



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 28 (1199) 12 – 18 июля 2021 года

ХРОНИКА

- Президент России утвердил Стратегию национальной безопасности.
- Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении 1,2 млрд руб. на развитие транспортной инфраструктуры в российских регионах.
- Представители транспортных ведомств России и Венгрии обсудили приоритетные направления сотрудничества в сфере железных дорог.

В КРЕМЛЕ



Утвержден перечень

Президент России утвердил перечень поручений по вопросам развития железнодорожной инфраструктуры Байкало–Амурской и Транссибирской магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

В целях создания современной железнодорожной инфраструктуры, ускорения темпов экономического роста и повышения качества жизни населения регионов Сибири и Дальнего Востока поручается:

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Бюджет поддержит

На льготные пассажирские авиаперевозки между регионами Дальневосточного федерального округа в 2021 году направят 1,58 млрд руб. Соответствующее распоряжение подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Средства, выделенные из резервного фонда, позволят снизить цены на билеты по 20 социально значимым направлениям. В их числе – Хабаровск – Анадырь, Петропавловск–Камчатский – Южно–Сахалинск, Владивосток – Чита, Комсомольск–на–Амуре – Благовещенск.

Сниженный тарифом за год смогут воспользоваться более 100 тыс. человек. Всего же благодаря господдержке в этом году будут организованы не менее 1780 рейсов с льготными билетами.

Полеты по 20 социально значимым направлениям станут первыми рейсами объединенной дальневосточной авиакомпании. Она создается по поручению Президента России на базе регионального авиаперевозчика «Аврора».

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Внесены изменения

Совет Федерации одобрил внесение изменений в статью 31 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Речь идет о совершенствовании правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом и внедрении электронного документооборота при перевозках грузов автотранспортом.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

„ Действует национальный проект «Безопасные качественные дороги». В его рамках в прошлом году было поставлено более 650 автобусов, троллейбусов и трамваев в 14 крупных городов. Кроме того, в самих субъектах действуют программы серьезного обновления. Поэтому я очень надеюсь, что мы сбалансированно подойдем к тому, чтобы новый технологичный транспорт был на улицах наших городов.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



ЦКАД стартовала!

Президент России запустил движение по Центральной кольцевой автодороге



СОБЫТИЕ

Опорная сеть скоростных дорог России пополнилась важнейшим звеном – Центральной кольцевой автомобильной дорогой. Глава государства Владимир Путин открыл движение по ЦКАД в полном объеме 8 июля. Церемония проходила из Центрального пункта управления на 55–м км дороги.

Замкнули и поехали

В церемонии открытия приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги» Вячеслав Петишенко.

«Разрешаю!» –скомандовал президент в ответ на просьбу открыть движение по ЦКАД. «Спасибо всем участникам этого проекта. Большое, очень важное и нужное не только для центральной части страны, для Москвы, для Московской области, а для всех. Потому что трафик здесь очень большой. По сути, вся страна здесь поедет», – отметил глава государства.

Запуск движения был дан по заключительному участку магистрали – 25-километровому участку ЦКАД–1 (от Калужского до Симферопольского шоссе). Последний сегмент «замкнул» кольцо – с вводом его в эксплуатацию проезд по трассе стал доступен на всем протяжении магистрали. Также было открыто движение по развязкам на пересечении ЦКАД–4 и М–5 «Урал», ЦКАД–5 и М–10 «Россия». Остальные этапы ЦКАД уже были запущены ранее.

Напомним: строительство дороги началось в 2014 году и велось с задержками. Первоначально ЦКАД планировалось ввести уже в 2018 году. Там же, в ЦПУ, Марат Хуснуллин сделал небольшую презентацию для главы государства, где рассказал о ЦКАД и ее роли как основного элемента в опорной транспортной сети, в которую также войдут транспортные мегакоридоры «Запад–Восток» и «Север–Юг».

Участники мероприятия обсудили положительное влияние новой кольцевой дороги на экономику ближайших регионов и страны в целом. ЦКАД является частью важного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» и соединяет трассы М–11 «Нева» и М–12 Москва – Казань. Как отметил Владимир Путин, строительство новой трассы – важное событие, и особое внимание будет уделено не только кратчайшим срокам сдачи, но и эффективному освоению прилегающей территории, развитию инфраструктуры.

Эффект кольца

ЦКАД построена путем заключения двух долгосрочных инвестиционных соглашений (ПК № 1 и № 5) с привлечением до 15% заемного финансирования и двух концессионных соглашений с платой концедента (ПК № 3 и № 4) с привлечением до 50% заемного финансирования. Общая стоимость проекта составляет 341,2 млрд руб., из которых за счет средств ФНБ профинансировано 44% общих затрат и за счет средств инвесторов – 27,7% стоимости проекта. Возврат привлеченного финансирования будет обеспечен за счет доходов от сбора платы за проезд.

ФАКТ

„ Основное назначение ЦКАД – разгрузка федеральных дорог и МКАД путем перераспределения транзитного потока автотранспорта. Протяженность дороги составляет 336,5 км. При ее строительстве возведены 225 искусственных сооружений и 18 транспортных развязок. Новая дорога проходит по территории 13 городских округов Подмоскovie в обход крупных населенных пунктов и соединяет основные вылетные магистрали.

В финансировании ЦКАД приняли участие ПАО «Сбербанк», АО «Газпромбанк», Евразийский банк развития (ЕАБР), ВЭБ.РФ, РФПИ.

Основное назначение ЦКАД – разгрузка федеральных дорог и МКАД путем перераспределения транзитного потока автотранспорта. Протяженность дороги составляет 336,5 км. При ее строительстве возведены 225 искусственных сооружений и 18 транспортных развязок. Новая дорога проходит по территории 13 городских округов Подмоскovie в обход крупных населенных пунктов и соединяет основные вылетные магистрали. Это позволяет сократить время на передвижение между ними, что особенно актуально для транзитного транспорта. После открытия ЦКАД загруженность улично–дорожной сети Подмосковных городов уменьшилась на 10% и может снизиться в перспективе до 30%.

«Эффект от ЦКАД очевиден, – отметил губернатор Московской области Андрей Воробьев. – Вся область теперь связана единым кольцом, очень удобно приезжать из города в город и туристам, и жителям, и скорой помощи – дорога обеспечит совершенно иное качество жизни. Мы видим большой интерес инвесторов, у нас 19 индустриальных парков, логистические комплексы строятся здесь, создаются рабочие места». Магистраль также будет способствовать созданию многофункциональных зон, на

которых планируется разместить объекты придорожного сервиса. По расчетам экспертов, в зоне тяготения ЦКАД будут действовать порядка сотни точек роста, которые дадут больше 50 тысяч новых рабочих мест.

Уникальность и безбарьерность

Особенность ЦКАД в том, что это – «умная дорога» с развитой интеллектуальной транспортной системой (ИТС) и оборудована системой взимания платы free flow. То есть впервые в России на ней реализована система взимания платы

автоматизированная система управления дорожным движением, система взимания платы, система обеспечения транспортной безопасности. Все данные с камер, сенсоров, датчиков метеостанций и прочих объектов инфраструктуры, установленных на дороге, поступают в Центральный пункт управления (ЦПУ) в режиме реального времени. Это обеспечивает мгновенное реагирование на нештатные ситуации. ИТС позволяет не только в автоматическом режиме следить за актуальной обстановкой, погодными условиями, состоянием дорожного полотна, но и контактировать с беспилотным транспортом. Также ЦПУ действует для координации всех платных автомобильных дорог по маршрутам «Север – Юг». Кроме того, его подключают к интеллектуальным системам автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань в составе транспортного коридора «Запад – Восток».

Вперед, на восток

Марат Хуснуллин также проинформировал Президента России о ходе строительства трассы М–12 Москва – Казань и проработке маршрута автодороги Казань – Екатеринбург. В дискуссии по видеосвязи приняли участие руководители субъектов Федерации, через которые пройдут новые магистрали: президент Татарстана Рустам Минниханов, глава Башкирии Радий Хабиров, губернатор Пермского края Дмитрий Махонин и губернатор Свердловской области Евгений Юдаев.

Здесь же Владимир Путин предложил подумать о продлении трассы до Тюмени и Челябинска. «Автодорога Москва – Казань – очень важный проект для всей страны, – сказал глава государства. – А слабо нам с вами дорогу дотащить до Тюмени, потом до Челябинска и кольцо замкнуть?»

«Наша сложная работа позволяет нам с уверенностью сказать, что мы в 2024 году дойдем и до Екатеринбурга, и до Тюмени, и до Челябинска», – ответил Марат Хуснуллин. Открывать движение по трассе М–12 будут поэтапно, начиная с 2022 года.

Напомним: в апреле 2021 года президент поручил продлить строящуюся автодорогу Москва – Нижний Новгород – Казань до Екатеринбурга. Строительство всей трассы должно быть закончено до 2024 года. На реализацию проекта могут быть выделены средства ФНБ. Общая протяженность трассы от Москвы до Екатеринбурга составит 1,6 тыс. км, протяженность участка от Москвы до Казани – 800 км, и от Казани до Екатеринбурга еще 800 км.

Людмила ИЗЬЮРОВА,
обозреватель «ТР»

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

На контроле!

В фокусе внимания – аэропорт «Гагарин»

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько посетил международный аэропорт «Гагарин» и осмотрел объекты аэродромной инфраструктуры и аэровокзальный комплекс.

В ходе осмотра Александр Нерадько дал высокую оценку профессиональному подходу коллектива аэропорта к организации обслуживания пассажиров.

Также руководитель Росавиации посетил Саратовский центр по организации воздушного движения филиала «Аэронавигация Центральной Волги» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» и отметил эффективную работу служб по обеспечению воздушного движения.

Кроме того, Александр Нерадько провел совещание по вопросу завершения работ по строительству патрульной дороги и мероприятий по диспетчеризации освещения перрона.

В ходе совещания руководитель Росавиации поручил заказчику–застройщику, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», усилить работу с подрядными организациями, уточнить графики производства работ и принять меры для завершения реализации проектов до конца текущего года.

Опережающими темпами

идет кассовое исполнение бюджета в текущем году

Под руководством главы Федерального дорожного агентства Романа Новикова в режиме видео–конференц–связи состоялось совещание с подведомственными учреждениями (ФКУ) по подведению итогов кассового исполнения бюджета за первое полугодие текущего года.

В своем приветственном слове руководитель Росавтодора поблагодарил всех участников встречи за высокие показатели в работе. По итогам первого полугодия текущего года кассовое исполнение бюджета идет опережающими темпами.

«В целом за первое полугодие нам удалось добиться исполнения кассового плана в объеме 265,1 млрд руб. – это 35,7% от общего объема лимита бюджетных обязательств, предусмотренных на 2021 год, что на треть выше аналогичного показателя прошлого года», – отметил Роман Новиков.

На сегодняшний день объем федерального бюджета составляет 741,8 млрд руб. В течение первого полугодия он увеличился на 139,8 млрд руб. Кроме того, подписано распоряжение Правительства Российской Федерации о выделении дополнительных 30 млрд руб. из резервного фонда РФ на ремонт автодорог в регионах.

В планах дорожников к сентябрю 2021 года добиться показателя исполнения кассового плана в 75% и 100% – к началу декабря. Лидерами по кассовым расходам доведенных лимитов по итогам шести месяцев текущего года стали ФКУ Упрдор «Каспий», Упрдор Москва – Харьков, Уралуправтдор, Центравтомагистраль и Волгоятскуправтдор.

В своем докладе начальник Финансово–экономического управления Федерального дорожного агентства Ирина Цвигун сообщила о том, что в связи с опережающими темпами производства дорожных работ во втором квартале 2021 года подведомственные учреждения перевыполнили план по кассовому исполнению почти на 10 млрд руб.

Роман Новиков обратил внимание коллег на необходимость удержать достигнутую планку и не снижать высоких темпов работ. «В третьем квартале текущего года нам предстоит обеспечить кассовое исполнение бюджета в объеме 272 млрд руб., 89 млрд из которых – уже в июле. Традиционно этот период знаменуется вводом объектов в эксплуатацию. В первом полугодии мы обеспечили ввод в эксплуатацию 7,5 км автомобильных дорог. В следующем квартале, в соответствии с графиками, планируется ввести в эксплуатацию три объекта общей протяженностью 25 км», – сказал руководитель Федерального дорожного агентства.

Также по графику ведутся работы по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории субъектов Российской Федерации.

Общий объем межбюджетных трансфертов, предусмотренных из федерального бюджета на 2021 год, составляет более 101,7 млрд руб.

В настоящее время кассовое исполнение составляет 33,9 млрд руб., или 33,3%.

Кроме того, субъектами уже закуплены 1367 объектов следующего 2022 года и 293 объекта 2023 года.

В завершение совещания глава Росавтодора уделит особое внимание повышению уровня безопасности дорожного движения на подведомственных трассах и активизации работ региональных комиссий по БДД, а также проведению собственных мероприятий в этом направлении. По итогам проверки, проведенной ФГБУ «Росдортехнология» в первом полугодии 2021 года, необходимо усилить контроль за состоянием технических средств безопасности дорожного движения: дорожных знаков, светофоров, а также барьерного ограждения со стороны подрядных организаций в рамках содержания подведомственных трасс.

Продлены сроки

действия квалификационных документов членов экипажей морских судов

Морская администрация РФ продлевает действие принятых документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 30 сентября 2021 года включительно. Это делается в связи с текущей эпидемиологической ситуацией в мире, обусловленной распространением коронавирусной инфекции, а также для бесперебойного функционирования международного судоходства.

Если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на три месяца.

Среди таких документов: профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ; подтверждения о признании диплома, выданных иностранным государством; квалификационные свидетельства; подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах); свидетельства о квалификации судовых поваров; другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Несение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуется.

Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить данные меры в зависимости от развития ситуации с пандемией COVID–19.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Утвержден перечень

поручений по вопросам развития инфраструктуры

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1–й стр.

1. Правительству Российской Федерации с участием органов государственной власти субъектов Российской Федерации, входящих в состав Сибирского и Дальневосточного федеральных округов:

- а) при реализации проектов по развитию Байкало–Амурской и Транссибирской магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов обеспечить с учетом положений Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года комплексное решение задач, предусматривающих:
 - формирование устойчивых транспортных связей между перспективными центрами экономического роста,
 - устранение логистических ограничений для выхода российских предприятий и организаций на рынки Азиатско–Тихоокеанского региона, в том числе путем модернизации подходов к ключевым морским портам Дальневосточного бассейна и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации,
 - гарантированное и устойчивое энергоснабжение территорий, примыкающих к Байкало–Амурской и Транссибирской магистралям в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах;
- б) провести анализ действующих отраслевых документов стратегического планирования, а также долгосрочных и инвестиционных программ ОАО «РЖД», ПАО «Россети», ПАО «РусГидро» на предмет их согласованности и сбалансированности по мероприятиям, показателям, финансовым ресурсам и срокам реализации в части вопросов развития Байкало–Амурской и Транссибирской магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов и при необходимости принять меры по их актуализации;
- в) предусмотреть реализацию первоочередных мероприятий, направленных на строительство (реконструкцию) транспортной, коммунальной, социальной и иной инфраструктур территорий, примыкающих к Байкало–Амурской и Транссибирской магистралям в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах, в том числе в рамках Национальной программы социально–экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года;
- г) подготовить предложения по сдерживанию темпов роста тарифов на электроэнергию для населения в связи с обеспечением энергоснабжения участков железнодорожной инфраструктуры Байкало–Амурской и Транссибирской магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

2. Правительству Российской Федерации для повышения эффективности мероприятий по увеличению пропускной способности Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов:

- а) предусмотреть в паспорте инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (второй этап)» перечень необходимых объектов энергетической инфраструктуры и синхронизацию сроков их ввода со сроками завершения работ по соответствующим объектам железнодорожной инфраструктуры;
- б) принять меры по ведению единой цифровой системы контроля, позволяющей осуществлять мониторинг и координацию строительных работ в рамках реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока;
- в) с участием Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ проработать вопрос о разработке и внедрении стандартов, обеспечивающих поэтапный переход к использованию отечественных инновационных вагонов и тяги с улучшенными технико–экономическими характеристиками, в том числе отвечающих международным экологическим требованиям;
- г) принять меры по внедрению технологий информационного моделирования в целях повышения качества и снижения стоимости проектных и строительных работ;
- д) определить и при необходимости реализовать резервы пропускной и провозной способности по ключевым станциям Байкало–Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей на территориях Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, в том числе с использованием их имитационных моделей;
- е) провести оценку систематических нарушений технологических норм и разработать комплекс мер по их предупреждению всеми участниками перевозочного процесса.

3. Правительству Российской Федерации совместно с ОАО «РЖД» обеспечить проведение инвентаризации технического состояния железнодорожных путей общего пользования на предмет наличия лимитирующих ограничений пропускной способности, а также просроченных сроков всеми видами ремонта и по результатам:

- утвердить программу по поэтапному выводу к 2030 году путевого комплекса на нормативный уровень, проработав вопрос ее устойчивого финансирования, в том числе за счет средств инфраструктурной составляющей тарифа на грузовые перевозки железнодорожным транспортом, и обеспечив контроль за достижением установленных в ней ежегодных целевых показателей.

Внесены изменения

в федеральный закон об автомобильных дорогах

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1–й стр.

В указанный закон вносятся изменения, касающиеся получения специальных разрешений для движения по автомобильным дорогам крупногабаритных, тяжеловесных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов, также вносятся изменения, регулирующие правоотношения, связанные с электронным документооборотом перевозочных документов.

Устанавливается, что в целях оперативного реагирования, предупреждения чрезвычайных ситуаций и для ликвидации их последствий допускается движение по автомобильным дорогам без оформления специальных разрешений крупногабаритных транспортных средств, являющихся специальными транспортными средствами органов федеральной службы безопасности, а также транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемых для осуществления деятельности пожарной охраны, транспортных средств аварийно–спасательных служб и формирований. Движение указанных транспортных средств организуется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

КОРОТКО

В Свердловской области будет реализован проект по созданию ТЛЦ «Уральский».

* * *

В Кемеровской области введен в эксплуатацию участок трассы Р–255 «Сибирь».

* * *

Завод «Красное Сормово» спустил на воду сухогруз «Альфа Аквилон» – это двадцать девятое судно проекта RSD59, построенное на верфи.

* * *

Зеленодольский завод имени А.М. Горького построит пять морских буксиров проекта ТЗ150 ледового класса.

* * *

Тверской вагоностроительный завод получил сертификат соответствия требованиям, предъявляемым к безопасности пассажирских перевозок, на двухэтажные пассажирские вагоны нового модельного ряда.

Масштабное обновление

подвижного состава пассажирского общественного транспорта продолжается в российских городах



НАЦПРОЕКТ

На городских магистральных маршрутах Новосибирска и Череповца начал курсировать новый общественный транспорт, приобретенный благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги».

На днях новосибирским водителям были вручены ключи от 40 автобусов марки НеФАЗ, приобретенных в рамках нацпроекта. «Автобусы выйдут на самые насыщенные маршруты района, чтобы обеспечить ритмичность движения и комфорт пассажиров. В современных салонах автобусов просторно, удобно, действует безналичный расчет. Плюс и с точки зрения эксплуатации – это экономичный и экологичный двигатель на газомоторном топливе», – отметил мэр Новосибирска Анатолий Локоть.

Вместительность автобусов большого класса составляет 110 пассажиров. По словам специалистов, они готовы к эксплуатации в сибирских условиях – на окнах и дверях установлены двойные стеклопакеты, на полу – теплоизолирующий, а также вибро– и шумогабаритный настил.

Обновился пассажирский транспорт и в Череповце – здесь вручили ключи от 18 новых НеФАЗов, работающих на компримированном природном газе. Это уже вторая партия ав-



С опережением графика

идут дорожные работы в Свердловской области

РЕГИОНЫ

В Свердловской области дорожные работы по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» идут с опережением графиков, а некоторые объекты и вовсе могут быть завершены досрочно.

Об этом сообщил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства региона Денис Чегаев. По его словам, кассовое освоение средств, направленных на ремонт дорог, уже составило 35%. Это говорит о том, что дорожные организации набрали и поддерживают хороший темп производства работ.

«В 2021 году на реализацию направления национального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» выделено

тобусов, поступивших по нацпроекту в этом году, 17 ЛиАЗов город получил в мае.

Каждый автобус вмещает 96 пассажиров, в салоне предусмотрена откидная аппарель

ФАКТ

Всего в 2021 году 13 городских агломераций получат 412 единиц нового подвижного состава. Из них 258 единиц уже поступили в города.

для посадки–высадки маломобильных граждан, оборудовано место для кресла–коляски. В числе дополнительных опций – система контроля за физическим состоянием водителя, электронная система информирования пассажиров. Сама же техника, по словам работников автоколонны, очень удобна в управлении.

«Транспортная инфраструктура Череповца развивается ударными темпами, строятся и расширяются дороги, прокладываются новые улицы. А в 2022 году будет запущен в эксплуатацию второй мост через Шексну, который объединит единой логистической цепью все четыре крупных района города. Конечно, существенно перераспределятся транспортные потоки, будут запущены новые кольцевые автобусные маршруты. Поэтому очень важно, чтобы и сам общественный транспорт соответствовал этим качественным изменениям», – рассказал гу-

бернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

Напомним: в 2020 году в рамках дорожного нацпроекта Череповец получил 17 современных ЛиАЗов.

порта водителям передали губернатор Самарской области Дмитрий Азаров, депутат Государственной думы РФ от Самарской области Леонид Симановский и глава города Самара Елена Лапушкина.

«Городу–миллионнику без общественного транспорта невозможно. К сожалению, на протяжении многих лет отсутствие его обновления создавало для города большие проблемы, которые есть и сегодня. Люди, не имея возможности комфортной ритмичной доставки от дома до работы, замещали это личным автотранспортом. Увеличивалась нагрузка на городскую инфраструктуру. Без качественных, ритмичных общественных перевозок городу–миллионнику справиться с пассажиропотоком невозможно. И я очень рад, что сегодня мы вместе с вами имеем возможность выпустить на линию 22 новых троллейбуса», – отметил Дмитрий Азаров.

Новый транспорт обеспечивает максимальный комфорт и безопасность пассажиров и водителей. Система видеонаблюдения позволяет контролировать посадку и высадку людей. В наличии и система мониторинга дорожной ситуации. Максимальная конструктивная скорость – 70 км/ч.

Салон каждого «Адмирала» светлый, просторный и эргономичный. Есть новые мультимедийные системы, USB–порты для зарядки мобильных гаджетов. Современный климат–контроль позволит жителям и гостям областной столицы не перегреться летом и не замерзнуть зимой. В троллейбусе три широких дверных проема, что увеличивает скорость посадки и высадки пассажиров на остановках и сокращает время прохождения маршрута. Это повышает эксплуатационную эффективность подвижного состава.

«В регионе строятся мосты и дороги, благоустраиваются улицы. Поэтому транспорт должен быть тоже новый, в том числе и новые троллейбусы. Мы будем делать все, чтобы Самара получала как можно больше современного транспорта», – подчеркнул Леонид Симановский.

Новые троллейбусы, переданные в трамвайно–троллейбусное управление, уже отпразднели по одному из самых востребованных маршрутов – № 4, который соединяет завод «Металлург» и железнодорожный вокзал.

Юрий ПОЛИКАРПОВ

опасные качественные дороги» в Свердловской области заняли капиталоемкие объекты. Прежде всего речь идет о строительстве третьего пускового комплекса екатеринбургской кольцевой автодороги, который свяжет Полеской и Челябинский тракты и придаст ЕКАД законченную форму. А также о реконструкции старейшего участка кольцевой автодороги от Челябинского до Тюменского трактов. Работы планируется завершить к 2023 году.

В Нижнетагильской городской агломерации стартовала важная работа по реконструкции путепровода на улице Циолковского. В Екатеринбурге вот–вот начнется долгожданная реконструкция развязки у кончерна «Калина» на въезде в город.

«Из федерального бюджета были направлены дополнитель-

НОВОСТИ

Итоги навигации

Атомфлот подвел итоги зимне–весенней навигации. В период с декабря 2020 года по июнь 2021–го атомные ледоколы обеспечили 553 судозахода. По договору с ОАО «Ямал СПГ» и ООО «Арктик СПГ 2» выполнены 479 судозаходов и 74 судозахода в направлении мыса Каменный к нефтеналивному терминалу «Ворота Арктики» (по договору с ПАО «Газпромнефть»), сообщил отдел коммуникаций ФГУП «Атомфлот».

Общая валовая вместимость составила 40,13 млн тонн (для сравнения: за соответствующий период 2019–2020 года этот показатель был равен 31,67 млн тонн, а число судозаходов – 462).

Программа развития

На заседании правительства Новосибирской области была одобрена программа комплексного развития транспортной инфраструктуры региона. В ее рамках планируется развивать городскую железную дорогу, а также провести реконструкцию и строительство более тысячи километров автодорог, включая оптимизацию сети пригородных маршрутов.

Министр транспорта и дорожного хозяйства региона Анатолий Костылевский отметил, что объем финансирования программы на 20 лет составляет 345 млрд руб. Он добавил, что наличие такой программы в регионе позволит рассчитывать на дополнительное софинансирование из федерального бюджета.

