной деятельностью, но и включающей часть производственного кластера; позволит реализовать промышленный потенциал 16 субъектам РФ (Кемерово, Новосибирск, Красноярский край, Липецкая и Ленинградская области и др.).

По словам Андрея Сизова, строительство порта было продумано на несколько шагов вперед с учетом потребностей рынка и пониманием, что успех проекта невозможен без его стопроцентной синергии с окружающей средой и социумом. Приморский УПК разработал и запатентовал абсолютно безопасную для окружающей среды технологию перевалки угля и всех видов сыпучих грузов закрытым способом. Технология полностью исключает пыление на всех этапах перевалки – от разгрузки вагонов до их погрузки в трюм судна. Технология позволит обеспечить промышленную безопасность на территории угольного терминала и портового комплекса в целом.

Кроме осуществления погрузочно-разгрузочных операций в отношении сыпучих грузов по технологии, исключаяющей прямое взаимодействие с окружающей средой и вынос пыли в окружающую среду, будет использоваться внутрипортовая техника на электрических двигателях, построят локальные очистные сооружения с учетом специфики хозяйственно-бытовых и промышленных стоков каждого из формируемых терминалов в отдельности. Планируется использование СПГ-топлива для бункеровки современных крупнотоннажных судов, что положительно скажется на экологической обстановке в Балтийском море. Компания строит принципиально новый портовый флот, работающий на СПГ-топливе. Заправка будет осуществляться на СПГ-терминалах: «Криогаз-Высоцк», КС «Портовая», «Новатэк» (в проекте).

В результате развития портовой зоны прогнозируется прирост населения в городе Приморске примерно на 15 тыс. человек. Запланировано строительство жилого района на 12 тыс. жителей со всей необходимой социальной, общественной, деловой, транспортной и инженерной инфраструктурой. Будет создано не менее 6 тыс. новых рабочих мест.

Подводя итоги дискуссии, участники форума были единодушны: не стоит рассчитывать на быстрый возврат инвестиций в инновационные проекты. Кроме того, разброс цифр возможных дивидендов, согласно показаниям экспертов, довольно велик. На первом этапе главное – получить одобрение и признание заявленных нематериальных ценностей, а затем уже формировать правильный бизнес-кейс.

Инга ДМИТРИЕВА, обозреватель «ТР»

На снимке: Восточный порт

НОВОСТИ

Реализовать потенциал

Порт «Лавна» планируют построить к 2023 году.

На сегодняшний день готовность земляного полотна для железнодорожной инфраструктуры составляет 96%, общестроительная готовность проекта – 56,4%. В этом убедились, побывав на объектах Мурманского транспортного узла и строительной площадке комплекса перегрузки угля «Лавна» на западном берегу Кольского залива, губернатор Мурманской области Андрей Чибис и генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании Евгений Дитрих.

По словам главы региона, у сторон огромная заинтересованность в том, чтобы строительство шло активно.

«Использование потенциала незамерзающего порта на Севере России – один из наших стратегических приоритетов, особенно учитывая развитие Северного морского пути. Все инструменты и решения для этого найдены, большой объем работ сделан. Речь идет о расширении номенклатуры грузов, на которые будет рассчитан порт «Лавна» и остальные порты, которые мы планируем строить», – сообщил Андрей Чибис.

Евгений Дитрих считает, что порт «Лавна» следует рассматривать не только как угольный порт, но и как инфраструктуру, у которой есть контейнерные терминалы и универсальные перегрузочные комплексы.

«Порт «Лавна» позволит привлечь в Мурманскую область огромные инвестиции и, самое главное, создаст задел на будущее развитие Мурманского транспортного узла, больших терминальных комплексов. ГТЛК является базовым инвестором этого проекта. Все есть для того, чтобы проект в самое ближайшее время мог быть запущен и к 2023 году завершен», – заявил Евгений Дитрих.

Напомним, что первый зампред правительства РФ Андрей Белоусов поручил Минтранс России совместно с Минтрансом провести анализ заявленных планов грузотранспортировки по объемам перевалки грузов для подтверждения их актуальности с учетом конъюнктуры на мировых рынках.

Кроме того, Минтрансу России совместно с заинтересованными сторонами по итогам совещания поручено уязвлять проекты строительства портовых терминалов на западном берегу Кольского залива по срокам введения в эксплуатацию и пропускным мощностям с созданием ближних и дальних железнодорожных подходов к ним. Также министерство должно ускорить работу по заключению контракта с подрядчиком на строительство ближних железнодорожных подходов к морскому терминалу «Лавна».

Инвестпроект для Якутии

Инвестиционный проект по строительству глубоководного порта-хаба в акватории Северного морского пути (СМП) в море Лаптевых в Булуномском районе на севере Якутии позволит создать в республике морской макрокомплекс. Об этом заявил доцент кафедры государственного управления и публичной политики института общественных наук РАНХиГС, координатор экспертного совета центра ПОРА (Проектный офис развития Арктики) Александр Воротников.

Проект предусматривает расширение границ порта Тикси и строительство нового глубоководного морского терминала в районе села Найба Булуномского района, которое находится в 112 км от административного центра поселка Тикси. По оценкам властей региона, арктическая транспортная инфраструктура республики в настоящее время характеризуется низким техническим состоянием и износом.

«Развитию морского макрокомплекса Якутии будет способствовать строительство глубоководного порта-хаба Найба. Эта бухта имеет достаточные глубины, и порт сможет принимать корабли с осадкой до 10 м. В то же время он находится недалеко от Тикси. Его эксплуатация позволит избавиться от многих «родимых пятен» старого порта. С учетом потепления Арктики это позволит даже принимать круизные туристические лайнеры», – считает Александр Воротников.

По мнению эксперта, строительство нового порта позволит использовать для его создания самые оптимальные и современные инженерные, технологические, энергетические и даже архитектурно-дизайнерские решения, которые на сегодняшний день так востребованы в Арктике.

«Необходимо использовать различные форматы взаимодействия государства и бизнеса. Возможно использование как государственного-частного партнерства (включая концессии), так и контракты жизненного цикла, финансирование за счет прироста налогов. Кроме того, необходимо добиться, чтобы эти проекты были экологичными, «зелеными», – добавил Александр Воротников.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Пандемийная перестройка

В жизни не все так хорошо, как хотелось бы, и не все так плохо, как кажется

АНАЛИТИКА

Какие факторы существенно повлияли на деятельность транспортно–логистических компаний в последнее время? В основном они, конечно, связаны с пандемией. Это закрытие границ, дефицит свободных перевозочных мощностей, ограничения на передвижение грузового транспорта, изменение цепочек поставок, резкий рост объемов электронной коммерции, сокращение складской вакансии, экстренная цифровизация. 2020 год стал серьезным испытанием на прочность как для транспортно–логистической отрасли в целом, так и для каждого сегмента в частности. Логистам и перевозчикам пришлось перестраиваться на ходу, задействуя в отдельных случаях ресурсы будущих периодов и одновременно полностью отказываясь от неостребованных.

Попробуем оценить тенденции, которые сложились в логистике в пандемийное время. Компания «Логирус» с ведущими экспертами и участниками отраслевого рынка протестировала российский логистику образца 2020 года. И вот что получилось.

На помощь пришла «цифра»

Главное, что отличает сегодняшний рынок логистики, – это, безусловно, его цифровизация. Так, по данным экспертного опроса «БК Исследования рынков», 58% российских транспортных компаний в 2020 году использовали различные инструменты автоматизации для перестройки процессов управления персоналом, планирования, финансового и складского учета, контроля за расходом топлива и так далее. Во многом ускоренная цифровизация логистики – это вынужденный ответ на пандемию. Но, оценив ее преимущества, ведущие логистические компании автоматизируют уже более 60% операций. Эксперимент по безбумажному оформлению грузоперевозок перешел в практическое плоскость – более 17 компаний в реальных условиях тестировали механизмы обмена электронными перевозочными документами: путевыми листами и электронными накладными.

В рамках эксперимента вся информация о транспортных средствах, включая госномер и данные водителя, вносилась в прототип государственной информационной системы (ГИС), разработанной ФГУП «Защита-ИнфоТранс». Там же формировалась электронная накладная. Далее в системе проверялись данные, указанные в электронной накладной. Каждому документу присваивался уникальный идентификационный номер перевозки. Эта информация защищена усиленной квалифицированной электронной подписью и доступна ГИБДД, сотрудникам Ространснадзора и другим контрольно–надзорным органам. Электронный документооборот – это хороший резерв для снижения себестоимости перевозок. Благодаря его использованию удается на 5% снизить холостые прогоны из–за того, что не надо заезжать в автотранспортные предприятия для сдачи путевой и перевозочной документации.

Следует добавить, что с 1 января 2021 года вступили в силу обновленные Правила перевозок грузов автомобильным транспортом на территории РФ. Этот документ как раз и устанавливает возможность осуществления грузоперевозок с использованием цифровых путевых листов и транспортной накладной. Развиваются сервисы логистического бизнеса. В их рамках анализируются имеющиеся ресурсы и назначаются водитель и транспортное средство, получается подтверждение операции с помощью простой электронной подписи, формируются задание водителю, электронная транспортная накладная и электронный путевой лист. И уже на основании этого строится оптимальный маршрут следования, высчитываются необходимые лимит топлива и заправочные комплексы по пути следования с оптимальной стоимостью бензина. Совершенствуются системы, позволяющие отслеживать перемещение грузов, улучшаются взаимодействие с перевозчиками, контроль за расходом топлива и манерой вождения водителя. Компании, внедрившие эту систему в рамках этапа тестирования российской технологии BaseTrack Logistics SF, уже смогли добиться экономии топлива в среднем до 10% с одного рейса. А с помощью системы «Центр управления перевозками» на 10% улучшилось взаимодействие между складом и транспортом, снижение себестоимости перевозки составило 2% за счет онлайн–мониторинга каждого рейса. Снижаются недогруз, время, затраченное на погрузочно–разгрузочные работы и задержки в доставке.



Тренд – беспилотники

Следующий логистический тренд – это использование беспилотников в реальном перевозочном процессе. Опытная эксплуатация этих высокоавтоматизированных средств уже ведется, так как это разрешено постановлением Правительства РФ №1415 от 22 февраля 2020 года. В 2020 году прошли сразу несколько знаковых тестов беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Так, в ноябре прошлого года малотоннажник EVO–1 компании «Эвокарго» был протестирован на одном из участков Центральной кольцевой автомобильной дороги. Машина передвигалась при активном взаимодействии с подключенными элементами дорожной инфраструктуры и системой «умной дороги» по безопасному протоколу.

Одновременно на закрытых территориях уже началась коммерческая эксплуатация беспилотного автотранспорта. Так, в январе 2021 года стартовал проект по внедрению сервиса транспортноры грузов беспилотными транспортными средствами EVO–1 (электрическая беспилотная платформа) в логистическом транзитном центре в Бутovo. Беспилотник сможет совершать в месяц порядка 1000 рейсов по территории хаба, перемещая грузы общим весом до 1,5 тонны. По прогнозам специалистов ГК «Автодор», при нынешних темпах развития инфраструктуры для беспилотного транспорта к 2030 году в России 10–20% грузов будут перевозиться автономными транспортными средствами. А вот массовое применение беспилотников на закрытых территориях начнется, скорее всего, через несколько лет. Территории распределенных и логистических хабов больше всего подходят для этих целей.

Маркировка обязательна

Следующий фактор, который будет определять и корректировать логистику в дальнейшем, – это введение обязательной маркировки для отдельных категорий товаров.

Требования к маркировке товаров и растущие запросы на доставку мелких партий грузов увеличивают объемы складских услуг при импортных грузовых перевозках. Но этот объем работ в значительной степени проходит мимо российских складов, поскольку консолидацией сборных грузов и маркировкой товаров удобнее заниматься за пределами РФ. Пока действующие правовые нормы в РФ и правоприменительная практика значительно усложняют, удорожают и удлиняют этот процесс.

В 2020 году введена обязательная маркировка Data Matrix табачной продукции, обуви, некоторых видов лекарств, фотоаппаратов и ламп–вспышек, шин и پوشышек, а также парфюма. В 2021–м маркировка станет необходимой для товаров легкой промышленности (блузки, постельное белье, некоторые виды одежды, пальто), мороженого и сыра, а также для велосипедов. В связи с этим в России начали создаваться таможенные склады, которые могли бы заменить маркировку на производстве. Аналогичные объекты открываются также на территории стран Прибалтики и Белоруссии. Однако услуги таможенных складов неоправданы дороги. Кроме того, это еще и затратный по времени вариант. В среднем они увеличивают транзитные сроки на 1–2 дня. Поэтому к перевозке целесообразнее принимать товары, на которые коды Data Matrix нанесены еще на производстве. К сожалению, малый бизнес в России к обязательной

маркировке толком не готов. Многие участники рынка испытывают технические проблемы с системой отслеживания. И, к сожалению, их устранением приходится заниматься постфактум, когда ограничения на оборот уже введены. В связи с чем ряд участников рынка отказываются от оборота такой продукции и убирают ее из своего ассортимента.

Войдет ли маркировка товаров в логистические опции – время покажет, но этот фактор обязательно надо учитывать при организации перевозок.

Электронная торговля

Примой 2020 года, безусловно, стала электронная торговля, и логистика подстраивается под ее особенности.

Доля онлайн–торговли в России выросла с 6,1% в 2019 году

ФАКТ

2020 год стал серьезным испытанием на прочность как для транспортно–логистической отрасли в целом, так и для каждого сегмента в частности. Логистам и перевозчикам пришлось перестраиваться на ходу, задействуя в отдельных случаях ресурсы будущих периодов и одновременно полностью отказываясь от неостребованных.

до 9,2% в 2020 году. Влияние пандемии на рост электронной коммерции в России составит не менее 6% в среднем в год до 2024 года. Совокупный дополнительный прирост за эти годы составит 4,4 трлн руб. из 23,5 трлн руб. общего объема рынка. Существенный рост на рынке показали компании, которые специализируются на доставке продуктов питания, доставке готовой еды, перевозке с терморегимом. В их числе логистические службы ритейлов сетей и логистические сервисы крупных экосистем.

Кроме того, пандемия привела к появлению новых бесконтактных сервисов. В их числе бесконтактная доставка до двери, бесконтактная оплата и т. д. И если в начале пандемии не все логистические компании были готовы к дополнительным объемам, которые принесли ограничения, что сказалось на качестве предоставляемых услуг, то в мае 2020 года игроки смогли перестроиться под новые реалии.

И даже когда пандемия пошла на спад, с удобствами электронной торговли потребители не хотят расставаться, а значит, логисты должны учитывать это в своей работе. Конечно, деление логистики на транспортную и складскую, перевозку и хранение условное. Ведь только единая, комплексная логистика сможет обеспечить доставку товара точно в срок. При этом нарушение цепочек поставок из–за всевозможных карантинных ограничений, скорее всего, станет драйвером роста для логистического аутсорсинга.

Отмеченные тенденции носят общий характер. В той или иной мере они присущи всему транспортно–логистическому комплексу. Но в каждом его сегменте есть своя специфика.

На земле

2020 год оказался переломным для всей транспортной системы, в том числе и железнодорожной, менялись и корректировались грузовые потоки и логистические цепочки, появлялись и закрывались маршруты, развивались цифровые сервисы и технологии.

Ключевым экономическим последствием эпидемии стало заметное сокращение грузооборота. Но нельзя отрицать, что

пандемия дала и ряд положительных эффектов: на начальном этапе именно железная дорога стала основным логистическим каналом доставки медикаментов, средств индивидуальной защиты и других социально значимых товаров.

На фоне ограничений, которые коснулись других видов транспорта, переход грузоотправителей на железную дорогу послужил новым импульсом для развития контейнерных перевозок.

На сегодняшний день можно утверждать, что контейнерные перевозки – наиболее динамично развивающийся сегмент железнодорожной индустрии. Российский контейнерный рынок пока в несколько раз меньше, чем, например, США, Германии, Китая, но у него есть серьезный потенциал развития. В перспективе большое количество таких грузов, как металлы, химия и продукты массового потребления, будет перевозиться в кон-

пресс), его ускоренное продвижение по специальному расписанию до крупного транспортного узла и дальнейшее «распыление» по конечным пунктам назначения.

Этот сервис позволяет значительно сократить сроки доставки груза, а также время полного цикла работы вагонов. Для грузоотправителя существенно снижается стоимость вагонной составляющей благодаря маршрутизации и ускоренной обрабатываемости подвижного состава. Сейчас активно наращиваются объемы отправки грузов данным сервисом и тестируются новые маршруты. В 2020 году компания «РЖД Логистика» перевезла «грузовыми шаттлами» порядка 600 вагонов.

Наметившаяся тенденция роста товарооборота между Китаем и Россией и транзитных перевозок несерийной продукции способствовала организации «Агроэкспресса». Это специализированный сервис по доставке отечественных продуктов питания из России в Китай с помощью ускоренных контейнерных поездов. Гибкая система адаптирована и для крупных компаний–производителей, и для поставщиков малого и среднего бизнеса, поскольку позволяет российским производителям отправлять как отдельные контейнеры в составе поезда, так и платформы с контейнерами, которые прицепляются к составу ускоренного поезда в пунктах консолидации по ходу следования. Эта уникальная логистическая технология предоставляет производителю возможность выхода на экспортный рынок даже с небольшим объемом поставки, почти в три раза сокращает сроки доставки по сравнению с морским путем, снижает транспортные расходы российских экспортеров. К преимуществам «Агроэкспресса» можно также отнести организацию сервисов для осуществления фитосанитарного и ветеринарного контроля и регулярность отправок.

Логистика на железных дорогах диверсифицируется не только географически, но и функционально. Так, наращиваются объемы услуг логистического аутсорсинга, в рамках которого осуществляется управление транспортной инфраструктурой промышленных предприятий, которые передают функции своего транспортного блока. В частности, совсем недавно АО «РЖД Логистика» внедрило новую для себя услугу – сервис по строительству и модернизации подъездных железнодорожных путей.

Сейчас в стране очень низкий уровень спроса на логистические услуги аутсорсинга, что позволяет промышленность и внутрикорпоративные затраты. Компания «РЖД Логистика» предлагает широкий комплекс услуг в рамках логистического аутсорсинга: от модернизации и строительства подъездных путей до предоставления комплексной логистики предприятию, что позволяет клиенту сосредоточиться на своем основном бизнесе, повысить производительность, а также сократить затраты на транспортное обслуживание.

В небесах

Кризис в мировой гражданской авиации из–за пандемии привел к кратному росту цен на воздушные перевозки грузов, которые, в отличие от пассажирских перевозок, не подвергались ограничениям из–за коронавируса. Для того чтобы остаться на плаву, авиакомпания стали закупать дефицитные грузовые воздушные суда, подорожавшие почти на треть, или конвертировать в грузовые неэксплуатированные пассажирские самолеты.

Действительно, резкое снижение пассажиропотока в период пандемии заставило авиакомпании менять профиль перевозок и переоборудовать суда.

Отношения к этим новациям у специалистов и экспертов отрасли довольно скептическое. И рассматриваются они скорее как меры временные, которые помогают смягчить удар по экономике в пассажирском сегменте.

И переоборудование самолетов под грузовые перевозки, и уж тем более покупка грузовых судов – удовольствие не из дешевых. И авиакомпании должны быть уверены в наличии стабильной грузовой базы. Хотя, как отмечают представители «Уральских авиалиний», опыт организации грузовых рейсов дорогого стоит. Во всяком случае компания занималась организацией грузовых рейсов в пик пандемии. Направление грузоперевозок авиаперевозчики рассматривают как перспективное в низкий сезон пассажирских перевозок.

Представители логистических компаний предупреждают, что рост спроса на авиадоставку грузов из–за пандемии недолговечен и проявляется лишь в отдельных сегментах рынка, где транспортная составляющая в

цене товара невелика. Для поставщиков импортных товаров в Россию выбор между авиационной и другими видами доставки в Россию стал непростым не только из–за удорожания авиатракта, но и из–за девальвации рубля. В прежнем объеме пользуются авиатранспортом только производители дорогих импортных товаров, а владельцы более дешевых грузов зачастую принимают решение о перевозке не в пользу авиации.

Пандемия, как ни парадоксально это звучит, во многом определила будущие векторы развития отрасли. В приоритете – внутреннее авиаперелеты, востребованы бесконтактная доставка и удаленная работа сотрудников. А коммерческий успех грузовых авиаперевозчиков будет обусловлен ростом качества услуг для клиента, прежде всего за счет использования всех современных цифровых достижений в логистике: удобного интерфейса онлайн–бронирования, push–уведомлений об отправлениях, автоматизированного контроля состояния груза в пути и многого другого, при стопроцентной прозрачности данных и тесной интеграции с цифровыми платформами заказчика.

На море

На морском рынке перевозок ситуация непростая. Транспортные компании оказались не готовы к оживлению международной торговли и резкому росту спроса.

Дело в том, что в разгар пандемии на самом торговом маршруте спрос на фрахт был довольно слабым, суда с товарами следовали из Китая на Запад, но обратно не спешили. Во–первых, заполнять их было нечем, а гонять пустыми невыгодно, во–вторых, из–за строгих ограничений порты не успевали разгружать контейнеры. В результате грузы скапливались у грузоополучателей.

С августа прошлого года начала выходить из спячки мировая торговля и стала стремительно темпами расти, а доступных контейнеров оставалось все меньше. И цены на перевозки увеличились. В декабре 2020 года рост экспорта из Китая в США вырос на 29% год к году. Никто этого не ожидал. В результате образовался определенный дефицит контейнеров на китайском рынке.

Как утверждают игроки рынка, цены на морской фрахт в некоторых случаях уже в десять раз выше допандемийных. Но это еще полбеды, сроки доставки товаров увеличились так, что не всякий бизнес дожидется груза. Председатель правления компании «Совфрахт» Дмитрий Пурим рассказал: «Из Шанхая во Владивосток полгода назад стоимость контейнера была в районе 600–700 долл. Сейчас же заключаются сделки и по 7 тыс. долл. за ящик для тех, кто хочет все организовать без очереди, иначе ждать придется 45–60 дней. Такие сроки раньше казались невыносимыми, но сейчас они вполне реальны».

С тарифами на морские перевозки тоже все обстоит не просто. Тариф на экспедирование товаров по морю формируется из множества факторов. Учитываются объем перевозочной емкости – контейнера, порт отправления и точка прибытия. Ставка фрахта также зависит от протяженности маршрута и его специфичности. Если судно идет через район вооруженного конфликта, ставка, соответственно, вырастет. Кроме того, в каждой стране установлен свой размер пошлин, взимаемых с проходящих судов. Самыми дорогими участками на морской карте мира считаются Панамский канал и пролив Босфор. Цена изменится в большую сторону и в том случае, если груз требует специального оборудования, например морозильной камеры.

Рост затрат на логистику приводит также к увеличению затрат на растаможку. В зависимости от типа груза и ставок пошлин каждая дополнительная 1 тыс. долл. за транспортировку контейнера приводит к увеличению таможенных платежей на 300–400 долл.

Ситуация на рынке морских перевозок постепенно выправляется, но очень медленно: сроки ожидания контейнера под загрузку сократились, а цены понемногу снижаются. Но все равно они значительно выше, чем год назад, и довольно нестабильны. Так что море пока штормит...

Подводя итог положению дел с отечественной логистикой в 2020–2021 годах, можно вспомнить известное выражение: «в жизни не все так хорошо, как хотелось бы, и не все так плохо, как кажется». Именно оно, на мой взгляд, подходит к оценке состояния российской логистики на транспорте в постпандемийное время.

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР»,
кандидат
экономических наук

НОВОСТИ

Укреплять сотрудничество

в сфере железнодорожного транспорта и логистики

Премьер–министр Казахстана Аскар Мамин провел встречу с генеральным директором – председателем правления ОАО «Российские железные дороги» Олегом Белозеровым. Стороны обсудили вопросы укрепления сотрудничества в сфере железнодорожного транспорта и логистики как в двустороннем формате, так и в рамках Евразийского экономического союза.

Были рассмотрены перспективы дальнейшего развития АО «Объединенная транспортно–логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК ЕРА»). Данный интеграционный проект направлен на обеспечение услуг транзитных контейнерных перевозок в составе регулярных поездов по общему Китаю – Европа через территорию Казахстана, России и Беларуси.

«Казахстан уделяет особое внимание повышению своего транспортно–логистического потенциала. Дальнейшее развитие железных дорог, увеличение объемов торговли и транзита в регионе являются для нас очень важными и приоритетными задачами», – сказал Аскар Мамин.

Отметим, что в 2020 году, несмотря на пандемию, объем перевозок грузов в контейнерах по сообщению Китай – Европа транзитом через территорию Казахстана составил 517,5 тыс. двадцатифутовых эквивалента, что на 65% больше показателя 2019 года.

Объем перевозок грузов между Казахстаном и Россией в 2020 году превысил 85,6 млн тонн. За I квартал 2021 года контейнерные перевозки между двумя странами выросли на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2020 года.

Взаимодействовать эффективно

по развитию инфраструктуры в связке «железная дорога – порт»

В Минеральных Водах прошла транспортно–логистическая конференция «PRO/Движение. ЮГ», являющаяся главной региональной коммуникационной площадкой в области развития железнодорожных перевозок.

В общей сложности форум собрал более 500 представителей ОАО «РЖД», органов власти, морских портов, операторов подвижного состава, логистических компаний, банковской сферы и крупных грузоотправителей.

Один из главных вопросов в повестке конференции был связан с взаимодействием участников рынка по развитию инфраструктуры в связке «железная дорога – порт».

Как отметил начальник СКЖД Сергей Задорин, увеличение пропускных способностей к портам традиционно является приоритетным направлением работы на СКЖД.

«В этом году на обновление инфраструктуры Северо–Кавказской железной дороги будет направлено порядка 31 млрд руб., в том числе 13 млрд – на строительство вторых путей по направлению к портам Азово–Черноморского бассейна», – подчеркнул Сергей Задорин, добавив, что только за последние три года на СКЖД были построены 240 км вторых путей.

В 2021 году планируется ввод вторых путей общей протяженностью порядка 50 км на участке Тихорецкая – Козьмырки, а также завершение реконструкции станции Крымская и 1–го этапа реконструкции станции Тимашевская.

Еще один из рассмотренных вопросов касался расширения географии курсирования контейнерных поездов.

В первом квартале на СКЖД введены новые направления курсирования контейнерных поездов со станции Новороссийск на станции Шуваяши, Жигулевское Море, Селятино, Сборная–Угольная, Кресты и Ростов–Товарный, а также со станции Ростов–Товарный на станцию Сборная–Угольная.

В ходе конференции отмечалась важность развития транзитных перевозок по западному маршруту международного транспортного коридора «Север – Юг». Железнодорожная логистика через Азербайджан может составить конкуренцию перевозкам морским транспортом и быть привлекательной прежде всего для грузоотправителей с прилегающих к этому маршруту Северо–Кавказской, Юго–Восточной и Приволжской магистралей.

Для ликвидации барьерных мест в 2021–2022 годах запланирована реконструкция железнодорожной линии с переводом ее на переменный ток.

Подготовила
Ирина ИВАНОВА

Локомотивы видят перспективы

Дирекция тяги РЖД получит машины, созданные по современным техническим требованиям

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Отечественные машиностроительные холдинги по утвержденным в ОАО «РЖД» техническим требованиям к электровозам и автономным локомотивам продолжают разработку перспективной инновационной техники для Восточного полигона железных дорог. Как сообщили в Дирекции тяги компании, в рамках программы развития БАМа и Транссиба на полигоне в ближайшие 5 лет планируется завершить полное обновление парка локомотивов. Специалисты напоминают о том, что новые машины смогут существенно увеличить объемы перевозимых грузов без дополнительных вложений в модернизацию инфраструктуры.

Целевые субсидии

Систематические проблемы с обеспечением тягой Восточного полигона обусловлены ростом грузонапряженности на различных его участках и нехваткой мощных локомотивов. Практика показывает, что техническое состояние устаревающего парка локомотивов может приводить к возникновению локального дефицита тяги для повседневной грузовой работы сети.

Очень показательно, например, как на Восточном полигоне необычайно холодная зима повлияла на качество сервиса и время нахождения локомотивов в ремонте. Ведь когда в депо заходят обледеневшие локомотивы, перед проведением технического обслуживания приходится ждать, пока они оттают. Вдобавок в «пандемическом» 2020 году возникли трудности с обучением сервисного персонала, а также с поставками линейного оборудования – узлов и комплектующих. Совокупность негативных факторов привела к увеличению сроков ремонта и времени простоя локомотивов в его ожидании.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Дирекции тяги Олега Валинского, по заказу компании машиностроительные холдинги «Группа Синара» и Трансмашхолдинг (ТМХ) в настоящее время уже выполняют разработку технических заданий на новую линейку локомотивов для Восточного полигона и сформировали ряд концептуальных предложений. В частности, ТМХ готов разработать унифицированные грузовые локомотивы – тепловоз 2ТЭ30А и электровоз 2ЭС9 в двенадцатиосном двухсекционном исполнении с отечественным асинхронным тяговым электроприводом. Мощность нового электровоза на 40% презойдет мощность электровоза 3ЭС5К с поосным регулированием силы тяги, который сейчас активно применяется на Восточном полигоне. А если сравнить мощность каждой секции тепловоза 2ТЭ30А по дизелю, то она будет на 25% выше, чем у секции тепловоза 2ТЭ25КМ, и на 6,5% выше, чем у секции тепловоза 3ТЭ25К2М с дизелем GEVO12 производства General Electric.

Необходимость закупки этого зарубежного двигателя была вызвана тем, что российский дизель мощностью 3,5 тыс. кВт в природе не существует. На протяжении ряда лет трудности с поставками техники были вызваны именно тем, что наша промышленность двигатели для трехсекционных локомотивов не изготавливала. Отечественный дизель Д300 пока еще находится в разработке. Но уже в 2021 году планируется завершить сертификацию трехсекционного грузового электровоза постоянного тока 3ЭС6 – модификации двухсекционного 2ЭС6.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев подчеркивает, что поддержка Минпромторгом России через субсидии разработки новых рос-



сийских двигателей позволила за два года создать новый модельный ряд под современные стандарты в области экологичности и экономичности. Эта целевая поддержка позволила решить проблему в сфере двигателестроения. Сергей Кобзев подчеркивает, что в последние 4 года ОАО «РЖД» ведутся рекордные покупки подвижного состава за всю историю, включая историю СССР. «Сегодня мы обладаем совершенно новым парком и видим назревание другого вопроса: нужны ли нам локомотивы со сроком службы 40 лет, если это консервирует технологические и технические решения, не давая возможности развиваться новому, более эффективному подвижному составу?» – задает ся вопросом Сергей Кобзев.

В последние годы Дирекция тяги ОАО «РЖД» действительно начала получать современные локомотивы, характеристики которых позволяют водить поезда повышенной длины и веса, преодолевать без подталкивания перевальные участки. Один из ярких примеров – электровозы семейства «Ермак» разных модификаций. Недавно Новочеркасский электровозостроительный завод (НЭВЗ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг») усовершенствовал электровоз 3ЭС5К «Ермак» и отправил его на испытания в депо Батайск Северо-Кавказской железной дороги. Теперь машина снабжена устройством активации трения локомотива и устройством смазывания гребней колесных пар. Применение новых технологий позволяет увеличить пробег локомотивов между экзипировками песком, снизить износ гребней, повысить ресурс колесных пар локомотива и нивелировать сопротивление движению локомотива в кривых участках.

Производственные площадки АО «Синара-Транспортные Машины» в ближайшие годы готовы наладить выпуск перспективных магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ35А и электровозов 2ЭС6А, а также комплектующие для этой техники. Как подчеркнул Олег Валинский, тепловоз 2ТЭ35А и электровоз 2ЭС6А разработаны в полном соответствии с техническими требованиями ОАО «РЖД» и учитывают все эксплуатационные условия, в которых данному локомотиву предстоит работать. При этом, по его словам, необходимо не только

наладить производство, испытания и поставки локомотивов, но и обеспечить высокое качество исполнения заказов – как самих машин, так и их комплектующих. Поэтому отдельное внимание будет уделено гарантиям их сервисного обслуживания в период жизненного цикла.

Тепловоз 2ТЭ35А и электровоз 2ЭС6А планируется производить в широкой производственной кооперации с применением

лей в период опытной эксплуатации.

Умные локомотивы

Выступая на конференции «Цифровизация транспортной отрасли: достижения, эффективность, перспективы» генеральный директор ООО «Начучно-производственный центр промышленных технологий»

ФАКТ

Ввод системы «Умный локомотив» в опытную эксплуатацию для электровозов, оборудованных микропроцессорными системами управления, дает возможность автоматизировать процесс анализа данных и поиска инцидентов в работе оборудования локомотивов. При организации съема данных с локомотивов при каждом сервисном обслуживании (включая ТО–2) использование АРМ «Умный локомотив» и автоматизированной передачи информации о найденных инцидентах в АСУ «Сетевой график» позволяет сформировать перечень сверхцикловых работ и подготовить необходимые материалы и запасные части до захода локомотива в депо.

отечественной компонентной базы. Асинхронные тяговые приводы для обеих серий локомотивов обеспечат поосное регулирование силы тяги, более высокую энергоэффективность и надежность в эксплуатации. Конструкционная скорость новых машин составит 120 км/ч.

Двухсекционный грузовый магистральный тепловоз 2ТЭ35А предназначен для вождения поездов массой 7100 тонн по неэлектрифицированным участкам, обладающим сложным рельефом, прежде всего на Восточном полигоне. Он придет на смену устаревшим сериям локомотивов 2ТЭ310, 2М62 и 2ТЭ116.

Двух- и трехсекционные электровозы постоянного тока (2ЭС6А и 3ЭС6А) создаются для вождения поездов массой до 9000 тонн на участках Урало-Сибирского полигона.

Первые образцы новых локомотивов появятся в 2023 году. Решение об их массовой закупке будет приниматься ОАО «РЖД» только после верификации технико-экономических показате-

Александр Семенов рассказал о проекте «Цифровое депо», который с 2019 года реализуется в сервисном локомотивном депо Братское ст. Вихоревка Восточно-Сибирской железной дороги (Иркутская область). Этот небольшой железнодорожный узел осуществляет ремонты одних из самых востребованных на Дальнем Востоке локомотивов – серии «Ермак».

По словам Александра Семенова, с помощью проекта им предстояло решить ряд проблем, связанных с недостатком персонала и невозможностью переобучения его в короткие сроки, но главное – не совсем удобным месторасположением депо.

Братское депо производит все виды ремонта и технического обслуживания локомотивов 3ЭС5К, 2ЭС5К, 3ЭК, выполняет ремонты в объеме ТР–1 и техническое обслуживание в объеме ТО–3 маневровых тепловозов. Было принято решение создать в этом депо универсальную модель, которая позволит ремонтировать локомотив максимально быстро

за счет формирования новой технологии ремонта.

Разработчики проекта оценили потери времени и качества, которые происходят при ремонте локомотивов. Прежде всего они были связаны с осуществлением маневровой работы в депо при перемещении ремонтируемого локомотива из цеха в цех для осуществления различных видов работ. Кроме того, на процесс негативно влияли устаревшее ремонтное оборудование и неадекватность станков, из-за чего не оборудованием передвигалось к локомотивам, а машины переставлялись к нему. Недостаточное знание состояния машины перед постановкой на ремонт не позволяло определить: ей нужны плановые работы, к примеру, по циклу ТР–1, или имеются проблемы, для решения которых необходимо провести сверхцикловые мероприятия. Это не давало возможности своевременно и точно подготовить программу ремонта, подобрать соответствующий по квалификации персонал, подготовить весь набор необходимых для замены деталей.

Данные по всем работам были оцифрованы. В депо установили Единую интеграционную программную платформу (ЕИПП), принимающую и перерабатывающую потоки данных, начиная с диагностики. В рамках сервиса была создана универсальная ремонтная позиция, разработан для нее необходимый комплект оборудования, который позволял максимально оптимизировать весь техпроцесс.

Когда машина заходит на ремонт, рассказывает Александр Семенов, производятся дополнительные диагностика, и новый сервис позволяет оперативно планировать, какие дополнительные работы предстоит с этим локомотивом выполнить. Мастер цеха, дежурный по депо создают в электронной форме необходимые наряды-заказы и наряды-задания, попадающие в ЕИПП, где происходит расчет и заказ на складе необходимых комплектующих, подбор персонала с соответствующей квалификацией, учитывающий его занятость. Далее вся информация о ходе работ и сроках их завершения также поступает в ЕИПП через мобильные приложения «Маневровые работы», «Мастер», «Технолог», «Выпуск на линию», разработанные для ключевых технологических процессов.

Важное изменение технологии происходит при установке локомотива на ремонтную позицию. Чтобы не перемещать машину из цеха в цех для проведения разных работ, в депо создали шесть цифровых универсальных ремонтных позиций (ЦУРП), которые позволяют независимо друг от друга ремонтировать отдельную секцию трехсекционного или двухсекционного локомотива. На ЦУРП можно осуществлять все виды ремонта – ТР–1, ТР–2, ТР–3, не перемещая секции. То есть «Цифровое депо» решило и проблему логистики. «Мы уже не задействуем маневровые локомотивы. Мы разработали свой тяговый агрегат, который способен перемещать до 300 т сцепного веса, перекатывать локомотив с одной стороны на другую, переставлять из цеха в цех», – поясняет Александр Семенов. Все применяемое оборудование имеет мобильное исполнение.

Впрочем, некоторые современные машины способны проводить и самодиагностику. Так, для компании «ЛокоТех» (входит в группу «ТМХ») была разработана система интеллектуальной диагностики и прогноза технического состояния оборудования «Умный локомотив».

Суть системы сводится к следующему: на локомотиве установлены специальные датчики и сенсоры, данные с которых поступают на платформу интеллектуального анализа при заходе машины в сервисно-локомотивное депо. После этого на экране компьютера для группы диагностов отображаются возможные неисправности или предостережения состояния различных узлов. Мониторинг позволяет сразу выявлять определенные неисправности подвижного состава, не дожидаясь серьезных поломок и тяжелых ремонтов, а значит, экономит ресурсы, деньги, время и усилия, что выгодно как для самой сервисной компании, так и для ее основного заказчика – ОАО «РЖД», поскольку возможность прогнозирования неисправностей повышает эффективность эксплуатируемого парка и инфраструктуры в целом.

По словам заместителя генерального директора по развитию ТК «ЛокоТех» Сергея Лянгасова, в настоящее время в сервисных локомотивных депо компании действует группа диагностики, которая через веб-интерфейсы «Умный локомотив» отслеживает работу ключевых узлов и агрегатов локомотива. Соответственно, она выявляет отклонения, которые имеют конкретный узел, и определяет перечень дополнительных работ, необходимых для ремонта этого локомотива. Только за 9 месяцев 2020 года по этим локомотивам удалось предотвратить от 7% до 19% возникновения внеплановых ремонтов.

Ввод системы «Умный локомотив» в опытную эксплуатацию для электровозов, оборудованных микропроцессорными системами управления, дает возможность автоматизировать процесс анализа данных и поиска инцидентов в работе оборудования локомотивов. При организации съема данных с локомотивов при каждом сервисном обслуживании (включая ТО–2) использование АРМ «Умный локомотив» и автоматизированной передачи информации о найденных инцидентах в АСУ «Сетевой график» позволяет сформировать перечень сверхцикловых работ и подготовить необходимые материалы и запасные части до захода локомотива в депо.

Артем ОЗУН,
обозреватель «ТР»

На снимке: работники локомотивного депо «Дальневосточное» ООО «ЛокоТех-Сервис» принимают на обслуживание электровоз 3ЭС5К «Ермак» с юбилейным номером

НОВОСТИ

Электронный инспектор

Данный проект позволит бороться с контрафактом

Объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) планирует в 2021 году ввести электронные паспорта качества еще на 11 железнодорожных комплектующих, в том числе на колесные пары, которые можно использовать в тяговом и моторвагонном подвижном составе.

До конца года будет разработана и унифицирована форма электронного паспорта на цельнокатаное колесо в соответствии с требованиями ГОСТ 10791. Формирование изготовителем электронного паспорта качества на продукцию осуществляется с помощью автоматизированной системы «Электронный инспектор». Это позволяет обеспечить защиту квалифицированной электронной подписью со стороны организации инспекторского контроля и службы качества предприятия-изготовителя.

Автоматизированная система «Электронный инспектор» была запущена в тестовом режиме в апреле 2020 года. Она позволит перейти на безбумажный обмен информацией между заводами – изготовителями железнодорожных комплектующих и вагоноремонтными предприятиями, чтобы иметь возможность быстро и надежно отслеживать весь жизненный путь деталей. Первичное подтверждение заводом-изготовителем детали позволяет исключить контрафакт при дальнейшей эксплуатации.