В программе уделили внимание развитию всех видов транспорта, вошли в нее и планы по реконструкции аэропорта Толмачево, мероприятия по строительству Новосибирского метрополитена.

Реконструкция в погонах

Военнослужащие бригад материально–технического обеспечения Восточного военного округа завершили наведение четырех временных паромных переправ через реки Дуга (ширина 140 м), Нора (180 м) и Селемджиа (180 м), Зейское водохранилище (1835 м) в Амурской области для обеспечения работ по реконструкции Байкало–Амурской железнодорожной магистрали (БАМ).

Министерство обороны РФ планирует задействовать группировку из 1,8 тыс. военнослужащих для выполнения работ по реконструкции БАМа.

За реконструкцию участка БАМа от станции Улак до разьезда Мирошниченко протяженностью 156 км отвечает Восточный военный округ, участка от разьезда Мирошниченко до станции Февральск протяженностью 183 км – Центральный военный округ.

Всего на восточном участке БАМа в 2021–2024 годах планируется построить девять разьездов, девять двухпутных вставок и второй главный путь. Выполнение задачи, поставленной Президентом России по реконструкции восточного участка БАМа, организовано и находится на особом (ежесуточном) контроле.

Обновляют ВПП

В аэропорту Новый Уренгой началась укладка покрытия на взлетно–посадочную полосу. Генподрядчик ООО «Уренгойдорстрой» ведет укладку по 16 часов в сутки – в вечернее и ночное время, в перерывах между полетами воздушных судов. Особый режим работы аэропорта введен специально для проведения реконструкции без остановки обслуживания воздушных судов.

Окончание работ и сертификация запланированы на конец октября. В ноябре аэропорт начнет работу по новому расписанию на полностью обновленной полосе.

На докризисный уровень

Пригородные железнодорожные перевозки в Северной столице выходят на докризисный уровень.

Отмечается, что в июне объем пригородных пассажирских перевозок Петербургского железнодорожного узла приблизился к показателям 2019 года. По словам главы РЖД Олега Белозерова, это происходит в том числе благодаря поддержке городских властей.

Кроме того, транспортная компания активно развивает маршруты по туристическим направлениям, которые ранее обсуждались с правительством Санкт–Петербурга.

По сообщениям информационных агентств

Екатеринбург

Совершенствовать правовое поле

Эту задачу Российский автотранспортный союз считает для себя приоритетной

В СОЮЗАХ
И АССОЦИАЦИЯХ

В Москве прошел XIX съезд Российского автотранспортного союза.

О деятельности союза в 2020–2021 годах рассказал президент РАС Олег Старовойтов. Он подчеркнул, что за свой довольно большой стаж работы в сфере автомобильного транспорта более тяжелого года, чем 2020-й, не припомнит. Поэтому для РАС основной задачей в отчетном периоде стало лоббирование мер государственной поддержки транспортных компаний.

А счастье было так возможно

Автомобильный транспорт был отнесен к отраслям, наиболее пострадавшим в результате введения ограничительных мер, что дало возможность ряду автотранспортных компаний получить из федерального бюджета субсидии, льготные кредиты для сохранения персонала. И хотя размеры этой помощи были несоразмерны с размером ущерба, тем не менее она принесла некоторое успокоение и уверенность в дальнейшем налаживании ситуации. Еще больше оптимизма добавили поручения Президента России, которые он дал по итогам совещания по вопросам развития транспорта, проведенного с его участием 7 мая 2020 года. В этих поручениях упоминаются практически все дополнительные меры поддержки автотранспортных компаний, с которыми аппарат союза обращался в различные инстанции. В частности, с предложением о внесении в законодательство РФ изменений, предусматривающих продление отсрочки по взиманию штрафов за нарушение требований по применению ККТ при реализации билетов, а также о предоставлении налогового вычета в размере стоимости приобретенной ККТ. Кроме того, в числе поручений президента – распространение на крупные транспортные компании мер господдержки, которые установлены в отношении субъектов малого и среднего предпринимательства, предоставление отсрочки по уплате лизинговых платежей по ранее заключенным договорам лизинга автобусов, троллейбусов, трамваев и грузовых автомобилей. Субъектам РФ было рекомендовано предусмотреть меры поддержки пассажирских автотранспортных предприятий и владельцев автовокзалов и автостанций.

Но радость оказалась преждевременной. Минфин России заблокировал все предложения, связанные с предоставлением средств из федерального бюджета автоблдам. По мнению руководства министерства, финансовая поддержка автотранспортных компаний должна осуществляться за счет региональных и местных бюджетов, поскольку именно они принимают решение о введении ограничительных мер. В результате вся дополнительная государственная поддержка автотранспортных компаний свелась лишь к переносу до 1 октября 2020 года отсрочки по взиманию административных штрафов за нарушение требований по применению ККТ при реализации билетов и переносу до 1 июля 2021 года срока оснащения тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении. Кроме того, с очень большим опозданием были приняты две поправки в ФЗ № 220. Первая предоставляет отсрочку по переходу на контрактную систему до 17 июля 2022 года и разрешает договоры, заключенные до вступления в силу указанного закона. Вторая поправка наделяет перевозчика правом в случае существенного уменьшения спроса, вызванного ограничительными мерами, в одностороннем порядке сокращать количество рейсов, использовать автобусы меньшего класса или вовсе прекращать перевозки по маршруту.

– Результат: свыше 95% перевозчиков заявили о сокращении объемов перевозок и доходов, 80% транспортных компаний сократили численность парка, в 82% – численность водителей, а в 65% компаний сокращена заработная плата, – отметил Олег Старовойтов. – Плюс к этому у

66% компаний, несмотря на сокращение объемов перевозок, выросли затраты. Мало того, так уж получилось, что именно в разгар пандемии вступило в силу требование о применении ККТ при расчетах за перевозку. Поэтому РАС совместно с ФНС России в экстренном порядке подготовил рекомендации по применению различных вариан-

валось тем, что ГИБДД законодательно запретили проводить плановые проверки транспортных компаний. Сегодня предприятия пытаются разграничить группы требований, контролируемые этими органами власти. Но сделано это не вполне корректно. В том числе из-за колоссальной спешки с принятием закона. В результате избежать внутренних

группы срок, в течение которого должен быть проведен внеочередной технический осмотр, увеличен с трех до пяти суток. Кроме того, по договоренности с правительством для автобусов порядок проведения данного осмотра должен быть упрощен. Но еще раз повторюсь: самое пристальное внимание – перечню технических неисправностей. Этот вопрос станет и самым проблемным в проекте постановления, поэтому требует тщательной проработки, поскольку является одним из основных составляющих для осуществления безопасной перевозки пассажи-

Второй, не менее важной составляющей является профессионализм водителя. Поэтому следующий законопроект, над совершенствованием которого работает РАС, предусматривает периодическое повышение квалификации водителей. Инициатором Минтранс России документ обязывает профессионального водителя каждые 5 лет проходить обучение по программам профессиональной подготовки или переподготовки либо квалификации. Завершив обучение, водитель получает документ о квалификации, который выдается по результатам сдачи квалификационного экзамена. Обязанность получения водителем такого документа наступает по окончании срока действия выданного ему водительского удостоверения, но не ранее чем по истечении двух лет со дня вступления закона в силу.

Текущая деятельность РАС охватывает также совершенствование законопроекта об обязательных услугах автовокзалов (автостанций). В рамках документа должны быть решены две задачи. Во-первых, необходимо законодательно установить окончательный перечень обязательных услуг автовокзалов (автостанций), чтобы перевозчик мог понять, какие услуги ему навязываются, и на законных основаниях отказаться от них. Во-вторых – создать рынок продажи билетов с использованием информационных систем. Дело в том, что взаимоотношения между перевозчиками и автовокзалами в ряде регионов не вполне прозрачные, и перевозчики довольно часто жалуются в Минтранс России на то, что автовокзалы ведут себя, мягко говоря, некорректно.

Закон – в доработку

Мнение РАС Олег Старовойтов высказал и в отношении поправки в ФЗ № 220. Предлагаемые изменения предусматривают отмену свидетельств об осуществлении регулярных перевозок. Это значит, что право перевозчика на осуществление перевозок по конкретному маршруту будет подтверждаться соответствующей записью в реестре маршрутов. Причем по запросу перевозчика ему будет бесплатно выдаваться выписка из этого реестра, что позволит компаниям перейти на безбумажный документооборот. Далее в соответствии с утвержденными правительством правилами размер штрафа за каждый случай неисполнения или ненадлежащего исполнения подрядчиком обязательств, предусмотренных контрактом, должен устанавливаться в процентах от цены контракта. В случае применения этих правил при высоких контрактных ценах даже при уплате одного штрафа дальнейшее выполнение контракта становится для подрядчика экономически бессмысленным.

Фуры – в обход МКАД

Изменения во благо, но издержки вероятны

ВНИМАНИЕ: ПРОБЛЕМА!

Совсем скоро, в 2022 году, Московской кольцевой автомобильной дороге (МКАД) исполнится 60 лет. Старшее поколение помнит ее еще довольно свободной. Прежняя МКАД, имевшая начальный проект на строительство четырех полос в каждую сторону, к сожалению, имела лишь по две полосы движения в каждую сторону. И вот ошибки прошлого сегодня аукнулись серьезными проблемами, решение которых связано с различными ограничениями, изменениями в законодательные акты, ПДД и т. д.

К росту автомобилизации МКАД была явно не готова. За минувшие десятилетия магистраль стали называть «дорогой смерти». На ней из-за отсутствия необходимой дорожной инфраструктуры в результате аварий гибли водители, пассажиры и пешеходы. А в последние полтора десятилетия МКАД очень часто представляет собой огромную пробку, особенно в зимний период. Как пример, в 2013 году из-за сильного снегопада водителям пришлось ночевать на МКАД, дорога была парализована из-за буксующих фур, пробка растянулась на 34 км.

Масштабная реконструкция МКАД началась в 1995 году и завершилась в 1998-м. Ширина полотна дороги была доведена до 50 м, полос для движения в одном направлении стало пять. Для этого, правда, пришлось очистить от всех строений прилегающую территорию, построить мосты, путепроводы, переложить все подземные коммуникации и т. д.

Еще одна реконструкция МКАД началась в 2011 году, в рамках которой тоже было сделано немало. Но время не стоит на месте, и нынешние реалии вынуждают принимать новые решения, правда, в данном случае не в плане реконструкции дороги, а в части движения по ней.

С 15 июня 2021 года должны были вступить в силу ограничения для транзитного проезда по МКАД грузовиков массой свыше 3,5 тонны, но по решению столичного правительства срок ввода новых правил въезда грузовиков в город был перенесен. Пропуска для грузовиков от 3,5 тонны для въезда на МКАД начали действовать с 1 июля 2021 года. Сделано это для того, чтобы перевозчики успели оформить нужные документы. Это был уже третий перенос даты.

В феврале этого года для передвижения по МКАД в любое время суток были введены обязательные пропуска для фур тяжелее 12 тонн, а с 5 апреля аналогичное ограничение власти объявили распространить и на машины массой свыше 3,5 тонны. Позже дату перенесли на 5 мая, но в связи с изменениями в праздничном майском календаре продлили время для оформления пропусков до 15 июня. Однако и этого времени оказалось недостаточно. Более подробная информация об очередном изменении даты опубликована на портале <https://transport.mos.ru/>

Как считают инициаторы нововведений, новые ограничения очень нужны Москве и области. По МКАД передвигаются общественный транспорт, автомобили экстренных служб, жители столицы и столичного региона на собственных автомобилях. А большегрузы, которые едут по этой дороге транзитом и не заезжают в город, повышают аварийность и ухудшают экологию. Кстати, согласно статистике, действующие с марта 2021 года ограничения в отношении 12-тонников принесли первые результаты: на МКАД снизилась интенсивность потока и аварийность, а скорость движения увеличилась на 11%. Об этом сообщается на интернет-портале департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Согласно новым правилам перевозчикам, в автопарке которых есть автомобили грузоподъемностью свыше 3,5 тонны, необходимо зарегистрироваться в Единой региональной навигационно-информационной системе города Москвы (РНИС) для оформления пропуска для движения по Москве, в том числе и в границах МКАД. Правда, в связи с новыми изменениями с 1 июля нужны только пропуска, а зарегистрироваться в системе РНИС можно до конца декабря.

Между тем вопрос, связанный с ограничениями передвижения транзитных грузовиков, имеет и другую составляющую. Это мнение самих перевозчиков. Часть из них считает, что предпринимаемые меры, вероятно, имели бы ощутимый результат, но в более благоприятное время, а не сейчас, когда в период ограничений, связанных с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией, многие предприятия, особенно малые, терпят убытки или вовсе банкротство. Свое мнение на суд общественности вынесла и логистическая компания NAWINIA, где считают, что из-за ограничений транзита по МКАД трудности будут испытывать 30% представителей бизнеса.

Учредитель, директор по стратегическому развитию компании Рустам Юлдашев считает, что, к примеру, при срочной доставке грузов невозможно заранее указать маршрут, а при поломке транспорта – оперативно его заменить. Таким образом, аннулирование пропусков за несоблюдение заранее указанного маршрута может вызвать дополнительные потери. Кроме того, транспорт невозможно будет перенаправить на другие дорожные сети как транзит, а сокращение крупнотоннажного транспорта может произойти только за счет кратного увеличения малотоннажного. Плюс, по мнению руководителя компании, крайне важно качественно обеспечить передачу данных о маршрутах следования и клиентах компании, поскольку данная информация относится к коммерческой тайне и конкурентному преимуществу бизнеса. По мнению Рустама Юлдашева, РНИС не гарантирует сохранности подробной информации о маршрутах передвижения от утечек, а это повышает риск хищения как конфиденциальной информации, так и груза, а в некоторых случаях нарушает NDA (Non Disclosure Agreement – соглашение о неразглашении), которое перевозчики подписывают с клиентом.

– Передвижение исключительно в рамках указанных в пропусках маршрутов – это не только финансовые, но и конкурентные потери компаний, – считает Рустам Юлдашев. – Фиксация одного маршрута за одной единицей транспорта в большинстве случаев означает существенное снижение его оборачиваемости. И еще: практика показывает, что для стабильной работы цифровых платформ требуется время. Будем надеяться, что опыт успешной реализации подобных цифровых проектов позволит городу максимально эффективно пройти этот путь, а также еще раз пересмотреть вероятные проблемные моменты.



Валерий ГЕОРГИЕВ

Валерий БУДУМЯН,
обозреватель «ТР»

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

В сертификационной петле

Станет ли она удавкой для беспилотника?

КОНФЕРЕНЦИЯ

Восьмой раз, невзирая на пандемию, Центр стратегических разработок в гражданской авиации (ЦСР ГА) провел ежегодную Международную конференцию «Беспилотная авиация – 2021». Площадка не для случайных лиц. Она собирает экспертов, осведомленных о тонкостях технических новинок и современных тенденций. Есть ли они в России и получат ли должное развитие? Вопрос этот незримо присутствовал практически в каждом выступлении и полемических дискуссиях.

Все те же 2%

«В целом объем мирового рынка логистики перевозки грузов с помощью беспилотных воздушных судов в 2020 году оценивался в 24 млрд долл., а к 2035 году этот рынок достигнет без малого 216 млрд долл. с ежегодным средним темпом роста 16,8%», – озвучил цифры Сергей Кукарев, исполнительный директор Центра стратегических разработок на транспорте (ЦСРТ).

Руководитель ЦСР ГА Антон Корень уточнил: «38% мирового рынка в денежном выражении занимает Северная Америка, Азия – 36%, Европа – 14%. Доля российского рынка традиционно колеблется в пределах 2%, или около полумиллиарда долларов США. Эта емкость выражена как в стоимости производимых беспилотных систем, так и в услугах, оказываемых с использованием последних. При этом, по оценкам ЦСР ГА, доля услуг составляет порядка 76% емкости рынка. Темпы роста увеличатся с 2026–2027 годов, что связано с созданием нормативно-правовой базы и внедрением обеспечительного технологического инструментария».

Уже сегодня появились перспективные направления в рамках самого рынка. Сергей Кукарев считает очень важным для развития беспилотного авиационного сегмента именно рынок грузовых перевозок. «Это наглядно проиллюстрировал 2020 год, – говорит он. – В то время, когда вся мировая авиация несла убытки, сегмент Full Cargo чувствовал себя великолепно. Отмечался рост тарифов на отдельное направление в четыре раза. Наблюдалось огромное количество стартапов. Бизнес увидел привлекательность этого сегмента. Но особо детального исследования его пока не проводилось». Представитель ЦСРТ высказал свое мнение о том, почему этот сегмент действительно всех интересует и чем он может быть интересен бизнесу.

Мировой рынок логистики и грузоперевозок с помощью беспилотных летательных систем в 2021 году характеризуется следующими трендами: это либерализация законодательства ведущих авиационных регуляторов; переход от реализации стартапов к регулярной коммерческой деятельности. Активизация на рынке происходит со стороны крупных игроков, мы видим рост потребительской активности в сегменте электронной торговли. И также наблюдается повышение инвестиционной активности в сегменте перевозок грузов.

Ключевые факторы, которые будут оказывать влияние на дальнейшее развитие сегмента, – это дальнейшая либерализация законодательства, развитие технологий, которые позволяют строить более эффективные беспилотные воздушные суда, восстановление мировой экономики в постпандемный период, что влечет, соответственно, дальнейшее развитие рынка электронной торговли. Также мы увидим ужесточение законодательства в области экологии и регулирования труда. В какой мере – неизвестно. Кстати, Минтранс России сейчас заказывает исследования в области опыта регулирования авиаперевозок в Европе.

За рубежом не дремлют

В ведущих странах понимают перспективы беспилотного рынка. Еврокомиссия в марте 2021 года приняла новый пакет правил для полетов БВС, которые станут важной частью будущей транспортной системы Евросоюза. Пакет U–space содержит регулирование по трем направлениям, которые вместе создают условия, необходимые для безопасной работы БВС и пилотируемых летательных аппаратов. Эти правила среди прочего позволяют операторам БВС выполнять более сложные операции и проводить их на более отдаленных расстояниях, особенно в загруженном, низкоуровневом воздушном пространстве (ниже 120 метров) и вне поля зрения (BVLOS).



В январе 2021 года FAA (США) добавило новые правила в 14 CFR Part 107, чтобы разрешить расширение регулярных полетов, и создало четыре категории БПЛА для полетов над пригородными/городскими районами при условии соблюдения определенных конкретных критериев.

По оценке FAA, это изменение может ускорить тенденцию к росту. Агентство в настоящее время прогнозирует феноменальный рост использования доставки по воздуху для логистики и небольших грузовых мест, заявляя, что к 2030 году сектор может получать 500 млн поставок в год, полагаясь на национальный парк из 40 тыс. беспилотных авиационных систем (БАС).

В рамках этого пакета регулирования вступают в силу правила удаленной идентификации беспилотников, при соблюдении определенных условий разрешаются полеты над движущимися транспортными средствами и в ночное время. Особо отмечается, что вносятся изменения в правила подготовки операторов БВС: им необходимо пройти дополнительное обучение для осуществления операций именно в ночное время. При этом отмечается, что онлайн-курсы для этих операторов будут проводиться абсолютно бесплатно.

Государственное почтовое управление КНР выпустило спецификацию услуг экспресс-доставки беспилотными летательными аппаратами, которая является первым отраслевым стандартом в данном сегменте.

Стандарт был совместно сформулирован крупными игроками отрасли, включая EHang, JD.com и ZTO Express, и предназначен для улучшения услуг доставки на последней миле, обеспечения безопасности работы дронов и содействия развитию индустрии городской воздушной мобильности (UAM).

Стандарт применим к БВС с максимальной массой 116 кг, максимальной взлетной массой 150 кг и скоростью полета не более 100 км/ч. В нем также указываются субьекты обслуживания, условия, процедуры, оценки и вопросы безопасности, предоставляется стандартная справочная информация для почтовых курьерских компаний и операторов беспилотных летательных аппаратов, желающих развивать услуги доставки с помощью беспилотников в будущем.

Рояль в кустах

Эксперты связывают такую активность с серьезным и, не исключено, долгосрочным давлением пандемии на экономику, что предполагает поиск бесконтактных способов грузовой логистики. И здесь, как рояль в кустах, появляется рынок электронной торговли.

Объемы электронной торговли в ведущих странах мира уже достигли серьезных масштабов. Лидером выступает Китай с объемом 955 млрд, при темпах роста 5%. Кстати, впечатляют темпы роста российского рынка – 58%! Но это обусловлено тем, что у нас база электронной торговли находилась на достаточно низком уровне. Сергей Кукарев ожидает, что рынок РФ будет расти опережающими темпами, в среднем на 34% в год.

Среди стран, которые будут лидировать в сегменте электронной торговли в следующие 5 лет, эксперты называют Китай, США, Японию, Великобританию, Южную Корею, Индию...

Участникам конференции было предложено обратить внимание на ключевую цифру в сегменте интернет-торговли, так называемой B2C (business to consumer) – покупка у юридического лица материальных то-

варов через Интернет. Имеется в виду заказ товаров через сайт или мобильное приложение независимо от способа оплаты и доставки/получения заказа. Так вот, за 2020 год в России курьерскими службами в данном сегменте интернет-торговли были оформлены 930 млн заказов. Объем рынка e-commerce составил 2,7 трлн руб., то есть

ФАКТ

Мировой рынок логистики и грузоперевозок с помощью беспилотных летательных систем в 2021 году характеризуется следующими трендами: это либерализация законодательства ведущих авиационных регуляторов; переход от реализации стартапов к регулярной коммерческой деятельности. Активизация на рынке происходит со стороны крупных игроков, мы видим рост потребительской активности в сегменте электронной торговли.

это именно те доставки, которые в будущем могут частично осуществляться беспилотной авиацией. В ЦСРТ ожидают, что этот рынок к 2025 году вырастет в денежном выражении в четыре раза и достигнет 10,9 трлн руб. При этом число заказов возрастет в 3,5 раза и составит 4860 млн руб.

Это именно тот сегмент, который будет осваивать курьерские и почтовые компании. Это именно та ниша, где может развиваться доставка с помощью беспилотников, – резюмировал Сергей Кукарев.

Бюрократический тулик

«Для того, чтобы освоить эти 76% рынка услуг, о которых сказал Антон Корень, необходимо пройти очень большой путь, на который наша компания уже вступила!», – сказал Владимир Воронов, директор Центра перспективных исследований АО «Кронштадт».

Компания обладает полным циклом от разработки до создания крупноразмерных беспилотных авиационных систем, включая и программное обеспечение.

Крупноразмерные беспилотные авиационные системы способны выполнять немало задач. Многие из них описаны в соответствующем ГОСТе. Здесь и авиационные, и аэросъемочные работы, и доставка грузов. Но чтобы выйти на выполнение авиационных работ, необходимо, чтобы воздушное судно имело регистрацию, регистрацию номер, который подтверждается сертификатом летной годности. В свою очередь для того, чтобы сертификат летной годности и заветный регистрационный номер появились, необходимо получить сертификат типа. «Это, как нам представляется и как знают все разработчики авиационной техники, достаточно длинный и тернистый путь: он глубоко регламентирован воздушным кодексом и соответствующими авиационными правилами», – отметил выступающий.

Комплекс беспилотной авиационной системы, который компания намеревается сертифицировать, состоит из беспилотника, программного обеспечения, станции внешнего пилота, вспомогательного оборудования. Из всего этого только на беспилотные воздушные суда есть ссылки в действующем законодательстве. Что касается станции внешнего пилота, линии связи и т. д., то с этим пока неопределенность, что представляет

сложности для процесса сертификации.

Владимир Воронов обратил внимание аудитории на то, что речь идет о воздушном судне, которое было создано по государственному заказу. А как быть тем, кто пойдет этой дорогой по собственной инициативе?

Для получения сертификата необходимо пройти четыре

деталя заключать отдельный договор. То есть нам приходится работать со всеми перечисленными уважаемыми организациями, что добавляет сложности. Мы бы предпочли работать с одним сопровождающим органом», – резонно отметил руководитель.

Но и это еще не все. Докладчик указал на 30 нормативных документов общим объемом свыше 1000 страниц по сертификации разработчика. Сертификация разработчика – это еще один элемент, необходимый для получения сертификата типа. То есть организация, которая в соответствии с действующим законодательством претендует на сертификат типа БАС, обязана иметь соответствующий сертификат разработчика.

«И это еще не все, – подчеркнул он, – в соответствии с ФАП–21 требуется реорганизация структуры предприятия производителя. То есть предприятие, которое претендует на получение сертификата разработчика, должно в своем составе иметь следующие подразделения: управление сертификации, управление безопасностью полетов, по качеству и метрологии. Кроме того, требуется летной годности, а также прикрепленная к компании независимая инспекция».

Среди проблемных вопросов было указано на отсутствие утвержденных норм летной годности, в связи с чем сертификационный базис разрабатывается с учетом зарубежных норм. Это огромная трудоемкость бумажной работы, которая ложится на сотрудников, занятых в других программах. Отдельный пункт – это отсутствие официальных комплектов изданий. Если внимательно и дотошно читать нормативный документ, эти элементы должны быть сертифицированы либо иметь соответствующие квалификационные аттестаты.

В то же время уровень инновационности летательного аппарата, который компания поддала на сертификацию, составил свыше 80%. То есть все было создано вновь, специально под проект. Сертифицированных изделий в его составе на данный момент нет. «Даже если мы теоретически сможем провести работу по их замене на сертифицированные аналоги с потерей денег, времени, грузоподъемности летательного аппарата, что будут делать разработчики? Где они возьмут эти квалифицированные изделия? Из-за небольшой серьезности у смежников нет большого желания заниматься сертификацией компонентов. Значит, придется это делать самому разработчику БАС. В итоге разработанная конструкция БАС потребует существенной доработки для сертификации. Сертификационный процесс – это большая и затратная для предприятия задача, инвестиции окупятся только на этапе серийного производства», – резюмировал руководитель.

Что делать дальше и как двигаться компаниям более мелким, чем АО «Кронштадт», которые не обладают такими ресурсами, но хотят работать на этом рынке? Владимир Воронов предлагает сделать так, чтобы регулирование БАС–операций стало пропорционально рискам для конкретных миссий. Исходя из большого разнообразия БАС и их миссий, предлагается установить три категории БАС и соответствующие им режимы регулирования: открытая, специальная и сертифицируемая категории. Риск в данном случае определяется как сочетание вероятности (частоты возникновения) происшествия и уровня тяжести последствий этого происшествия.

В компании считают, что процесс сертификации займет у

них порядка пяти лет. Стоимость пока неизвестна. «Наши инвесторы тоже нас постоянно спрашивают, сколько нужно будет денег», – отметили в компании. На этот вопрос руководитель ответить пока не готов.

И пламенный мотор...

«180 миллионов рублей», – подсказали из зала. Это оценка одного из уважаемых НИИ, входящих, кстати, в перечень из десяти сертификационных центров, предложенных АО «Кронштадт».

«Здесь наговорили столько страшилок, что я почти уже в ужасе: и 5 лет, и сумма невероятная, и все что угодно, – сказал Александр Книвель, исполнительный директор Авиарегистра РФ. – На самом деле за сертификацию разработчика пока еще ни один создатель не заплатил ни копейки, поэтому все это из области фантастики».

Ссылаясь на документы, докладчик правомерно отметил, что должен быть сертификат типа и на основании этого должен быть проведен сертификат изготовителя на способность изготавливать типовую конструкцию. По мнению руководителя, Авиарегистр может провести сертификацию, именно сертификацию, а не создание с разработчиком типовой конструкции, в течение трех месяцев. «Однако нам еще никто не представлял типовую конструкцию и доказательную документацию», – заявил Александр Книвель.

По его мнению, пять лет необходимо для разработки самого аппарата. А сертификация, если готова типовая конструкция, занимает совсем мало времени. Никто не собирается требовать для БАС такие же подходы, как для прочих самолетов. Но всем понятно, что должны быть определенные моменты, которые надо выполнять. Хотя бы как-то правильно делать типовую конструкцию. Авиация за 100 лет накопила значительный опыт. И несложно понять, что может подтвердить, что модели для испытаний сделаны точно в соответствии с предъявляемыми требованиями. Это надо знать. То есть люди, которые хотят сертифицировать типовую конструкцию, должны как минимум иметь подразделение, где могут определить, что конструкция действительно соответствует нормам летной годности. А часто получается так, что некоторые готовы сделать летательный аппарат в гараже и тут же желают его сертифицировать.

«Никто не собирается допускать единичные экземпляры беспилотников до общего воздушного пространства, – жестко отметил Александр Книвель. – Потому что это прямо противоречит всем требованиям безопасности полетов. Статистика катастроф в легкой авиации за последние годы иллюстрирует, что 85–90% из них приходится именно на единичные экземпляры воздушных судов. Вопросы безопасности – самые основные. Многие еще зависят от того, в каком воздушном пространстве предполагается использовать беспилотники. И если вы выходите в общее воздушное пространство, то должны обеспечить такую же безопасность полетов вашего воздушного судна, какая обеспечивается большой авиацией. Это все требует и ИКАО».

Выступавший обратил внимание собравшихся на еще одну, по его мнению, самую большую проблему – сертификацию двигателей. «В стране нет авиационных поршневых двигателей, сертифицированных для авиации, – подчеркнул он. – Все двигатели, которые в связи с санкциями перестают поставляться в Россию, перестают здесь использоваться. И это очень серьезный негативный фактор. Все, что сейчас подал заявки на сертификацию, уже столкнулись с такой проблемой. Воздушный кодекс требует отдельной сертификации двигателя. Можно, конечно, сделать послабление и сертифицировать агрегат в составе воздушного судна. Но требование к двигателю и воздушному винту от этого не изменится. Поэтому сейчас самое основное, что надо сделать, – это срочно разрабатывать авиационные поршневые двигатели, которые можно использовать для отечественной беспилотной авиатехники. Если мы их не развотрем, то сильно не продвинемся».

Выступление специалиста было немного эмоциональным и сводилось собственно к одному: на сегодняшний день нет главного – принятия государственного затрат на сертификацию новой техники на себя. А рынок тем временем не ждет, и 76% его емкости поделят те, кто поспороветает. Напомним: речь о миллиардах долларов...

Шамиль БАЙБЕКОВ

НОВОСТИ

Одобрены проекты

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

С докладом выступил руководитель Росавиации Александр Нерадько.

По результатам обсуждения были одобрены реализуемые инвестиционные проекты по развитию аэропортов Нового Уренгоя и Уфы. ФАС рекомендовано установить долгосрочные тарифы в этих аэропортах.

Проект развития аэропорта Кемерово будет рассмотрен после подтверждения государственной экспертизой его сметной стоимости.

Заключили соглашение

Группа «Волга–Днепр», аэропорт Красноярск и Красноярский край заключили соглашение о взаимодействии в сфере развития межрегиональных и международных перевозок грузов, реализация которого сделает аэропорт Красноярск (KJA) международным логистическим узлом.

Соглашение предусматривает открытие в аэропорту мест международного почтового обмена, грузовых таможи и почтового таможенного поста для более эффективного и оперативного оформления грузов. Также предполагается внедрение новых логистических и транспортных моделей.

«Красноярский край сделал шаг к созданию международного грузового хаба. Проект, который будет создан на базе красноярского аэропорта, включен в комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь». Центр грузовых перевозок, который здесь появится, сделает наш аэропорт одним из сильнейших в России, настоящим драйвером экономики региона и Сибири в целом», – заявил Александр Усс, губернатор Красноярского края.

Мобильный «Подорожник»

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации «Ростех» начал разработку мобильной системы посадки воздушных судов для развития региональных авиаперевозок. Оборудование не имеет аналогов в России и благодаря передовой архитектуре не потребует строительства капитальных сооружений для организации авиасообщения в отдаленных районах.

«Подорожник» – новый аэродромный мобильный комплекс посадки самолетов, предназначенный для безопасного проведения взлетно-посадочных операций. В его состав входят радиосадный и курсовой радиомаяки. Оборудование будет производиться в модульном исполнении. Это облегчит транспортировку в труднодоступные районы и позволит оперативно разворачивать аппаратуру без использования специального подъемно-транспортного оборудования.

Благодаря передовой архитектуре комплекс не потребует возводить капитальные аэродромные строения. Оборудование будет востребовано на Дальнем Востоке и в районах Крайнего Севера, где существует сеть аэродромов, нуждающихся в дороговатой реконструкции. Созданная с учетом требований к безопасности и работоспособности, система сможет эксплуатироваться на всей территории России и поможет наладить воздушное сообщение даже на временно обслуживаемых в настоящее время аэродромных площадках.

36 МС–21 – ежегодно

Корпорация «Иркут» провела подготовку сборочного производства на Иркутском авиационном заводе (ИАЗ) под выпуск 36 среднемагистральных самолетов МС–21 ежегодно.

В настоящее время продолжается шесть серийных станций, на которых осуществляется агрегатная и окончательная сборка. Всего будут установлены порядка 80 станций, что позволит сократить время сборки лайнеров, сделать работу ритмичной, исключить непроизводительные простои.

«Иркут» рассчитывает передать первые шесть серийных самолетов МС–21–300 авиакомпании «Россия», входящей в группу «Аэрофлот», уже в 2022 году.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Что мешает обновлению?

Специалисты обсудили вопросы, связанные с ремонтом локомотивов и профицитом грузовых вагонов

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

В России наблюдается пере-производство грузовых вагонов. Общий парк полувагонов достиг исторического максимума в 526 тыс. ед. В ИПЕМ отмечают, что на объемы выпуска грузовых вагонов в этом году окажет значительное влияние не только ограниченная покупательская способность, связанная с невысокими темпами спланирования и, соответственно, обновления подвижного состава, но и существенный рост цен на металл. Не менее актуальный вопрос – необходимость обновления парка локомотивов на сети РЖД. Что препятствует этому процессу? О состоянии и потенциале парка подвижного состава и локомотивов шла речь на транспортном форуме «Подвижной состав: производство, эксплуатация, ремонт».

«Детские болезни» локомотива

Точкой отправления для участников дискуссии стала информация в СМИ о том, что ОАО «РЖД» выявляет существенные конструктивные недостатки тепловозов АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) и сообщает о сложностях их использования на БАМЕ. Напомним, что глава компании Олег Белозеров в письме в адрес Минпромторга России посетовал на ненадлежащее качество как самих локомотивов, так и комплектующих для них. В частности, проблема связана с наличием различных конструктивных недоработок техники. Кроме того, руководство холдинга отмечает неритмичную работу сервисной компании, которая должна обеспечивать локомотивы.

По словам президента Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павла Иванкина, всего на сети эксплуатируются 7235 электровозов, из них 2042 – на Восточном полигоне. Самой используемой серией в настоящее время являются грузовые магистральные двухсекционные электровозы ВЛ80, на втором месте – ЭЗС5К и ВЛ10.

4348 электровозов требуют замены, из них 670 – на Восточном полигоне. При этом 2887 электровозов относятся к новым сериям, из них 1372 электровоза работают также на Восточном полигоне.

Павел Иванкин считает, что у новых моделей локомотивов проявляются типичные «детские болезни», что характерно для эксплуатации в суровых условиях Восточного полигона и при жестких сроках производства техники. По его словам, из 651 тепловоза новых серий, насчитывающихся на сети, на Восточном полигоне работают 180 ед.

Изготовителя с нуля новый локомотив, который сегодня соответствует бы всем условиям работы на БАМЕ, сложно, подчеркивает Павел Иванкин. Производители пытаются идти в соответствии с техническим заданием и сталкиваются с необходимостью создания определенных условий для производства новых локомотивов в ограниченные временные промежутки.

Любопытно, что машинисты хорошо знакомы лишь с локомотивами старых серий: они знают, как заставить их работать, даже когда это кажется невозможным. Но локомотивы новых серий находятся на гарантийном обслуживании. И если сегодня происходит отказ в работе такой техники, вызываюется вспомогательный локомотив либо представители компании-производителя. Другими словами, все это занимает определенное время, которое на Восточном полигоне очень дорого.

И хотя востребованность в современных машинах на Восточном полигоне сегодня крайне велика, подчеркивает эксперт, парк локомотивов обновляется постепенно. И главное – это наличие спроса со стороны ОАО «РЖД» и наличие производителей, которые его полностью удовлетворяют. Если коэффициент технической готовности новых образцов пока не соответствует техническому заданию, может быть, имеет смысл использовать их одновременно со старыми локомотивами, предлагает Павел Иванкин.

Что касается тепловозов, говорит он, то сегодня на сети эксплуатируются 3406 ед., из них 864 – на Восточном полигоне. Замены требуют 2755 тепловозов, из них 651 – на дорогах БАМ и Транссиба.

По словам исполнительного директора СРО «Ассоциация «Промжелездортранс» Александра Манякина, 90% членов организации занимаются обслуживанием и ремонтом промышленных локомотивов на путях необщего пользования, и для половины из них это является основным видом деятельности. Под эги-



дой ассоциации работают 115 локомотивных депо, которые осуществляют обслуживание и ремонт всех серийных модификаций маневровых промышленных локомотивов, а также грузовых магистральных тепловозов. В последние годы наблюдается значительное сокращение количества предложений по ремонту

ного контроля навело определенный порядок на рынке обслуживания и ремонта промышленных локомотивов, с которого ушло много фирм-однодневок. В этой сфере наблюдается и приток инвестиций.

В СРО «Ассоциация «Промжелездортранс» проводится активная

ФАКТ

По данным Росстата, за 4 месяца 2021 года произведено 20,6 тыс. вагонов. Прирост составил 5,6% по отношению к 2020-му, и хотя этого недостаточно, чтобы приблизиться к цифрам 2019 года, показатели впечатляют.

тягового подвижного состава. При этом спрос на данный вид услуги остается на высоком уровне. Особенно это характерно в отношении крупных видов ремонта – среднего и капитального – по сериям промышленных локомотивов ТГМ4, ТГМ6 и ТМ2.

Александр Манякин отмечает, что на Дальнем Востоке отсутствует производственная база для ремонта маневровых промышленных локомотивов, а ведь она должна иметь соответствующие разрешительные документы и оснащение. В связи с этим цена проведения крупных видов ремонтов применительно к таким локомотивам значительно возрастает, так как в стоимость включается передислокация неисправной техники до ремонтной базы. К примеру, для передислокации одного локомотива из Уссурийска до Красноярска придется заплатить около 1 млн руб., что составляет примерно 10% от стоимости его ремонта.

Подобная ситуация во многом складывается из-за введения госконтроля за деятельностью по обслуживанию и ремонту подвижного состава в соответствии с Правилами технической эксплуатации, вызванной необходимостью получения предпринятиями обязательного номера условного клеймения для всех видов подвижного состава, включая тяговый, без привязки к месту эксплуатации. Однако зачастую судьба ремонтной компании зависит от замечаний эксперта, который проводит обследование этой организации, отмечает Александр Манякин.

Существенная роль человеческого фактора обусловлена тем, что нет конкретной области требований для того или иного производственного процесса, поясняет он. Многие процессы заявлены на всевозможных согласованиях. К примеру, технологические процессы по ремонту и обслуживанию промышленного локомотива ТГМ4 по существующему порядку должны быть сегодня согласованы с ОАО «РЖД», даже если компания осуществляет ремонт для собственных нужд и ее локомотивы не выходят на пути общего пользования. При этом в парке ОАО «РЖД» промышленных локомотивов нет, как и нет технологии их ремонта. Тогда возникает справедливый вопрос: а как будут согласованы все эти процессы? И таких нюансов в Положении о присвоении условных номеров клеймения масса.

Таким образом, положение требует серьезной доработки, и ассоциация уже направила свои предложения. Но в связи с тем, что этот документ, который рассматривает Совет СНГ по железнодорожному транспорту, для того, чтобы внести в него изменения, необходимо согласовать позицию с другими государствами-участниками, а, учитывая кадровый дефицит Росжелдора, сделать это непросто. Поэтому в ближайшее время риски, связанные с человеческим фактором, останутся.

В то же время, признает эксперт, введение государствен-

работа по консалтингу в отношении требований к ремонтным компаниям, идет восстановление и разработка эксплуатационно-ремонтной документации для локомотивов, отдельных узлов и агрегатов к ним. Специалисты стремятся решить проблему в тесном взаимодействии с проектно-конструкторскими организациями, заводами-изготовителями, сервисными компаниями. Уже удалось разработать и актуализировать более сотни документов, существенно снизив финансовую нагрузку на ремонтные компании и значительно повысить качество ремонта и безопасность эксплуатации локомотивов в целом.

Вагоны ищут ниши

По данным Росстата, за 4 месяца 2021 года произведено 20,6 тыс. вагонов. Прирост составил 5,6% по отношению к 2020-му, и хотя этого недостаточно, чтобы приблизиться к цифрам 2019 года, показатели впечатляют. Их озвучил заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук в ходе дискуссии под названием «Производство грузовых вагонов и локомотивов: должно ли государство помочь бизнесу?».

Вроде бы динамика прироста и неплохая, но есть нюансы. Так, по словам Владимира Савчука, в апреле-мае прошлого года некоторые заводы фактически встали из-за ограниченной пандемии, что очень сильно уронило объемы производства. Поэтому показатели 2021 года сравниваются с низкой базой, и проценты выпуска будут достаточно серьезно превышать 2020-й. Достигнут ли они показателей 2019 года? По оценкам ИПЕМ, это маловероятно...

Впрочем, объемы производства в первом полугодии все равнозначительно лучше, чем прогнозировали специалисты в конце 2020 года. Всего выпущено порядка 43–48 тыс. вагонов. По мнению Владимира Савчука, прогноз может быть пересмотрен. Во втором полугодии сильное влияние на производство окажет рост цен на металл.

Среди основных трендов 2021 года в ИПЕМ называют и рост доли выпуска инновационных полувагонов, который составляет почти 98% за 4 месяца 2021 года. Вселяет оптимизм и рост погрузки. По данным ИПЕМ, в этом году на сети сохраняется тенденция снижения доли полувагонов в структуре производства.

Президент Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта Владимир Прокофьев высказал мнение о том, что инновационные вагоны работают определенно хорошо, но старые все-таки немного эффективнее.

С коллегой не совсем согласен исполнительный директор НП «Объединение вагоностроителей» Евгений Семенов, ко-

торый считает, что массовое внедрение инновационных грузовых вагонов на сеть обеспечит решение приоритетных задач, стоящих перед ОАО «РЖД» и государством. Но основными препятствиями при внедрении инновационных видов грузового подвижного состава сегодня остаются несколько факторов.

Во-первых, аварийное состояние отдельных искусственных сооружений на маршруте подконтрольной эксплуатации вагонов с осевой нагрузкой 27 тс и, как следствие, невозможность применения тяжелых вагонов при вывозе угля (на Восточном полигоне). Во-вторых, не утверждены тарифные схемы, предусматривающие распространение заложенных в Прейскуранте № 10–01 принципов снижения стоимости перевозок тонн груза с ростом загрузки вагона свыше 80 тонн в вагонах нового поколения, соответствующих действующим техническим регламентам. В-третьих, отсутствует инфраструктура для эксплуатации новых видов подвижного состава (вагоноопрокидыватели под сочлененные вагоны, места складирования сменных кузовов, скоростная инфраструктура для платформ и др.). Кроме того, в субсидиях из федерального бюджета нуждаются организации, оказывающие услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на возмещение части затрат, связанных с приобретением инновационного грузового состава, то есть имеет место недостаточное финансирование НИОКР, проводимых вагоностроителями.

По данным, которые озвучил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин, сегодня на сети РЖД находятся за пределами срока службы 11 343 полувагона, на территории ЕАЭС – 15 075 ед, и на пространстве 1520 – 66 089 ед.

Эксперт отмечает, что основной парк на сети молодой. Так, на пространстве 1520 эксплуатируются сегодня более 353,9 тыс. ед. и на сети РЖД – 283,1 тыс. ед. полувагонов. При этом на пространстве 1520 в сроке от 30 до 40 лет – 60 843 ед., на сети РЖД – 10 234 ед., от 20 до 30 лет – 21 991 и 7686 ед. соответственно.

По мнению Павла Иванкина, участники рынка – вагоностроители и операторы – должны более детально исследовать емкость рынка и создать определенное взаимодействие друг с другом.

Комментируя тему, связанную с острой необходимостью разработки методики баланса парка, исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта Алексей Дружинин сообщил, что по итогам тесной 5-летней работы с ОАО «РЖД» была выработана единая формула расчета баланса парка, проходящая сегодня апробацию.

На необходимость единой согласованной со всеми участниками методологии определения баланса парка обращает внимание и Владимир Прокофьев. «Методология должна учитывать состояние бизнеса, оценку соотношения спроса на услугу по перевозке и имеющихся возможностей по его предоставлению», – говорит он.

Что касается ставок, то, по прогнозам СОЖТ, в этом году определенный рост операторской ставки будет в пределах восстановления до уровня четвертого квартала 2019 года, не выше. Рост ставки, по словам Алексея Дружинина, начался в силу нескольких факторов. Один из них позитивный – оживление экономики, возобновление и начало масштабных строительных проектов.

Курс – на специализацию

взяли вагоностроители

ДИКТУЕТ РЫНОК

В конце прошлого года эксперты прогнозировали, что в первые месяцы 2021-го производство вагонов упадет на 15%. Это сокращение действительно наблюдалось в январе-феврале, но затем начался рост, что по итогам 4 месяцев привело к увеличению выпуска на 13,2%. Об этом сообщил советник АО «Алтайвагон» Василий Варенов. Он считает, что тенденция снижения спроса на полувагоны сохранится, при этом будет наблюдаться рост спроса на специализированный парк и инновационные вагоны: платформы разных моделей, цистерны, танк-контейнеры и крытые вагоны.

По словам Василия Варенова, наиболее острой проблемой, тормозящей рынок вагоностроения, стал рост цен на металл. Это ключевой фактор, который может серьезно повлиять на прогноз выпуска. Так, рост себестоимости вагонокомплекта составил 34%. В среднем это 39 тыс. руб. на вагон. Рост цен на металлопрокат уже вынуждает производителей вагонов пересматривать производственные планы, выводя из товарной линейки модели подвижного

состава, находящиеся на границе или ниже себестоимости. Логично, что в данной ситуации реализация вагонов будет осуществляться на условиях повышения цены, говорит он.

В такой ситуации производители стремятся расширить свой производственный ряд за счет выпуска новых и совершенствования существующих моделей вагонов, в том числе и новых типов танк-контейнеров. К примеру, в структуре производства платформ по итогам I квартала 2021 года сократился выпуск 40-футовых, 60-футовых, универсальных платформ.

При этом увеличение транзита китайских товаров в страны Европы по территории России послужило причиной формирования потребности рынка в 80-футовых платформах производства АО «Алтайвагон». Растет также и спрос на контейнеры, но в данном сегменте без государственного субсидирования подобных проектов российский производитель не способен создавать конкурентную продукцию.

В целом же экспортный потенциал российских вагоностроителей ограничен географией колеи 1520, хотя и ряд компаний имеют в своем арсенале модели для эксплу-

атации на колее 1435. Как отметил Василий Варенов, основным партнером российских вагоностроительных компаний остается Казахстан. В частности, более 20% экспортных товаров Алтайвагона приходится именно на эту страну. Интерес в поставках на текущий год также стала проявлять Монголия – в I квартале приобретены 225 вагонов, при этом количество заявлений растет. В структуре экспорта появились и Польша, и Гвинея. Итого в I квартале Россия поставила в СНГ 2289 вагонов, в ЕС – 432 вагона, в Африку и Восточную Азию – 387 вагонов.

В числе наиболее перспективных разработок АО «Алтайвагон» – крытый вагон сочлененного типа с раскрывающейся крышей модели 11–2151, платформа модели 13–2162 для перевозки крупнотоннажных контейнеров, а также автономный рефрижераторный вагон модели 16–2155. Буквально недавно компания презентовала вагон-цистерну для пожарного поезда 15–289–03 и контейнер-цистерну КЦ–25 производства Кемеровоиммаша. Наибольший интерес у покупателей вызывают крытые вагоны и вагоны-платформы для перевозки контейнеров.

Капсульный вагон

представили в Москве на ВДНХ

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

Холдинг «РЖД» и АО «Трансмашхолдинг» представили первый концепт капсульного некупейного пассажирского вагона в рамках первого российского туристического форума «Путешествуй!», который прошел в Москве на ВДНХ.

«Мы с коллегами из Трансмашхолдинга долго работали над данным концептом капсульного вагона, много советовались с пассажирами и строителями, последовательно шли к его исполнению и воплощали все те новшества и сервисы, которые пользуются популярностью: розетки, шторы, световое решение, багажные места и т. д. Теперь ждем оценок и отзывов наших потенциальных пассажиров, после чего концепт вагона будет доработан, воплощен в металле и выйдет на линию», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Перов.

По его мнению, эти вагоны должны быть востребованы на так называемых ротационных поездках, когда поезд едет быстро и на большое расстояние, а пассажиры сменяют друг друга в пути следования.

При разработке концепта интерьера капсульного вагона был изучен российский и международный опыт, а также учитывались мнения пассажиров и проводников. Отличительной особенностью представленного



концепта является выполнение макета в габарите Т. В сравнении со стандартным подвижным составом ширина вагона в габарите Т увеличена на 28 см, а длина – на 73 см.

Благодаря измененным размерам салона и перекомпоновке внутреннего пространства в новых вагонах стало больше места для размещения пассажиров и хранения багажа.

Новый концепт вмещает 56 индивидуальных мест-капсул: по 28 снизу и сверху. Капсулы расположены вдоль центрального прохода, от салона отгораживаются непрозрачной шторкой, практически не пропускающей свет. Каждая капсула представляет собой спальное место – оно увеличено на 15 см в длину по сравнению с привычными размерами полок в вагонах. Спальное место для удобства пассажира окружено

спинкой эргономичной формы в виде кресла. Пассажир может уютно сидеть, пользуясь расположенным рядом стационарным столиком, на котором предусмотрены углубления под стаканы. На боковой поверхности, между спинкой и крышкой стола, расположены USB-розетки и выключатели света.

Концепция освещения создана специально для варианта капсульного вагона. В кариэнах встроены контурная подсветка и ряд более ярких диодов, выполняющих роль индивидуального света. Пассажир может использовать оба варианта одновременно и каждый отдель-

но. Между столиком и стенкой у ног пассажира – широкое пространство, куда можно положить личные вещи или небольшой багаж. Особенностью концепта также является вариативная система хранения багажа: под нижней капсулой или в специальном багажном отсеке, расположенном в вагоне.