В рамках развития

Коломенский завод увеличит объем ремонта дизельных двигателей

В рамках первого этапа модернизации АО «Коломенский завод» (входит в состав АО «Трансмашхолдинг») будет создан цех ремонта двигателей. К 2023 году планируется ремонтировать до 500 двигателей ежегодно.

Программа увеличения ремонта дизелей позволит создать на Коломенском заводе дополнительные рабочие места и удовлетворить потребности ОАО «РЖД» в качестве отремонтных дизельных. Основной упор предприятие делает на организацию ремонта двигателей Д49.

Дизели типоразмерного ряда Д49 (26/26) серийно выпускаются Коломенским заводом в мощностном диапазоне от 500 до 4500 кВт и используются для постройки новых тепловозов, модернизации локомотивов, в малой и атомной энергетике, судостроении и других отраслях. В общей сложности выпущено более 18 тыс. дизелей этого типа, они хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации. Ежегодно Коломенский завод составляет заказчиком от 320 до 500 дизелей типа Д49. Проект ремонта дизелей на Коломенском заводе реализуется в рамках комплексного плана технического развития предприятия.

Вагон–холодильник

УВЗ представил вагон для перевозки скоропорта

Уральский завод (УВЗ, входит в корпорацию «Ростех») на выставке «Иннопром. Большая промышленная неделя в Узбекистане» представил автономный рефрижераторный вагон для перевозки скоропортящихся товаров, созданный по заказу ООО «Русские рефрижераторы». Это первый российский вагон-рефрижератор, его аналогов в «пространстве 1520» в настоящее время нет. Разработчиком является Уральское конструкторское бюро вагоностроения.

В грузовом отсеке вагона-рефрижератора поддерживается температура от –20°С до +15°С. Для сохранения необходимой температуры по всему кузову применен специальный теплоизоляционный материал, пол покрыт гидроизоляционным слоем. Длина отсека составляет более 19 метров. Рефрижератор оснащен современной электронной системой с возможностью спутникового отслеживания перемещений вагона.

О планах УВЗ организовать производство рефрижераторов для скоропортящихся продуктов стало известно в 2015 году. Тогда на предприятии отмечали, что производство новой продукции необходимо для преодоления сложной ситуации, связанной со стагнацией на рынке подвижного состава.

Подготовил
Артем СЕРГЕЕВ

Дизель уходит в отставку

СТМ начнет серийные поставки локомотива ТЭМГ1 на Сахалин

ИННОВАЦИИ

В ОАО «РЖД» заявили о том, что с 2025 года планируют отказаться от закупок дизельных локомотивов. Их заменят локомотивы на природном газе и других альтернативных источниках энергии. В русле этой стратегии на Сахалин отправился экологически чистый локомотив – газомоторный ТЭМГ–1, спроектированный с учетом передовых технических решений.

Четырехосный газомоторный локомотив ТЭМГ1 мощностью 880 кВт (1200 л. с.) относится к передовым разработкам АО «Синара-Транспортные Машины» (СТМ). Принципиально новый подвижной состав отвечает современным требованиям экологичности и оснащен двумя газопоршневыми агрегатами,

обеспечивающими существенный экономический эффект при разных эксплуатационных режимах. Дополнительное преимущество достигается за счет более низкой стоимости СПГ по сравнению с дизельным топливом, что делает технику особенно выгодной при комплексных грузоперевозках.

С 2021 года СТМ планирует начать серийные поставки инновационного газомоторного локомотива ТЭМГ1. Старт конвейерного производства запланирован на конец II квартала. На сегодняшний день получение сертификата на продукцию находится в финальной стадии.

По словам заместителя генерального директора СТМ Антона Зубихина, газомоторные локомотивы могут стать эффективным решением, реализованным на обновленной инфраструкту-

ре Сахалина. СТМ с Сахалином связывают продолжительные партнерские отношения. Людновский тепловозостроительный завод (ЛТЗ, входит в состав СТМ), являлся единственным поставщиком магистральных и маневровых тепловозов для Сахалина, где до 2020 года использовалась «японская» колея шириной 1067 мм. Поэтому инженеры СТМ знакомы с условиями и особенностями эксплуатации локомотивов в регионе.

Специально для инновационного локомотива ТЭМГ1 СТМ разработал и внедрил современную микропроцессорную систему управления, обеспечивающую непрерывный контроль за состоянием оборудования, записывая более 1,5 тыс. сигналов. Это позволяет вести постоянный анализ режимов работы и состояния узлов газотепловоза,

а также автоматизировать большинство рутинных функций.

Для обеспечения функциональной безопасности устанавливается комплекс геопозиционирования. Кроме того, локомотив оборудован системой аудио- и видеорегистрации, которая транслирует изображения с камер на монитор в кабине машиниста. Сама кабина спроектирована с учетом последних эргономических норм, обеспечивающих комфортные условия труда для локомотивной бригады и круговой обзор.

ТЭМГ1 построен по модульному принципу. «Всего в конструкции локомотива применены семь типов модулей, разбитых по функциональному назначению. Такой подход позволяет сократить время конечной сборки локомотива и обеспечить возможность быстрой

замены модулей при крупных видах ремонта. Модульность способствует дополнительной безопасности газотепловоза за счет локализации газопоршневых двигателей в отдельных отсеках, оборудованных принудительной вентиляцией, датчиками газообнаружения и системой пожаротушения», – рассказал главный конструктор центра инновационного развития СТМ Александр Сачков.

Газомоторный тепловоз ТЭМГ1, который СТМ начала тестировать на Сахалине, разработан в рамках контракта с Газпромтранс, который приобретает машины этой серии для замены выбывающего парка дизельных тепловозов.

Напомним, что всего в рамках контракта с компанией «Газпромтранс» будут поставлены 24 газотепловоза: десять ТЭМГ1, а

также локомотивы ГТЭМ1 с двумя газотурбинными установками на базе газотурбинного двигателя ГТД–1250 мощностью 800 кВт. На данный момент разработанные СТМ газотепловозы не имеют аналогов в России.

По мнению ряда экспертов, повсеместная декарбонизация отразится на объемах грузоперевозок железнодорожным транспортом. Так, использование альтернативных видов топлива для железнодорожных локомотивов дает технике дополнительную мощность, устойчивость, а перевозимым грузам – оптимальный уровень безопасности при транспортировке. Это, безусловно, влияет на объемы грузоперевозок, ускоряет рост показателей погрузки, а также оказывает минимальное воздействие на окружающую среду.

Наш корр.

6

Без системных замечаний

Отечественные авиаперевозчики подтвердили высокий уровень безопасности полетов по программе SAFA

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Российские авиакомпании поддерживают высокий уровень обеспечения безопасности полетов. Об этом свидетельствуют данные Европейского агентства по безопасности полетов Европейской комиссии (EASA), представленные по результатам проверок воздушных судов российских авиакомпаний, проведенных в аэропортах государств – участников программы SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft). Отмечены устойчивая тенденция улучшения результатов проверок российских эксплуатантов по программе SAFA, снижение общего количества и отсутствия системных замечаний, а также эффективность проводимых Росавиацией совместно с авиакомпаниями мероприятий по устранению замечаний и недопущению их повторения.

Результаты проверок рассмотрены в ходе технических консультаций Росавиации с Европейской комиссией и Европейским агентством по безопасности полетов Европейской комиссии (EASA). Российскую делегацию представил заместитель руководителя Росавиации Олег Сторчев, делегацию Европейской комиссии – руководитель Комитета по безопасности полетов генерального директората по мобильности и транспорту Европейской комиссии Питер Бомбей. С российской стороны участие в консультациях приняли представители Росавиации, МИД России, постоянного представительства РФ при Евросоюзе. Также участвовали представители Европейской комиссии, EASA, авиационных властей Австрии, Германии, Венгрии, Ирландии и Словении.

Открывая консультацию, Питер Бомбей отметил, что заинтересованность сторон в проведении таких встреч оценивается как высокое внимание всех участников к вопросам повышения уровня безопасности полетов.

Представитель EASA Эрст Ван Дуйфелен рассказал о результатах рамповых инспекций российских авиакомпаний в рамках программы SAFA в период с 25 марта 2020 года по 24 марта 2021 года. По данным EASA, общий коэффициент риска (RATIO) составил 0,60. Представитель EASA отметил отдельные замечания в 2020 году, касающиеся перевозки грузов в пассажирских салонах самолетов. При этом подчеркнуто, что российскими авиакомпаниями на постоянной основе проводятся корректирующие мероприятия, направленные на ликвидацию данных замечаний.

Выражена благодарность в адрес Росавиации и российских эксплуатантов за проделанную работу по сохранению безопасности полетов на высоком уровне.

С 25 марта 2020 года по 24 марта 2021 года на перронах 28 аэропортов государств – участников программы SAFA проведена 171 проверка 132 воздушных судов 33 российских эксплуатантов. Наибольшее количество проверок проведено в Германии (38), Турции (21), Франции (17) и Испании (15). Еврокомиссия положительно оценила состояние значения общего коэффициента риска как «стабильно низкое».

Олег Сторчев проинформировал участников консультаций о проводимых Росавиацией мероприятиях по профилактике результатов проверок программы SAFA. Отмечено, что в рамках государственной системы управления безопасностью полетов Росавиацией на постоянной основе проводятся инструктивно-методические обсуждения с авиакомпаниями. На них рассматриваются результаты проверок воздушных судов по программе SAFA, а также наиболее часто встречающиеся или повторяющиеся замечания. Кроме того, проводится анализ полноты и качества принимаемых авиакомпаниями профилактических мер, направленных на обеспечение приемлемого уровня безопасности полетов.

В настоящее время ни одна российская авиакомпания не рассматривается EASA для включения в перечень ненадежных перевозчиков. Данный список устанавливает ограничение на выполнение полетов в аэропорты государств – участников программы SAFA.

В ходе консультаций обсуждались практические вопросы взаимодействия российских авиакомпаний и инспекторов SAFA. Также участники обменялись информацией о сертификации российских эксплуатантов в рамках сертификации операторов третьих стран (TCO). В том числе речь шла о выполнении российской стороной технических требований и административных процедур в рамках сертификации TCO.

Стороны договорились продолжить практику проведения технических консультаций с целью анализа проверок воздушных судов российских авиакомпаний, проведенных в аэропортах государств – участников программы SAFA. Следующие консультации запланированы на октябрь 2021 года.



Пресс-служба Росавиации

Поручение губернатора

В Ульяновской области проведут комплексный анализ причин ДТП и состояния дорожно–транспортной сети

РЕГИОНЫ

Соответствующее поручение дал врио губернатора Алексей Русских на совещании по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Перед этим он осмотрел участки трасс в Ульяновске, где načались ремонтные работы.

«Я уже больше двух недель нахожусь в области, и что вижу: дорожная сеть города и районов находится в неудовлетворительном состоянии, – заявил врио губернатора. – Проект «Безопасные качественные дороги» помогает приводить в нормативное состояние трассы, сокращает смертность на дорогах. Но пока я не увидел комплексного, системного анализа причин ДТП и состояния дорожно-транспортной сети региона. Поручил предоставить мне такой анализ».

В 2021 году на мероприятия дорожного нацпроекта в Ульяновской области направят порядка 4 млрд руб. На эти средства построят и приведут в нормативное состояние 61 объект протяженностью 158 км, в том числе 39 участков протяженностью 128 км на областных трассах и 19 объектов протяженностью 23 км в региональном центре. Освещение планируется установить на участках транзитных дорог общей протяженностью 57 км в 34 населенных пунктах.

Для контроля качества проводимых работ при областном департаменте автодорог действует лаборатория. В 2020 году она оснащена специальной техникой для проведения испытаний на устойчивость асфальтобетона к колееобразованию, прибором для определения температурных режимов при выпуске асфальтобетонной смеси и температурного интервала уплотнения при укладке смеси в покрытие. В этом году ее дооснастит оборудованием для оценки качества полимерно-битумных вяжущих и экстрактором для определения содержания битума в асфальтобетонной смеси. Это позволит контролировать выпуск смесей и применяемых дорожно-строительных материалов в полном объеме.

Как рассказали и.о. министра транспорта Ульяновской области Евгений Лазарев, в настоящее время подрядные организации уже приступили к ремонту на ряде участков, завершаются работы по установке паспортов объектов. Материалы для проведения работ закуплены в достаточном количестве, образцы асфальтобетонных смесей переданы в лабораторию для проверки качества и согласования рецепта асфальтобетона. Для промежуточного контроля качества у подрядчиков имеется своя лаборатория.

Наш корр.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Пресечение незаконного доступа

Какие наработки использует ведомственная охрана для сохранения перевозимых грузов

НОВАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

Железнодорожный транспорт, являясь составляющей транспортной отрасли России, во взаимодействии с организациями других видов транспорта призван своевременно и качественно обеспечить потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории Российской Федерации.

При этом он на протяжении всей своей истории является транспортом повышенной опасности.

Обусловлено это влиянием целого ряда факторов. Среди них – скопление большого количества опасных грузов, высокие скорости перевозки, влияние ядовитых и отравляющих веществ, выделяющихся при технологических процессах.

В настоящее время добавились еще один – присутствие на объектах посторонних лиц и их вмешательство в работу железнодорожного транспорта. Оно-то и создает основные угрозы безопасности.

Ведомственная охрана с момента своего образования призвана обеспечить защиту объектов железнодорожного транспорта, а также лиц, находящихся на них.

Принимая во внимание темпы развития подобного транспорта, его масштабность и обширную географию присутствия в регионах страны, обеспечить одним кадрами безопасность стало крайне затруднительно, а в большинстве случаев – и невозможно.

Для решения возникающих задач на помощь вооруженному постовому (а порой и целой смене) приходят новые технологические электронные устройства, позволяющие при минимальных затратах сохранить требуемый уровень безопасности. Именно ведомственная охрана стала первопроходцем в области применения таковых устройств в процессе перевозки грузов.

Применяемая специальная техника позволяет контролировать доступ к грузу и оперативно пресекать любые попытки посторонних лиц нарушить его сохранность.

Наше предприятие начиная с 2012 года активно использует электронные устройства, функционирующие на основе технологий ГЛОНАСС/GSM в целях охраны грузов.

Как известно, первые опытные образцы подобных устройств разрабатывались, исходя из наших потребностей. Сегодня они претерпели значительные изменения, причем как в технологическом, так и в функциональном плане.

В данный период на российском рынке основным производителем электронных устройств, применяемых при перевозке грузов железнодорожным транспортом, является холдинг «Страж». Он самостоятельно разработал и произвел интеллектуальную систему электронного пломбирования «Биглок», которая официально признана ОАО «РЖД» как электронное запорно-пломбировочное устройство и допущено к использованию на инфраструктуре российских железных дорог.

Однако стоит отметить, что задолго до официального признания этого устройства наше предприятие использовало электронное оборудование, производимое компанией для обеспечения безопасности перевозимых грузов.

В 2019 году предприятие в целях усиления охраны перевозимых грузов использовало 423 комплекта «Сириус». Устройство использовались на полигонах Дальневосточной, Забайкальской, Восточно-Сибирской,



Южно-Уральской, Куйбышевской, Горьковской, Московской и Октябрьской железных дорог.

За это время с помощью данного оборудования были сопро-вожены более 6,2 тыс. вагонов и 9,6 тыс. контейнеров, при этом вмешательства посторонних лиц в процесс перевозки, а также утраты грузов не было допущено.

АКЦЕНТ

Спектр применения электронных устройств очень обширен. Если создать условия и возможность применять их в качестве основных элементов пломбирования, то будет создана система, которая позволит обеспечить полный контроль доступа к перевозимому грузу на всех этапах перевозки.

Как показала практика, в целях сохранности грузов эффективнее всего применять «Сириус» на криминогенных участках, поскольку это упрощает логистику возврата электронных устройств и сокращает расходы.

Тут стоит заметить, что спектр применения электронных устройств очень обширен. Если создать условия и возможность применять их в качестве основных элементов пломбирования, то будет создана система, которая позволит обеспечить полный контроль доступа к перевозимому грузу на всех этапах перевозки.

Наше предприятие напрямую заинтересовано именно в указанном развитии сценария, так как использование электронных ЗПУ – это в первую очередь надежность, прозрачность и безопасность перевозок.

Помимо вышеназванных систем «Биглок» предприятие приобрело в собственность 60 комплектов «Джойнтех ДЖИТИ-701» (Jointech JT701) китайского производства. Указанные устройства используются на полигоне Приволжской ж. д. В 2019 году с их помощью сопровожде-ны 713 вагонов и 27 контейнеров, в прошлом году 371 вагон и 17 контейнеров. Хищений грузов в период использования такой техники не допущено.

Помимо этого с декабря 2019 года в филиале на Свердловской ж. д. производится тестовая эксплуатация 20 электронных устройств «ЛОКИС» производства ООО «Старком Системс».

За период тестирования устройства «ЛОКИС» устанавливались на 300 контейнеров. По окончании производителю были

направлены замечания и предложения. После устранения замечаний будет решаться вопрос об их приобретении и использовании в технологии охраны грузов.

Учитывая, что рынок электронных устройств очень емкий, а потребность в них растет с каждым днем, многие отечественные и зарубежные компа-

ринга производства компаний «Старком Системс». В ООО «СЦ ТТМ» (оператор по России – ООО «СЦ ТТМ») на маршрутах: Гродеково, Гродеково-2 (ОАО «РЖД») – Брест (Северный, Восточный) (Белорусская железная дорога) в обоих направлениях; Илецк-1, Карталы (ОАО «РЖД») – Брест (Северный, Восточный) (Белорусская железная дорога) в обоих направлениях.

Цель тестовых испытаний – выявить возможность обеспечения взаимодействия между участниками соглашения по установке, снятию электронных средств идентификации, мониторинг их продвижения в пути следования, оперативного реагирования на нештатные сигналы и пресечение противоправных посягательств.

Однако в связи с распространением коронавирусной инфекции тестирования электронных устройств провести не удалось. Но после снятия всех ограничительных мер работа в намеченном направлении продолжится.

В заключение отмечу, что основными целями нашей совместной работы являются поиск и создание оптимального технологического решения, которое позволит создать универсальное электронное устройство, обеспечивающее безопасные условия для перевозки, и в онлайн-режиме информировать таможенные органы, перевозчиков, грузовладельцев, операторов и охрану о местоположении охраняемого груза и наличии доступа к нему.

В целом идея применения ЗПУ в железнодорожных перевозках очень перспективна. Но для ее реализации необходимо решение ряда задач. В частности, это разработка и внедрение технических стандартов к электронным устройствам и информационной платформе, которая позволит объединить различные типы устройств и предоставить права доступа к необходимой информации заинтересованным службам и сторонам. Также предстоит согласовать и допустить на инфраструктуру железнодорожного транспорта устройства, прошедшие стандартизацию.

Ну и наконец, закрепить в правилах перевозок порядок использования электронных устройств, в том числе в рамках международного железнодорожного права.

Сергей МЕДВЕДЕВ, советник генерального директора ФГП «ВО ЖДТ России»

РАСПЛАТА

Неучтывые пассажиры

Матерщинник

В Омской области житель г. Ханты–Мансийск предстанет перед судом за оскорбление сотрудника полиции при исполнении им своих должностных обязанностей. Он обвиняется в совершении преступления, предусмотренного ст. 319 УК РФ (оскорбление представителя власти).

По версии следствия, 27 февраля 2021 года обвиняемый, следуя в пассажирском поезде, налегал на спиртные напитки. На станции Омск–Пассажирский он сошел с поезда, где на перроне его «штурмило», а изо рта «лилась» грубая нецензурная брань.

Сотрудник полиции подошел к обвиняемому и попросил прекратить противоправные действия. При этом пояснил, что своими действиями он совершает административное правонарушение. Но это последнего не остановило. Недовольный, он стал, не стесняясь в выражениях, оскорблять сотрудника полиции при исполнении, при этом всячески демонстрируя пренебрежительное отношение к национальности полицейского.

В настоящее время уголовное дело направлено мировому судье судебного участка в Ленинском районе г. Омска для рассмотрения по существу.

Дебоширы

Следственными органами Запдно–Сибирского следственного управления на транспорте СК России завершено расследование уголовных дел в отношении двух жителей г. Новосибирска. Они обвиняются в применении насилия и оскорблении сотрудников полиции.

23 февраля 2021 года, в утреннее время, обвиняемые прибыли в аэропорт Толмачево для перелета по маршруту Новосибирск – Москва. На дорожку, как положено, приняли на грюль.

После посадки друзья, находясь «под мухой», спровоцировали конфликт с другим пассажиром. Экипаж самолета вмешался в происходящее и сделал предупреждение о возможном отказе авиакомпании в услуге, связанной с их перелетом. Но разгоряченных алкоголем, похоже, уже ничто не могло остановить.

Тогда был вызван наряд полиции. Бунтари и с ними устроили рукопашную, нанеся сотрудникам полиции множественные удары.

Тут–то и сработал закон физики: на всякое действие есть противодействие. Против хулиганов была применена физическая сила в соответствии с Федеральным законом «О полиции». После чего дебоширы были доставлены в дежурную часть аэропорта Толмачево. Но и там они не успокоились, всячески унижали себя и достоинство полицейских в глазах посторонних граждан, находившихся в тот момент в помещении дежурной части, выражались грубой нецензурной бранью.

В ходе расследования уголовного дела обвиняемые свою вину признали в полном объеме. В настоящее время уголовные дела с утверждениями обвинительными заключениями направлены в Обскую городскую суд Новосибирской области для рассмотрения по существу.

Нарушители

47–летний житель Зимы не выполнил законное требование работников подразделения транспортной безопасности о прохождении досмотра при входе в железнодорожный вокзал. Гражданина доставили в дежурную часть полиции.

На нарушителя составили административный протокол за нарушение требований в области транспортной безопасности. Мужчине грозит штраф от 20 до 30 тыс. руб. или арест на срок до 10 суток.

Транспортная полиция напоминает, что в вокзальных комплексах ВСЖД с 1 февраля текущего года введена процедура досмотра ручной клади и багажа. Мера направлена на обеспечение безопасности граждан, находящихся на объектах транспорта.

Попытку пронести запрещенное к перевозке оружие пресекли сотрудники ведомственной охраны Минтранса России на автовокзале г. Ишима Тюменской области.

Охотничий карабин с нарезным стволом обнаружили при досмотре с помощью интроскопа в сумке одного из пассажиров. У задержанного с собой были разительные документы на оружие, но по закону карабин данного типа запрещен к перевозке в общественном транспорте.

Сотрудники Уральского филиала государственного предприятия ФГУП «УВО Минтранса России» задержали владельца багажа и передали его в полицию.

По сообщениям наших корреспондентов

Пресс–служба администрации Кирова

Пожар в троллейбусе

Водителя и кондуктора поощрят за спасение пассажиров

ПРОИСШЕСТВИЕ

Возгорание троллейбуса 14–го маршрута, который двигался в Кирове по улице Ленина, произошло днем в районе останки общественного транспорта «Вятская филармония». Никто не пострадал.

Во время происшествия водитель и кондуктор действовали согласно инструкции: отсоединили токоприемники, вывели пассажиров и приступили к тушению. Водитель с 33–летним стажем Леонид Фокин сооб-

щил, что чрезвычайная ситуация развивалась достаточно быстро – времени на раздумья не было. Когда эвакуировали пассажиров, он попытался самостоятельно загасить пламя. Использовал три огнетушителя, но огонь стремительно охватил троллейбус. В результате салон транспортного средства выгорел полностью.

Генеральный директор Кировского автотранспортного предприятия Денис Пырлог заявил, что в обязательном порядке поощрит экипаж сгоревшего троллейбуса.

«Сегодня специалисты пожарнадзора и автотранспортного предприятия (АТП) обследовали транспортное средство. Точные причины короткого замыкания пока не установлены, но эксперты склоняются к версии заводского брака», – подчеркнул глава автотранспортного предприятия.

Он добавил, что перед выходом в рейс троллейбус прошел все необходимые проверки, в ходе которых неисправностей выявлено не было. Ежедневно весь электрический транспорт проверяется специалистами

приборами на утечку тока. Также проводятся испытания тормозной системы, светового и звукового оборудования.

«Подвижной состав достаточно изношен, но транспорт, который выходит в рейсы, соответствует требованиям безопасности. У нас также есть резервный парк троллейбусов, и на замену сгоревшему будет выделен другой», – сказал руководитель АТП.

Высокая конкуренция

рождает оригинальные технические решения

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Сегодня наш рассказ о «Формуле-1» (англ. FIA Formula One World Championship) – чемпионате мира по кольцевым автогонкам на автомобилях с открытыми колесами. Эти машины считаются самыми быстрыми кольцевыми гоночными автомобилями. Средняя скорость на некоторых этапах превышает 250 км/ч, а максимальная – 360 км/ч. Козырями этого класса являются эффективные тормоза и аэродинамика. Из всех классов автогонок Формула-1 является самым затратным; бюджеты лидирующих команд составляют

несколько сотен миллионов долларов США.

Такой чемпионат мира проводится каждый год и состоит из отдельных этапов (имеющих статус Гран-при). В конце года выявляется победитель чемпионата. В «Формуле-1» соревнуются как отдельные пилоты, так и команды. Пилоты соревнуются за титул чемпиона мира, а команды – за Кубок конструкторов.

Команды, участвующие в гонках «Формулы-1», используют на Гран-при болиды (гоночные автомобили) собственного производства. Таким образом, задачей команды является не только нанять быстрого и опы-

ного пилота и обеспечить грамотную настройку и обслуживание машины, но и вообще «с нуля» спроектировать и сконструировать болид. Но бывают и исключения. Например, шасси команд Red Bull Racing и Scuderia Toro Rosso были очень похожи, почти идентичны, вплоть до 2009 года. Они были спроектированы и изготовлены компанией Red Bull Technology (болиды Toro Rosso создавались на базе Минарди и имели существенные отличия от основной конюшни, а какое-то время продолжали выступать с устаревшими двигателями V10, с измененным рестриктором воздухозаборника), так как обе

команды и компания–изготовитель принадлежат концерну Red Bull GmbH.

Поскольку команды строят болиды по собственным технологиям и ввиду высокой конкуренции команд, в «Формуле-1» постоянно рождаются оригинальные технические решения, что ведет к прогрессу как гоночных болидов, так и дорожных автомобилей.

Болиды участников чемпионата должны соответствовать техническому регламенту «Формулы-1» и пройти тест на ударопрочность. Регламент и вся гоночная серия находятся под управлением Международной автомобильной федерации FIA.

Какой же русский не любит быстрой езды?!

След российских автогонщиков в чемпионатах мира по кольцевым гонкам

НАШИ

«Формула-1» – это самая элитная серия. Дети из бедных семей сюда не попадают в принципе. Так было всегда. Чтобы ребенок добился здесь успеха, в него с малых лет надо вкладывать деньги. Сотни тысяч и миллионы долларов. Неудивительно, что те счастливицы из России, кто оказался за рулем автомобиля «Формулы-1», дети из семей с достатком, мягко говоря, выше среднего.

Виталий Петров

Их можно сосчитать по пальцам одной руки. Начнем с Виталия Петрова. Сын предпринимателя и политика – совладельца ОАО «Выборгский судостроительный завод», ЗАО «Выборгская топливная компания» и других крупных региональных предприятий. Стоит, наверное, заметить, что его брат Сергей – композитор, выпускник Венской консерватории.

В нашей стране Виталий известен под прозвищем «Выборгская ракета». В отличие от большинства профессиональных автогонщиков, он начинал свою карьеру не с картинга, а с участия в ралли–спринтах и ледовых гонках. Уже в год совершеннолетия он стал чемпионом серии «Кубок Лада» и занял 10-е место в «Формуле-России».

Тут важно заметить, что как бы не были богаты твои родители или родственники, попасть в «Формулу-1» просто так не получится. Даже если можешь купить целую команду или место в ней, нужна суперлицензия – аналог водительских прав для участия в элитных гонках. Просто купить их не получится – тут не российские реалии. Для такой лицензии нужны высокие результаты в младших сериях.

После чемпионских стартов на родной земле в «Кубке Лада» и «Формуле-1600» Виталий переехал в серию GP2 (последняя ступень перед переходом в «Формулу-1»). Был отмечен подиумами на трассах в Валенсии, Стамбуле. В 2009-м, наконец, пришел серьезный успех – две победы, пять подиумов привели ко второму месту в личном зачете GP2.

31 января 2010 года было объявлено о подписании контракта с командой «Рено». Так Виталий стал ее боевым пилотом. Набрать необходимые для участия 15 млн долларов помог не только отец, но и крупные российские компании – АвтоВАЗ, «Флагман» и др.

Дебют в официальных заездах состоялся на Гран-при Бахрейна. За тот сезон Петров в 19 гонках пять раз финишировал в очковой зоне, в результате чего набрал 27 очков и занял 13-е место в личном зачете.

В декабре того же года было сообщено о том, что Петров подписал новый двухлетний контракт с командой «Рено», которая с 2011 года стала носить название «Лотус». В первой же гонке сезона 2011 в Альберт-Парке (Австралия) россиянин занял третье место, после этого еще семь раз в гонках попадал в очковую зону. Всего он заработал 37 очков и стал десятым в личном зачете. Потом он разругался с командой из-за слабой

то есть явные указания гонщику по руководству команд. Перед сезоном 2011 года командная тактика вновь была разрознена. На Гран-при США 2005 года произошел так называемый шинный скандал: в результате дефекта в шинах Michelin, который мог привести к серьезным авариям, все команды, использующие резину этого производителя, отказались от участия в гонке. Были попытки разрешить ситуацию компромиссом, но они не увенчались успехом, поэтому на Гран-при США выступали всего 6 болидов.

Эти события, недовольство команд распределением доходов от проведения Гран-при «Формулы-1», постоянные смены регламента – все это стало причиной колоссального напряжения в отношениях между командами и ФИСА. Некоторые автопроизводители приступили к разработке альтернативного чемпионата, в котором будут участвовать их команды в случае, если договоренность не будет достигнута.

Команды «отступники» вскоре после начала чемпионата 2006 года переменили свое мнение после того как, с одной стороны, новые владельцы коммерческих прав на серию (CVC Capital Partners) пообещали пересмотреть принципы распределения доходов, а с другой – ФИСА установила жесткие правила по участию в чемпионате 2008 года: заявки на участие должны были быть поданы в недельный срок до 1 апреля 2006 года. Все одиннадцать команд-участниц сезона 2006 сделали это на срок.

Однако на этом борьба команд и автопроизводителей с руководством Федерации не закончилась. Новый скандал вспыхнул в 2009 году и был связан с планами президента ФИСА Макса Мосли ограничить расходы команд лимитом в 40 млн долларов (для сравнения, бюджет Феррари в районе 300 млн), начиная с 2010 года.

Поскольку не все команды способны пойти на такое ограничение, новый регламент предусматривал разделение «Формулы-1» на два класса: тех, кто будет пользоваться безлимитным бюджетом, и тех, кто примет ограничение в 40 млн.

«Дешевые» команды получили бы беспрецедентные поблажки в техническом регламенте, которые практически гарантировали им борьбу за победы: в том числе снятие ограничений на замены моторов и количество тестовых дней. Этой инициативе воспротивились все десять команд «Формулы-1», в первую очередь, «Феррари», для которой ограничение бюджета является невозможным. «Феррари», а вслед за ней «Рено» и несколько других команд объявили, что откажутся выступать в «Формуле-1», если Федерация не откажется от нового регламента. В конце концов, все десять команд подали заявку на участие в чемпионате, но с условием, что будут использоваться прежние правила. Закулисная борьба и переговоры между лидерами команд и лидерами Федерации продолжались еще долго.

ЛЕГЕНДЫ

Мог ли представить его отец Рольф, какая блестящая карьера ждет сына, когда в возрасте четырех лет посадил его за руль краха, сделанного своими руками?!

Сегодня Михаэль Шумахер – обладатель многочисленных рекордов «Формулы-1». Семикратный чемпион мира, рекордсмен по числу побед за один сезон (13), быстрых кругов (77), а также чемпионских титулов подряд (15).

«Джордан»

В 1991 году Эдди Джордан пригласил Шумахера выступить за свою команду «Джордан» на Гран-при Бельгии. Перед стартом у Шумахера был всего лишь один тест машины, под дождем в Сильверстоуне.

Через неделю в Спа Михаэль поразил всех, квалифицировавшись седьмым. Сразу после старта гонки пробился на 5-е место, однако сошел уже на первом круге из-за поломки сцепления.

«Бенеттон»

В 1992 году Михаэль выиграл свою первую гонку в «Формуле-1» (снова на Гран-при Бельгии). Он завершил чемпионат на третьем месте. Яркое-желтый



машины и вскоре выпал из обоймы.

Год спустя Виталий подписал контракт с командой «Mercedes AMG» на выступление в чемпионате мира по автогонкам на выносливость (DTM). Во всех гонках финишировал в конце пелотона и не набрал ни одного очка. В личном зачете занял последнее, 23-е место.

Так проходит мирская слава...

Даниил Квят

Вторым и самым успешным гонщиком в этих соревнованиях среди россиян стал Даниил Квят. В отличие от Петрова он пришел в автоспорт именно через карт. Уже в 11 лет Даня стал победителем Рождественского кубка Сочи.

И финансовая поддержка пришла не из семьи, хотя отец его, Вячеслав – бизнесмен, экс-депутат Кургантес Республики Башкортостан. Просто юного гонщика быстро заметили различные программы поддержки молодых пилотов крупных концернов, его карьеру стал помогать нефтяной концерн Лукойл. В 16 лет Квят подписал контракт с проектом «Ред Булл» (юншеская команда). Это сотрудничество позволило заработать обеспечить финансирование участия в гонках на несколько лет вперед.

К своей главной цели он шел с разной долей успеха. На гонках представлялся случай, Даниил им воспользовался сполна. Он дебютировал во второй команде австрийского концерна Ред Булл «Торо Россо», когда ему еще не было 20 лет.

Уже через год на Гран-при Монако–2015 Квят впервые финишировал на четвертом месте. А на Гран-при Венгрии благодаря обгонам и проблемам лидеров пелотона Даниил поднялся с седьмой стартовой позиции на вторую финишную. Это позволило улучшить достижение Виталия Петрова в гонках «Формула-1».

В сезоне 2016 года на Гран-при Китая наш автогонщик вновь провалился на подиум, заняв третье место. Всех потряс его суперобгон в Шанхае Себастьяна Феттеля. За что многократный чемпион мира прозвал его «Торпедой». Еще один успех пришел к Квяту 28 июля 2019 года на Гран-при Германии. Заняв третье место, он добыл третий подиум в своей карьере.

Сегодня Даниил Квят поставил свой «ручник» на паузу. Этот сезон

он пропускает, устроившись в качестве резервного пилота.

Сергей Сироткин

Третьим российским гонщиком в «Формуле-1» стал Сергей Сироткин. Этого парня, казалось, ждала счастливая судьба. В 17 лет он мог стать самым юным пилотом в истории элитных гонок. В 2013 году пришла сенсационная новость: в рамках сотрудничества с Национальным институтом авиационных технологий (директор – отец Сергея) Сироткина пригласили на тестовые выступления за команду «Заубер». С ней в тесном контакте были и Международный фонд инвестиционного сотрудничества и Государственного развития Северо-Запада РФ. Они и подписали контракт.

Уже в апреле 2014 года наш гонщик участвовал в тестах в Бахрейне. За рулем болида «Заубер» он «нарезал» 75 кругов, преодолев 300 км, столь необходимых для получения суперлицензии. И показал 8-й результат. Но произошла накладка, и место Сергея в команде занял мексиканец Эстебан Гутьеррес.

После четырехлетних «скитаний» в качестве тестового пилота Сергей наконец «приземлился» в команде «Уильямс» пилотом боевым. На Гран-при Италии финишировал 11-м. Но в результате протеста «Рено» дисквалифицировали француза Романа Грожана, и Сироткин попал в десятку, набрав первое и единственное очко в карьере.

Участие Сергея оплачивал олигарх Борис Ротенберг через свою программу SMP Racing. Контракт был заключен на 2 года. Но увидев, в каком состоянии находится «Уильямс» (не болид, а ведро с гайками), магант контракт расторгнул.

Так перспективный гонщик из России вылетел из легендарной «Формулы-1».

Никита Мазепин

Как Квят и Сироткин, Никита Мазепин тоже начинал с картинга. За рулем он сел в семилетнем возрасте. Его отец – владелец «Уралкал» и «Уралхим» – является одним из главных фигурантов списков «Форбс». В свое время он пытался купить команду Ф1 «Форс Индия» ради сына, но проиграл канадскому олигарху Лоуренсу Строллу, который тоже позаболел о своем отпрыске.

Никиту прочили в «Формулу-1» еще в 2017 году. Тогда он был в резерве у «Форс Индия», но не набрал достаточно очков для суперлицензии. И завис в младших сериях.

Но Фортуна – женщина капризная. Все обернулось так, что на стартовой гонке нового сезона в Бахрейне Мазепин дебютировал за команду Haas в Ф1. Увы, неудачно. Уже на первом круге он сошел с дистанции, потеряв контроль над болидом и вылетев с трассы. Это подалежал, первый блин комом. Если что, то будет время студенту факультета глобальных процессов МГУ имени М.В. Ломоносова получить высшее образование.

На снимке: Виталий ПЕТРОВ

Детище Берни Экклстоуна

Когда пришла электроника в конструкции болидов

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

В 1946 году недавно образованная Международная автомобильная Федерация (ФИСА) представила правила так называемой «Формулы-А», переименованной затем в «Формулу-1», которые вступили в действие с 1947 года.

В 1948 году к «Формуле-1» добавился класс «Формулы-2». Еще более младший класс «Формула 3» был введен в 1950 году. По первоначальной схеме, класс «Формула-1» предназначался исключительно для проведения мирового первенства, класс «Формула-2» – для проведения первенства континента, «Формула-3» – для национальных чемпионатов и так далее.

В 1950 году ФИСА было решено занести результаты отдельных гонок в классе «Формула-1» в общий протокол чемпионата мира.

Лиха беда начало

Первый чемпионат мира «Формулы-1» прошел в 1950 году, его выиграл итальянец Джузеппе Фарина на Алфа Ромео. Фарина лишь ненадолго опередил своего партнера по команде аргентинца Хуана-Мануэля Фанхио, который в следующие 7 лет пять раз становился чемпионом мира. Фанхио запомнился одним из величайших гонщиков «Формулы-1» и долгое время был рекордсменом по числу чемпионских титулов.

Начиная с 1958 года в «Формуле-1» стартовала эпоха аплодирующих гонщиков: вплоть до 1969 года чемпионами становились британцы Майк Хоторн, Грэм Хилл, Джимми Кларк, Джон Сертис и Джеки Стюарт, австралиец Джек Брэбем, новозеландец Дэнни Хьюм и американец Фил Хилл.

В 1962 году команда «Лотус» (одна из ведущих команд «Формулы-1» в 1960-е и 1970-е годы) впервые использовала в конструкции автомобилей монокок, позаимствовав такую конструкцию из авиационной промышленности. Тогда же появились первые дуги безопасности, предохраняющие голову гонщика при перевороте. В 1966 году ФИСА вновь вернула двигатели большого объема, убавившись, что уменьшение мощности не решает проблему безопасности. Новые двигатели должны были быть не более трех литров рабочего объема без наддува и 1,5 литра – с наддувом. Под новые правила компания Косворт в 1968 году подготовила 8-цилиндровый 3-литровый мотор DFV – доступный, надежный, но в то же время эффективный, что давало возможность выступать в чемпионате мира небольшим командам, не имеющим возможности строить свои двигатели. В 1968 году «Лотус» выступила с еще одной инновацией, раскрыв свои болиды наклейками компании «Империял Тобако». Это положило начало спонсорству в «Формуле-1».

Эра турбомоторов

1981 год ознаменовался подписанием первого Договора согласия – документа, регламентирующего отношения между командами «Формулы-1» и ФИСА. Согласно договору все права на телевизионные трансляции гонок «Формулы-1» были переданы новообразованной компании «Управление и продвижение «Формулы-1» (FOPA) (позже известна как Formula One Management), директором которой стал Берни Экклстоун. Эта же компания позже распределяла доходы от трансляций. С тех пор Экклстоуну не без оснований называли «боссом «Формулы-1». Изменилась структура турнира и его название. Если до 1981 года параллельно существовали Чемпионат мира для гонщиков и Международный



кубок для конструкторов Ф1, то с 1981 года закрепилось новое официальное название – Чемпионат мира «Формулы-1», который включил в себя и Личный зачет для пилотов, и Кубок конструкторов для команд.