Особое внимание уделено вопросам гигиены. В вагоне будет установлена система обеззараживания воды и воздуха, используются бесконтактные краны, дозаторы мыла, сушилки для рук. В отделе интерьера применяются антибактериальные материалы.

Также новый вариант концепта капсульного вагона включает в себя вентилируемую зону. Предусмотрена система раздельного сбора мусора.

НОВОСТИ

Программа обновления

Около 500 новых вагонов пополнят составы поездов дальнего следования

В течение 2021 года на сеть ВРЖД планируют поставить 477 новых пассажирских вагонов производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод»: 346 одностатных купейных и плацкартных вагонов, выполненных в виде двухвагонных сцен, и 131 двухэтажный купейный вагон.

Первая поставка двухэтажных вагонов в количестве 68 единиц, выполненных в виде двухвагонных сцен, ожидается уже летом. Принципиальное отличие нового подвижного со-

става заключается в применении пневматических рессор в тележках, которые обеспечивают более плавный ход.

Вагоны имеют современный дизайн и увеличенный габарит купе, расположенных на втором этаже. Обновленный интерьер отвечает всем требованиям, предъявляемым к безопасности пассажирских перевозок, и отличается повышенной комфортабельностью. В купе вместо полок с мягкими накладками появились полноценные диваны. Предусмотрена возможность

регулировать температуру воздуха в каждом купе, для каждого пассажира установлены индивидуальные сейфы. В одном из трех туалетных комплексов, расположенных в каждом вагоне, имеется душ. Также в двухвагонных сценках предусмотрены на сервисная зона, где могут быть установлены вентилируемые автоматы и кофемашины, оборудуется багажное отделение или место для перевозки велосипедов и горных лыж.

Спрос на рефконтейнеры в России высок. Производители стараются, чтобы цена отечественного изделия не превышала уровень китайского аналога.

Холодный маршрут

Омсктрансмаш испытывает рефконтейнер для транспортировки скоропортящихся грузов

Омский завод транспортного машиностроения (в составе концерна «Уралвагонзавод») начал опытную эксплуатацию 40-футовых рефрижераторных контейнеров. Для проведения испытаний рефконтейнеры переданы в аренду двум российским логистическим компаниям – АО «Евросиб СПб-ТС» и ООО «Дальрефтранс». Опытная эксплуатация станет заключительным этапом перед организацией серийного производства.

Тестовая перевозка запланирована из Омска, откуда

рефрижераторные контейнеры доставят автомобильным транспортом в Новосибирск. Далее они по железной дороге отправятся во Владивостокский морской торговый порт, затем каботажным сервисом (транспортировка грузов морем между портами одного государства) FESCO на Сахалин.

Из Омска на Сахалин рефрижераторные контейнеры перевозят мороженое. Обратный путь они продадут загрузен-

Материалы страницы подготовил Артем ОЗУН, обозреватель «ТР»

6

Сертификат — продлили

Подтверждено качество наземного обслуживания в Шереметьево

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ

Оператор наземного обслуживания международного аэропорта Шереметьево — ООО «Шереметьево Хэндлинг» — успешно прошел комплексный аудит Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) на соответствие требованиям стандартов безопасности наземного обслуживания (ISAGO) и продлил сертификат соответствия, полученный в 2018 году.

В ходе аудита специалисты IATA проверили на соответствие стандартам ISAGO систему управления безопасностью полетов, качество предоставляемых услуг по наземному обслуживанию, качество обслуживания пассажиров и обработки багажа. В общей сложности сертификация проводилась более чем по 240 показателям программы ISAGO, включающим обеспечение безопасности здоровья сотрудников и пассажиров, а также особенности организации производственных процессов в условиях пандемии.

В аэропорту Шереметьево эффективное наземное обслуживание воздушных судов обеспечивается за счет современной аэродромной инфраструктуры, рационального использования производственных ресурсов и высокой квалификации персонала. Совокупность этих факторов позволяет максимально оперативно осуществлять высококачественное обслуживание воздушных судов, включая разворотные рейсы в пределах 25 минут.

Наличие сертификата ISAGO является подтверждением соответствия качества наземного обслуживания хэндлингового оператора международным стандартам, установленным со стороны IATA. Данные стандарты основаны на принципах управления эксплуатационной безопасностью обслуживания пассажиров и воздушных судов и определяют минимальный уровень качества наземного обслуживания для оператора услуг.

Соб. инф.

Преддипломная практика

Тара и Веста заступили на службу

ПОПОЛНЕНИЕ

Новые собаки пород лабрадор и бордер-колли вошли в состав кинологовической подразделения Службы авиационной безопасности международного аэропорта Кольцово (управляется УК «Аэропорты Регионов»). Лабрадор по кличке Веста стал четвертым питомцем данной породы в свердловском авиаузле, а бордер-колли по кличке Тара пополнил ряды Кольцово впервые в истории аэропорта.

Шестимесячная Тара прибыла в Екатеринбург из Сыктывкара, несколько поколений ее предков работали и до сих пор служат в поисково-спасательных подразделениях. В связи с небольшими размерами собаки породы бордер-колли отличаются ловкостью и подвижностью, что позволяет им свободно перемещаться и искать посторонние предметы в салоне воздушного судна. Также бордер-колли обладают выносливостью, хорошей способностью к дрессировке и высокой ориентацией на проводника.

Веста родилась в Челябинске. Десятимесячный щенок пришел на смену будущему «пенсионеру» — лабрадору по кличке Дарт Ангел, который уже почти 8 лет служит в аэропорту Екатеринбурга. Лабрадоры традиционно работают в Кольцово: их отличают острое обоняние и высокая мотивация. За счет особой доброжелательности к людям эта порода наиболее подходит для работы на транспорте, в условиях большого скопления пассажиров.

В настоящее время Тара и Веста проходят социализацию и обучение внутри аэропорта Кольцово. В следующем году они отправятся в Ростовскую школу служебно-разыскного собаководства МВД РФ. Только после обучения в специальной школе новички смогут приступить к работе в аэропорту Екатеринбурга.

Кинологовская служба появилась в Кольцово в феврале 2006 года. Она стала третьей в России специализированной службой в составе аэропортов страны. Сейчас на страже безопасности аэропорта десять собак: бордер-колли, две бельгийские овчарки малинуа, три немецкие овчарки и четыре лабрадора. Ежедневно четвероногие охранники обходят терминалы, багажные отделения и камеры хранения.



Пресс-служба аэропорта Кольцово

Виновные известны

Вопрос в одном — как сократить количество ДТП?

ВНИМАНИЕ: ПЕРЕЕЗД!

Сначала 2021 года на железнодорожных переездах в границах Дальневосточной железной дороги произошли 10 дорожно-транспортных происшествий (Приморский край — 4, Сахалин — 4, Хабаровский край и ЕАО — 2), в которых пострадали 3 человека, 1 погиб. Это на 9% меньше, чем за аналогичный период 2020 года. Тогда произошли 11 случаев столкновений автотранспортных средств с подвижным составом, пострадали 8 человек, погибших не было. Об этом заявили в ходе заседания региональной оперативной комиссии по обеспечению безопасности движения поездов под председательством начальника Дальневосточной магистрали Николая Маклыгина.

Все ДТП произошли по вине водителей автотранспорта, которые грубо нарушили правила дорожного движения и выехали на переезд перед приближающимся поездом, проигнорировав дорожные знаки и запрещающие показания автоматической сигнализации.

Дальневосточная железная дорога уделяет повышенное внимание вопросам безопасности на железнодорожных переездах. На магистрали ежегодно ведутся работы на переездах по улучшению освещенности, установке заградительных устройств, монтажу резинокордового покрытия и др. Так, например, в 2021 году на ДВЖД запланированы капитальный ремонт трех переездов и установка более 70 светоидоных устройств для улучшения видимости сигналов светофоров.

Эдуард КРУГЛОВ

Дополнительная информация о проведении конкурса на замещение должности генерального директора Федерального государственного унитарного предприятия «ЗащитИнфоТранс» (опубликована в выпуске газеты № 27 (1198). Местонахождение и почтовый адрес ФГУП «ЗащитИнфоТранс»: Россия, 117105 г. Москва, Варшавское шоссе, д. 9, стр. 1, корп. Мещерин, антресоль мансарды, пом. 664.

БЕЗОПАСНОСТЬ

В режиме минимизации

Сократилось число избыточных требований



АКТУАЛЬНО!

На недавно состоявшемся XIX съезде Российского автотранспортного союза (РАС) были подведены итоги работы его исполнительного аппарата за минувший год в рамках «регуляторной гильотины», предусматривающей отмену многих ранее действовавших подзаконных нормативно-правовых актов, содержащих обязательные требования, среди которых немало избыточных.

Как известно, в Правительстве РФ создана специальная комиссия, в ее функции входит рассмотрение разногласий по проектам обновленных нормативно-правовых актов, подпадавших под «гильотину». Комиссией утвержден состав групп в различных сферах регулирования, в том числе в сферах автомобильного транспорта и транспортной безопасности. Представители аппарата РАС приняли участие в 48 заседаниях рабочей группы по автомобильному транспорту и в 14 заседаниях рабочей группы по транспортной безопасности; рассмотрены 175 и 48 проектов нормативно-правовых актов соответственно. В общей сложности подготовлены 70 экспертных заключений, содержащих замечания и предложения к рассматриваемым проектам.

Однако, несмотря на приложенные усилия, удалось исключить лишь часть избыточных требований. Так, смягчаются требования к режимам труда и отдыха водителей, отменяются квалификационные требования для диспетчеров автомобильного и городского наземного электрического транспорта, исключено требование по использованию для организованной перевозки групп детей автобусов, с года выпуска которых прошло не более 10 лет. Также исключена обязанность оформления при организованной перевозке групп детей списка наборов пищевых продуктов, а также не нужно теперь оформлять документы, содержащие сведения о водителе и где прописывался порядок посадки пассажиров.

Отпала необходимость в оформлении списка пассажиров при осуществлении заказных перевозок, за исключением

случаев, когда такая необходимость предусмотрена законом «О транспортной безопасности».

Разрешено на два часа превышать установленную норму времени управления транспортным средством для завершения перевозки и следования к месту стоянки.

ФАКТ

Отпала необходимость в оформлении списка пассажиров при осуществлении заказных перевозок, за исключением случаев, когда такая необходимость предусмотрена законом «О транспортной безопасности».

Кроме того, при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщениях разрешено заменять отведенный 45-минутный перерыв в управлении транспортным средством на несколько перерывов продолжительностью не менее 10 минут каждый. Разрешена также эксплуатация аппаратуры спутниковой навигации, установленной на транспортном средстве до 1 января 2021 года, но не более чем до окончания срока ее полезного использования.

Внесены изменения в порядок выдачи специальных разрешений на перевозку опасных грузов, в правила перевозки грузов, предусматривающие право использования электронной транспортной накладной, появилась возможность указывать в этой накладной реквизиты экспедитора, — пояснил президент РАС Олег Старовойтов. В ближайшее время будет утвержден приказ Минтранса России, устанавливающий порядок предрейсового контроля технического состояния транспортного средства. Приказ предусматривает возможность контроля по договору оказания услуг, заключенному со сторонней организацией.

Очень важным положительным результатом работы в рамках «регуляторной гильотины» Олег Старовойтов назвал компромисс, который удалось достигнуть с обществом инвалидов. Оно активно настаивало на выполнении положений, изложенного в нормативных документах, что все автобусы в

стране должны иметь возможность перевозить инвалидов-колясочников.

Работа, которую РАС активно вел совместно с Минтрансом России, дала положительные результаты. С обществом инвалидов согласован проект обнародованной редакции приказа

министерства, согласно которому обеспечением доступности транспортных услуг для инвалидов будет признаваться также перевозка инвалидов в обычном пассажирском кресле отдельно от кресла-коляски. Таким образом, разрешено использовать автобусы без подъемных устройств и площадок для кресел-колясок. Это прежде всего касается междугородных перевозок, во время которых не будут использоваться низкопольные автобусы.

Посадку и высадку инвалидов разрешается осуществлять на руках. При этом кресло-коляска может перевозиться в сложенном виде в салоне автобуса или в багажном отделении. Но все это возможно, если перевозчик будет предупрежден о перевозке инвалида не менее чем за 24 часа до отправления междугородного автобуса. Что касается заказных перевозок, то в соответствии с проектом приказа Минтранса России автобусы, оборудованные для перевозки инвалидов в креслах-колясках, должны предоставляться только в случаях, предусмотренных договорами на заказные перевозки.

Ранее общество инвалидов придерживалось позиции, согласно которой все автобусы по мере обновления парка, в том числе междугородные и заказные, должны быть заменены автобусами с подъемными устройствами и местами для размещения кресел-колясок, — отметил Олег Старовойтов, — но, поскольку согласование с обществом инвалидов пройдет

не успешно, считаю, что шансы на утверждение проекта приказа Минтранса России достаточно высокие.

Отрицательными итогами «гильотинирования» стало, прежде всего, то, что правительство проигнорировало подготовленный РАС альтернативный проект Требований по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств в редакции Минтранса России. Единственное, чего удалось добиться, — это предоставления возможности министерству подготовить и представить в Правительство РФ до 15 октября 2021 года доклад о результатах анализа практики применения данных требований. Работа по сбору доказательств избыточности отдельных положений этих требований, в первую очередь типовой формы паспорта обеспечения транспортного средства, сейчас ведется.

Не удалось отстоять сложившийся порядок передачи навигационной информации в региональные навигационно-информационные системы. Вновь установленный порядок содержит риски взимания с перевозчиков платы за повторную идентификацию ранее установленной аппаратуры спутниковой навигации в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС». Между тем РАС вынужден был согласиться на эти условия, поскольку получил заверение: если аппаратура уже идентифицирована в региональные системы, то ее повторная идентификация в «ЭРА-ГЛОНАСС» для перевозчиков будет бесплатной. По среднестатистическому «ЭРА-ГЛОНАСС» не приведет к потере части навигационной информации, которая напрямую передается в региональные системы. Постановлением об утверждении этих правил Минтранс России обязывается до 1 марта 2022 года доложить Правительству РФ о результатах анализа практики их применения.

Среди отрицательных результатов «гильотинирования» значатся также не полностью реализованные планы РАС в отношении тахографического контроля.

Валерий БУДУМЯН, обозреватель «ТР»

Отработали на совесть

алгоритм действий по организации проведения поиска и спасания

УЧЕНИЯ

Международные трехсторонние бассейновые учения «Балтийский транзит — 2021» по поиску и спасанию людей на море с участием пограничных ведомств и спасательных формирований России, Эстонии и Финляндии завершились в восточной части Финского залива.

На учениях, прошедших в морской акватории западнее о. Мощный, Российская Федерация была представлена личным составом Пограничного управления ФСБ России по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области, тремя пограничными кораблями, спасателями и судами Балтийского филиала Морской спасательной службы, а также воздушными судами и специалистами Северо-Западного авиационного поисково-спасательного центра Росавиации. Со стороны Финляндской Республики в учениях принимал участие корабль береговой охраны Tuuva, от Эстонской Республики — многоцелевое патрульное судно Raju.

По сценарию учений яхта «Ак-вамарин», совершая переход по маршруту п. Котка — г. Санкт-Петербург, подала сигнал бедствия



в российской части акватории Восточной части Финского залива: «Терплю бедствие, поступление заборной воды, на борту 12 человек, покидаем судно». МСКЦ Санкт-Петербург произвел оповещение судна специального назначения (ССН) «Игорь Ильин» Морспасслужбы, оперативного дежурного Северо-Западного авиационного поисково-спасательного центра Росавиации, руководства Пограничного управления ФСБ России по городу Санкт-Петербургу и Ленинградской области, представителей подразделений береговой охраны Финляндии и Эстонии, а также других задей-

ствованных сил и организаций в соответствии с действующей схемой оповещения о начале учения. После получения информации о начале движения ССН «Игорь Ильин» в район бедствия, МСКЦ Санкт-Петербург назначил его координатором на месте бедствия и проинформировал о выделенных силах.

Учение прошло в полном соответствии с планом. Все участники учений действовали слаженно, четко реагируя на команды координатора поисково-спасательной операции. В ходе учений было отработано и усовершенствовано взаимодействие между пограничными

ведомствами, спасательными координационными центрами стран-участниц по осуществлению контроля надводной обстановки и спасанию человеческих жизней на море, отработана организация совместного поиска и оказания помощи людям, плавающим на воде, кораблями (катерами) трех стран. Также была отработана организация ликвидации последствий разлива нефтепродуктов в акватории Финского залива кораблями и судами. Руководители аварийно-спасательных формирований получили необходимую практику в управлении подчиненными силами и средствами при ликвидации морских аварий. Оперативные службы, капитаны (командиры) морских судов (катеров) отработали алгоритм действий по организации проведения поиска и спасания, а также по ликвидации условного разлива нефтепродуктов на море.

По мнению наблюдателей, учения прошли на высоком уровне, все участники получили высокие оценки за профессиональные действия.

Пресс-служба Росморречфлота

Все начинается в семье

Чего ждать от детей в летние каникулы

ПАРТНЕРЫ

Лето для инспекторов по делам несовершеннолетних ЛУ МВД России на станции Москва-Ярославская — это всегда новые вызовы. Потому что непредсказуемо, что придумают школьники, чтобы активизировать прилив адреналина.

Развлечения на грани вызывания. Так, сотрудники ПДН вызвали двух девочек-подстрекательниц. Они давали задания мальчикам: «Если сделаете то, что мы скажем, будете в нашей компании». Здесь был и зацепинг, и более экстремальные испытания. И мальчишки выполняли все с риском для жизни. Как потом оказалось, группы подростков довольно часто таким образом принимают новичков в число «своих».

Следующий пример неадекватного поведения. Из Вологды в линейное управление МВД столицы поступило сообщение, что в Москву выехала шестнадцатилетняя девочка. Конфликт с мамой. Вот так просто села в поезд после школы и отправилась к мальчику за четырьмя километрами за сочувствием. С утешителем знакома всего неделю через Интернет. Хорошо, что мама сразу забила во все колокола, обратилась в правоохранительные органы. Вологодская полиция отследила все перемещения школьницы и определила поезд, а московские сотрудники встретили беглянку. На вопрос инспекторов ПДН, почему поехала именно к этому человеку, был ответ: «Он хороший».

Как оказалось, «мальчик» был великовозрастный, и неизвестно, чем бы закончилась путешествие, если бы мама стала ждать трое суток, как это закрепило в обыденном представлении. Информация о трех днях, по прошествии которых якобы можно подавать в розыск, устарела. Заявитель сам решает, когда обращаться в полицию. Реагировать правоохранительные структуры обязаны незамедлительно, причем именно в том органе внутренних дел, куда гражданин подал заявление. То есть не обязательно по месту жительства, не обязательно по тому адресу, где человек проживал на момент исчезновения.

Старший инспектор по делам несовершеннолетних Анна Макарова считает, что произошедшие в последние десятилетия изменения в отношениях родителей и детей, возросшие права ребенка в семье иногда подменяются безответственностью. Сейчас Интернет стирает все грани. В пятом классе девочка на профилактическом беседе в школе сказала: «За все, что бы я ни сделала, отвечать будете вы, полицейские, потому что это ваша работа — следить за моим поведением». Родители меня содержат, и этого достаточно». Не сама же пятиклассница додумалась до такого! Явно повлияли разговоры в семье, желание спихнуть ответственность за поведение ребенка на правоохранительные структуры. Но когда дело дойдет до полиции, бороться за чистоту биографии будет очень сложно.

Многие родители воспринимали в штыки привод детей в ПДН за правонарушение. Анна Макарова объясняет претензии некомпетентностью:

— Говорят: «Взрослые тоже нарушают правила безопасности на железных дорогах, курят в неподобающих местах, бранятся нецензурно. Почему к моему ребенку такие повышенные требования?» Мы объясняем, что ПДН работает именно с несовершеннолетними, заботится, чтобы они оставались живыми и здоровыми. РАС в отношении тахографического контроля. — рассказывать, что нужно быть осторожными, внимательными. Особенно на транспорте. Происшествия случаются не только с непослушными детьми. На подмосковной платформе Лось, например, на регулируемом переходе девочка пропустила одну электричку, а вторую не заметила, и уже был запрещающий сигнал светофора. Погибла.

Инспектор по делам несовершеннолетних продолжает:

— Мы сняли фильм «Дорога ценю в жизнь» для старших школьников и учащихся средних специальных учебных заведений о зацепинге. Травмы реально показаны. Выясняется, что к правонарушениям школьники и родители относятся совершенно по-разному. Как всегда, конфликт поколений. Родители дают деньги на проезд, а дети экономят, не покупают билеты, прыгают между платформами, ездят зацепингом. А когда попадают, говорят: мы купим билет, только отпустите. Отпустить не получится, потому что нет гарантии, что подросток опять куда-то не попадет, и тогда уже ответственность будет на нас. Мы передаем детей только их законным представителям.

Только за первый квартал 2021 года в ЛУ МВД на станции Москва-Ярославская за правонарушения зафиксировано 78 несовершеннолетних. Было два смертельных травмирования. На родителей составлены 8 административных протоколов. Полиция, конечно, будет и впредь выполнять свои обязанности. Однако все начинается в семье — и счастье, и проблемы. Идут каникулы. Берегите своих детей, станьте для них авторитетом.

Татьяна УЛИТИНА, член общественного совета ЛУ МВД России на станции Москва-Ярославская

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

7

Гоночные авто без кузова

Все начиналось с тележек для подвоза авиабомб

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Картинг – вид спорта и развлечения, гонки на картах – простейших гоночных автомобилях без кузова. Скорость карта (класс «Супер-карт») может достигать 260 км/ч.

Считается, что картинг придумали военные летчики в США после Второй мировой войны. Они устраивали гонки по летному полю на тележках для подвоза авиабомб. Но это хобби было распространено лишь в узких кругах, пока за дело не взялся Арт Инглс, бывший пилот, механик отделения фирмы «Кертис крафт компани» в Глендейле, которая выпускала гоночные автомобили. В августе 1956 года на автогонках в Помоне он представил публике несложный карт. Машину назвали тележкой.

В 1957 году Билл Роулс, Даффи Ливингстон и Рой Десброу создают компанию Go-Kart Company, производящую карты. Дела компании шли настолько успешно, что ей удалось купить участок в 5 акров, на котором был построен первый картингдром. Одновременно Инглс основывает компанию Ingels-Borelli.

В 1958 году английский бизнесмен Микки Флин заказывает у Go-Kart пять карт. Уже в 1960 году в Великобритании насчитывается свыше 100 фирм, занимающихся производством карт и комплектующих. С февраля 1960 года в Великобритании начинает издаваться журнал «Karting».

Всем сестрам по серьгам

Состав и характеристики спортивного картинга

ДЛЯ ВАС, ЭРУДИТЫ

Спортивные классы картинга делятся на три: международные, национальные и любительские классы.

Международные классы

Карты серии KF3 имеют двухтактный двигатель водяного охлаждения объемом 125 см³ без коробки передач. В двигатель встроены сухое центробежное сцепление и электрический стартер. Число оборотов двигателя ограничивается 14 тыс. об/мин. Минимальный вес с водителем 145 кг. Возраст пилота от 12 до 15 лет.

Карты серии KF2 имеют двухтактный двигатель водяного охлаждения объемом 125 см³ без коробки передач. В двигатель встроены сухое центробежное сцепление и электрический стартер. Число оборотов двигателя ограничивается при 15 тыс. об/мин. Минимальный вес с водителем – 158 кг. Возраст пилота – от 15 лет.

Карты серии KZ2 имеют двухтактный двигатель водяного охлаждения объемом до 125 см³ с 6 передачами. Минимальный вес с водителем – 175 кг. Возраст пилота – от 15 лет.

Карты серии RT–9 имеют технический регламент, аналогичный классу KZ2, за исключением возможности менять передаточное отношение коробки передач и использование мягких шин.

С 2003 года ведущими компаниями–производителями для мирового картинга – Birel и IAME организована Международная гоночная серия EASYKART Национальные чемпионаты в этой серии проводятся в классах двигателей 50, 60, 100 и 125 куб. см. Сегодня ее география – это свыше 20 стран Европы, Америки и Азии. Тысячи спортсменов из Италии, Англии, Северной Америки, Германии, Чехии, Польши, Японии и других стран встречаются вместе на гоночных трассах. Также ежегодно проводятся международные соревнования, включая европейские и мировые «Гранд Финалы». С 2005 года национальный турнир EASYKART стартовал в России и сразу получил признание среди профессиональных спортсменов и любителей.

Национальные классы

Национальные классы создаются национальными автоспортивными федерациями. На территории разных стран они свои. Как правило, в таких классах применяются моторы отечественного производителя.

В России проводятся соревнования в таких национальных классах, как «Пионер» и «Кадет». В первом возраст участников предполагает 8–12 лет, во втором – 10–15.

Есть еще классы: национальный–юниор и национальный. Здесь возрастная планка повыше: 13–18 лет для первого и с 16 лет – для второго.