1990-е годы были эрой турбомоторов. Первый серийный двигатель с турбонаддувом был применен командой Рено в 1977 году. В 1986-м мощность мото-

из-за нехватки средств для конкуренции с лидерами чемпионата.

Новая эра и скандалы

Начало XXI века в «Формуле-1» прошло под безусловным доминированием команды «Феррари»: с 2000 по 2004 год ее пилот Михаэль Шумахер вы-

ФАКТ

”

В начале 1990-х годов команды начали широко использовать электронику в конструкции болидов. Она применялась прежде всего для рулевого усиления, системы управления тягой, полуавтоматической коробки передач, системы активной подвески. В результате расцвета электроники все больше функций по управлению болидом брал на себя компьютер, уменьшая тем самым значение пилота. В 1994 году ФИСА запретила многие из электронных нововведений.

ров в квалификационных версиях превышала 1300 л. с., что и по сей день является рекордом для автомобилей с открытыми колесами.

В начале 1990-х годов команды начали широко использовать электронику в конструкции болидов. Она применялась прежде всего для рулевого усиления, системы управления тягой, полуавтоматической коробки передач, системы активной подвески. В результате расцвета электроники все больше функций по управлению болидом брал на себя компьютер, уменьшая тем самым значение пилота. В 1994 году ФИСА запретила многие из электронных нововведений.

Которой половине 1980-х годов в чемпионате образовалась группа так называемых топ-команд: «Феррари», «Макларен», «Уильямс», «Лотус», к которым в самом конце 1980-х годов примкнул «Бенеттон». Сезоны 1988–1990 годов прошли под знаком легендарного противостояния Айртона Санны и Алена Проста. Именно из-за него сезон 1988-го многим признается лучшим в истории чемпионатов мира: пара Прост–Сенна, выступавшая вместе в команде Макларен, одержала 15 побед на 16 Гран-при. Точка в соперничестве была поставлена в 1994 году, когда Аллен Прост завершил свою карьеру, а Сенна попал в смертельную аварию на Гран-при Сан-Марино 1994 года. Смерть одного из величайших гонщиков потрясла весь мир и сильно повлияла на стандарты безопасности. После гибели Санны всего один пилот скончался от последствий травм, полученных во время Гран-при «Формулы-1», – Жюль Бьянки.

Стремительный прогресс технологий и приход крупных автопроизводителей в «Формулу-1» привели к огромному росту затрат. На начало XXI века бюджет многих команд «Формулы-1» составлял несколько сотен миллионов долларов в год. Это привело к тому, что с 1990 года 28 команд покинули «Формулу-1»

играл все чемпионские титулы, а сама команда завоевала Кубок конструкторов. На сегодня Шумахер является семикратным чемпионом (он взял еще два титула в 1994 и 1995 годах, выступая за команду «Бенеттон»). Ему же принадлежит множество других рекордов в «Формуле-1». В 2002 и 2004 годах преимущество болидов «Феррари» было столь велико, что итальянская команда не оставила остальным ни единого шанса. Подавляющее превосходство одной команды над остальными могло быть одной из причин многочисленных перемен в спортивном регламенте.

В первые годы XXI века ФИСА часто вносила существенные изменения в регламент. В частности, формат квалификации менялся с 2002 года четырежды. Наиболее значимые перемены произошли перед сезоном 2005 года: моторы болидов должны были иметь ресурс, достаточный для проведения двух Гран-при (включая свободные заезды), по ходу гонки запрещалась смена резины, квалификация проходила с баками, направленными на первую часть гонки.

Все эти изменения были связаны с попыткой уменьшить скорости (в целях безопасности) с одной стороны, и увеличить количество обгонов по ходу гонки (для повышения интереса болельщиков) – с другой. Не все меры достигли объявленных целей, в частности, из-за невозможности менять резину в течение гонки, к финишу она изнашивалась настолько, что создавала опасность для управления болидом.

Новая эра «Формулы-1» сопровождалась и скандалами. На Гран-при Австрии сезона 2002 лидирующий Рубенс Баррикелло по приказу своей команды «Феррари» пропустил вперед своего напарника Михаэля Шумахера, чтобы тот набрал больше очков в борьбе за чемпионский титул. Это вызвало негодование среди зрителей, и с тех пор в «Формуле-1» запрещена командная тактика,

Солнечный мальчик

Поразительна карьера немецкого автогонщика Михаэля Шумахера

ЛЕГЕНДЫ

Мог ли представить его отец Рольф, какая блестящая карьера ждет сына, когда в возрасте четырех лет посадил его за руль краха, сделанного своими руками?!

Сегодня Михаэль Шумахер – обладатель многочисленных рекордов «Формулы-1». Семикратный чемпион мира, рекордсмен по числу побед за один сезон (13), быстрых кругов (77), а также чемпионских титулов подряд (15).

«Джордан»

В 1991 году Эдди Джордан пригласил Шумахера выступить за свою команду «Джордан» на Гран-при Бельгии. Перед стартом у Шумахера был всего лишь один тест машины, под дождем в Сильверстоуне.

Через неделю в Спа Михаэль поразил всех, квалифицировавшись седьмым. Сразу после старта гонки пробился на 5-е место, однако сошел уже на первом круге из-за поломки сцепления.

«Бенеттон»

В 1992 году Михаэль выиграл свою первую гонку в «Формуле-1» (снова на Гран-при Бельгии). Он завершил чемпионат на третьем месте. Яркое-желтый

Солнечный мальчик

Поразительна карьера немецкого автогонщика Михаэля Шумахера

комбинезон и улыбка на лице Михаэля принесли ему первое прозвище в «Формуле-1» – «Солнечный мальчик».

В 1994 году Шумахер выиграл свой первый чемпионат за команду «Бенеттон», опередив Дэймона Хилла всего на одно очко после скандально известного столкновения с ним в последней гонке в Аделаиде (Гран-при Австралии).

В 1995 году он отстоял свой титул, опередив ближайшего соперника (им снова был Дэймон Хилл) уже на 33 очка. К этому моменту Михаэль уже имел 19 побед, 21 подиум, и 10 поулов-позиций.

«Феррари»

Эта команда уже 17 лет не игрывала чемпионат в личном зачете. У болидов «Феррари» при этом была репутация не слишком быстрых и очень ненадежных машин.

Уже в первый год выступлений, несмотря на многочисленные сходы по техническим причинам, Шумахер принес итальянской команде три победы (Гран-при Испании, Бельгии и Италии) и третье место в личном зачете.

Но уже в 2000 году на Гран-при Японии Шумахер завоевал свой третий чемпионский титул, после 21 года ожидания для «Феррари». Он выиграл 9 гонок из 17, став чемпионом за один Гран-при до окончания сезона.

«Мерседес»

В конце декабря 2009 года Михаэль Шумахер подписал трехлетний контракт с командой «Мерседес–Бенц» (владелец команды – бывший технический директор «Феррари» Росс Браун, друг и коллега Михаэля), однако в 2010 году не смог провести сезон на уровне своих предыдущих выступлений, уступив своему напарнику Нико Росбергу и заняв в чемпионате лишь 9-е место, впервые за историю своей карьеры в «Формуле-1».

В прессе его называли не только «Солнечным мальчиком», но и «Шуми», а также «Красным бароном» – из-за красной окраски болида «Феррари» и спортивной формы Шумахера.

25 октября 2006 года премьер-министр ОАЭ шейх Мохаммед ибн Рашид Аль Мактум подарил Михаэлю остров в районе «Северная Америка» искусственного архипелага «Мир» стоимостью 7 млн долларов.

Материалы страницы подготовил Виктор ДМИТРИЕВ

8

Поздравляем юбиларов мая

НАШ КАЛЕНДАРЬ

С 95-летием
Львову Александру Александровну – ветерана дорожной отрасли, ветерана Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

С 90-летием
Звягину Лидию Григорьевну – ветерана дорожной отрасли.

С 85-летием
Кудряшова Роберта Георгиевича – ветерана дорожной отрасли.

С 80-летием
Бирюкова Анатолия Максимовича – ветерана дорожной отрасли.
Панкратову Валентину Акимовну – ветерана дорожной отрасли.

С 70-летием
Чайку Юрия Яковлевича – полномочного представителя Президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе.

С 65-летием
Беглова Александра Дмитриевича – губернатора Санкт-Петербурга.

С 60-летием
Васильева Игоря Владимировича – губернатора Кировской области.

Галкина Александра Геннадьевича – ректора ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения».

Колокольцева Владимира Александровича – министра внутренних дел РФ.

С 50-летием
Томенко Виктора Петровича – губернатора Алтайского края.

Эхо войны в Заполярье

Гидрографы Северного флота обнаружили останки самолета

НАХОДКИ

Третий этап Комплексной экспедиции Северного флота и Русского географического общества (РГО) под названием «Помни войну», в ходе которого осуществляется обследование Кольского залива, отмеченных новыми находками. Гидрографы Северного флота обнаружили останки самолета периода Великой Отечественной войны в Заполярье. Они находятся на глубине 25 метров недалеко от берега.

Информация о гибели в этом районе залива предположительно бомбардировщика, поставленного в СССР по программе ленд-лиза, была получена от местных дайверов.

В течение нескольких дней специалисты гидрографической службы Северного флота совместно с представителями РГО изучали рельеф дна на участке акватории возле мыса Мишуков Кольского залива на предмет выявления крупногабаритных объектов: кораблей и судов, погибших здесь в годы Великой Отечественной войны.

По результатам гидроакустического обследования получено качественное гидроакустическое изображение транспорта «Стил Уокер», впервые предметно обследованного водолазами в 1991 году. Подтверждены сведения о подьеме тралящика «Госсамер» и гидрографического бота ГО–12, погибших здесь после налета немецкой авиации в 1942 году. Обнаружена новая часть предположительно транспорта «Альхоу кадет», неудачный подъем которого был описан в рассказе Виктора Конечного «Как я первый раз командовал кораблем». Кроме этого, выявлен ряд небольших объектов – понтонов и катеров, не показанных на государственных морских навигационных картах. Также установлены некоторые неточности, связанные с нанесением глубин.

Съемки рельефа дна проводились способом площадного обследования. Выполненные работы позволяют повысить безопасность судоходства, а также будут способствовать проведению последующей экологической очистки Кольского залива.

Пресс–служба Северного флота

Легендарные фонтаны

стали местом притяжения посетителей ВДНХ

ЭКСКУРСИИ

Выставка достижений народного хозяйства отметила Международный день памятников и исторических мест бесплатной обзорной экскурсией. Посетители познакомились с главными архитектурными достопримечательностями ВДНХ. Также прошли бесплатные экскурсии в рамках акции «Дни исторического и культурного наследия»: четыре экскурсии по открытому павильону № 51 «Мясная промышленность», две по павильону № 58 «Земледелие» и две по павильону № 34 «Космос».

В тот же день стартовала бесплатная экскурсия по территории ВДНХ, посвященная Международному дню памятников и исторических мест. Во время тура гости увидели результаты масштабной программы возрождения выставки, а также совершили путешествие на 80 лет назад, узнав, чем она жила в до- и послевоенные годы.

Маршрут проходил по Центральной аллее, где перед взором экскурсантов предстали 19 памятников архитектуры. Посетители узнали интересные факты о павильонах бывших союзных республик и других знаковых объектах. В их числе легендарные фонтаны «Дружба народов» и «Каменный цветок», отреставрированные в 2019 году впервые за 65 лет.

Возрождение ВДНХ – это многогранный процесс, который не ограничивается только реставрацией исторических павильонов. Цель – возратить выставке былое величие и статус, наполнить комплекс новыми актуальным содержанием, сделать интересным для посетителей. На территории комплекса расположены 49 объектов культурного наследия федерального значения, в том числе исторические павильоны и фонтаны.

*Пресс–служба АО «ВДНХ»*

КРУГ ЧТЕНИЯ

Летающие по волнам

Многомачтовые парусные суда — «выжиматели ветра»



НУМИЗМАТИКА

С английского «виндjamмер» переводится как «выжиматель ветра» и практически это были последние крупные коммерческие парусные суда.

Появились виндjamмеры в конце XIX – начале XX века. Хотя к этому времени пароходы стали достаточно экономичными, чтобы вытеснить парусники с европейских линий, но трансокеанские маршруты оставались им неподвластны. На этих маршрутах необходимо было проводить дополнительные буксировку и для этого содержать сеть промучоточных угольных станций.

При выборе маршрутов коммерческих парусников старались выбирать места, хорошо обеспеченные постоянными ветрами, и чаще всего недорогие наспынные грузы. Так, из Чили, обгибая мыс Горн, парусники везли селитру, гуано и медную руду. На этом маршруте лучший результат составил 57 суток при «нормальной» продолжительности рейса в 91 сутки.

Из Бразилии виндjamмеры доставляли экзотические породы дерева, из Азии – джут и рис, с островов Океании – копру, из Персидского залива шла нефть (в бочках или наливом в корпус). В обратном направлении, из Европы, парусники везли уголь в порты, где буксировались их соперники-пароходы. Из Австралии, делая часть пути в «ревущих сороковых», устраивались так называемые зерновые гонки, наподобие знаменитых «чайных гонок» середины XIX века. Одним из специфических грузов, которые перевозили только парусные суда, были пианино. Дело в том, что вибрация корпусов при работе судовых двигателей крайне негативно сказывалась на их настройке. Здесь у виндjamмеров конкурентов не было.

Постройку таких кораблей осуществляли верфи Англии, Германии, Франции и США. Компании этих же стран занимались их эксплуатацией. Наиболее крупными строителями были верфи «Блом и Фосс» в Гамбурге и «Текленбург» в Гестемюнде.

При строительстве коммерческих парусников использовали все новинки кораблестроения того времени – прежде всего, корпуса делали стальные. Корабли стали крупнее и имели большее удлинение корпусов, в результате чего сильно выросла их средняя скорость. Кроме стальных корпусов виндjamмеры получили также стальные мачты, позволявшие поднимать паруса на большую высоту и тем самым увеличивать площадь пар-

русности. Более длинные корпуса позволяли устанавливать больше мачт – от трех до четырех и даже пяти. Для работы с парусами стали использовать лебедки с паровым или электрическим приводом.

Особое место среди этого типа судов занимают летающие «П» (многомачтовые парусные суда). Они все принадлежали немецкой компании «Лаисс». Вла-

треть человека, в честь которого виндjamмер и получил свое имя. Еще одну серию монет из золота номиналом по 1 тыс. франков, посвященную виндjamмерам, выпустила в 2016 году Гвинея. В серию вошли следующие парусники: Deutschland, Seute Deern, Preussen, Famir, Gorch Fock и Alexander von Humboldt.

Что касается неземного гиганта «Томаса Лоусона», кото-

ФАКТ

При строительстве коммерческих парусников использовали все новинки кораблестроения того времени – прежде всего, корпуса делали стальные. Корабли стали крупнее и имели большее удлинение корпусов, в результате чего сильно выросла их средняя скорость. Кроме стальных корпусов виндjamмеры получили также стальные мачты, позволявшие поднимать паруса на большую высоту и тем самым увеличивать площадь парусности.

делец компании Фридрих Лаеш давал им названия, которые обязательно начинались на букву «П»: «Памир», «Пассат», «Померания», «Печили», «Паньяни», «Потоси», «Пекин», «Пруссия» – всего 65 выпелов. В основном это были четырехмачтовики с парусным вооружением барка. Они неоднократно устанавливали рекорды скорости на южноамериканском маршруте, обгоняя любых конкурентов, которые пытались оспаривать их первенство. Так, скорость «Пруссии» достигала 20,5 узла (около 38 км/час).

После Второй мировой войны почти не осталось парусников «летающих» серии. Так, барк «Падуя» достался по репарации СССР и сейчас бороздит просторы океанов под названием «Крузенштерн».

«Падуя» был построен на верфях «Иотан Текленбург» в Гестемюнде (ныне Бременхафен) и спущен на воду в 1926 году. Виндjamмерам, и в частности летающим «П», посвящено довольно много монет. Это серия из 6 монет островов Кука («Парусники XX века»). Серебряные монеты серии имеют номинал 5 долларов, золотые – 100 долларов. В серию вошли советские «Седов» (спущен на воду в 1921 году) и «Крузенштерн», немецкий «Пройссен» (1902 года), французский «Франс II» (1911 год), норвежский «Кристиан Радик» (1937 год), американский «Томас Лоусон». На каждой из монет в картуше помещен пор-

рый из-за осадки в 9 метров мог заходить только в один порт США и проплавал с 1902 по 1907 год, то ему посвящена еще 1 тыс. серебряных франков Конго выпуска 2004 года.

С «Крузенштерном» отмечены две российские с одинаковым рисунком выпуска 1997 года монеты – серебряная номиналом 100 руб. и золотая номиналом 1 тыс. руб. Белоруссия в 2011 году в серии «Парусники» посвятила ему серебряный 20-рублевик. Северная Корея в 2007 году выпустила серебряную монету номиналом 20 вон. От имени островов Гилберта – 1 австралийский доллар из медно-никелевого сплава.

Несколько монет посвящены пятимачтовнику «Пруссия» (Preußen). Это две серебряные по 1 тыс. франков Того и Бенина от 1993 года. Для острова Тромлен, входящего в состав Французских Южных Антарктических территорий, вышли 50 франков из медно-никелевого сплава. Серебряные 50 кпс с «Пруссией» выпущены в 1998 году от имени Лаоса и в 2010 году 10 долларов от имени Самоа.

«Пруссия» считается самым большим в мире кораблем с прямыми парусами. Построена она в 1902 году на верфи «Johannp С». Осенью 1910 года парусник шел из Гамбурга в Чили через Ла-Манш. На беду, курс его пересекал пассажирский пароход «Брайтон», который, нарушив законы мореплавания, не уступил дорогу барку.

В результате столкновения пятимачтовник «Пруссия» пострадал очень существенно и, потеряв управление, был выброшен штормом на мель в районе Дувра. 12 спасательных судов пытались снять его с камней, но громадные водяные валы не дали сделать этого. Удалось спасти только груз, да и то не полностью. Через 3 дня капитан понял, что борьба за судно безнадежна, и приказал команде перейти на спасательные буксиры. Кайзер Вильгельм направил телеграмму капитану, в которой выражал скорбь в связи с потерей этого замечательного парусника и был обеспокоен судьбой экипажа, насчитывавшего 48 человек.

С барком «Пассат» (Passat) от имени Гвинея–Бисау в 1993 году вышли серебряные 20 тыс. песо и в 2005 году серебряные 1 тыс. франков от имени Того. Цветное изображение парусника мы видим на одной из девяти монет Восточных Карибских островов 2002 года.

«Пассат» был построен в марте 1911 года, и первый рейс барка состоялся в конце 1911 года. Он направился в Чили за селитрой. После появления химических удобрений и синтетической селитры рейсы в Чили были прекращены, и до Второй мировой войны «Пассат» перевозил зерно из Австралии. За это время экипажу трижды удалось выиграть «пшеничную регату». Еще одну победу в регате барк одержал в 1949 году. Вскоре «Пассат» получил вспомогательный двигатель, после чего стал учебным судном. В настоящее время он приравнован в качестве плавучего музея и молодежного отеля. В 2011 году состоялось празднование 100-летнего юбилея парусника. В торжестве приняли участие российские парусники «Мир», «Седов» и «Крузенштерн».

«Памир» украшает реверс 1-тысячных серебряных франков Того 1957 года. На монете выбиты две даты: 1905–1957. Первая – это дата спуска виндjamмера на воду. Вторая – дата его крушения. Он затонул в результате урагана близ Азорских островов 21 сентября 1957 года. Из 86 членов экипажа уцелели лишь шесть человек. Катастрофа получила большую огласку и задержала переоборудование нескольких коммерческих парусников в учебно-грузовые, хотя было признано, что конструкция судна не была причиной трагедии, произошедшей из-за редкого стечения обстоятельств.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

В центре внимания — прекрасный пол

РАЗМИНКА для ЭРУДИТОВ

1. Какое первое международное мероприятие по правам женщин было создано в 1878 году в Париже?
2. Заведение, занимающееся косметическим обслуживанием женщин.
3. Самовлюбленный мужчина, которого женщины сравнивают с белым душистым цветком.
4. Служащая, заведующая делопроизводством учреждения.
5. Женщина-пилот.
6. Специалистка по созданию и обслуживанию роботов.
7. Учение о методах улучшения внешности женщины.
8. Женщина-лицейка.
9. Женщина, выполняющая какие-либо управляющие

Ответы

1. Женщины. 2. Парикмахерская. 3. Эгоизм. 4. Кошачья лапа. 5. Психология. 6. Робототехника. 7. Феминизм. 8. Лицевая гимнастика. 9. Личная жизнь. 10. Женщины. 11. Женщины. 12. Женщины. 13. Женщины. 14. Женщины. 15. Женщины. 16. Женщины. 17. Женщины. 18. Женщины. 19. Женщины.

яние, очарование, привлекательность. 20. Манекенщица на подиуме.

По вертикали: 2. Женщина, обслуживающая пассажиров в самолете.

1				2		3
		7			8	
				12		
				16		
	11			19	20	13
			18		17	
		15			14	
	10					
	6			5		

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., ЛАРимонова 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. (Нижегород) 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. № 3030–2021

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФЭ77–25210
Номер подписан в печать 20.05.2021 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.
Тел.: 7(495) 748–36–84 доб. 11–54, 11–62
● по каталогу агентства «Роспечать» «Газеты. Журналы» 32766 – для организаций 35644 – для индивидуальных подписчиков 19181 – годовая подписка
● по Общероссийскому каталогу агентства «Пресса России» 84658 – полугодовая 84659 – годовая подписка
● по каталогу «Почта России» 11452 – полугодовая 84244 – годовая подписка

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

В КОНЦЕ НОМЕРА

Пациенты и врачи

Батарейка типа «таблетка» на четыре месяца застряла в горле одиннадцатимесячной девочки из английского города Суиндон, графство Уилтшир.

Год назад отец одиннадцатимесячной Софии–Грейс Хилл Калем заметил, что с ребенком что-то не так. Он несколько раз ходил к врачам, но они не могли помочь.

Медики подозревали, что девочка страдает от тонзиллита. Ей решили сделать рентгеновский снимок. Исследование показало, что в пищеводе девочки застряла батарейка размером с крупную монету. Ее постепенно начало раздвигать, что сказывалось на здоровье девочки. Все это время София–Грейс отказывалась от твердой пищи.

Врачи провели двухчасовую операцию и удалили монету. Хирург отметил, что ребенок выжил благодаря тому, что батарейка была старой и разряжена.

* * *

Пятилетнего жителя китайской провинции Фуцзянь госпитализировали с сильными болями в желудке после того, как он переел хурмы.

В лечебном учреждении съешему четыре плода подраяд ребенка сделали УЗИ. Выяснилось, что в его желудке образовался твердый комок длиной в семь и шириной в три сантиметра, весивший 250 граммов. Специалисты объяснили, что он образовался из-за сладких плодов – содержащиеся в хурме кислоты вступили в реакцию с белками и клетчаткой. В результате процесса съеденная хурма превратилась в твердый, как дерево, шар.

Чтобы избавить мальчика от болей, понадобилась девятичасовая операция. В ходе врачебного вмешательства доктора раздробили шар на мелкие фрагменты и вытащили их.

* * *

Медики вернули к жизни туриста, который, находясь в отделении реанимации, провел без признаков жизни 45 минут. При этом врачи делали ему искусственное дыхание и подключили его к аппарату экстракорпоральной мембранной оксигенации.

45-летний Майкл Кнапински со своими друзьями отправился в поход в национальный парк Маунт–Рейнир в штате Вашингтон. В какой-то момент спутники разошлись в разные стороны, а погода начала ухудшаться. Когда через некоторое время Кнапински не вернулся в назначенное место, его друзья сообщили о пропаже мужчины.

Спасатели стали искать американца в тот же вечер и обнаружили его без сознания в милю от ледяного моря через реку Нискауилли. Оказалось, что он упал во время метели. Кнапински доставили в больницу бездыханным. Однако врачи верили в то, что его можно спасти, и через 45 минут их интенсивных действий мужчина вернулся к жизни.

«Он вернулся из мертвых. Может быть, не совсем правильно с медицинской точки зрения, но его сердце не билось более 45 минут. Это потрясающе», – сказал доктор Саман Арбаби, медицинский директор хирургического отделения интенсивной терапии в Харбор–Вью.

* * *

Пожилый мужчина в пригороде Австралийского Сиднея Уорриувуде, штат Новый Южный Уэльс, упал в океан во время полета на парашлане и выжил. Однажды вечером 91-летний австралиец летал на парашлане и потерпел крушение. Он упал в океан вблизи северных пляжей Сиднея.

Мужчина самостоятельно доплыл до берега. Очевидцы помогли ему выбраться на скалы и вызвали скорую помощь. Прибывшие на место paramedics установили, что парашланерист отделался незначительными порезами и ушибами. Его доставили в больницу.

В полиции сообщили, что его парашлан был извлечен из воды.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

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

По вопросам выставочной деятельности и рекламы
Перевезенцева Е.А.
E-mail: 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. Электрозаводская, 24
Тел. (495) 748–36–84, факс (495) 963–22–14
www.transportrussia.ru

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Авалон», совместно с отделом по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации г. Усолье-Сибирское (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Порядком организации и проведения общественных обсуждений, проводимых в рамках оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе на территории муниципального образования «город Усолье-Сибирское», утвержденного постановлением администрации города Усолье-Сибирское от 27 декабря 2019 г. № 3193) уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе предоставления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Складские здания на пр-те Ленинский в г. Усолье-Сибирском, Иркутской области», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, в составе предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Складские здания на пр-те Ленинский в г. Усолье-Сибирском, Иркутской области» предусмотрено строительство складских зданий по адресу: Иркутская область, г. Усолье-Сибирское. Кадастровый номер земельного участка: 38:31.000051:881.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Авалон», юридический адрес: 665452 г. Усолье-Сибирское, ул. Коростова, 14. Тел. 8-952-638-08-00. E-mail: avalon38@list.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел по благоустройству и экологии комитета по городскому хозяйству администрации города Усолье-Сибирское (адрес: 665452, Российская Федерация, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, д.30, тел.: 8-39543-6-60-73) совместно с заказчиком или его представителем.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ЭКОПРОЕКТ», юридический адрес: 664025, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402. Тел. 8-3952-48-71-78. E-mail: ecolog38@mail.ru.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности технических заданий по объекту «Складские здания на пр-те Ленинский в г. Усолье-Сибирском, Иркутской области» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

- 665452, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Богдана Хмельницкого, д. 30, кабинет № 9, с 9-00 до 17-00 (местное время); - 664025, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, тел. 8-3952-48-71-78, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00 (местное время).

Общественные обсуждения технических заданий по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Складские здания на пр-те Ленинский в г. Усолье-Сибирском, Иркутской области» состоятся 25.06.2021 г. в 14:00 часов в актовом зале администрации города Усолье-Сибирское, по адресу: Российская Федерация, Иркутская область, г. Усолье-Сибирское, ул. Ватутина, 10.

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Извещение

В соответствии с федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000 г., организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы: «Строительство универсальной спортивной площадки (баскетбол, волейбол, мини футбол) 30м. *18м., площадки для тренажеров 30*18 м».

Заказчик: Государственное автономное учреждение Республики Бурятия «Дирекция спортивных сооружений».

Адрес: 670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Кирова, 1. Разработчик материалов: ООО «Системинжиниринг», адрес: 670034, г. Улан-Удэ, ул. Тракторная, д. 10

Цель: «Строительство универсальной спортивной площадки (баскетбол, волейбол, мини футбол) 30м. *18м., площадки для тренажеров 30*18 м».

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, с. Максимиха, ул. Опытная, 1.

Срок проведения ОВОС: II - III - квартал 2021 г.

С проектной документацией для рассмотрения, подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться с 20.05.2021 г. по 19.06.2021 г. по адресу: Республика Бурятия, Баргузинский район, с.Баргузин, ул. Дзержинского, д.26, здание Администрации МО «Баргузинский район»; с 9-00 до 18-00 часов.

Ответственный орган за организацию общественных обсуждений: Администрация МО «Баргузинский район».

Проведение общественных слушаний назначено на 20.06.2021 г. в 16-00 по адресу: Республика Бурятия, Баргузинский район, с.Баргузин, ул. Дзержинского, д.26, здание Администрации МО «Баргузинский район».

Форма представления замечаний и предложений: в письменном виде в адрес Разработчику материалов: Республики Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, 14 «Б», оф.250.

Информирование

общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть" объявляет о начале процесса общественных обсуждений материалов проектной документации "Проект № 757 на бурение (строительство) эксплуатационной скважины № 3 на нижнемоловую нефтяную залежь неосомского надъяруса месторождения им. В.И. Грайфера", включая материалы ОВОС, а также технического задания на разработку раздела ПМО-ОС, включая ОВОС.

Краткие сведения о намечаемой деятельности: Цель бурения и назначение скважины – эксплуатация месторождения им. В.И. Грайфера в российском секторе северной части Дня Каспийского моря.

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

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

Ориентировочный срок проведения ОВОС: с апреля по июль 2021 г.

Форма общественных обсуждений: опрос – регистрация мнения общественности в письменном виде в общественной приемной. Общественные приемные открыты с 24 мая по 23 июня 2021 г. по адресам:

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

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

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

Подписание протокола общественных обсуждений состоится 24 июня 2021 года по месту организации общественных приемных.

По окончании работы общественных приёмных в течение 30 дней Заказчик принимает и документирует замечания и предложения от граждан и общественных организаций в письменном виде.

Информационное сообщение

Министерство энергетики Российской Федерации совместно с администрацией Анжеро-Судженского городского округа на основании статьи 9 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказа Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. № 372 "Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации" и Положения о порядке организации и проведения публичных слушаний в Анжеро-Судженском городском округе, утвержденном решением Анжеро-Судженского городского Совета народных депутатов от 31.03.2016 г. № 416, рассмотрев заявление ООО «Кузбасстройпроект» от 14.05.2021г. № 156 информирует общественность о проведении публичных слушаний проектной документации объекта государственной экологической экспертизы «Ликвидация остаточных горных выработок и сооружений ликвидируемого ОАО «Шахта «Сибирская» ОАО УК «Кузбассуголь» (ОАО «Шахта «Сибирская»», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение ОВОС.

Название намечаемой деятельности: «Ликвидация остаточных горных выработок и сооружений ликвидируемого ОАО «Шахта «Сибирская» ОАО УК «Кузбассуголь» (ОАО «Шахта «Сибирская»».

Цель намечаемой деятельности: приведение в безопасное состояние территорий промплощадок бывшей шахты.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская Область - Кузбасс, город Анжеро-Судженск.

Наименование и адрес Заказчика: Министерство энергетики Российской Федерации (Минэнерго России), 107996, ГСП-6, г. Москва, ул. Щепкина, д. 42, стр. 1, 2; телефон: +7 (495) 631-98-58; факс: +7 (495) 631 83 64; e-mail: minenergo@minenergo.gov.ru

Исполнитель ОВОС (Генеральный проектировщик): Общество с ограниченной ответственностью «Кузбасстройпроект» (ООО «Кузбасстройпроект»), 654007, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Павловского, д. 11А, помещение 912; телефон: +7(905) 964-38-60; e-mail: institut53@mail.ru

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Анжеро-Судженского городского округа, 652470, Кемеровская Область - Кузбасс, город Анжеро-Судженск, улица Ленина, в. 27 (38453) 6-12-58; факс: +7 (38453) 6-12-58.

Форма проведения общественных обсуждений: общественные слушания, принятие замечаний и предложений.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности материалов: ознакомиться с проектной документацией, включая материалы ОВОС и техническое задание на проведение ОВОС и регистрации предложений и замечаний в письменной форме с указанием Ф.И.О. можно с 25.05.2021г. до принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: Кемеровская Область - Кузбасс обл, город Анжеро-Судженск, улица Ленина, 6, кабинет 216 (АДМИНИСТРАЦИЯ АНЖЕРО-СУДЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА). Время приема с 8.30 до 17.30 часов, перерыв с 12.00 до 13.00. Установить дату, время и место проведения общественных обсуждений (в форме слушаний) по материалам проектной документации, включая материалы ОВОС и техническое задание на проведение ОВОС: 25 июня 2021 года в 13:00 ч. по адресу: Кемеровская Область - Кузбасс обл, город Анжеро-Судженск, улица Ленина, 6, кабинет 420 (актовый зал) (АДМИНИСТРАЦИЯ АНЖЕРО-СУДЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА). Установить срок и место приема замечаний и предложений путем записи в журнале регистрации замечаний и предложений по материалам проектной документации, включая материалы ОВОС и техническое задание на проведение ОВОС: с 25.05.2021г. по 25.07.2021г. включительно по адресу: Кемеровская Область - Кузбасс обл, город Анжеро-Судженск, улица Ленина, 6, кабинет 216 (АДМИНИСТРАЦИЯ АНЖЕРО-СУДЖЕНСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА). Время приема с 8.30 до 17.30 часов, перерыв с 12.00 до 13.00.

Общественные обсуждения

Администрация муниципального образования город-курорт Геленджик и ООО «НТК» (353911, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пеняйская, 89) проводят общественные обсуждения (в форме слушаний, а также в форме представления замечаний и предложений) по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности Общества с ограниченной ответственностью «Новороссийская топливная компания» (ООО «НТК»).

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

Заказчик работ: ООО «НТК».

Заказчик общественных обсуждений и исполнитель работ: ООО «Чистая планета», 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, дом №107/10, помещение №5, тел. 8 (861) 278-91-86.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация МО город-курорт Геленджик.

В соответствии с п. 2 приложения 16 к постановлению Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 года № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностях в отношении разрешительной деятельности в 2020 году» общественные обсуждения состоятся 23 июня 2021 г. в 15:00: с использованием средств дистанционного взаимодействия (видеоконференцсвязь).

Общественные обсуждения будут проведены на платформе Mind (<https://mind.com>). Доступ участников будет осуществлен на основании заявки. Для участия необходимо направить заявку по адресу электронной почты: clear_planet@mail.ru с указанием Ф.И.О., адреса проживания, адреса электронной почты и контактного телефона или позвонить по номеру 8 (861) 278-91-83.

С материалами ОВОС можно ознакомиться в здании администрации муниципального образования город-курорт Геленджик по адресу: Краснодарский край, г. Геленджик, ул. Революционная 1, отдел промышленности, транспорта, связи и экологии администрации муниципального образования город-курорт Геленджик, кабинет № 207.

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

Контактные телефоны: от Заказчика: +7 (8617) 306-144 от Исполнителя: +7(861) 278-91-86.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Геоланг» уведомляет о начале общественных обсуждений материалов намечаемой хозяйственной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы: «Разработка проектной и рабочей документации на реконструкцию мостового перехода через р. Каньеньяр на км 49+100 автомобильной дороги Кола-Серебрянские ГЭС с подъездами» (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание).

Цель намечаемой деятельности: реконструкция мостового перехода через р. Каньеньяр на км 49+100 автомобильной дороги Кола-Серебрянские ГЭС.

Местоположение намечаемой деятельности: территория городского поселения Туманный Кольского района Мурманской области.

Заказчик проекта: Государственное областное казенное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области (Мурманскавтодор), 193032, г. Мурманск, ул. Гвардейская, д. 21, Телефон: (8152)21-40-48, e-mail: mavtdor@madroad.ru.

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

Исполнитель ОВОС: ООО «ЛенТрансПроект», 192019, г.Санкт-Петербург; ул. Профессора Качалова, д. 11 литера «А», офис 608. Телефон: 8 (812)334-11-97, e-mail: info@ltpg.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: II квартал 2021 г.

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

Форма общественных обсуждения: общественные обсуждения будут организованы в период с 24 мая 2021 г. по 23 июня 2021 г. в форме опроса на интернет платформе – официальном сайте администрации Кольского района: <https://akolr.gov-murman.ru>.

Проектная документация, включая оценку воздействия на окружающую среду и техническое задание, а также опросные листы будут доступны с 24 мая 2021 г. по 23 июля 2021 г. (включительно) на интернет платформе – официальном сайте администрации Кольского района: https://akolr.gov-murman.ru/administratsiya/otdely_komitety/folder2/page.php

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная с 24 мая 2021 г. по 23 июня 2021 г. и в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений по адресу: Администрация Кольского района Мурманской области, 184381, г. Кола, пр. Советский, д. 50, Телефон/факс: (81553)32-855, e-mail: arch@akolr.gov-murman.ru.

Информирование

общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) согласно Федеральному закону от 23.11.1995 №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 16.05.2000 № 372, АО «ЛЕНМОРНИ-ПРОЕКТ» совместно с администрацией Муниципального округа Тазовский район Ямало-Ненецкого автономного округа уведомляет о начале процедуры общественных обсуждений технического задания (ТЗ) на ОВОС по проектной документации: «Грузовой терминал» (Арктик СПГ 1).

Местоположение объекта: Российская Федерация, Тюменская область, Ямало-Ненецкий автономный округ, Тазовский район и частично Обская губа Карского моря.

Цель намечаемой деятельности: Строительство и эксплуатация объекта по проектной документации: «Грузовой терминал» (Арктик СПГ 1).

Заказчик: ООО «Арктик СПГ 1», юридический адрес: 629309, Российская Федерация, ЯНАО, г. Новый Уренгой, Микрорайон Славянский, д. 9, каб. 333.

Разработчик материалов проектной документации: АО «ЛЕНМОРНИПРОЕКТ», юридический адрес: 198035, г. Санкт-Петербург, ул. Межевой канал, д.3, корп.2, тел. (812) 680-07-00.

Орган, ответственный за проведение общественных обсуждений: Департамент имущественных и земельных отношений Администрации Тазовского района

(Адрес: 629350, Ямало-Ненецкий автономный округ, п. Тазовский, ул. Почтовая, д.17, тел. 8 (34940) 2-15-87, тел/факс: 8 (34940) 2-28-16).

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май 2021 – август 2021.

ТЗ на проведение ОВОС будет доступно для ознакомления с 22.05.2021 по адресам:

- Ямало-Ненецкий автономный округ, п. Тазовский, ул. Пушкина, д. 29, административное здание МКУ «Центр ОЖ КМНС», каб. 9, ежедневно с 09.00 до 18.00, тел. 8(34940)2-10-63;

- Ямало-Ненецкий автономный округ, с. Находка, ул. Подгорная, д.2, административное здание муниципального образования с. Находка, фойе, в рабочие дни с 09.00 до 17.30 (понедельник-пятница), тел. 8(992)400-38-23;

- Ямало-Ненецкий автономный округ, с. Антипаюта, ул. Ленина, д.3, административное здание муниципального образования с. Антипаюта, фойе, в рабочие дни с 09.00 до 17.30 (понедельник-пятница), тел. 8(951)989-13-54;

- Ямало-Ненецкий автономный округ, Тазовский район, с. Гыда, ул. Катаевой д.4, административное здание муниципального образования с. Гыда, фойе, в рабочие дни с 09.00 до 17.30 (понедельник-пятница), тел. 8(951)990-47-47.

Форма и место предоставления замечаний и предложений: в письменном виде в местах ознакомления с указанными материалами в журнале учета мнений и замечаний, а также в электронном виде по адресу lepmtor@lepmtor.ru.

О сроках и месте доступности предварительного варианта материалов по ОВОС, а также дате и месте проведения общественных слушаний будет сообщено дополнительно.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Федеральное государственное унитарное предприятие «Федеральный экологический оператор» (ФГУП «ФЭО», адрес: 119017, г. Москва, ул. Большая Ордынка д.24), информирует о начале процедуры оценки воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду (ОВОС). Название намечаемой деятельности: «Выполнение работ по проектированию ликвидации накопленного вреда окружающей среде на территории городского округа г. Усолье-Сибирское Иркутской области».

Цель намечаемой деятельности: ликвидация накопленного вреда окружающей среде на территории городского округа г. Усолье-Сибирское Иркутской области.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Иркутская область, территория, на которой в прошлом осуществлялась экономическая деятельность, связанная с производством химических веществ и химических продуктов на территории городского округа г. Усолье-Сибирское, включенного в государственный реестр объектов накопленного вреда окружающей среде приказом Минприроды России от 29.07.2020 № 507.

Примерные сроки проведения ОВОС: II-IV квартал 2021 года. Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация города Усолье-Сибирское Иркутской области совместно с Заказчиком.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: опрос с 21 июня по 23 июня 2021 года.