Любительские классы

В этих классах проводятся соревнования и разыгрываются призы, однако на этих соревнованиях невозможно получить спортивный разряд. К ним относятся: классы прокатного картинга; взрослые классы с малоомощными картами; заводские классы.

Соревнования в последних классах устраиваются производителями карт и двигателей. Они могут быть признанными национальной федерацией картинга (например, Микро, Мини, Супер–Мини) или любительскими. Заводские классы требуют, чтобы все детали карта (или двигателя) были только данного производителя, без всяких модификаций.

Заводские классы частично решают проблему организации международных соревнований: вместо того, чтобы везти карт за тысячи километров, гонщик может взять его напрокат. Хотя, конечно же, ничто не может заменить подогтовленную в собственном гараже машину.

Следите за отмашкой!

Тогда узнаете, когда опасность миновала

ОПОЗНАВАТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ

В картинге применяются такие флаги (по официальным правилам РАФ): **зеленый** – стартовый; **клетчатый** – финиш; **красный** – гонка остановлена; **черно–белый с табличкой** – неспортивное поведение; **черный с оранжевым кругом, с табличкой** – технические проблемы, подвергающие опасности самого гонщика или его соперников; **черный с табличкой** – исключение из заезда; **зеленый с желтым шевроном (V)** – фальстарт; **желтый** – сигнал опасности; **зеленый** – опасность миновала; **красно–желтый** – скользкая дорога; **белый** – предупреждение о медленно движущемся карте; **голубой** – требование пропустить.

Помимо спортивного картинга, все больше организаций предлагают картинг как услугу развлечения и активного отдыха. При этом используются как крытые, так и уличные трассы, которые присутствуют в очень многих городах разных стран.

Карты сдаются в аренду на заезды, ограниченные обычно десяти–пятнадцатью минутами, вместе с защитной амуницией (костюмы, перчатки, шлемы). Безопасность также обеспечивается более крепкой, по сравнению со спортивными картами, рамой и ограниченной мощностью двигателя.



КАРТ С ПАРОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ

Когда—то рамы были из водопроводных труб

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

Дешево и сердито

В мае 1960 года Международная федерация автоспорта официально признала картинг видом автоспорта. В 1962 году была создана Международная комиссия по картингу при Международной федерации автоспорта (CIK FIA). В 1964–м в Риме проводился первый чемпионат мира по картингу с двигателями объемом 100 см³ (картинг стал вторым видом автоспорта, по которому проводится чемпионат мира, после «Формулы–1».

Карты тех лет отличались очень простой конструкцией, малой мощностью двигателя и полным отсутствием каких бы то ни было мер безопасности. Цена такого карта варьировалась от 100 до 200 долларов США.

Именно благодаря простоте и дешевизне картинг в первые годы его существования приобрел бешеную популярность. Но к 1962 году бум на картинг закончился. Количество фирм–производителей упало. Карты стали мощнее и совершеннее, но и дороже. На смену простейшим рамам из водопроводных труб пришли конструкции с тщательно просчитанной упругостью. Повышение скоростей потребовало повышения безопасности. Как и в любом другом техническом виде спорта, в картинге остались профессионалы.

Именно благодаря простоте и дешевизне картинг в первые годы его существования приобрел бешеную популярность. Но к 1962 году бум на картинг закончился. Количество фирм–производителей упало. Карты стали мощнее и совершеннее, но и дороже. На смену простейшим рамам из водопроводных труб пришли конструкции с тщательно просчитанной упругостью. Повышение скоростей потребовало повышения безопасности. Как и в любом другом техническом виде спорта, в картинге остались профессионалы.

В погоне

за скоростью

В 2007 году CIK предприняла попытку вернуть картингу дух 1960–х годов, сведя любителей и профессионалов. Была опубликована спецификация на единый картинговый двигатель серии KF, который (с разными электронными блоками, карбюраторами и т. д.) применяется во всех классах карт без коробки передач. Об успехе или неудаче этого начинания можно будет говорить лишь через несколько лет.

Уже 28 мая на велотреке в Вентспилсе десять картингистов впервые провели свои состязания. На трибунах более трех с половиной тысяч зрителей наблюдали за первыми в нашей стране гонками на этих мини–автомобилях. Тогда еще не сложились какие–либо официальные формы проведения соревнований картингистов. Да и участников было мало. Вот и решили использовать широко известную и зрелищную систему проведения велотрековых гонок. В спринте и гите на один круг победил Я. Лапиньш, в гонке с выбыванием – Л. Рейнхольдс, а в общем зачете – А. Янсонс.

На заре отечественного картинга аллеи Лужников были излюбленным местом состязаний. Спустя всего две недели на рижском велотреке в парке Сечу силс состоялся международные соревнования. В гости к рижанам приехали не только соседи из Лиепай, но и москвичи Э. Славский и В. Егоров. Кстати, именно эти гонки принято считать первыми официальными состязаниями картингистов у нас в стране. Во многом благодаря усилиям латвийских спортсменов уже в начале сентября 1962 года картингисты со всей страны собрались на первые всесоюзные соревнования в Риге. В их программу входила кольцевая гон-

По льду и на велотреке

Картинг в СССР стартовал в 1961 году Первые карты в Советском Союзе были построены лишь на четыре года позже, чем за океаном. Любопытно, что трассой для первого публичного заезда советских карт послужила не асфальтовая площадка, а лед на Центральном стадионе имени В. И. Ленина в Москве. Две невиданные доселе машины предстали перед зрителями в перерыве

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Русский характер

Как российский пилот стал вице–чемпионом Европы

Четыре года назад пилот программы SMP Racing Павел Буланцев стал серебряным призером по итогам чемпионата Европы по картингу в классе ОК. В свой дебютный сезон россиянин сумел обойти более 70 соперников со всего мира и завоевать серебро в этом престижном международном соревновании.

Решающим для Буланцева стал 4–й этап в Финляндии, который прошел на трассе Алахарви. Завоеванное в финалах серебро серьезно увеличило запас очков в копилке москвича, а стабильное выступление на финальном этапе в Швеции позволило буквально вырвать второе место у бронзового призера итальянца Лоренцо Травизанутто.

«Перейдя во взрослый класс ОК, я не предполагал, что сразу стану призером чемпионата Европы, – поделился тогда впечатлениями Павел Буланцев. – В этом классе едут очень опытные соперники, некоторые из них даже чемпионы мира. С первого этапа мне удалось показать хорошую скорость, которая по-



между заездами мотогонок. Их построила в Центральном автотоклубе ДОСААФ СССР группа энтузиастов под руководством Юрия Мелихова. Зрелище произвело впечатление на собравшихся. Первое знакомство с картингом вызвало всеобщее оживление на трибунах. Словом, картинг пришелся по душе зрителям.

Произошло это в январе 1961 года. Через несколько дней подобные смотрины состоялись и в Риге, где свой карт показали члены кружка республиканской станции юных техников Г. Либертс, Ю. Майорс, Я. Лапиньш, а также Л. Рейнхольдс, который в ту пору работал тренером Центрального автотоклуба работников автотранспорта Латвии. И хотя по времени они

ка по аллеям Рижского парка культуры и отдыха, а также состязания на велотреке. Спортсмены выступили в двух классах карт: с рабочим объемом двигателя до 125 см³ и до 175.

Экзамен на зрелость

Гонки в Риге были своеобразным экзаменом на зрелость нового вида спорта, который он выдержал достойно. В состязаниях приняли участие около 80 спортсменов из Белоруссии и Москвы, Ленинграда и Эстонии, Литвы и Латвии, Узбекистана и Красноярска. Это подтвердило растущий интерес к картингу во многих республиках нашей страны. И на следующий год было решено провести первый

ФАКТ

Карт, ввиду его небольшой массы, часто применялся для побития рекордов скорости на машинах с малым объемом двигателя, а также для экспериментов с необычными силовыми установками.

уступили приоритет москвичам, нельзя не отдать должное энергии, с которой они взялись за пропаганду нового вида спорта.

Уже 28 мая на велотреке в Вентспилсе десять картингистов впервые провели свои состязания. На трибунах более трех с половиной тысяч зрителей наблюдали за первыми в нашей стране гонками на этих мини–автомобилях. Тогда еще не сложились какие–либо официальные формы проведения соревнований картингистов. Да и участников было мало. Вот и решили использовать широко известную и зрелищную систему проведения велотрековых гонок. В спринте и гите на один круг победил Я. Лапиньш, в гонке с выбыванием – Л. Рейнхольдс, а в общем зачете – А. Янсонс.

На заре отечественного картинга аллеи Лужников были излюбленным местом состязаний. Спустя всего две недели на рижском велотреке в парке Сечу силс состоялся международные соревнования. В гости к рижанам приехали не только соседи из Лиепай, но и москвичи Э. Славский и В. Егоров. Кстати, именно эти гонки принято считать первыми официальными состязаниями картингистов у нас в стране. Во многом благодаря усилиям латвийских спортсменов уже в начале сентября 1962 года картингисты со всей страны собрались на первые всесоюзные соревнования в Риге. В их программу входила кольцевая гон-

официальный чемпионат СССР. Он состоялся в Москве. В программу чемпионата входили гонки по кольцевой трассе, проложенной в Лужниках рядом со стадионом имени В. И. Ленина, и на велотреке стадиона «Юных пионеров». Победитель определялся по результатам выступлений в двух гонках. Соревновались спортсмены на картах классов 125 и 175 см³. Кроме москвичей в первенстве приняли участие гонщики из десяти союзных республик и Ленинграда.

Победителями первого чемпионата страны стали москвичи: в классе 125 см³ – В. Степанов, а в более мощном – 175 см³ – О. Кошниц. «Мы за карт (и так он назывался), – писала тогда газета «Московский комсомолец». – И не только потому, что он прост и доступен. Он и зрелищно привлекателен, хотя, естественно, отечественные пионеры гоу–карта не успели освоить все его премудрости. Убеждены, что ему принадлежит большое будущее...» Ныне, спустя более чем полвека, можно смело утверждать – тот прогноз оказался, что называется, в точку.

Когда проблема – колесо

Благодаря простоте – карт можно собрать даже в гараже, из доступных деталей – картинг стал самым массовым видом автоспорта. Первые карты делали самостоятельно. Главной

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

Воля к победе

Ее продемонстрировал наш гонщик в финале чемпионата мира

2 года назад пилот молодежной программы SMP Racing Кирилл Смаль стал четвертым в классе ОК чемпионата мира по картингу.

В квалификации Кирилл показал пятый результат среди 88 участников, уступив лидеру всего 0,07 секунды. В последующих пяти отборочных заездах он становился три раза вторым, один раз третьим и одержал одну победу. По итогам этих заездов Смаль стал девятым. С этой же позиции он и стартовал в решающей гонке, в которой смог отыграть пять мест и финишировать четвертым.

«На старте мне удалось сразу пройти пятерых соперников и уже на первом секторе стать четвертым, – рассказал тогда Кирилл Смаль. – Четыре круга меня преследовал Расмус Йоутсмиес, но затем у него завязалась борьба с Гарри Томпсоном, и у меня появилось преимущество. Я постарался сократить отставание от третьего места, и с пятнадцатого круга уже пытался атаковать его. В то же время ко мне подъ-

проблемой было найти подходящие колеса. В ход шли колеса от мотороллеров, вертолетов и подобные. На учебные карты ставили даже усиленные велосипедные.

Шлемов детских размеров не было, их делали самостоятельно из стеклопластика (стеклоткань+эпоксидная смола).

В 1966 году Таллинский автомобильный завод налаживает выпуск первого советского серийного карта.

Советские картингисты впервые вышли на международную арену в 1965 году, приняв участие в гонках на «Хрустальный кубок», которые проводились среди социалистических стран. Победили в чемпионате гонщики из ГДР. Бум картинга в СССР пришелся на 1970–е годы.

Специализированных картингдромов было мало. Типичная картинговая секция располагала асфальтированной площадкой в несколько аров, на которой размечали тренировочные маршруты. Соревнования проводились в основном на велотреках, беговых дорожках стадионов, аэродромах. Впоследствии от гонок на велотреках отказались ввиду их небезопасности.

Производством карт занимались Одесский завод ДОСААФ, КамАЗ, Ленинградское производственное объединение «Патриот» ДОСААФ, Абовянский завод ДОСААФ. Правда, конструкция карт была далека от совершенства, и приходилось дорабатывать их самостоятельно. В технических журналах («Юный техник» и др.) публиковались чертежи самодельных карт.

К моменту распада СССР в 5 тысячах секций при школах, дворцах пионеров и станциях юных техников занимались 130 тысяч человек. Ежегодно проводились соревнования союзных республик и СССР. С распадом последнего картинг пришел в упадок по причине отсутствия финансирования.

В настоящее время в крупных городах России существуют площадки прокатного картинга, предназначенные в основном для развлечения. В прокатном картинге используются шасси с бескоробочными малоомощными двигателями. Для управления таким kartom пилоту не требуется специальная подготовка.

Кроме того, в России существует так называемый зимний картинг. Соревнования в этом виде спорта проходят на снежно–ледяном покрытии. Используются специальные шины как с шипами, так и без. Шасси, в зависимости от класса, оборудуются двигателями от 50 до 250 куб. см.

Стартовая площадка для звезд

10 всемирно известных гонщиков, пришедших из картинга

ИМЕНА

Картинг – это не только воодушевляющий спорт сам по себе, но еще и совершенная площадка для обучения своему делу будущих звезд «Формулы–1». Перед вами список 10 самых успешных пилотов F1, начинавших свою карьеру за рулем карта.

Айртон Сenna

В свои поздние годы «Волшебник», считающийся многими экспертами лучшим гонщиком всех времен, описывал картинг как «чистейший опыт вождения» и всегда говорил это очень серьезно. Трехкратный чемпион мира F1 из Бразилии продолжал регулярно участвовать в гонках на картах до самой смерти в 1994 году.

Михаэль Шумахер

Семикратный чемпион «Формулы–1» начинал с гоночной карьеры в картинге. Отец построил ему его первый карт, когда Михаэлю было 4 года. В 1983–м когда ему было 14, он получил немецкую гоночную лицензию, а уже в 1984–м и 1985–м выиграл немецкий чемпионат среди юниоров. Свой дебют в F1 он совершил в 1991 году на бельгийском Гран–при.

Льюис Хэмилтон

Четырехкратный чемпион мира в F1 свой первый опыт картинга получил в возрасте 5–6 лет, а участвовать в соревнованиях стал с восьми – в 1993 году. Свою карьеру в «Формуле» он начал в 2007 году. Ему недо- ставало одного очка, чтобы стать чемпионом мира в дебютном сезоне.

Себастьян Феттель

Начал заниматься картингом в возрасте трех лет, соревноваться стал с восьми, в 1995 году. Он присоединился к команде юниоров «Фед Булл» в возрасте 11 лет в 1998–м, выиграл кубок Монако среди юниоров в 2001–м. В 2006 году он стал резервным пилотом команды «Заубер». Сегодня четырехкратный чемпион мира – действующий пилот команды «Феррари».

Жюль Бьянки

Его трагическая смерть в возрасте 25 лет потрясла весь мир, впервые он управлял kartom в возрасте трех лет, в гонках стал участвовать с пяти лет. В машины переместился в 2007–м и выиграл французскую Формулу Рено 2.0. В 2011 году он стал резервным пилотом Феррари для сезона, а в 2013–м его взяла российский–английская команда «Маруся моторс», где он показывал впечатляющие результаты.

Ян Магнуссен

Датский гонщик начинал с гонок на картах в 1980–х, выиграл чемпионат мира среди юниоров в 1989 году и мировой чемпионат – 1990. В 1995–м он стал пилотом F1 в команде «Макларен». И в 1997–1998 годах был пилотом команды «Стойарт–Хаас Расинг». Его сын Кевин сейчас также пилот F1 команды Haas F1.

Марк Веббер

Австралийский бывший пилот «Формулы–1» начинал с картинга еще мальчиком, развиваясь в соревнованиях и разнообразных турнирах, проходивших по всей стране. Он отдаст должное картингу за знакомство с профессиональной стороной автоспорта: работу со спонсорами и заключением сделок для участия в гонках. Как и многие пилоты F1, он до сих пор наслаждается гонками на картах.

Макс Ферстаппен

Как и Шумахер, сел за руль карта в возрасте четырех лет. Начиная с 2007 года выиграл множество чемпионатов по картингу, прежде чем начать участвовать в автомобильных гонках в 2013–м. Он финишировал третьим в европейском чемпионате FIA Formula 3. В 2015 году был его дебют в F1 на австралийском Гран–при, тогда ему было 17 лет и 166 дней.

Кими Райкконен

Будучи сумасшедшим мотоциклистом уже в 11 лет, Кими стал заниматься картингом в своем родном городе Эспоо, Финляндия. В 2000 году, десять лет спустя, он перешел в автомобильные гонки серии UK Formula Renault и выиграл чемпионат. С 2001 года началась его долгая карьера в F1 в команде «БМВ Заубер», сейчас он является действующим пилотом команды «Феррари».

Даниил Квят

Родом из Уфы, 1994 года рождения, Даниил сел в свой первый карт в восемь лет. Он начал регулярно соревноваться, и ради развития его карьеры вся семья Квята переехала в Рим, где он мог участвовать в итальянском чемпионате по картингу. Располагающаяся там же команда «Торо Россо» F1 заключила с ним контракт в 2014 году. В австралийском Гран–при он финишировал девятым. Это сделало его самым молодым в истории F1 пилотом, получившим очки в заезде.



8

Поздравляем юбиларов июля

НАШ КАЛЕНДАРЬ

С 65 – лением

Снегурову Валентину Александровну – ветерана дорожной отрасли.

С 45 – лением

Тимофеева Виктора Владимировича – заместителя руководителя Федерального дорожного агентства.

«Красная стрела»

90 лет со дня первого рейса курьерского поезда

ВЫСТАВКИ

В Центральном музее железнодорожного транспорта Российской Федерации открылась выставка, посвященная 90-летию первого рейса курьерского поезда «Красная стрела».

«Красная стрела» – первый фирменный курьерский поезд на сети железных дорог СССР. 10 июня 1931 года в 1 час 30 минут он отправился в свой первый рейс из Ленинграда в Москву. Этому событию и посвящен новый выставочный проект, подготовленный совместно с сообществом моделлистов Санкт-Петербурга.

На выставке представлены миниатюрные копии состава, курсировавшего между двумя столицами в разные периоды истории. Многие модели, выполненные в масштабе 1:120, предоставлены частными коллекционерами и демонстрируются широкой публике впервые. В витринах размещены вагоны образцов 1930, 1940, 1950-х и двухтысячных годов. Глядя на них, можно оценить, как менялся поезд со временем. На выставке также представлены исторические фотографии, документы и сувениры фирменного поезда.

«Красная стрела» – легендарный фирменный поезд, по праву считающийся одним из самых значимых символов в истории транспортной отрасли нашей страны. И очень отродно, что этот поезд по-прежнему курсирует между столицами. Став символом эпохи, он и сегодня везет нас сквозь время, напоминая, что с его именем связана история великого множества людей, знаменитых и неизвестных, объединенных достойной профессией железнодорожника», – отметил директор Центрального музея железнодорожного транспорта РФ Владимир Мителенко.

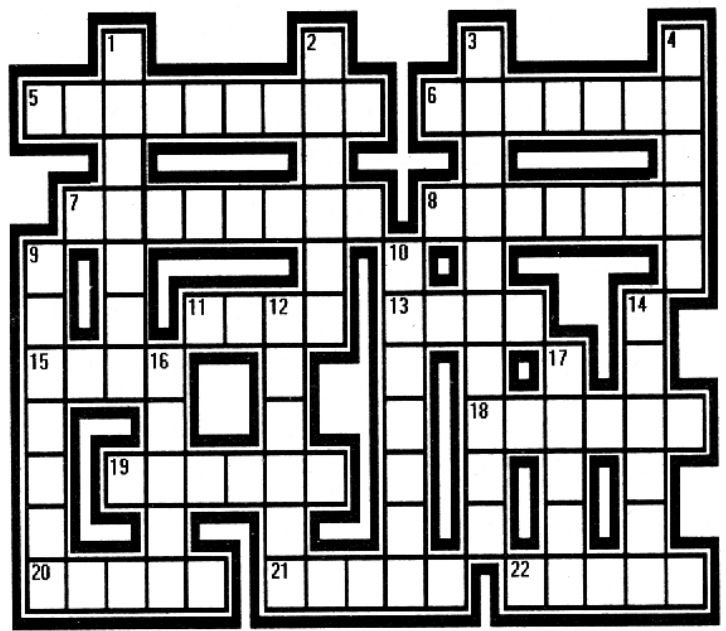


Наш корр.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Микроавтобус, осуществляющий перевозку пассажиров по установленному пути следования. 6. Специальная тележка, передаваемая механически по рельсам и служащая для поездок работников железнодорожного транспорта с целью осмотра рельсового пути. 7. Британский деревянный пароход, спущенный на воду в 1851 году и сгоревший в море спустя полгода. 8. Чистошерстяная ткань для флагов на кораблях и железнодорожном транспорте. 11. Криминальный промысел Юрия Деточкина. 13. Легкая лодка, установленная на металлических коньках для скольжения по льду и оснащенная мачтой с парусами. 15. Путь между начальным и конечным пунктами движения, совершаемый самолетом. 18. Устройство в передней и задней части автомобиля для предохранения кузова от повреждений при несильных столкновениях. 19. Химический элемент – металл. 20. Тихоокеанская промысловая рыба. 21. Удочка для ловли рыбы со дна водоема. 22. Длинные сани для езды на упряжках из собак или северных оленей.

По вертикали: 1. Городской электрический вид транспорта. 2. Резвая лошадь чистокровной породы. 3. Безрельсовая электрическая машина, получающая питание от контактной сети. 4. Главный христианский праздник. 9. Двухпалубный самолет для одновременной перевозки большого количества людей и их багажа. 10. Переход у повозки – сиденье для кучера. 12. Отправление пассажира поездом в другой пункт назначения. 14. Авиасбрасываемый спасательный катер. 16. Озелененный участок для отдыха пешеходов в мегаполисе. 17. Название одной из севастопольских бухт.



Ответы

1. Трамвай. 2. Скакун. 3. Троллейбус. 4. Пасха. 5. Аэро-бус. 6. Обрубок. 7. Океан. 8. Снег. 9. Снег. 10. Обрубок. 11. Трамвай. 12. Океан. 13. Снег. 14. Пасха. 15. Аэро-бус. 16. Обрубок. 17. Океан. 18. Снег. 19. Снег. 20. Снег. 21. Снег. 22. Снег.

КРУГ ЧТЕНИЯ

Масштабная программа

Поликлинику Российского университета транспорта посетили высокие гости

МОДЕРНИЗАЦИЯ

После масштабной модернизации открылась поликлиника Российского университета транспорта. Сегодня медицинское учреждение посетили заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай и ректор РУТ (МИИТ) Александр Климов.

Здание поликлиники было построено в 1963 году. Первоначально здесь вели прием пять стоматологов, а в дальнейшем была развернута амбулаторная и стационарная помощь студентам и преподавателям университета.

В 2021 году была проведена масштабная программа по модернизации клиники: произведен ремонт помещений, кабинеты оснастили современным медицинским оборудованием, а также был реализован проект «Цифровая поликлиника». Студенты, сотрудники и преподаватели университета, прикрывшиеся к поликлинике, получают всю медицинскую помощь в рамках ОМС.

Александр Пошивай поздравил работников поликлиники с их профессиональным праздником и высоко оценил проделанную работу по обновлению медицинского учреждения. «Вы трудитесь на базе Российского университета транспорта. Это говорит о том, что у вас есть шанс вложить ваши знания и труд в развитие науки», – сказал он.

В структуре университета есть Медицинский колледж, в котором ведется подготовка среднего медицинского персонала для лечебных учреждений, подведомственных Минтрансу России и системе здравоохранения Москвы.

В поликлинике РУТ располагаются учебные аудитории для подготовки обучающихся по специальности «Стоматология ортопедическая». Студенты университета еще на этапах обучения вовлекаются в медицинскую деятельность лечебного учреждения.

Как отметил Александр Климов, за последние месяцы было вложено много сил и труда, чтобы поликлиника обрела новый облик. Он выразил надежду, что специалистам будет комфортно работать в обновленном здании. Также ректор наградил отличившихся работников медицинского учреждения. Начиная с 2020 года наряду с основной деятельностью в клинике реализуются комплекс

мероприятий, направленных на предотвращение распространения коронавирусной инфекции среди обучающихся и работников вуза. В частности, в медицинском учреждении проводится вакцинация, а на базе дневного стационара были перепрофилированы койки для лечения студентов, заболевших COVID-19.

Трудовой и жизненный путь Валерия Александровича – яркий пример успеха, достигнутого настойчивой и целеустремленной работой над собой, умением быть полезным и бескорыстно принципиальным в решении поставленной им самим задачи – создании хороших дорог для людей, дорог в будущее.

Его несомненный и яркий талант лидера – руководителя проявился уже в восьмидесяти годах в роли молодого главного инженера ДСУ 1 Управления строительства и ремонта автомобильных дорог Вологодской области на строительстве автомагистрали Архангельск – Вологда, в то время важнейшей объекта Минавтодора РСФСР.