Техническое задание на проведение ОВОС доступно для ознакомления и подачи предложений и замечаний в письменной форме в течение 30 дней с момента опубликования данного информационного сообщения с 21 мая по 20 июня 2021 года в общественной приемной ФГУП «ФЭО» в г. Усолье-Сибирское, расположенной по адресу: г.Усолье-Сибирское, Комсомольский проспект, д.25, в рабочие дни с 14.00 до 17.00 часов (местное время), тел. +79501415383, а также в сети Интернет на официальном сайте Администрации города Усолье-Сибирское (www.usolie-sibirskoe.ru) и на официальном сайте ФГУП «ФЭО» (www.rosfeo.ru). Дополнительно прием замечаний и предложений будет осуществляться по адресу электронной почты: ovos.ptk@gmail.com. Опросные листы можно заполнить в месте ознакомления с техническим заданием, а также доступны для скачивания на официальном сайте ФГУП «ФЭО» в период проведения опроса и принимаются в электронном виде по адресу электронной почты ovos.ptk@gmail.com.

Утвержденное техническое задание на ОВОС будет доступно для ознакомления до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду на сайте ФГУП «ФЭО» (www.rosfeo.ru).

Общественные обсуждения

Администрация муниципального образования г. Новороссийск и ООО «НТК» (353911, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пеняйская, 89) проводят общественные обсуждения (в форме слушаний, а также в форме представления замечаний и предложений) по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС) хозяйственной деятельности Общества с ограниченной ответственностью «Новороссийская топливная компания» (ООО «НТК»).

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

Заказчик работ: ООО «НТК».

Заказчик общественных обсуждений и исполнитель работ: ООО «Чистая планета», 350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, дом №107/10, помещение №5, тел. 8 (861) 278-91-86.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения (в форме слушаний) – Администрация МО г. Новороссийск.

В соответствии с п. 2 приложения 16 к постановлению Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 года № 440 «О продлении действия разрешений и иных особенностях в отношении разрешительной деятельности в 2020 и 2021 годах» общественные обсуждения состоятся 21 июня 2021 г. в 12:00 часов с использованием средств дистанционного взаимодействия (видеоконференцсвязь).

Общественные обсуждения будут проведены на платформе Mind (<https://mind.com>). Доступ участников будет осуществлен на основании заявки. Для участия необходимо направить заявку по адресу электронной почты: clear_planet@mail.ru с указанием Ф.И.О., адреса проживания, адреса электронной почты и контактного телефона или позвонить по номеру 8 (861) 278-91-83.

С материалами ОВОС можно ознакомиться в администрации г. Новороссийска по адресу: г.Новороссийск, Проспект Ленина, д.55, каб.2.

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

Контактные телефоны: от Заказчика: +7 (8617) 306-144 от Исполнителя: +7(861) 278-91-86.

Оповещение

«23 ГМПИ – филиал АО «31 ГПИСС» уведомляет о начале процедуры общественных обсуждений материалов проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы «Основной пункт базирования «Каспий» на территории республики Дагестан, береговая инфраструктура» (шифр 613/71-ОПБ/БИ) 1 этап. Комплекс внеплощадочных и внутриплощадочных магистральных инженерных сетей и сооружений военного городка. 1-2 этап. Магистральные внутриплощадочные сети и сооружения военного городка, включая Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду и результаты оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС).

Целью намечаемой деятельности является обустройство инфраструктуры Каспийской флотилии в городе Каспийск Республики Дагестан.

Разработчик проектной документации: «23 ГМПИ – филиал АО «31 ГПИСС» (191167, г. Санкт-Петербург, ул. Атаманская, дом 6).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования городского округа «город Каспийск».

Форма проведения общественных обсуждений: заочная с ознакомлением с материалами по объекту, предоставлением замечаний и предложений в свободной форме с регистрацией мнения общественности в письменном виде.

Уведомление

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

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372, ООО СПАСФ «Природа», ООО «Эконорм» уведомляют о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) с гражданами и общественными организациями объекта государственной экологической экспертизы – проектной документации объекта «Площадка восстановления нефтегазряженных почв и грунтов на Возейском месторождении в Усинском районе Республики Коми», включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду.

Название намечаемой деятельности: Площадка восстановления нефтегазряженных почв и грунтов на Возейском месторождении в Усинском районе Республики Коми.

Цель намечаемой деятельности: Строительство и эксплуатация площадки восстановления нефтегазряженных почв и грунтов на Возейском месторождении в Усинском районе Республики Коми.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Коми, Усинский район, в 50,0 км северо-северо-западнее г. Усинск.

Наименование и адрес заказчика: ООО СПАСФ «Природа», адрес: 169710, Республика Коми, г. Усинск, ул. Приполяная, 6А.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: ООО «Эконорм», адрес: 167000, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Коммунистическая, 4, оф. 314. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: июль 2019 г. – декабрь 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Управление территориального развития, экологии и природопользования администрации МО ГО «Усинск». Адрес: 169711, Республика Коми, г. Усинск, ул. Ленина, 13, тел. (82144) 2-81-30.

Предполагаемая форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: письменно и/или в электронном виде в адрес Управления территориального развития, экологии и природопользования администрации МО ГО «Усинск» (эл. почта: mo@usinsk.rkomi.ru) и/или в адрес ООО «Эконорм» (эл. почта: gigeo@gigeo.ru). Замечания и предложения от граждан и общественных организаций по объекту государственной экологической экспертизы принимаются также в течение 30 дней после окончания общественных слушаний в письменной форме в месте ознакомления с материалами по адресу: 169711, Республика Коми, г. Усинск, ул. Ленина, 13, каб. 115, а также могут быть направлены по электронной почте: mo@usinsk.rkomi.ru, gigeo@gigeo.ru.

С материалами по объекту государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться на <http://www.администрация-усинск.рф>, а также в Управлении территориального развития, экологии и природопользования администрации МО ГО «Усинск» по адресу: 169711, Республика Коми, г. Усинск, ул. Ленина, 13, каб. 115, тел. (82144) 2-81-30 с даты публикации настоящего объявления.

Общественные обсуждения объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду состоятся 17 июня 2021 г. в 16.00 часов по московскому времени по адресу: 169711, Республика Коми, г. Усинск, ул. Ленина, 13, актовый зал (2 этаж).

Общественные обсуждения

Общество с ограниченной ответственностью «Ульяновскоблводоканал» информирует о проведении общественных обсуждений намечаемой деятельности по материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) в составе проектной документации «Выполнение проектной документации по выносу иловых карт из зоны строительства (Этап 1) в рамках строительства третьей очереди городских очистных сооружений канализации г. Димитровграда», доработанным в соответствии с замечаниями и предложениями Заключения экспертной комиссии ГЭЭ от 27.11.2020, утвержденным приказом Межрегионального управления Росприроднадзора по г. Москве и Калужской области 03.12.2020 № 91-Э.

Место намечаемой деятельности: Российская Федерация, Ульяновская область, г. Димитровград, ул. Промышленная, 9.

Цели намечаемой деятельности: вынос существующих иловых карт для строительства третьей очереди городских очистных сооружений канализации г. Димитровграда.

Заказчиком общественных обсуждений выступает общество с ограниченной ответственностью «Ульяновскоблводоканал», ИНН: 7728778215, 433508, Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150, этаж 2.

Предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) доступны с 28.05.2021 по 28.06.2021.

- на официальном сайте Администрации г. Димитровград Ульяновской области в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по электронному адресу: www.dimitrovgrad.ru, на сайте: www.ulcomsys.ru;

- по адресу: Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150, этаж 2, отдел ПТО.

Предложения и замечания по материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) принимаются с 28.05.2021 по 28.06.2021 в письменной форме включительно:

- на электронный адрес: ulov@ulcomsys.ru, nutkina@ulcomsys.ru почтовый адрес: 433508, Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150;

- специалистами отдела ПТО с понедельника по пятницу с 8.00 до 17.00 по адресу: 433508, Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150, 2 этаж.

Общественные обсуждения состоятся в административном здании общества с ограниченной ответственностью «Ульяновскоблводоканал» 28.06.2021 в 17.00 по адресу: Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150, 2 этаж, зал заседаний.

Приглашаем всех заинтересованных лиц, желающих принять участие в обсуждении. При себе необходимо иметь паспорт гражданина РФ – для физических лиц; документы, подтверждающие сведения о наименовании, основном государственном регистрационном номере, месте нахождения и адресе организации – для юридических лиц.

Доступ заинтересованных лиц к окончательному варианту материалов ОВОС, выполненному с учетом замечаний и предложений общественности, будет обеспечен до момента принятия заказчиком решения о реализации намечаемой деятельности с понедельника по пятницу с 8.00 до 17.00 по адресу: 433508, Ульяновская область, город Димитровград, улица Куйбышева, дом 150, 2 этаж.

Информационное извещение

о проведении общественных обсуждений проектов на разработку проектной документации и технических заданий на проведение оценки воздействия на окружающую среду, предварительного и окончательного вариантов материалов оценки воздействия на окружающую среду по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации намечаемой хозяйственной и иной деятельности

Общество с ограниченной ответственностью филиал ООО «Газпром инвест» «Иркутск» совместно с Администрацией Казачинско-Ленского муниципального района, в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом 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», постановлением администрации Казачинско-Ленского муниципального района от 01.06.2017 г. № 158 «Об утверждении административного регламента по предоставлению муниципальной услуги «Организация общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, подлежащей государственной экологической экспертизе», филиал ООО «Газпром инвест» «Иркутск» с целью ознакомления и учета общественного мнения уведомляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации, включая Технические задания (ТЗ) на разработку ОВОС, предварительные материалы ОВОС и материалы ОВОС по объектам государственной экологической экспертизы:

«Железнодорожные коммуникации и сооружения Ковытинского газоконденсатного месторождения» в составе инвестиционного проекта «Обустройство Ковытинского газоконденсатного месторождения» Этап 8.1. Железнодорожные коммуникации и сооружения Ковытинского газоконденсатного месторождения. Железнодорожные пути и коммуникации общего пользования; «Железнодорожные коммуникации и сооружения Ковытинского газоконденсатного месторождения» в составе инвестиционного проекта «Обустройство Ковытинского газоконденсатного месторождения» Этап 8.2. Железнодорожные коммуникации и сооружения Ковытинского газоконденсатного месторождения. Железнодорожные пути и инфраструктура необщего пользования». Цель намечаемой деятельности: обустройство Ковытинского газоконденсатного месторождения с целью добычи газа и конденсата, подготовки их к транспорту, с месторождения на железнодорожный терминал в пос. Окунайский и дальнейшей отправки потребителям железнодорожным транспортом.

Месторасположения объектов: РФ, Иркутская область, Казачинско-Ленский район.

Заказчик: ПАО «Газпром» (117997, г. Москва, ГПС-7, ул.Наметкина, д.16, тел. (495) 719-30-01, e-mail: gazprom@gazprom.ru).

Агент: филиал ООО «Газпром инвест» «Иркутск» (664011, Иркутская область, г. Иркутск, ул.Парковая, д.16, тел. +7 (812) 455-17-00, e-mail: irkutsk@invest.gazprom.ru).

Генеральный проектировщик: ООО «Газпром проектирование» (191036, г. Санкт-Петербург, Суворовский пр., д. 16/13, лит. А, пом. 19Н, тел./факс +7 (812) 578-79-97, e-mail: gazpromproject@gazpromproject.ru).

Проектировщик: ПАО «Гипротомнефтегаз» (625000, г. Тюмень, ул. Республики, 62 тел.: +7 (345-2) 25-75-30, e-mail: gtng@gtng.ru).

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду по обсуждаемым объектам: май 2021 года – август 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Строительное отделение администрации Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской области, ООО «Газпром инвест» филиал «Иркутск», ПАО «Гипротомнефтегаз».

Предлагаемая форма общественных обсуждений: общественные слушания. Форма представления замечаний и предложений: Замечания и предложения от граждан и общественных организаций к ТЗ и предварительным материалам ОВОС, материалам ОВОС принимаются в общественных приемных в форме записей в Журнале замечаний и предложений, расположенных по адресу: Иркутская область, Казачинско-Ленский район, с. Казачинское, ул. Ленина, 10, каб.209. Режим работы общественных приемных: пн-пт – с 9.00 до 17.00, обед с 12.00 – 13.00, сб, вс – выходной, а также письменно по ПАО «Гипротомнефтегаз» (625000, г. Тюмень, ул. Республики, 62 тел.: +7 (345-2) 25-75-30, e-mail: gtng@gtng.ru).

Дополнительно Техническое задание на проведение ОВОС (ТЗ на проведение ОВОС), предварительные материалы ОВОС, материалы ОВОС доступны для ознакомления на сайте ПАО «Гипротомнефтегаз» http://www.gtng.ru/materialy-obshchestvennykh-slushaniy-php?bitrix_include_areas=Y&clear_cache=Y

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

1 Этап: Технические задания на проведение ОВОС
Техническое задание на проведение ОВОС (ТЗ на проведение ОВОС), предварительные материалы ОВОС будут доступны для ознакомления с 20.05.2021 г. по 21.06.2021 г. в общественных приемных Администрации Казачинско-Ленского района.

2 Этап: материалы ОВОС
Материалы проектной документации, включая материалы ОВОС будут доступны для ознакомления с 22.06.2021 г. по 26.07.2021 г. в общественных приемных администрации Казачинско-Ленского района.

Дата и место проведения общественных слушаний:
Итоговое заседание общественных обсуждений (в форме слушаний) по материалам оценки воздействия на окружающую среду состоится:

26.07.2021 в 15 часов 00 минут местного времени в Администрации Казачинско-Ленского муниципального района по адресу: Иркутская область, с. Казачинское, ул. Ленина, 10, конференц-зал.

Замечания и предложения от граждан и общественных организаций будут приниматься в письменной форме в течение 30 дней после окончания общественных слушаний в общественных приемных в форме записей в «Журнале замечаний и предложений», по e-mail: gtng@gtng.ru.

Окончательный вариант материалов ОВОС, подготовленный с учетом замечаний и предложений общественности, будет доступен в течение всего срока с момента его утверждения до принятия решения о реализации намечаемой деятельности на сайте ПАО «Гипротомнефтегаз» http://www.gtng.ru/materialy-obshchestvennykh-slushaniy-php?bitrix_include_areas=Y&clear_cache=Y.

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 администрацией Ванинского муниципального района 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 Инау-Тулчи Дальневосточной железной дороги». Месторасположение намечаемой деятельности объектов: Хабаровский край, Ванинский муниципальный район.

Цель намечаемой деятельности: строительство второго главного пути в целях устранения барьерных мест и увеличения пропускной способности на данном участке.

Заказчик проектов: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиал ОАО «РЖД» (ДКРС), г. Хабаровск, ул. Тургенева, д. 74, тел. 8(4212) 91-24-91.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений:

– Администрация Ванинского муниципального района, рп. Ванино, пл. Мира, 1, тел.: 8(4213)75-51-20.

– ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД».

Предполагаемая форма общественного обсуждения: слушания.

Место и время доступности ТЗ на ОВОС, томов ОВОС и проектной документации по объектам: начало ознакомления с 20.05.2021 г. по 22.06.2021 г. по адресу: г. 682860, Хабаровский край, рп. Ванино, пл. Мира, 1, с 8 часов 30 минут до 17 часов 30 минут ежедневно, за исключением выходных дней, а также на официальном сайте администрации Ванинского муниципального района в разделе «Объявления и документация». Предоставить свои замечания и предложения в письменной форме можно в адрес администрации Ванинского муниципального района.

Общественные обсуждения по объектам назначены 23.06.2021 г. в 11:00 по адресу: рп. Ванино, пл. Мира, д. 1, здание администрации Ванинского района, большой зал администрации района.

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:

– 682860, Хабаровский край, рп. Ванино, пл. Мира, 1, тел. 8 (4213) 75-51-20, e-mail: uprav@vanino.org.

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

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

Уведомление

Акционерное общество «СУЭК-Кузбасс» совместно с администрацией Ленинск-Кузнецкого городского округа (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: по проекту технической документации «Технологический регламент «Материал пригодный для технической рекультивации, получаемый в результате деятельности Обогачительной фабрики: участок им. С.М. Кирова, участок Комсомолец, участок Польшаевский АО «СУЭК-Кузбасс» (в соответствии с документацией, представляемой на ГЭЭ согласно ст. 11 Федерального закона от 22. 11. 1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее по тексту ОВОС) и техническое задание по ОВОС.

Название намечаемой деятельности: проект технической документации «Технологический регламент «Материал пригодный для технической рекультивации, получаемый в результате деятельности Обогачительной фабрики: участок им. С.М. Кирова, участок Комсомолец, участок Польшаевский АО «СУЭК-Кузбасс».

Цель намечаемой деятельности: производство материала для технической рекультивации.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Кемеровская область-Кузбасс, Ленинск-Кузнецкий городской округ, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Выборная, 3/у 42а.

Наименование и адрес заказчика: Акционерное общество «СУЭК-Кузбасс», 652507, Кемеровская область-Кузбасс, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Васильева, 1.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 3-4 кварталы 2019 года-2021 год.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Ленинск-Кузнецкого городского округа (далее по тексту Администрация).

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний: устная и письменная.

Ознакомиться с предварительными материалами ОВОС и техническим заданием, доработанными по замечаниям экологической экспертизы можно с 24.05.2021 по 25.06.2021 (включительно) по адресам:

1) На сайте Администрации: www.leninsk-kuz.ru.

2) На сайте разработчика: www.экосибири.рф.

3) В Администрации: Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, пр-т Кирова, 56, каб. 104(понедельник-четверг с 9.00 до 12.00 и с 13.00 до 15.00, пятница с 9.00 до 12.00).

Замечания и предложения в письменной форме с указанием Ф.И.О., телефона, e-mail с 24.05.2021 по 25.06.2021(включительно) принимаются:

1) по электронному адресу управления жизнеобеспечения Администрации e-mail: zhkh-lk@mail.ru.

2) по почтовому адресу Администрации: 652500, Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, пр-т Кирова, 56, каб. 104.

3) по электронному адресу разработчика ООО «Экология Сибири»: ekosibiri@mail.ru.

4) по почтовому адресу разработчика ООО «Экология Сибири»: 650055, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, дом 33, корпус 2, офис 205.

5) по электронному адресу АО «СУЭК-Кузбасс»: mcgilevaem@suek.ru.

6) по почтовому адресу АО «СУЭК-Кузбасс»: 652507, Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Васильева,1, кабинет 227.

Телефоны для справок:
1) Администрация: 8(38456)5-27-55.
2) ООО «Экология Сибири»: 8(3842) 45-22-07.
3) АО «СУЭК-Кузбасс»: 8(38456) 3-15-59.

Дата и место проведения общественных слушаний:
25 июня 2021 года в 15.00 (время местное), по адресу: Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, пр-т Кирова, 56, актовый зал (4 этаж), тел. 8(38456) 5-27-55.

Извещение о проведении общественных обсуждений

ООО «МОСТ» совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации города Иркутска от 30 октября 2014 года № 031-06-1300/14 «Об Порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории города Иркутска»), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях: ул. Лермонтова - объездная дорога мкр. Первомайский - мкр. Университетский в г. Иркутске», 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: проектом «Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях: ул. Лермонтова - объездная дорога мкр. Первомайский - мкр. Университетский в г. Иркутске» предусмотрена реконструкция транспортной развязки в разных уровнях: ул. Лермонтова - объездная дорога мкр. Первомайский - мкр. Университетский в г. Иркутске.

Наименование и адрес заказчика: Комитет городского устройства администрации города Иркутска, ИНН 3808219423, 664011, г. Иркутск, ул. Сухэ-Батора, д. 11 Тел.: 8 (3952) 52-01-32 E-mail: kgo@admirk.ru

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска, 664011, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11. Тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком или его представителем.