Неустанный поиск новых путей совершенствования строительного процесса, включая бригадный подряд, аккордную систему оплаты труда, сетевое планирование, комплексную систему управления качеством работ, эффективное применение в дорожной одежде металлургических шлаков Череповецкого металлургического комбината и побочных продуктов промышленности, – все это было эффективно использовано начинающим руководителем.

Успехи Ноздрачева в реализации Государственной программы строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР не остались незамеченными. В 1980 году Валерий Александрович назначается заместителем начальника, а затем в 1987 году руководителем ПРСО «Вологодавтодор», преобразованного в 1992 году в Территориальный дорожный комитет.

Ярким свидетельством растущей авторитета и признания Валерия Александровича его коллегами в управлении территориальными органами дорожного хозяйства стало его избрание на демократических началах в 1994 году президентом Российской ассоциации дорожных управляющих «РАДОР». Работая на этом посту до 1997 года на общественных началах, он сумел превратить этот орган в эффективного инициатора самых полезных инициатив в законотворчестве, совершенствовании нормативной базы и системы финансирования дорожного хозяйства России.

Оставив в 1997 году работу в Территориальном дорожном комитете, Валерий Александрович возглавил компанию «ОКОР», сосредоточив свои усилия на дальнейшем освоении самых современных методов оказания услуг по управлению проектами, строительному контролю, оптимизации технологии, формата и содержания проектирования объектов инфраструктуры. Специализированные компании осуществляли инженерное сопровождение работ по реконструкции и ремонту дорог М-7 Москва – Н. Новгород, М-1 Москва – Минск, М-5 Москва – Самара, М-18 С.-Петербург – Мурманск, М-10 Москва – С.-Петербург, Р-158 Н. Новгород – Саратов, строительству автомобильных дорог Москва – Н. Новгород, Чита – Хабаровск.

Верность слову, безупречная честность, доброжелательность к товарищам и коллегам в сочетании с широкой эрудицией и душевной щедростью во многом определили его авторитет в среде ведущих дорожников России, в избрании его президентом Ассоциации российских дорожных проектировщиков «РОДОС».

Оборвалась в полете жизнь верного друга-товарища с активной позицией, оставившего на земле вечный след своими дорогами, мостами, построенного не одним домом, вырастившего сыновей, посадившего сад на ставшей ему родной вологодской земле.

Родные и близкие, друзья и коллеги

Наш корр.

Секреты долголетия

О тех, кто в навигацию выводит караваны на волжские плесы

ЛЮДИ ОТРАСЛИ

Обычно, когда заходит речь о рабочих речной отрасли, первые, кого вспоминают, – это капитаны судов, механики. Те, чья жизнь измеряется числом навигаций, проведенных на судне. И реке заводит разговор о тех, кто трудится на берегу. О тех, кто в межнавигационный период готовят теплоходы к работе, занимается ремонтом их механизмов. И хотя они не на виду, их труд пользуется заслуженным уважением у всех речников, путейцев. Один из них – начальник ремонтно-отстойного пункта города Чкаловск Нижегородской области (ФБУ «Администрация Волжского бассейна») Валерий Шелешилов.

Выбирать жизненный путь, искать, где учиться, работать, ему особо и не пришлось. Семья тогда жила в Пучеже (Ивановская обл.), по весне родители собирали чмоды и уезжали в Чкаловск, работали на техническом флоте Волжского бассейнового управления пути (ныне «ФБУ «Администрация Волжского бассейна»). Зимой отец учился в Чкаловске, и, чтобы не терять время на разъезды, семья переехала в Чкаловск.

Там Валерий окончил восьмилетку, потом речное ПТУ № 13. На практику поехал в Волгоград, работал мотористом-матросом на земснаряде «Волжский-513» Волгоградского технического участка пути (филиал Волжского БУПа). И после ПТУ вернулся в Волгоград.

До службы в армии успел поработать слесарем в механическом цехе судостроительно-судоремонтного завода имени Ульянова (Ленина) – по тем временам одного из крупнейших предприятий отрасли. Опытом с молодыми щедро делились настоящие мастера своего дела: котельщики, клепальщики (таких сейчас и не сыскать), работавшие с личным клеймом и личным «знаком качества». Валерий Николаевич с большим душевным теплом вспоминает своих учителей. Их наука последствием ему очень пригодилась и в жизни, и в работе.

После службы в рядах Советской армии вернулся в родной город – на родину известного в стране летчика Валерия Чкалова, в чью честь и он получил свое



имя. Одну навигацию отработал рулевым-мотористом на теплоходе «Метеор-26» Горьковского пассажирского агентства Волжского объединенного речного пароходства. В экипаже были известные речники, своим при-

Вятку, загружались пиломатериалами, а потом доставляли их по филиалам Волжского БУПа. В филиалах, а они расположены во всех крупных поволжских городах, доставляли все, что так необходимо для флота. Грузы с

ФАКТ

В 1994 году Валерий Шелешилов сошел на берег. Тогда в Волжском БУПе приступали к реализации масштабной стройки – на необжитом волжском берегу решили возвести ремонтно-отстойный пункт, чтобы иметь возможность свой флот ремонтировать своими силами.

мером они увлекали молодых. Восьмидесятые годы на Волге были золотым временем, когда интенсивно из нового судостроения пополнялся флот. Чтобы осваивать новые проекты теплоходов, нужны были знания, и этот багаж требовалось постоянно пополнять. И тогда Валерий поступил в Горьковское речное училище имени И.П. Кулибина на специальность «эксплуатация судовых силовых установок». В 1978 году получил диплом.

Распоределся в Горьковский технический участок пути (Волжский БУП). Работал рулевым-мотористом на плавамагazine, теплоход снабжал плавсостав судов продуктами и всем необходимым. Здесь Валерий Николаевич вырос до должности капитана-механика.

И снова судьба привела его на технический флот. В течение трех навигаций возглавлял экипаж теплохода «Пойма» (Горьковского технического участка пути). Работали тогда в режиме плавучей базы снабжения: весной по большой воде уходили на

«Поймы» ждали везде, и очень уважительно относились к работе экипажа. А осенью на судне стоял запах бахи – с низовьев Волги вверх везли арбузы, помидоры. Особенно ждали эти «витаминные» рейсы работники управления – в те не слишком сытые годы запасы делались на всю зиму.

В 1994 году Валерий Шелешилов сошел на берег. Тогда в Волжском БУПе приступили к реализации масштабной стройки – на необжитом волжском берегу решили возвести ремонтно-отстойный пункт, чтобы иметь возможность свой флот ремонтировать своими силами.

Болото с лягушками – вот что на тот момент представляла из себя территория, вспоминает Валерий Николаевич. Территорию намывали двумя земснарядами. Сейчас это обустроенная береговая полоса в 400 метров в длину и шириной в 30. Старую плавамастерскую переоборудовали так, что с трудом верится в рассказы старожилов базы, в каком непрезентабельном виде ее доставили в свое

время в Чкаловск. Теперь это производственная площадка, оснащенная современным оборудованием, станками, приспособлениями, позволяющими на месте ремонтировать технические флот.

Технический флот, как известно, возрастной, требует особого внимания, вложения средств и сил для поддержания его в эксплуатационном состоянии. Крайний земснаряд «Инженер Фильков» пришел на Волгу много лет назад. А земмашин типа «Волжская» строились в 50-е годы. Как же качественно строили тогда суда, если спустя несколько десятилетий они несут вахту на речных бассейнах страны!

Секрет их долголетия и в том, что попали они в золотые руки путейцев: в навигацию – флотских команд, в межнавигационный период над ними колдуют специалисты Чкаловского РОП. Здесь зимуют и ремонтируются пять земмашин, две шаланды и мотозавозня. Год от года количество может незначительно меняться в обе стороны. Шаланды и мотозавозни – вспомогательные суда, в навигацию работают в одном комплексе с дноуглубительной техникой, составляя земкараван – своеобразное плавучее предприятие по добыче со дна реки грунта и удаления его за пределы судовой хода, на специально отведенные береговые площадки. В навигацию караваны выходят на волжские плесы, ведут дноуглубительные работы, обеспечивая флоту гарантированные глубины и безопасные условия судоходства. Ремонтные работы на этой группе флота – объемные, сложные. Высококвалифицированные судовые сварщики по несколько недель восстанавливают черпаки, черпаковые цепи.

Корпусные, трубопроводные, замена систем – все это в перечне выполняемых специалистами РОПа работ. Здесь постоянно пополняется оборудование, есть все необходимые станки, два трубогибочных, пила по металлу и др.

«Мы делаем все, кроме слипования», – не без гордости говорит Валерий Николаевич. И в этом есть и его заслуга.

Татьяна ЕЛАТИНА,

сборкор «ТР»

г. Чкаловск,

Нижнегородская обл.

Ноздрачев Валерий Александрович



Безвременно ушел из жизни замечательный человек, надежный друг и товарищ, блестящий руководитель и инженер, почтенный дорожник, заслуженный строитель Российской Федерации Ноздрачев Валерий Александрович.

Коварный и беспощадный COVID оборвал жизнь одного из самых достойных и преданных своему делу работников дорожного хозяйства России.

Трудовой и жизненный путь Валерия Александровича – яркий пример успеха, достигнутого настойчивой и целеустремленной работой над собой, умением быть полезным и бескорыстно принципиальным в решении поставленной им самим задачи – создании хороших дорог для людей, дорог в будущее.

Его несомненный и яркий талант лидера – руководителя проявился уже в восьмидесяти годах в роли молодого главного инженера ДСУ 1 Управления строительства и ремонта автомобильных дорог Вологодской области на строительстве автомагистрали Архангельск – Вологда, в то время важнейшей объекта Минавтодора РСФСР.

Неустанный поиск новых путей совершенствования строительного процесса, включая бригадный подряд, аккордную систему оплаты труда, сетевое планирование, комплексную систему управления качеством работ, эффективное применение в дорожной одежде металлургических шлаков Череповецкого металлургического комбината и побочных продуктов промышленности, – все это было эффективно использовано начинающим руководителем.

Успехи Ноздрачева в реализации Государственной программы строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечерноземной зоне РСФСР не остались незамеченными. В 1980 году Валерий Александрович назначается заместителем начальника, а затем в 1987 году руководителем ПРСО «Вологодавтодор», преобразованного в 1992 году в Территориальный дорожный комитет.

Ярким свидетельством растущей авторитета и признания Валерия Александровича его коллегами в управлении территориальными органами дорожного хозяйства стало его избрание на демократических началах в 1994 году президентом Российской ассоциации дорожных управляющих «РАДОР». Работая на этом посту до 1997 года на общественных началах, он сумел превратить этот орган в эффективного инициатора самых полезных инициатив в законотворчестве, совершенствовании нормативной базы и системы финансирования дорожного хозяйства России.

Оставив в 1997 году работу в Территориальном дорожном комитете, Валерий Александрович возглавил компанию «ОКОР», сосредоточив свои усилия на дальнейшем освоении самых современных методов оказания услуг по управлению проектами, строительному контролю, оптимизации технологии, формата и содержания проектирования объектов инфраструктуры. Специализированные компании осуществляли инженерное сопровождение работ по реконструкции и ремонту дорог М-7 Москва – Н. Новгород, М-1 Москва – Минск, М-5 Москва – Самара, М-18 С.-Петербург – Мурманск, М-10 Москва – С.-Петербург, Р-158 Н. Новгород – Саратов, строительству автомобильных дорог Москва – Н. Новгород, Чита – Хабаровск.

Верность слову, безупречная честность, доброжелательность к товарищам и коллегам в сочетании с широкой эрудицией и душевной щедростью во многом определили его авторитет в среде ведущих дорожников России, в избрании его президентом Ассоциации российских дорожных проектировщиков «РОДОС».

Оборвалась в полете жизнь верного друга-товарища с активной позицией, оставившего на земле вечный след своими дорогами, мостами, построенного не одним домом, вырастившего сыновей, посадившего сад на ставшей ему родной вологодской земле.

Родные и близкие, друзья и коллеги

© «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 Кученик А.В.

E-mail: avtoroad@list.ru

По вопросам выставочной деятельности и рекламы

Перевозченцева 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

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. (Нижний Новгород) тел. (952) 461-69-61
УШЕНИН Е.Г. (Екатеринбург) тел. (8343) 370-02-82

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 4252-2021

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИ № ФЧ77-25210
Номер подписан в печать 15.07.2021 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.: (7495) 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 Объединенному каталогу агентства «Пресса России»

84658 – полугодовая

84659 – годовая подписка

● по каталогу «Почта России»

11452 – полугодовая

84244 – годовая подписка

● Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора

● материалы печатаются на правах рекламы.

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение

Акционерное общество «Салехардэнерго» совместно с Администрацией муниципального образования город Салехард объявляет о начале процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации по реконструкции объекта «Котельная№8, ул.3. Космодемьянской, 23а г. Салехард».

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

Проектная организация- ООО «Взлет-Тюмень» (625013, Тюменская область, город Тюмень, улица Севастопольская, дом 14/2, тел.+7 (3452) 39-36-46, e-mail: mail@vzljot-urfо.ru).

Название намечаемой деятельности – реконструкция объекта «Котельная№8, ул.3. Космодемьянской, 23а г. Салехард»

Цель намечаемой деятельности – теплоснабжение многоквартирных домов города, дошкольных учреждений, школ, общественных зданий.

Месторасположение намечаемой деятельности – Ямало-Ненецкий автономный округ, г. Салехард.

Наименование и адрес заказчика – АО «Салехардэнерго» (629007, г. Салехард, ул. Свердлова, д. 39, тел: +7 (34922) 5-45-03, e-mail: secret@slenergo.com).

Примерные сроки проведения ОВОС – от момента настоящей публикации в течение 60 дней.

Организатор общественных обсуждений - Администрация муниципального образования город Салехард (тел. (34922) 3-37-14, эл. почта: avdashchenko@slh.yanao.ru).

Предполагаемая форма общественного обсуждения – общественные слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия. Зарегистрироваться можно, перейдя по ссылке <http://conference.salekhard.org>.

Общественные обсуждения в форме слушаний проводятся в 18 часов 15 минут 23 августа 2021 года по адресу: г. Салехард, ул. Свердлова, дом 48, кабинет № 102.

С материалами и документацией о подлежащей к обсуждению намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду можно ознакомиться на официальном сайте муниципального образования город Салехард в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (<https://salekhard.org>) - от момента настоящей публикации в течении 60 дней

Регистрация участников общественных обсуждений, состоится 23 августа 2021 года с 17 часов 45 минут до 18 часов 15 минут по адресу: г. Салехард, ул. Свердлова, дом 48, кабинет № 102.

Замечания и предложения по теме общественных обсуждений просим направлять на адрес электронной почты: moseev@slenergo.ru.

Информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО "Моринжгеология" объявляет о начале процесса общественных обсуждений "Программы инженерных изысканий для обеспечения безопасности постановки и эксплуатации СГБУ при бурении поисково-разведочной скважины на площадке №7 Хвалынская" и материалов оценки воздействия на окружающую среду при осуществлении намечаемой деятельности.

Краткие сведения о намечаемой деятельности: цель инженерно-геологических изысканий – оценка инженерно-геологических условий для безопасной установки СГБУ и бурения скважины на месторождении Хвалынское на лицензионном участке ООО "ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть" в российском секторе дна Каспийского моря.

Заказчик проекта: ООО "Моринжгеология". Адрес: Россия, 414004, г. Астрахань, ул. Красная Набережная, д.85, тел.: (8512) 51-85-54; факс: 51-93-82, e-mail: migoffice@mail.ru.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: АО "ВолгоградНИПИнефть". Адрес: Россия, 400012, г. Волгоград, ул. им. Ткачева, дом 25, офис 1, тел.: (8442) 55-16-85; e-mail: info@VolgogradNIPIneft.com.

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

Ориентировочный срок проведения ОВОС: с июня по сентябрь 2021 г.

Форма общественных обсуждений: опрос – регистрация мнения общественности в письменном виде в общественной приемной.

Общественные приемные открыты с 16 июля по 19 августа 2021 г. по адресам:

– г. Астрахань, ул. Красная Набережная, д.85 Приемная открыта в рабочие дни с 8:00 до 17:00 Контактное лицо: Фувакин Александр Владимирович, тел.: (8512) 51-85-54, E mail: afuvakin@astranet.ru

– 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 Программы, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, Техническое задание на разработку ОВОС, а также журналы для регистрации замечаний и предложений, опросные листы.

Подписание протокола общественных обсуждений состоится 20 августа 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

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 июня 2020 г. №849 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440») АО «Клиновский силикатный завод» совместно с Администрацией Клиновского района Брянской области уведомляют о начале общественных обсуждений в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации по объекту: «Мука известняковая», включая предварительные материалы по оценке воздействия на окружающую среду с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Название и цель намечаемой деятельности – использование муки известняковой в качестве агрохимиката.

Месторасположение намечаемой деятельности – на всей территории Российской Федерации.

Наименование и адрес заказчика – Акционерное общество «Клиновский силикатный завод», ОГРН 1023201337158, 241050, Брянская область, г. Брянск, проспект Ленина, дом. 99, офис 1001. Тел./факс 8 (48336) 2-98-80, e-mail: kszmail@yandex.ru.

Исполнитель – ФГБОУ ВО «Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского», юридический адрес: 241036, г. Брянск, ул. Бежицкая, д. 14. тел. +7(4832) 66-65-38, адрес электронной почты: bryanskgu@mail.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Клиновского района Брянской области, контактный тел.: 8(48336) 4-67-60.

Предполагаемая форма общественного обсуждения: согласно Постановлению Правительства Российской Федерации от №849 от 11.06.2020 г. «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. №440» общественные обсуждения проводятся в форме слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия и будут проводиться посредством видео-конференции с использованием программ для общения с возможностью видеосвязи (Skype).

Для подключения к видеоконференции на платформе: Skype необходимо использовать: kszvuyaz@yandex.ru Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Адрес электронной почты: infinity-84@bk.ru.

Сроки и место доступности: техническое задание по ОВОС, проектная документация с материалами предварительной ОВОС, журнал учета предложений и замечаний, а также инструкция по подключению к видео-конференции с использованием программ для общения с возможностью видеосвязи доступны для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений в письменном виде заинтересованных лиц на сайте: <https://k-silikat.ru> в разделе общественные обсуждения в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений.

Дата и место проведения общественных обсуждений: 19 августа 2021 г. с 14:00 по местному времени по адресу: Брянская область Клиновский район, г. Клины ул. Октябрьская д.42 (малый зал дома советов).

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Альфа-Инвест», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства 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 г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Наземная многоуровневая автостоянка, инженерные сети на земельном участке по адресу: г. Иркутск, ул. Октябрьской Революции, 1», 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 «Наземная многоуровневая автостоянка, инженерные сети на земельном участке по адресу: г. Иркутск, ул. Октябрьской Революции, 1» предусмотрено строительство автостоянки и инженерных сетей по адресу: Иркутская область, г. Иркутск, ул. Октябрьской Революции. Кадастровый номер земельного участка: 38:36:000020:23644.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Альфа-Инвест», адрес: 664003, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Киевская, дом 14, офис 203. Тел. 8-914-012-13-65. E-mail: gena2963@mail.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска, адрес: 664011, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб. 10, тел.: 8 (3952) 52-04-24, совместно с заказчиком.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ЭКОПРОЕКТ», адрес: 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402. Тел. 8-3952-48-71-78. E-mail: ecology38@mail.ru.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная. Сроки и место доступности утвержденному техническому заданию 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: «Наземная многоуровневая автостоянка, инженерные сети на земельном участке по адресу: г. Иркутск, ул. Октябрьской Революции, 1» 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: 664011, Иркутская область г. Иркутск, ул. Пролетарская, дом 11, каб. 10, понедельник-пятница с 9-00 до 17-00 часов (местное время); 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, 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: «Наземная многоуровневая автостоянка, инженерные сети на земельном участке по адресу: г. Иркутск, ул. Октябрьской Революции, 1» назначены на 25 августа 2021 г. в 11:00 в Отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска по адресу: 664011, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Пролетарская, дом 11, каб. 10 (зал заседаний), тел.: 8 (3952) 52-04-24.

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:

664011, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Пролетарская, дом 11, каб. 10, понедельник-пятница с 9-00 до 17-00 часов (местное время); 664025, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Сурикова, дом 4, офис 402, понедельник – пятница с 8-00 до 17-00, обед с 12-00 до 13-00 (местное время).

В случае продления режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, Указа Президента РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений документации «Увеличение мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» до 40 млн тонн угля в год»
Улучшение эксплуатационных характеристик терминала»

Администрация Ванинского муниципального района Хабаровского края, ООО «Морстройтехнология» информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений по проектной документации «Увеличение мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» до 40 млн. тонн угля в год: Улучшение эксплуатационных характеристик терминала», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и Техническое задание на проведение ОВОС.

Цель намечаемой деятельности. Целью разработки настоящих материалов ОВОС является обоснование возможности реализации проектных решений объекта «Увеличение мощности перевалки АО «Дальтрансуголь» до 40 млн. тонн угля в год: Улучшение эксплуатационных характеристик терминала» с учетом требований в области обеспечения экологической безопасности и прогноз возможных изменений состояния окружающей природной среды в районе намечаемой деятельности, подготовка документации для проведения государственной экологической экспертизы.

Месторасположение намечаемой деятельности. Хабаровский край, Ванинский район, мелхсенная территория Ванинского района в 1300 м на запад от мыса Мучуек-Дуа, сооружение 1.

Заказчик документации АО «Дальтрансуголь», 682860, Хабаровский край, Ванинский район, мелхсенная территория Ванинского района в 1300 м на запад от мыса Мучуек-Дуа, сооружение 1.

Генеральный проектировщик: ООО «Морстройтехнология», 195220, г. Санкт-Петербург, ул. Гжатская, д. 201, корпус 2, лит. А.

Разработчик материалов ОВОС - ООО «РусЭкоСтандарт», 350051, г. Краснодар, ул. Дальняя 39/5, оф. 290.

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – июль 2021 г. – октябрь 2021 г.

Орган, ответственные за организацию общественного обсуждения – Администрация Ванинского муниципального района.

Форма проведения общественных обсуждений – общественные слушания.

Материалы документации (включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду и техническое задание на ОВОС), а также журналы для регистрации замечаний и предложений общественности доступны в общественной приемной, в кабинете №319 Управления архитектуры и градостроительства администрации Ванинского муниципального района, с 19 июля 2021 года, по адресу: р.п. Ванно Хабаровского края, пл. Мира, 1; в рабочие дни с 9.00 до 17.00. Также материалы будут размещены на официальном сайте администрации Ванинского муниципального района: vaninoadm.khabkrai.ru и на официальном сайте АО «Дальтрансуголь»: dtu.net.ru.

Дата, время и место проведения общественных слушаний: 19 августа 2021 г. в 15 часов 00 минут в большом зале администрации Ванинского муниципального района по адресу: Хабаровский край, Ванинский район, рп. Ванно, пл. Мира 1

Замечания и предложения от представителей общественности и всех заинтересованных лиц предлагается направлять в письменной форме по адресу электронной почты разработчика ОВОС: ecostandard23@mail.ru, контактное лицо - Максимено Ольга Александровна, тел.: 8-962-873-15-77, 8(861)945-32-32, а также фиксировать в Журналах учета замечаний и предложений по адресу доступности документации.

Подать заявку на выступление на общественных слушаниях можно по адресу доступности документации и по электронной почте ecostandard23@mail.ru.

Информирование общественности

АО «Ленгидропроект» совместно с администрациями Крапивинского и Прокопьевского МО, Новокузнецкого и Беловского МР, в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 18.05.2000 г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений в формате представления замечаний и предложений по проекту технического задания на разработку материалов «Оценка воздействия на окружающую среду завершения строительства Крапивинской ГЭС на р. Томь».

Место расположения объекта: Крапивинский муниципальный округ, Новокузнецкий муниципальный район, Беловский муниципальный район, Прокопьевский муниципальный округ Кемеровской области – Кузбасса.

Заказчик намечаемой деятельности: ООО «Малые ГЭС Ставрополя и КЧР» - дочернее общество ПАО «РусГидро»: 357506, Ставропольский край, город Пятигорск, Подстанционная улица, дом 18, тел. 8(8652)65-78-37.

Генеральный проектировщик: АО «Ленгидропроект», 197227, г. Санкт-Петербург, пр. Испытателей, д.22, тел. 8(812)395-29-01.

Ответственными за организацию общественных обсуждений: администрация Крапивинского муниципального округа, администрация Новокузнецкого муниципального района, администрация Беловского муниципального района и администрация Прокопьевского муниципального округа.

Сроки проведения ОВОС: апрель 2021 – март 2022

С материалами общественных обсуждений проекта технического задания на разработку материалов «ОВОС завершения строительства Крапивинской ГЭС на р. Томь» можно ознакомиться в течение 30 дней с даты выхода объявления в СМИ:

- на сайте Администрации Правительства Кузбасса: <https://ako.ru/deyatelnost/krapivinskiy-gidrouzel/obshchestvennoe-obsuzhdenie.php>;

- на сайте администрации Крапивинского муниципального округа: <http://www.krapivino.ru/> и по электронному адресу: adm-krapiv@ako.ru, а также

- в здании администрации Крапивинского муниципального округа:

- пгт. Крапивинский, ул. Юбилейная, д.15;

- в здании администрации Новокузнецкого муниципального района по адресу город Новокузнецк, улица Сеченова, 25;

- по адресу Новокузнецкий район, поселок Осиновое Плесо, улица Пролетарская, 17;

- на официальном сайте муниципального образования «Новокузнецкий муниципальный район» www.admnkr.ru по электронному адресу: eco.admnkr@mail.ru;

- в здании администрации Беловского муниципального района по адресу: г. Белово, ул. Ленина, д.10;

- Беловский район, с. Пермьяки, ул. Центральная, 12, здание администрации Пермьяковского сельского поселения, телефон 8(38452)51-3-34;

- на официальном сайте муниципального образования «Беловский муниципальный район» www.belovogr.ru;

- в здании администрации Прокопьевского муниципального округа по адресу: г. Прокопьевск, пр. Гагарина, д. 18, г.

По указанным адресам размещены журналы учета замечаний и предложений.

Замечания и предложения также принимаются в электронном виде через раздел «Обращения граждан» на сайте Администрации Правительства Кузбасса по ссылке <https://ako.ru/deyatelnost/krapivinskiy-gidrouzel/obshchestvennoe-obsuzhdenie.php> или по адресу: АО «Ленгидропроект», 197227, г. Санкт-Петербург, пр. Испытателей, д.22, e-mail: office@lhp.ru.

Согласно п.4.5 Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации замечания и предложения принимаются в течение 30 календарных дней со дня опубликования настоящей информации - до 15 августа 2021г.

Объявление

АО «СУЭК-Кузбасс» совместно с администрацией Ленинск-Кузнецкого городского округа уведомляют о начале 1-го этапа общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Технический проект разработки Ленинского каменноугольного месторождения. Обработка запасов пластов Болдыревский, Поленовский и Толмачевский с объединением сети горных выработок шахт им. С.М. Кирова и «Комсомолец» АО «СУЭК-Кузбасс», проекту технического задания (ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой деятельности и обосновывающей документации.

Название намечаемой деятельности: «Технический проект разработки Ленинского каменноугольного месторождения. Обработка запасов пластов Болдыревский, Поленовский и Толмачевский с объединением сети горных выработок шахт им. С.М. Кирова и «Комсомолец» АО «СУЭК-Кузбасс».

Цель намечаемой деятельности: Развитие ПЕ «Шахта им. С.М. Кирова» АО «СУЭК-Кузбасс».

Предполагаемое месторасположение намечаемой деятельности: РП, Кемеровская область, г Ленинск-Кузнецкий, ул. Кирсанова 3, ул. Рубинштейна 1.

Наименование и адрес Заказчика: АО «СУЭК-Кузбасс» 652507, Кемеровская область, г Ленинск-Кузнецкий, ул. Васильева, 1, тел 8 (38456) 9-31-75.

Исполнитель ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Сибирский научно-исследовательский институт углеобогащения» (ООО «Сибнуглеобогащение»). По вопросам проектных решений звонить 8(960)907-50-34.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: III – IV кв. 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Ленинск-Кузнецкого городского округа, тел. 8(38456)5-27-55, e-mail: zhkh-lk@mail.ru.

Форма общественных обсуждений: Общественные обсуждения проводятся в форме опроса на основании постановления Администрации Ленинск-Кузнецкого городского округа от 12.07.2021 г. №1170.

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

Проект ТЗ на выполнение ОВОС, обосновывающие материалы объекта экологической экспертизы, журнал регистрации предложений и замечаний от общественности размещены по адресу:

- Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, пр. Кирова, 56, каб. 104, тел. 8(38456)5-27-55 время работы пн-пт 8.00-17.00, обед с 12.00-12.48;

- Кемеровская область, г. Ленинск-Кузнецкий, ул. Васильева, 1, АУП АО «СУЭК-Кузбасс», каб. 337, тел. 8(38456)93-175 время работы пн-пт 8.00-17.00, обед с 12.00-13.00.

Срок проведения замечаний и предложений: до 15.08.2021 г. (включительно)

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 г. N 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» (с изм. на 30.12.2020г.) Департамент природных ресурсов и экологии города Севастополя (Севприроднадзор) объявляет о проведении общественных обсуждений Проекта Схемы комплексного использования и охраны водных объектов (СКИОВО), включая Нормативы допустимого воздействия на водные объекты (НДВ) по бассейну реки Чёрная в границах города Севастополя.

Цель – определение допустимой антропогенной нагрузки на водные объекты, потребности водных ресурсов в перспективе, деятельности по предотвращению негативного воздействия вод, обеспечение охраны водных объектов и установление безопасных уровней содержания загрязняющих веществ.

Заказчик проекта и ответственный за организацию общественных обсуждений:

Департамент природных ресурсов и экологии города Севастополя (Севприроднадзор), 299001, г.Севастополь, пл.Ластовая, д.3, т. (8692) 492940, e-mail: sevprirodnadzor@sev.gov.ru.

Подробная информация на сайте Севприроднадзора: <http://ecosev.ru/>.

Общественные обсуждения состоятся:

- в форме слушаний в г.Севастополе «17» августа 2021г. в 11 часов 00 минут в Балаклавском муниципальном округе по адресу: Севастополь, ул. Новикова, 14, актовый зал.

Доступ общественности к материалам по объекту осуществляется с 17 июля 2021 года по 17 августа 2021 года.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «АКВАЭНЕРГОСТРОЙ», совместно с комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования в соответствии с п. 1 ст. 9 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», п. 1 ст. 7 Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372, положением об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района, утвержденным постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759, уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе предоставления Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду материалов: Проектная документация «Реконструкция насосной водозаборной станции с увеличением производительности и их повторным использованием в цикле станции».

Название и цель: Проектная документация «Реконструкция насосной водозаборной станции с увеличением производительности и их повторным использованием в цикле станции», увеличение производительности и повторное использование фильтрационных вод в цикле станции.

Местоположение объекта: Иркутская область, Иркутский район, Марковский муниципальное образование – площадка действующего золотозаборного участка Н-ИТЭЦ.

Наименование и адрес заказчика: заказчик -Общество с ограниченной ответственностью «Байкальская энергетическая компания», адрес: 664011, Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Суз-Батора, 3.

</

10

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное сообщение

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

ООО «Спецэкосервис» (ОГРН 1061828012025, ИНН 1828015569, КПП 183101001, место нахождения: 426033, УР г. Ижевск, ул. Береговая, д. 7, офис 1) информирует о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду.

Название намечаемой деятельности: «Объект переработки и компостирования ТБО Якшур-Бодьинского района Удмуртский Республики» (корректировка проектной документации с учетом введенных ранее мощностей).

Цель намечаемой деятельности: Корректировка проектной документации «Объект переработки и компостирования ТБО Якшур-Бодьинского района Удмуртский Республики» с учетом введенных ранее мощностей.

Месторасположение намечаемой деятельности: Земельный участок с кадастровым номером 18.24:113001:1034, расположенный по адресу: Удмуртская Республика, Якшур-Бодьинский район, в 7,6 км на юго-восток от села Якшур-Бодья.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Спецэкосервис», 426033, УР г. Ижевск, ул. Береговая, д. 7, офис 1.

Наименование и адрес исполнителя: ООО «Агентство природоохранных технологий», 426039, Удмуртская Республика, г. Ижевск, Воткинское шоссе, д. 298 литер К2, офис 3.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 01.03.2021 - 01.10.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Якшур-Бодьинский район», 427100, УР с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, д. 69.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: опрос в форме сбора предложений и замечаний.

С материалами технического задания по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться с 18.05.2021 г. по 01.10.2021 г. на официальном сайте Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» www.bodia.ru, а также в отделе строительства и жилищно-коммунального хозяйства Управления по строительству, имущественным отношениям и жилищно-коммунальному хозяйству Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» расположенной по адресу: 427100, УР с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, д. 69.

С электронным вариантом материалов объекта государственной экологической экспертизы (проектной документацией), а также с материалами по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться на официальном сайте Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» www.bodia.ru в период с 19.07.2021 г. по 17.08.2021 г. С бумажным вариантом материалов объекта государственной экологической экспертизы (проектной документацией), а также с материалами по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться в отделе строительства и жилищно-коммунального хозяйства Управления по строительству, имущественным отношениям и жилищно-коммунальному хозяйству Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» расположенной по адресу: 427100, УР с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, д. 69.

Замечания и предложения к объекту государственной экологической экспертизы (проектной документацией) и к материалам по оценке воздействия на окружающую среду принимаются в письменной форме с 19.07.2021 г. по 17.08.2021 г. в отделе строительства и жилищно-коммунального хозяйства Управления по строительству, имущественным отношениям и жилищно-коммунальному хозяйству Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» расположенной по адресу: 427100, УР с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, д. 69, а также на электронную почту adm182403@udmnet.ru.

Общественные обсуждения в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду будут проводиться с 18 августа (с 00 часов 00 минут по местному времени) по 19 августа (до 23 часов 59 минут по местному времени) 2021 года.

Опросные листы можно получить в отделе строительства и жилищно-коммунального хозяйства Управления по строительству, имущественным отношениям и жилищно-коммунальному хозяйству Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» расположенной по адресу: 427100, УР с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, д. 69 или можно скачать на официальном сайте Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» (www.bodia.ru) в период проведения опроса в форме сбора предложений и замечаний с 18 августа по 19 августа 2021 года. Заполненные опросные листы направляются по адресу организатора - Администрации МО «Якшур-Бодьинский район» по адресу: 427100, Удмуртская Республика, с. Якшур-Бодья, ул. Пушиной, 69 или на адрес электронной почты: adm182403@udmnet.ru.

Объявление

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Порядком организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе, на территории муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области, утвержденным постановлением Муниципального учреждения Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области № 586-н от 24.07.2017 года, Администрация Курманаевского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 7651П «Сбор нефти и газа со скважины №449 Западно-Долговского месторождения».

Намечаемая деятельность: Обустройство нефтедобывающей скважины №449 Западно-Долговского месторождения;

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважины №449 Западно-Долговского месторождения;

Месторасположение намечаемой деятельности: Ромашкинский и Волжский сельсовет Курманаевского района Оренбургской области;

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

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области;

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Май 2021 г. – Сентябрь 2021 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная;

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 19 июля по 18 августа 2021 года, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

- Администрации муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области: 461060, Оренбургская область, Курманаевский район, село Курманаевка, площадь Ленина 1, каб. 5, тел. 8(35341) 2-12-52.

- В электронном виде на официальном сайте Курманаевского района <http://kmoib.ru>;

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

Общественные обсуждения состоятся 19 августа 2021 года в 17.15 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, с. Курманаевка, площадь Ленина, 1 (в актовом зале администрации района); Контактные лица:

- Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области – главный специалист по земельным отношениям Синицына Елена Юрьевна, тел.8 (35341)21252

- ООО «СамараНИПИнефть» - инженер 1 категории отдела землеустроительных работ Балабанова Екатерина Николаевна, тел. Тел. 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@sannipi.rosneft.ru.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Администрация городского округа «Город Петровск-Забайкальский» (в соответствии со ст. 9 Федерального закона от 23 ноября 1995г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), уведомляет о начале проведения общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Мотель «Каспий», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Строительство мотеля в г. Петровск-Забайкальский.

Месторасположение намечаемой деятельности: Забайкальский край, Петровск-Забайкальский р-н., г. Петровск-Забайкальский, территория автодорога «Байкал» 653 км, 3/у №1, земельный участок с кадастровым номером 75:16:310540:122.

Наименование и адрес заказчика: Аташов Тельман Юсиф оглы, Забайкальский край, г. Петровск-Забайкальский, ул. Лесная, 27.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация городского округа «Город Петровск-Забайкальский», Забайкальский край, г. Петровск-Забайкальский, площадь им. Ленина, д. №1, каб. №6.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно: с 15.07.2021 г. по 15.08.2021 г. в администрации городского округа «Город Петровск-Забайкальский» по адресу: г. Петровск-Забайкальский, площадь им. Ленина, д. №1, каб. №6, режим работы: понедельник: четверг, с 09:00 до 18:00 (обед с 13:00 до 14:00), пятница с 09:00 до 16:45 (обед с 13:00 до 14:00).

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: Забайкальский край, г. Петровск-Забайкальский, Администрация городского округа «Город Петровск-Забайкальский» площадь им. Ленина, д. №1, каб. №6 и на электронный адрес: borodinalexs@yandex.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: с 15.07.2021 г. по 15.08.2021 г.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Мотель «КАСПИЙ», Забайкальский край, Петровск-Забайкальский район, г. Петровск-Забайкальский, территория автодорога «Байкал» 653 км, 3/у №1, включая материалы оценки воздействия, состоятся: 16 августа 2021 г. в 14:00 по адресу г. Петровск-Забайкальский, площадь им. Ленина д. №1 в актовом зале здания администрации городского округа «Город Петровск-Забайкальский».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.01.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Федеральным законом «Об экологической экспертизе» от 23.11.1995 № 174-ФЗ, Приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь, настоящим АО «ИНТЕР РАО – ЭЛЕКТРОГЕНЕРАЦИЯ» совместно с Администрацией Добрянского городского округа уведомляет о начале процедуры общественных обсуждений проектной документации «РЕКОНСТРУКЦИЯ УСТАНОВКИ ЗАМАСЛЕННО-ЗАМАЗУЧЕННЫХ И ЛИВНЕВЫХ СТОКОВ ФИЛИАЛА «ПЕРМСКАЯ ГРЭС» АО «ИНТЕР РАО ЭЛЕКТРОГЕНЕРАЦИЯ» Пермский край, г. Добрянка, Пермская ГРЭС», в том числе материалов оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) и проекта технического задания на проведение ОВОС.

Название и цель намечаемой деятельности: проектной документации «РЕКОНСТРУКЦИЯ УСТАНОВКИ ЗАМАСЛЕННО-ЗАМАЗУЧЕННЫХ И ЛИВНЕВЫХ СТОКОВ ФИЛИАЛА «ПЕРМСКАЯ ГРЭС» АО «ИНТЕР РАО – ЭЛЕКТРОГЕНЕРАЦИЯ» Пермский край, г. Добрянка, Пермская ГРЭС» предусматривается реконструкция установки замасленно-замазученных, ливневых и дренажных стоков (ЗЗС) филиала Пермской ГРЭС.

Месторасположение намечаемой деятельности: Пермский край, г. Добрянка, ул. Промышленная, д. 1, территория Пермской ГРЭС. Наименование и адрес заказчика: АО «ИНТЕР РАО – ЭЛЕКТРОГЕНЕРАЦИЯ» филиал «Пермская ГРЭС», Адрес: Пермский край, г. Добрянка, ул. Промышленная, д. 1. Контактное лицо: Ведущий инженер группы экологии Залевская Надежда Михайловна, тел. 8(34265)931-59, e-mail: zalevskaya_nm@intergeo.ru.

Наименование и адрес представителя (генерального проектировщика): ООО «ЭНТЭК», 115280, г. Москва, улица Ленинская Слобода, д. 26, комн. 522, БЦ Omega-2 корпус А. e-mail: office@ent-eco.ru. Контактное лицо: Пензенцев Александр Валерьевич, тел. 8(9000)24-23-15.

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

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

Предполагаемая форма общественного обсуждения: представление замечаний и предложений в письменном виде.

Срок и место доступности ТЗ по ОВОС, проектной документации и материалов ОВОС:

С проектом технического задания на ОВОС, проектной документацией «РЕКОНСТРУКЦИЯ УСТАНОВКИ ЗАМАСЛЕННО-ЗАМАЗУЧЕННЫХ И ЛИВНЕВЫХ СТОКОВ ФИЛИАЛА «ПЕРМСКАЯ ГРЭС» АО «ИНТЕР РАО – ЭЛЕКТРОГЕНЕРАЦИЯ» Пермский край, г. Добрянка, Пермская ГРЭС», в том числе предварительного варианта материалов ОВОС можно ознакомиться на экспозиции в здании Центральной городской библиотеки по адресу: 618740, Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, д. 72, в период с 19 июля 2021 г. по 19 августа 2021 г. с понедельника по пятницу с 11.00 час. до 19.00 час. по местному времени.

Предложения и замечания граждан принимаются со дня опубликования (обнародования) оповещения о начале общественных обсуждений по 19 августа 2021 г. включительно.

Предложения и замечания принимаются организационным комитетом по подготовке и организации проведения общественных обсуждений совместно с заказчиком в письменной форме посредством почтовой связи по адресу: 618740, Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, д. 14, с пометкой на конверте «В организационный комитет по подготовке и организации проведения общественных обсуждений по Проекту, через интернет-приемную Добрянского городского округа, расположенную на официальном сайте в сети «Интернет»: <http://dobrraio.ru/>, через интернет-приемную «Интернет-приемная Пермского края», расположенную на официальном сайте в сети «Интернет»: <http://reception.permkrai.ru/>, посредством электронной почты по адресу: gkh.dobr@mail.ru, посредством записи в книге (журнале) учета посетителей экспозиции Проекта, подлежащего рассмотрению на общественных обсуждениях.

В соответствии с п.4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, принятое от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений в период с 19 августа по 19 сентября 2021 г. производится по адресу: Пермский край, г. Добрянка, ул. Промышленная, д. 1. Контактное лицо: Ведущий инженер группы экологии Залевская Надежда Михайловна, тел. 8(34265)931-59, e-mail: zalevskaya_nm@intergeo.ru, с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00.

Ознакомиться с утвержденным техническим заданием по ОВОС и окончательным вариантом материалов по ОВОС можно будет после завершения общественных обсуждений в течение всего срока с момента утверждения данных документов и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: Пермский край, г. Добрянка, ул. Промышленная, д. 1. Контактное лицо: Ведущий инженер группы экологии Залевская Надежда Михайловна, тел. 8(34265)931-59, e-mail: zalevskaya_nm@intergeo.ru, с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00.

Иная информация:

К участию в обсуждении приглашается вся заинтересованная общественность.

Бланк опросного листа «Предложения и замечание» можно получить на официальном сайте в сети «Интернет»: <http://dobrraio.ru/>, по электронной почте gkh.dobr@mail.ru или на экспозиции по адресу: 618740, Пермский край, г. Добрянка, ул. Советская, д. 72, в период с 19 июля 2021 г. по 19 августа 2021 г. с понедельника по пятницу с 11.00 час. до 19.00 час. по местному времени.

Уточнение

В сообщении администрации Цивильского района Чувашской Республики о проведении публичных слушаний в № 27(1195)5-11 июля 2021г. абзац 3 следует читать: «Местоположение намечаемой деятельности: Чувашская Республика, Цивильский район, Будеевское сельское поселение, земельные участки с кадастровыми номерами:21:20:070301:473, 21:20:180301:450, 21:20:180301:451.»

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

АО «РТ-Инфраструктура», ИНН 7743292691, ОГРН 1197746136884, 127083, г. Москва, аллея Петровско-Разумовская, дом 10, к. 1, эт. 2, пом. XXVII, комн. 6, Генеральный директор Школьный Дмитрий Владимирович (предыдущее название организации – АО «РТ-Инжиниринг», ИНН 7743292691, ОГРН 1197746136884, 127083, г. Москва, аллея Петровско-Разумовская, дом 10, к. 1, эт. 2, пом. XXVII, комн. 6, Генеральный директор Школьный Дмитрий Владимирович) в целях информирования общественности и других участников оценки воздействия на окружающую среду в соответствии с требованиями Федерального закона от 23 ноября 1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Федерального закона от 10 января 2002 г. №7-ФЗ «Об охране окружающей среды», Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденное Приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. № 372, уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Проект технической документации на технологию «Обезвреживание и утилизация иловых осадков сточных вод методом управляемого мембранного компостирования. Оценка воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду» (далее - материалы общественных обсуждений).

Цель и общее описание намечаемой хозяйственной деятельности: обезвреживание и утилизация иловых осадков сточных вод методом управляемого мембранного компостирования.

Предварительное место реализации намечаемой деятельности: г. Казань и другие субъекты РФ.

Наименование и адрес заказчика: АО «РТ-Инфраструктура» (предыдущее название организации – АО «РТ-Инжиниринг»); 127083, Москва, ал. Петровско-Разумовская, д. 10 К. 1, ЭТАЖ 2 ПОМ./КОМ. XXVII/6; контактное лицо: Сиротин Евгений Сергеевич, тел.: +7(495)204-35-37, +7 (958)630-16-45; e-mail: info@rt-in.ru.

Проектная организация: ООО «Технический контроль», юр. адрес: 127434, г. Москва, шоссе Дмитровское, дом 9а СТРОЕНИЕ 1, ПОМЕЩЕНИЕ IV ЭТАЖ 3 КОМ 3 4; контактное лицо: генеральный директор Кузнецов Владимир Дмитриевич, тел.: +7 (495) 922-41-30; e-mail: info@expert-prof.info.

Проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой хозяйственной деятельности по обезвреживанию и утилизации иловых осадков сточных вод методом управляемого мембранного компостирования осуществляется с марта 2021 года по август 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Исполнительный комитет города Казани, 420111, Россия, РТ, г. Казань, ул. Кремлевская, д.3, телефон: (843) 299-15-46.

Форма проведения общественных обсуждений: в форме общественных слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия.

С материалами общественных обсуждений и проектом технической документации можно ознакомиться в МКУ Комитет жилищно-коммунального хозяйства Исполнительного комитета муниципального образования города Казани в течение 30 дней со дня опубликования информационного сообщения по адресу: 420111, г. Казань, ул. Дзержинского, д. 8, оф. 209 с 9.00 до 18.00 часов ежедневно в рабочие дни, телефон для справок: +7 (843) 590-04-26, а также на официальном сайте Исполнительного комитета города Казани <https://kzn.ru> и на сайте АО «РТ-Инфраструктура» <https://rt-in.ru/>.

Замечания и предложения по материалам общественных обсуждений, включая материалы ОВОС намечаемой хозяйственной деятельности, принимаются АО «РТ-Инфраструктура» в течение 30 дней со дня опубликования информационного сообщения в письменной форме по адресу: 127083, Москва, ал. Петровско-Разумовская, д. 10 К. 1, ЭТАЖ 2 ПОМ./КОМ. XXVII/6, либо по адресу электронной почты: info@rt-in.ru.

Дата, время и место проведения общественных слушаний с возможностью участия в режиме дистанционного взаимодействия (видеоконференция на интернет-платформе «Zoom»): 17 августа 2021г., в 14.00, по адресу: г. Казань, ул. Кремлевская, д.11, каб. 208.

Параметры подключения к видеоконференции на интернет-платформе «Zoom» будут направляться участникам общественных слушаний после регистрации их заявок на участие. Заявки на участие в видеоконференции с указанием: ФИО; региона и наименования населенного пункта проживания; контактной информации (телефон, адрес электронной почты), можно направить в произвольной форме на адрес электронной почты АО «РТ-Инфраструктура» - info@rt-in.ru.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Сорочинского городского округа Оренбургской области, администрация Сорочинского городского округа совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 5225П «Реконструкция площадки насосной станции Пронькинского месторождения».

Намечаемая деятельность: Реконструкция площадки насосной станции Пронькинского месторождения;

Цели намечаемой деятельности: Реконструкция площадки насосной станции Пронькинского месторождения;

Месторасположение намечаемой деятельности: Сорочинский городской округ Оренбургской области;

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

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений):

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ;

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2020 г. – Сентябрь 2021 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная;

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 19 июля 2021 года по 19 августа 2021 года, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

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

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

- ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@sannipi.rosneft.ru,

Общественные обсуждения состоятся 20 августа 2021 года в 10.00 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, г. Сорочинск, ул. Советская, д. 1, каб. 33;

Ответственные организаторы от:

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

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

Информационное

сообщение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», решением Совета депутатов муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области 01 июля 2013 года № 21/20 «Об утверждении порядка организации и проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области», руководствуясь Уставом муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области, администрация Красногвардейского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 7798П «Сбор нефти и газа со скважины №41 Бахтияровского месторождения».

Намечаемая деятельность: Обустройство скважины №41 Бахтияровского месторождения;

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Объявление о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Грачевский район Оренбургской области, администрация Грачевского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 7618П «Сбор нефти и газа со скважин №№3033, 3035, 3037, 3039 Покровского месторождения».

Намечаемая деятельность: Строительство и эксплуатация скважин №№3033, 3035, 3037, 3039 Покровского месторождения;
Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№3033, 3035, 3037, 3039 Покровского месторождения;
Месторасположение намечаемой деятельности: Старояшинский и Новоникольский сельсоветы Грачевского района Оренбургской области;

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:
Администрация муниципального образования Грачевский район Оренбургской области;
Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Май 2021 г. – Сентябрь 2021 г.;
Форма общественного обсуждения: общественные слушания;
Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная;

Обсуждению подлежит объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация;
Ознакомление с документацией, а также прием замечаний и предложений по объекту намечаемой деятельности осуществляется с 19 июля по 18 августа 2021 года, а также в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу по адресу:

- Администрация муниципального образования Грачевский район Оренбургской области по адресу: с. Грачевка, улица Майская 22, кабинет 26 в рабочие дни с 09.00 до 17.00, (время местное – МСК+2);
- в электронном виде на официальном сайте Грачевского района <http://grachevskiy-rayon.rf>

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

Общественные обсуждения состоятся 19 августа 2021 года в 11.00 (время местное – МСК+2) по адресу: 461800, Оренбургская область, Грачевский район, село Грачевка, улица Майская, 22, (зал заседаний администрации района);

Ответственные организаторы от:
- Администрации муниципального образования Грачевский район Оренбургской области: начальник отдела по управлению муниципальным имуществом Р.И. Бедникова, телефон 8(35344)2-11-80, ana@orgb.ru;
- контактное лицо от ООО «СамараНИПИнефть» в части общественных обсуждений – инженер 1 категории Балабанова Е.Н., тел.: +7-937-065-93-05, BalabanovaEN@samnipi.rosneft.ru.