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях: ул. Лермонтова - объездная дорога мкр. Первомайский - мкр. Университетский в г. Иркутске» доступны в течении 30 дней с момента настоящей публикации и в течении 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

– 664011, г. Иркутск, ул. Сухэ-Батора, д. 11, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни;

– 664081, г. Иркутск, мкр. Крылатый 4, (ООО «МОСТ»), с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция транспортной развязки в разных уровнях: ул. Лермонтова - объездная дорога мкр. Первомайский - мкр. Университетский в г. Иркутске» назначены на 22 июня 2021 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского устройства администрации г. Иркутска, 664011, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11 каб 14, в случае продления режима самоизоляции, слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «МОСТ», адрес: 664081, г. Иркутск, мкр. Крылатый 4. Тел.: +7-395-2-79-63-33

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 04.02.2021 г. №109 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 03 апреля 2020 г. № 440», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <http://admirk.ru>

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ОГКУ «Управление капитального строительства Иркутской области» совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759 «Об утверждении Положения об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района») уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Комплекс зданий ГБУЗ Иркутское областное бюро судебно-медицинской экспертизы» 1-ый этап, а именно по разработке технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на проектирование (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Комплекс зданий ГБУЗ Иркутское областное бюро судебно-медицинской экспертизы» 1-ый этап, предусмотрено строительство комплекса зданий ГБУЗ Иркутское областное бюро судебно-медицинской экспертизы, по адресу: Иркутская область, Иркутский район, северо-западнее п. Парфеновка. Кадастровый номер земельного участка: 38:06:111418:13246.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ОГКУ «Управление капитального строительства Иркутской области», адрес: 664047, г. Иркутск, ул. Пискунова, стр. 76.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес: 664007, г. Иркутск, ул. Декабрьских Событий, д. 119А, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний с соблюдением всех санитарно-эпидемиологических норм.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Комплекс зданий ГБУЗ Иркутское областное бюро судебно-медицинской экспертизы» 1-ый этап доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам:

1) 664007, г. Иркутск, ул. Декабрьских Событий, д. 119а, каб. 209,

2) 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 115, оф. 221;

3) 664531, Иркутская область, Иркутский район, с. Урик, ул. Лунина, 1 (администрация Урикского муниципального образования) с 09

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

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 администрацией Ванинского муниципального района 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 Хуту - Имбо Дальневосточной железной дороги»;
2. «Второй главный путь на перегоне разезд 323 км - Людо Дальневосточной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности объектов: Хабаровский край, Ванинский муниципальный район.

Цель намечаемой деятельности: строительство вторых главных путей в целях устранения барьерных мест и увеличения пропускной способности на данных участках.

Заказчик проектов: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиал ОАО «РЖД» (ДКРС), г. Хабаровск, ул. Тургенева, д. 74, тел.: 8(4212) 91-24-91.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: - Администрация Ванинского муниципального района, рп. Ванино, пл. Мира, 1, тел.: 8(4213)75-51-20.

– ДКРС – Хабаровск ОАО «РЖД».

Предполагаемая форма общественного обсуждения: слушания.

Место и время доступности ТЗ на ОВОС, томов ОВОС и проектной документации по объектам: начало ознакомления с 20.05.2021 г. по 22.06.2021 г. по адресу: г. 682860, Хабаровский край, рп. Ванино, пл. Мира, 1, с 8 часов 30 минут до 17 часов 30 минут ежедневно, за исключением выходных дней, а также на официальном сайте администрации Ванинского муниципального района в разделе «Объявления и документация». Представить свои замечания и предложения в письменной форме можно в адрес администрации Ванинского муниципального района.

Общественные обсуждения по объектам назначены 23.06.2021 г. в 11:00 по адресу: рп. Ванино, пл. Мира, д. 1, здание администрации Ванинского района, большой зал администрации района.

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:

- 682860, Хабаровский край, рп. Ванино, пл. Мира, 1, тел. 8 (4213) 75-51-20, e-mail: uprav@vanino.org.

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

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

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Гражданка РФ Родионова Анна Николаевна, совместно с отделом экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации Ангарского городского округа (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 о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Магазин автозапчастей», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Магазин автозапчастей» предусмотрено строительство магазина автозапчастей по адресу: Иркутская область, Ангарский городской округ, г. Ангарск, квартал 258, участок 302. Кадастровый номер земельного участка: 38:26:000000:6158.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Гражданка РФ Родионова Анна Николаевна, адрес: 665831, г. Ангарск, мкр-н Байкальск, ул. Торговая, дом 8. Тел. 8-914-946-80-25. E-mail: rodionova2003@mail.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации Ангарского городского округа (адрес: Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, совместно с заказчиком или его представителем.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ЭКОПРОЕКТ», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402. Тел. 8-3952-48-71-78. E-mail: ecolog38@mail.ru.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности утвержденного технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: утвержденные технические задания (по оценке воздействия на окружающую среду, на выполнение инженерных изысканий и на разработку проектной документации), предварительный вариант материалов ОВОС, инженерных изысканий, проектной документации и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Магазин автозапчастей» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений (в письменной форме) по адресам:

- 665830, Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, 50-41-61, понедельник – пятница с 9-00 до 17-00, обед с 13-00 до 14-00 (местное время);

- официальный сайт администрации АГО: <https://angarsk-adm.ru/gorodskoy-okrug/ekologiya/obshchestvennyye-obsuzhdeniya/zaplanirovannyye-obsuzhdeniya.php/>;

- 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, тел. 8-3952-48-71-78, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, обед с 12-00 до 13-00 (местное время).

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду, инженерных изысканий, проектной документации, в соответствии с утвержденными техническими заданиями, по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Магазин автозапчастей», состоятся 23.06.2021 г. в 10:00 часов в здании администрации Ангарского городского округа по адресу: 665830, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 401 (зал заседаний).

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов оценки воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

- 665830, Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, 50-41-61, понедельник – пятница с 9-00 до 17-00, обед с 13-00 до 14-00 (местное время);

- официальный сайт администрации АГО: <https://angarsk-adm.ru/gorodskoy-okrug/ekologiya/obshchestvennyye-obsuzhdeniya/zaplanirovannyye-obsuzhdeniya.php/>;

- 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, тел. 8-3952-48-71-78, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, обед с 12-00 до 13-00 (местное время).

Оповещение

ООО НИПППД «Недра» по поручению ООО «НГК «Горный» объявляет о начале общественных обсуждений материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), включая техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ на ОВОС), по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Хоседаю-Неруюзское нефтяное месторождение. Обустройство одиночной скважины № 10БИС».

Цель намечаемой деятельности: строительство и эксплуатация объекта добычи нефти на Хоседаю-Неруюзском нефтяном месторождении.

Местоположение объекта: РФ, Архангельская область, Ненецкий автономный округ, Муниципальный район «Заполярный район».

Застройщиком и заказчиком проектной документации является Общество с ограниченной ответственностью «Нефтегазовая компания «Горный» (ООО «НГК «Горный»): РФ, 125167, г. Москва, Ленинградский проспект, д.37 «А», корп. 14, помещение VII, 3 этаж, комната 14.

Организация-разработчик материалов ОВОС, включая ТЗ на ОВОС, – ООО НИПППД «Недра» (адрес: 614064, г. Пермь, ул. Л. Шатрова, д. 13а.).

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2021 г.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Ознакомиться с материалами ОВОС, включая ТЗ на ОВОС, можно с 21.05.2021 г. по 23.07.2021 г. в холле здания Администрации муниципального района «Заполярный район» по адресу: Ненецкий автономный округ, п. Искателю, ул. Губкина, д. 10. Время работы: с 9-00 до 17-00 кроме выходных и праздничных дней. В холле здания Администрации представлены: материалы по ОВОС, включая ТЗ на ОВОС; журнал для регистрации замечаний и предложений, в котором заинтересованные лица и представители общественности могут оставлять свои замечания и предложения.

Электронный вид материалов ОВОС, включая ТЗ на ОВОС, доступен по ссылке <https://cloud.mail.ru/public/vWxh/pNd2PFV1>.

Направить свои замечания и предложения также можно по адресам:

166700, РФ, Ненецкий автономный округ. Заполярный р-н, пос. Искателей, ул. Губкина, д. 10, e-mail: admin-zr@mail.ru;

614064, РФ, г. Пермь, ул. Л. Шатрова, д. 13а, e-mail: nedra@nedra.perm.ru; bastrikov@nedra.perm.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: с 21.05.2021 г. по 23.07.2021 г.

Общественные слушания состоятся 22 июня 2021 г. в 10:00 по московскому времени.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 3 апреля 2020 г. № 440 общественные слушания будут проводиться с использованием средств дистанционного взаимодействия (онлайн-видеоконференцсвязь (ВКС)) посредством приложения Zoom. Для участия в слушаниях необходимо установить данное приложение на персональный компьютер, оборудованный наушниками и микрофоном, либо на мобильный телефон, с наличием подключения к сети интернет.

Подключиться к ВКС можно по ссылке: <https://us06web.zoom.us/j/84581307965?pwd=OFhWLU0tOjRlMFVleVQ1d1d2NjJlZD09>.

Идентификатор конференции: 845 8130 7965, код доступа: 20210622.

Контактная информация: Разработчик ОВОС: ООО НИПППД «Недра», 614064, г. Пермь, ул. Л. Шатрова, д. 13а. Тел. (342) 249-10-55. Главный инженер проекта Бастриков Александр Сергеевич, тел. +79129888355. Руководитель сектора охраны окружающей среды Ермаков Денис Владимирович, тел.(342) 240-19-96.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

ПАО «ГАЗ» совместно с администрацией городского округа город Дзержинск Нижегородской области информируют о начале общественных обсуждений (в форме видеоконференции) по вопросу оценки воздействия на окружающую среду при реализации проекта рекультивации объекта государственной экологической экспертизы - недействующая карта полигона промышленных отходов ПАО «ГАЗ».

Местонахождение объекта: Нижегородская область, городской округ город Дзержинск, кадастровый номер 52:21:0000003:91.

Цель намечаемой деятельности: минимизация воздействия объекта на окружающую среду путем рекультивации.

Заказчик: ПАО «ГАЗ», 603004, Нижегородская обл., г. Нижний Новгород, пр-т Ленина, 88.

Разработчик материалов ОВОС: АО «Гео Палитра», 603000, Нижегородская обл., г. Нижний Новгород, ул. Костина, 3, офис 53.

Ответственные за организацию общественных обсуждений: администрация городского округа город Дзержинск Нижегородской области совместно с ПАО «ГАЗ».

Общественные обсуждения организованы в форме видеоконференции на платформе Zoom 01 июля 2021 года в 17:00 по московскому времени.

Информация для входа в видеоконференцию размещена на главной странице официального Интернет сайта администрации городского округа город Дзержинск Нижегородской области по ссылке <https://адмдзержинск.рф>.

Документация объекта государственной экологической экспертизы - недействующая карта полигона промышленных отходов ПАО «ГАЗ», включая материалы ОВОС и ТЗ на ОВОС, доступны для ознакомления с 01 июня по 01 июля 2021 года на официальном Интернет сайте администрации городского округа город Дзержинск Нижегородской области по ссылке <https://адмдзержинск.рф>.

Телефон для справок: 8 (8313) 27 99 80.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Замечания и предложения принимаются в письменной форме с 01 июня по 01 июля 2021 года в рабочее время по адресам:

- 606025, Нижегородская обл., г. Дзержинск, ул. Гайдара, 74;

- 606000, Нижегородская обл., г. Дзержинск, пл. Дзержинского, 1, каб. 25;

- на официальные e-mail: official@adm.dzr.nnov.ru, или e-mail: оos@adm.dzr.nnov.ru.

Обращаем внимание, что анонимные отзывы не рассматриваются и не учитываются.

Ответственные за подготовку и проведение общественных обсуждений:

- от администрации городского округа город Дзержинск Нижегородской области – начальник сектора по работе с общественностью департамента управления делами Курышева Юлия Эдуардовна, тел. 8 (8313) 27 99 80;

- от АО «Гео Палитра» - инженер-эколог, Соболева Ирина Алексеевна, тел. 8 (831) 211 33 35, e-mail: ecolog17nn@gmail.com.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью Малое инновационное предприятие «НефтеХимПром УГНТУ» совместно с Администрацией городского округа г. Уфа Республики Башкортостан информируют общественность о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы технической документации по модернизации технологии утилизации отходов бурения на основе углесодержащего сорбента-деструктора, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС), в том числе техническое задание на проведение ОВОС (ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: Утилизация отходов бурения, образующихся при строительстве скважин ПАО «НК «Роснефть».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации.

Наименование и адрес Заказчика (Заявителя): Общество с ограниченной ответственностью Малое инновационное предприятие «НефтеХимПром УГНТУ», 450095, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. 8 Марта, 12, корп. 1, офис 28, тел. 8 (347) 216 85 25.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: II – III кварталы 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация городского округа г. Уфа Республики Башкортостан, начальники отдела экологии и охраны окружающей среды Филева Ольга Николаевна, тел. 8 (347) 279 05 90.

Общественные обсуждения проводятся в форме опроса в течение 30 дней с момента публикации настоящего объявления с целью изучения мнения общественности относительно намечаемой хозяйственной деятельности по применению модернизированной технологии утилизации отходов бурения на основе углесодержащего сорбента-деструктора.

Ознакомиться с материалами объекта государственной экологической экспертизы (ГЭЭ) - технической документацией по модернизации технологии утилизации отходов бурения на основе углесодержащего сорбента-деструктора, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе техническим заданием на проведение ОВОС, а также с формой опросного листа в электронном виде можно с момента опубликования настоящего объявления на официальном Интернет-сайте по ссылке <http://www.rusoil.net/page/neftehimprom-ugntu>.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме опроса состоится 01 июля 2021 года в 09:00 местного времени по адресу: 450098, Республика Башкортостан, пр-т Октября, 120, Администрация городского округа г. Уфа Республики Башкортостан.

Замечания и предложения принимаются в письменной форме в течение 30 дней от даты публикации объявления, и в течении 30 дней после окончания общественных обсуждений по рабочим дням с 09:00 до 13:00, и с 14:00 до 18:00 местного времени по адресам:

- 450054, Республика Башкортостан, г. Уфа, пр-т Октября, 69, комн. 115, тел. 8 (347) 235 56 77, Докичев Владимир Анатольевич;

- 450095, Республика Башкортостан, г. Уфа, ул. 8 Марта, 12, корп. 1, офис 28, тел. 8 (347) 228 39 10, Шарипов Артур Канифович;

- 450098, Республика Башкортостан, пр-т Октября, 120, Администрация городского округа г. Уфа Республики Башкортостан, тел. 8 (347) 279 05 90, Филева Ольга Николаевна;

- на e-mail: ugntumip@mail.ru; ecology@ufacity.info, круглосуточно.

Информационные материалы по объекту ГЭЭ и бланки опросного листа для предоставления замечаний и предложений доступны также на Официальном сайте Администрации городского округа г. Уфа Республики Башкортостан по ссылке <https://ufacity.info/>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Гражданин РФ Самороков Эдуард Владиславович, совместно с отделом экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации Ангарского городского округа (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 о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Объекты гаражного назначения», в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Объекты гаражного назначения» предусмотрено строительство объектов гаражного назначения по адресу: Иркутская область, г. Ангарск. Кадастровый номер земельного участка: 38:26:000000:5923.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Гражданин РФ Самороков Эдуард Владиславович, адрес: 665832, г. Ангарск, мкр. 7, дом 15, кв. 247. Тел. 8-908-643-07-24. E-mail: samorokov68@mail.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологии и лесного контроля управления по общественной безопасности администрации Ангарского городского округа (адрес: Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, совместно с заказчиком или его представителем.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ЭКОПРОЕКТ», адрес: 664025, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402. Тел. 8-3952-48-71-78. E-mail: ecolog38@mail.ru.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности утвержденного технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: утвержденные технические задания (по оценке воздействия на окружающую среду, на выполнение инженерных изысканий и на разработку проектной документации), предварительный вариант материалов ОВОС, инженерных изысканий, проектной документации и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Объекты гаражного назначения» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений (в письменной форме) по адресам:

- 665830, Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, 50-41-61, понедельник – пятница с 9-00 до 17-00, обед с 13-00 до 14-00 (местное время);

- официальный сайт администрации АГО: <https://angarsk-adm.ru/gorodskoy-okrug/ekologiya/obshchestvennyye-obsuzhdeniya/zaplanirovannyye-obsuzhdeniya.php/>;

- 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, тел. 8-3952-48-71-78, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, обед с 12-00 до 13-00 (местное время).

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов оценки воздействия на окружающую среду, инженерных изысканий, проектной документации, в соответствии с утвержденными техническими заданиями, по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Объекты гаражного назначения», состоятся 23.06.2021 г. в 11:00 часов в здании администрации Ангарского городского округа по адресу: 665830, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 401 (зал заседаний).

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов оценки воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

- 665830, Иркутская область, г. Ангарск, 59 квартал, дом 4 (ул. К. Маркса, 19), кабинет 333, тел. 8-3955-52-60-16, 50-41-61, понедельник – пятница с 9-00 до 17-00, обед с 13-00 до 14-00 (местное время);

- официальный сайт администрации АГО: <https://angarsk-adm.ru/gorodskoy-okrug/ekologiya/obshchestvennyye-obsuzhdeniya/zaplanirovannyye-obsuzhdeniya.php/>;

- 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, тел. 8-3952-48-71-78, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, обед с 12-00 до 13-00 (местное время).

Извещение

ООО «Тайга Богучаны» совместно с Администрацией Богучанского района объявляет о начале процесса общественных обсуждений по техническому заданию на разработку материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и предварительным материалам ОВОС в составе проектной документации «Биотехнический комплекс по глубокой переработке древесины в Богучанском районе Красноярского края».

Разработчиком материалов ОВОС является ООО «ЭИФРИ РУС» (196006 Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Лиговский пр., д. 266, лит. В.).

Цель намечаемой деятельности – разработка проектной документации по строительству биотехнического комплекса по глубокой переработке древесины в Богучанском районе Красноярского края.

Месторасположение намечаемой деятельности – Российская Федерация, Красноярский край, Богучанский район, с. Богучаны.

Наименование и адрес заказчика – ООО «Тайга Богучаны» (660135, Российская Федерация, г. Красноярск, ул. Молокова, д. 37А).

Примерные сроки проведения ОВОС – от момента настоящей публикации 2-4 кварталы 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – Администрация Богучанского района.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – общественные слушания.

Предполагаемая форма предоставления замечаний и предложений – регистрация мнения общественности в письменном виде, фиксируемого в Журнале учета общественного мнения в общественной приемной.

Сроки и место доступности Технического задания на проведение ОВОС, и материалы ОВОС будут доступны с 11 мая 2021 г. по 11 июня 2021 г. в общественной приемной по адресу: Красноярский край, Богучанский район, с. Богучаны, ул. Октябрьская, д. 72, каб. 5. Время работы: понедельник - четверг с 10:00-17:00, пятница - с 10:00-14:00, перерыв - с 13:00-14:00.

Общественные слушания состоятся 11 июня 2021 года в 11-00 час. по адресу: Красноярский край, Богучанский район с. Богучаны, ул. Октябрьская, д. 72

XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

8-9 июля 2021 года | Санкт-Петербург

📍 КОНГРЕСС-ЦЕНТР, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

www.forumbt.ru

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) 327-93-70

ConferencePoint

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

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

ООО «Якутский Гормолзавод» в соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкспертизы РФ от 16.05.2000 № 372, извещает о проведении общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, объекта государственной экологической экспертизы: «Строительство гостиничного комплекса с подземным паркингом расположенного по адресу: Республика Бурятия, город Улан-Удэ, ул. Октябрьская 25» с целью информирования общественности о намечаемой деятельности и ее возможном воздействии на окружающую среду, определения характеристик и возможных альтернатив намечаемой деятельности, выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Цель намечаемой деятельности: Строительство гостиничного комплекса с подземным паркингом.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, город Улан-Удэ, ул. Октябрьская 25

Наименование и адрес заказчика: ООО «Якутский Гормолзавод», 677009, Российская Федерация, Республика Саха (Якутия), г. Якутск, ул. Кальвица, 14/1.

Примерный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 12 апреля по 25 июля 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: МУ «Комитет городского хозяйства» Администрации г. Улан-Удэ» (670031, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина д.25, тел.: 8(3012)23-39-15, e-mail: ooroos@ulan-ude-eg.ru).

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Время и место проведения обсуждений: 24.06.2021г. в 15:00ч по адресу: 670031, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина, д.25, каб.: 208, тел.: 8(3012)23-39-15.

Техническое задание и предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду и проектной документации доступны до 24.06.2021 г. с 09:00 по 18:00 в рабочие дни по адресу: 670031, Республика Бурятия г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина 156Б, 2 этаж, офис 5.

Замечания и предложения от общественности принимаются в письменном виде с 24.05.2021г. по 25.07.2021г. с 09:00 по 18:00 в рабочие дни по адресу: 670031, Республика Бурятия г. Улан-Удэ, ул. Бабушкина 156Б, 2 этаж, офис 5, Тел. 8(3012)560-570, e-mail: info@udaproject.ru.