Информирование общественности

ГКУ «Главное инвестиционно-строительное управление Республики Татарстан» совместно с Исполнительным комитетом Зеленодольского муниципального района, в соответствии со ст.9 Федерального закона 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 от 16.05.2000г. №372, информирует общественность о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации «Строительство сетей инженерно-технического обеспечения жилого района «Салават Купере». Сети хозяйственно-бытовой канализации. 6 этап: Биологические очистные сооружения (БОС) пгт Васильево с доведением производительности до 32 тыс. куб.метров в сутки. Вторая очередь», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: обеспечение очистки хозяйственно-бытовых сточных вод, поступающих на БОС пгт Васильево.
Местоположение объекта: Республика Татарстан, Зеленодольский муниципальный район, пгт Васильево.

Наименование и адрес заказчика (заявителя): ГКУ «Главное инвестиционно-строительное управление Республики Татарстан», 420043, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Лесгафта, д. 29.

Наименование и адрес разработчика проектной документации: ООО «ВТС Проект», 420036, а/я 206, г. Казань, ул. Копылова, д. 1/2.

Наименование и адрес разработчиков материалов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС):

- ООО «НПО «Центр экологических исследований», 421001, РТ, г. Казань, ул. Адоратского, д.2, часть 152, пом. 126.

- ООО «НефтьСтройПроект», 420061, г.Казань, ул. Академика Губкина, д.40А, кв. 14.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений – Исполнительный комитет пгт Васильево.

Сроки и место доступности проектной документации, проекта технического задания на проведение ОВОС и предварительного варианта материалов ОВОС: с 16.07.2021г. по 17.08.2021г. в Исполнительном комитете пгт Васильево по адресу: Республика Татарстан, Зеленодольский район, пгт Васильево, ул. Свободы, д.1 и на официальном портале органа местного самоуправления <http://zelenodolskiy.tatarstan.ru>.

Форма представления замечаний и предложений – в письменной форме с указанием конкретных данных (фамилия, имя, отчество, место жительства, телефон, место работы или учебы). Замечания и предложения принимаются в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения, а также в течение 30 дней после проведения общественных слушаний по адресу: 422530, Республика Татарстан, Зеленодольский район, пгт Васильево, ул. Свободы, д.1 и по e-mail: vasil.zel.@tatar.ru.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство сетей инженерно-технического обеспечения жилого района «Салават Купере». Сети хозяйственно-бытовой канализации. 6 этап: Биологические очистные сооружения (БОС) пгт Васильево с доведением производительности до 32 тыс.куб.метров в сутки. Вторая очередь», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся: 18.08.2021г. в 17.00 часов в актовом зале административного здания исполнительного комитета пгт Васильево по адресу: Республика Татарстан, Зеленодольский район, пгт Васильево, ул. Свободы, д.1.

Сроки подачи письменных заявок на участие в общественных обсуждениях с правом выступлении: до 11.08.2021г. по адресу: 422530, Республика Татарстан, Зеленодольский район, пгт Васильево, ул. Свободы, д.1.

Уведомление

ПАО «Нижнекамскнефтехим» уведомляет об общественных обсуждениях проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание (ТЗ) на ОВОС, по объекту: «Реконструкция существующих объектов цеха 2520 для нового комплекса по производству этилена ЭП-600». ПАО «Нижнекамскнефтехим» совместно с органами местного самоуправления Нижнекамского муниципального района Республики Татарстан (в соответствии со ст.9 Федерального закона от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным Приказом от 16.05.2000 №372) информирует общественность о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – проектной документации «Реконструкция существующих объектов цеха 2520 для нового комплекса по производству этилена ЭП-600», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: строительство дополнительных сооружений в составе цеха 2520 завода стироло и полиэфирных смол ПАО «Нижнекамскнефтехим», необходимых для обеспечения функционирования нового комплекса по производству этилена ЭП-600.

Месторасположение объекта: Российская Федерация, Республика Татарстан, Нижнекамский муниципальный район, г. Нижнекамск, промышленная зона

ПАО «Нижнекамскнефтехим».

Наименование и адрес заказчика (заявителя): ПАО «Нижнекамскнефтехим», Юридический адрес: 423574, Республика Татарстан, г. Нижнекамск, ул. Соболевская, зд. 23, оф. 129. Телефон: +7(8555) 37-94-50 (канцелярия). Адрес электронной почты: nknh@nknh.ru.

Наименование и адрес разработчика проектной документации: ООО «ХИМПРОМПРОЕКТ», 420108, г. Казань, ул. Мазита Гафури, д. 50, к. 2, офис 301;

Наименование и адрес разработчика материалов по оценке воздействия на окружающую среду (ОВОС): ООО «Экада-Т», 420044, г. Казань, пр. Х.Ямашева, д. 28, офис 206.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май 2021г. по август 2021г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений:

органы местного самоуправления Нижнекамского муниципального района Республики Татарстан.

Форма общественного обсуждения: прием замечаний и предложений от заинтересованных лиц и проведение общественных слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия (видеоконференция).

Сроки и место доступности проектной документации и предварительного варианта материалов ОВОС: с 16.07.2021 по 20.08.2021г. - в электронном виде на официальном сайте Нижнекамского муниципального района Республики Татарстан (<http://www.e-nkama.ru/>) и на сайте

ПАО «Нижнекамскнефтехим» (<https://www.nknh.ru/>).

- на бумажном носителе в будние дни с 9:00 до 18:00 по адресу Республика Татарстан, г. Нижнекамск, ул. Бызова, д. 18Б, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7».

Форма представления замечаний и предложений: в письменной форме с указанием контактных данных (фамилия, имя, отчество, место жительства, телефон, место работы или учебы). Замечания и предложения принимаются в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения и в течение 30 дней после проведения общественных слушаний на электронные адреса: nknh@nknh.ru, kyarush@nhiproect.ru и ekadat@bk.ru или посредством почтовой связи по адресам:

- ПАО «Нижнекамскнефтехим», 423574, Республика Татарстан, г. Нижнекамск,

ул. Соболевская, зд. 23, оф. 129. Телефон: +7(8555) 37-94-50 (канцелярия)

- ООО «ХИМПРОМПРОЕКТ», 420108, г. Казань, ул. Мазита Гафури, д. 50, к. 2, офис 301;

- ООО «Экада-Т», 420044, г. Казань, пр. Х.Ямашева, д. 28, офис 206.

Общественные обсуждения в форме общественных слушаний по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция существующих объектов цеха 2520 для нового комплекса по производству этилена ЭП-600», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся: 20.08.2021 в 16.00 часов по адресу: Республика Татарстан, г. Нижнекамск, ул. Бызова, д. 18Б, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7» с использованием дистанционных средств связи.

Для доступа и участия за три дня до общественных слушаний будет опубликована ссылка для входа в конференцию Zoom на официальном сайте ПАО «Нижнекамскнефтехим» <https://nknh@nknh.ru> и на официальном сайте Нижнекамского муниципального района <https://e-nkama.ru/>.

Для тех, у кого нет технической возможности, интернета будут организованы места со всем необходимым оснащением для входа в конференцию Zoom по адресу: Республика Татарстан, г. Нижнекамск, ул. Бызова, д. 18Б, МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7».

Информационное сообщение

В соответствии с п. 7.1 ст. 11 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и требованиями Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденному приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372, ООО «Газпром недр» информирует общественность о проведении общественных обсуждений по проектной документации «Программа инженерных изысканий на объекте «Разведочная скважина № 4 Лудловского месторождения», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Намечаемая деятельность: выполнение комплексных инженерных изысканий на объекте «Разведочная скважина № 4 Лудловского месторождения».

Цель намечаемой деятельности: выполнение комплексных инженерных изысканий с целью получения полного объема исходных данных для разработки документации на подготовительный этап строительства скважины.

Месторасположение намечаемой деятельности: исследуемая площадка находится в исключительной экономической зоне Российской Федерации, в центральной части континентального шельфа Баренцева моря.

Заказчик: ООО «Газпром недр». 117418, Российская Федерация, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, д. 75 Тел. (495) 719-57-75.

Генеральный проектировщик: АО «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция» (121609, г. Москва, ул. Осенняя, д. 11, БЦ «Крылатый 2», тел.: (495) 66-555-66; факс (495) 66-555-66, доб. 304; e-mail: info-mf@mage.ru. Ответственный исполнитель – Прохоров Николай Викторович тел.: +7 (926) 220-02-10, e-mail: nikolay.prokhorov@mage.ru).

Разработчик: ООО «Центр морских исследований МГУ имени М.В. Ломоносова» (119992, г. Москва, Ленинские горы, вл. 1, стр. 77, Научный парк МГУ, офис. 402, тел.: (495) 648-65-88, e-mail: info@marine-rs.ru).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Городской округ «Новая Земля» (163055 Архангельская обл., Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс (495) 514-05-81 доб. 11-15, e-mail: nz_admin@mail.ru).

Период проведения оценки воздействия на окружающую среду: июль – сентябрь 2021 года.

Форма общественных обсуждений: опрос.

С вышеуказанной документацией, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, можно ознакомиться в период с 19 июля по 19 сентября 2021 в общественной приемной в Администрации муниципального образования Городской округ «Новая Земля» по адресу: 163055, Архангельская область, Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, e-mail: nz_admin@mail.ru.

Для изучения мнения общественности относительно документации по данному адресу размещена Книга предложений и замечаний и опросные листы. Замечания и предложения могут быть представлены в письменной, электронной, аудио и видео формах.

Общественные обсуждения по вышеуказанной проектной документации состоятся 19 августа 2021 года по адресу: Архангельская обл., Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, e-mail: nz_admin@mail.ru.

Информационное сообщение

АО «СевКавНИПИгаз» совместно с администрацией муниципального образования Приморско-Ахтарский район информируют о проведении общественных обсуждений (в форме слушаний) по объекту хозяйственной деятельности - проведение комплексных инженерных изысканий для разработки проектной документации по объекту: «Групповой проект на ликвидации скважин №28, 29, 31, 32 Бейсурского месторождения с демонтажем эстакады промыслового газосборного пункта и шлейфов в скважинах».

Цели планируемой деятельности:

- провести инженерные изыскания на объекте, для проектирования его ликвидации;

- получить решение государственной экологической экспертизы о возможности ликвидации объекта.

Месторасположение объекта: Краснодарский край, муниципальное образование Приморско-Ахтарский район, в границах особо охраняемой природной территории регионального значения «Ясенская коса» и акватории Азовского моря (лиман Бейсур).

Примерные сроки проведения ОВОС: II - III кварталы 2021 года.

Заказчик и его адрес: ООО «Газпром добыча Краснодар», 350063, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Кубанская Набережная, 62, тел. +7 (861) 213 10 82, факс +7 (861) 213 10 97, e-mail: adm@kuban.gazprom.ru).

Генеральный проектировщик и его адрес: АО «СевКавНИПИгаз», 355035, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Ленина, 419, тел. +7 (8652) 56 50 46, e-mail: svnipg@sevcavnpil.gazprom.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений и его адрес: администрация муниципального образования Приморско-Ахтарский район, 353560, Краснодарский край, г. Приморско-Ахтарск, ул. 50 лет Октября, 63, тел. +7 (861 43) 3 08 62.

Форма проведения общественных обсуждений: в форме слушаний. Общественные обсуждения состоятся 19 августа 2021 года в 11:00 (МСк) по адресу: 353860, Краснодарский край, Приморско-Ахтарский р-н, г. Приморско-Ахтарск, ул. 50 лет Октября, 63, каб. №22, администрация муниципального образования Приморско-Ахтарский район.

Проекты материалов доступны для ознакомления с 09:00 до 18:00, обед с 13:00 до 13:50 по рабочим дням с 19 июля по 19 августа 2021 года в администрации муниципального образования Приморско-Ахтарский район, по адресу 353860, Краснодарский край, Приморско-Ахтарский р-н, г. Приморско-Ахтарск, ул. 50 лет Октября, 63, каб. №42, а также на официальном Интернет-сайте администрации Приморско-Ахтарского района по ссылке: <http://griga-ahatark.ru/>.

Предложения и замечания принимаются в письменной форме в «Журналах регистрации замечаний и предложений по вопросам общественного обсуждения» по адресам:

- 355035, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Ленина, 419, АО «СевКавНИПИгаз»;

- 353860, Краснодарский край, Приморско-Ахтарский р-н, г. Приморско-Ахтарск, ул. 50 лет Октября, 63, каб. №42, администрация муниципального образования Приморско-Ахтарский район.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «ЮГТЕХНОИНЖИНИРИНГ», совместно с ФГУП «Росморпорт» (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») сообщают о проведении общественных обсуждений проектной документации о намечаемой деятельности по объекту государственной экологической экспертизы: «Здание морских служб и береговой станции Анадьрь морского района А2 ГМССБ», включая техническое задание и материалы оценки воздействия на окружающую среду и приглашают граждан и общественные организации (объединения) принять участие в обсуждении и выразить свое мнение.

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Здание морских служб и береговой станции Анадьрь морского района А2 ГМССБ» предусмотрено строительство объектов морских служб и береговой станции, располагаемых на территории морского порта г. Анадьрь.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ФГУП «Росморпорт» 127055, Москва, ул. Суцешская, 19, стр. 7, ИНН 7702352454, ОГРН 1037702023831, тел. 8 (423) 230 10 30, 8 (423) 249 85 16, e-mail: mail@dvf.rosmorport.ru.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: ФГУП «Росморпорт» 127055, Москва, ул. Суцешская, 19, стр. 7, ИНН 7702352454, ОГРН 1037702023831, тел. 8 (423) 230 10 30, 8 (423) 249 85 16, e-mail: mail@dvf.rosmorport.ru.

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

Сроки и место доступности материалов, подлежащих общественным обсуждениям по объекту: «Здание морских служб и береговой станции Анадьрь морского района А2 ГМССБ»: доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по рабочим дням с 09:00 до 18:00 местного времени с даты выхода настоящей публикации и до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: 689000, Чукотский АО, г. Анадьрь, ул. Рультегитина, 1, на 1 этаже.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Здание морских служб и береговой станции Анадьрь морского района А2 ГМССБ» назначены на 17 августа 2021 года в 15:00, место проведения: 689000, Чукотский АО, г. Анадьрь, ул. Рультегитина, 1, каб. 29.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «ЮГТЕХНОИНЖИНИРИНГ», 344002, Ростовская обл., г. Ростов-на-Дону, ул. Ульяновская, 63/13, корп. 3.

Общественные обсуждения

ООО НИПНППД «Недра» по поручению ООО «РИД Ойл-Пермь» объявляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Обустройство скважин №№30, 31 Беляевского нефтяного месторождения», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение ОВОС (ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: строительство и эксплуатация объекта добычи нефти на Беляевском нефтяном месторождении.

Местоположение объекта: РФ, Пермский край, Оханский городской округ, в 22 км южнее г. Оханск.

Ответственной за организацию общественных обсуждений является Администрация Оханского городского округа Пермского края.

Застройщиком и заказчиком проектной документации является Общество с ограниченной ответственностью «РАЗВЕДКА ИННОВАЦИЯ ДОБЫЧА ОИЛ-ПЕРМЬ (ООО «РИД Ойл-Пермь»): 614990, Пермский край, г. Пермь, ул. Монастырская, 4а, тел. (342) 206-11-40.

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

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду – 2021 г.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

С материалами, выносимыми на обсуждение, для рассмотрения и подготовки замечаний и предложений можно ознакомиться с 17.07.2021 по 16.09.2021 на официальном сайте Оханского городского округа (<http://ohansk-adm.ru/>). Также электронный вид проектной документации, материалов ОВОС, включая ТЗ на ОВОС, доступен по ссылке <http://ohansk-adm.ru/deyatelnost/gradostroitelstvo/planirovka-i-mezhevanie-territorii>

Прием письменных замечаний и предложений осуществляется по адресу: 618100, Пермский край, г. Оханск, ул. Куйбышева, д. 35 (29кб.), время приема: в рабочие дни с понедельника по четверг с 8-12 ч. и с 13-17 ч., пятница с 8-12 ч. и с 13-16 ч.

Замечания и предложения можно направлять на электронный адрес отдела Управления развития инфраструктуры и ЖКХ администрации Оханского городского округа: ochgradstroy@mail.ru (с пометкой замечания и предложения - ОВОС).

Также направлять свои замечания и предложения можно по адресу: 614064, РФ, г. Пермь, ул. Л. Шatroва, д. 13а, e-mail: nedra@nedra.perm.ru; rupkov@nedra.perm.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: с 17.07.2021 г. по 16.09.2021 г.

Общественные слушания по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Обустройство скважин №№30, 31 Беляевского нефтяного месторождения», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение ОВОС, состоятся 16 августа 2021 года в 14.00 часов в Администрации Оханского городского округа Пермского края, по адресу: Пермский край, г. Оханск, ул. Куйбышева, д. 35, кабинет №29.

Общественные слушания проводятся публично, замечания и предложения участники общественных слушаний могут направить дистанционно с использованием информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на официальном сайте «Оханского городского округа» по электронному адресу: <http://ohansk-adm.ru/>.

В период проведения общественных слушаний участники имеют право представить свои предложения и замечания по обсуждаемому вопросу путем:

записи предложений и замечаний в книге (журнале) учета посетителей и записи предложений и замечаний, которая ведется в период работы соответствующей экспозиции;

выступления на собрании участников публичных слушаний;

внесения записи в книгу (журнал) регистрации участвующих в собрании участников публичных слушаний;

подачи в ходе собрания письменных предложений и замечаний;

направления в течение 30 дней со дня проведения собрания участников публичных слушаний письменных предложений, замечаний в Оргкомитет.

Контактная информация: Разработчик проектной документации, материалов ОВОС, включая ТЗ на ОВОС: ООО НИПНППД «Недра», 614064, г. Пермь, ул. Л. Шatroва, д. 13а. Тел. (342) 249-10-55. Главный инженер проекта Пупков Алексей Владимирович, тел. (342) 211-51-34. Руководитель сектора охраны окружающей среды Ермаков Денис Владимирович, тел.(342) 240-19-96.

12

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

Информационное сообщение

В соответствии с п. 7.1 ст. 11 Федерального закона от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и требованиями Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденного приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372, ООО «Газпром недра» информирует общественность о проведении общественных обсуждений по проектной документации «Программа инженерных изысканий на объекте «Разведочная скважина № 3 Ледового месторождения», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Намечаемая деятельность: выполнение комплексных инженерных изысканий на объекте «Разведочная скважина № 3 Ледового месторождения».

Цель намечаемой деятельности: выполнение комплексных инженерных изысканий с целью получения полного объема исходных данных для разработки документации на подготовительный этап строительства скважины.

Месторасположение намечаемой деятельности: исследуемая площадка находится в исключительной экономической зоне Российской Федерации, в центральной части континентального шельфа Баренцева моря.

Заказчик: ООО «Газпром недра». 117418, Российская Федерация, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, д. 75 Тел. (495) 719-57-75.

Генеральный проектировщик: АО «Морская арктическая геологоразведочная экспедиция» (121609, г. Москва, ул. Осенняя, д. 11, БЦ «Крылатский 2», тел.: (495) 66-555-66; факс (495) 66-555-66, доб. 304; e-mail: info-ptm@mage.ru, Ответственный исполнитель – Прохоров Николай Викторович тел.: +7 (926) 220-02-10, e-mail: nikolay.prokhorov@mage.ru).

Разработчик: ООО «Центр морских исследований МГУ имени М.В. Ломоносова» (119992, г. Москва, Ленинские горы, вл. 1, стр. 77, Научный парк МГУ, офис. 402, тел.: (495) 648-65-88, e-mail: info@marine-rc.ru).

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Городской округ «Новая Земля» (163055 Архангельская обл., Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс (495) 514-05-81, e-mail: nz_admin@mail.ru).

Период проведения оценки воздействия на окружающую среду: июль – сентябрь 2021 года.

Форма общественных обсуждений: опрос.

С вышеуказанной документацией, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, можно ознакомиться в период с 19 июля по 19 сентября 2021 в общественной приемной в Администрации муниципального образования Городской округ «Новая Земля» по адресу: 163055, Архангельская область, Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, e-mail: nz_admin@mail.ru).

Для изучения мнения общественности относительно документации по данному адресу размещена Книга предложений и замечаний и опросные листы. Замечания и предложения могут быть представлены в письменной, электронной, аудио и видео формах.

Общественные обсуждения по вышеуказанной проектной документации состоятся 19 августа 2021 года по адресу: Архангельская обл., Новая Земля, рп. Белушья Губа, ул. Советская, д. 16, тел. 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, факс 8 (495) 514-05-81 доб. 11-15, e-mail: nz_admin@mail.ru).

Уведомление

о проведении 2-го этапа общественных обсуждений (в форме слушаний)

Акционерное общество «Угольная компания «Кузбассразрезуголь» совместно с администрациями Прокопьевского и Киселевского городского округа уведомляют о проведении 2-го этапа общественных обсуждений в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации: «Проект рекультивации земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Цель намечаемой деятельности: рекультивация нарушенных земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область-Кузбасс, территория Прокопьевского городского округа, Киселевского городского округа и Прокопьевского муниципального округа.

Наименование и адрес Заказчика: АО «УК «Кузбассразрезуголь», 650054, РФ, г. Кемерово, Пионерский бульвар, 4а.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Прокопьевского городского округа, администрация Киселевского городского округа.

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма предоставления замечаний и предложений: в устной форме и письменном виде, в журналах учета замечаний и предложений.

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

- 653000, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, ул. Фрунзе площадка 3, в здании муниципального бюджетного учреждения культуры «Дворец культуры им. Артема».

- 652715, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Весенняя, 8, Центральная городская библиотека в будние дни с 10-00 до 17-00 (перерыв с 13-00 до 14-00);

- 652700, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Советская, 9 Центральная библиотечная система в будние дни с 10-00 до 17-00 (перерыв с 13-00 до 14-00);

- 652700, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Ватутина, 48, приемная АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

В электронном виде материалы доступны на сайте разработчика ОВОС <http://www.leks-group.com/>.

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 9:00 до 17:00, пятница с 9:00 до 16:00, обед с 13:00 до 14:00.

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

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных: в здании муниципального бюджетного учреждения культуры «Дворец культуры им. Артема» (г. Прокопьевск); в здании Центральной городской библиотеки (г. Киселевск); в здании Центральной библиотечной системы (г. Киселевск); в приемной АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле».

- по эл. почте на адрес: sidius-lab@rambler.ru,

- в устной форме по тел. 8 (384-64) 4-53-92, (Городнянский Николай Иванович) в период с 19.07.2021г. по 17.08.2021г. (включительно).

Исполнитель работ по ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Центр Экологических Ремонтно-Строительных и Противопожарных мероприятий «Сидиус» (ООО «Сидиус») 650066, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, 90/2.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации «Проект рекультивации земель на территории филиала АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле», включая материалы оценки воздействия, состоятся:

24.08.2021 в 11:00 часов в муниципальном бюджетном учреждении культуры «Дворец культуры им. Артема», расположенному по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, город Прокопьевск, ул. Фрунзе площадка, 3.

26.08.2021 в 10:00 часов в АБК АО «УК «Кузбассразрезуголь» «Краснобродский угольный разрез» «Вахрушевское поле», расположенному по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Ватутина, 48.

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

Техническое задание доступно для общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду в местах размещения документации.

Уведомление

ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» совместно с администрацией муниципального образования «Зеленоградский городской округ» Калининградской области уведомляет о начале общественных обсуждений материалов проектной документации «Индивидуальный проект на бурение (строительство) эксплуатационной наклонно-направленной скважины № 101 на месторождении D33», включая материалы ОВОС.

Цель бурения и назначение скважины – эксплуатация залежи нефти в отложениях кембрия месторождения D33 в российском секторе Балтийского моря. Заказчик проекта: ООО «ЛУКОЙЛ-КМН», Россия, 236039, г. Калининград, ул. Киевская, 23, тел.: (4012) 68-00-22; e-mail: kmnp@kld.lukoil.com.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: АО «ВолгоградНИПИнефть», Россия, 400012, г. Волгоград, ул. им. Ткачева, д. 25, оф. 1, тел.: (8442) 55-16-85; e-mail: info@VolgogradNIPIneft.com.

Месторасположение намечаемой деятельности: Балтийское море (континентальный шельф Российской Федерации).

Примерные сроки проведения ОВОС: с апреля 2021 по ноябрь 2021 г.

Ответственные за организацию общественных обсуждений: администрация МО «Зеленоградский городской округ» Калининградской области (г. Зеленоградск), ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» (г. Калининград).

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных и общественные слушания.

Сроки проведения общественных обсуждений материалов проектной документации «Индивидуальный проект на бурение (строительство) эксплуатационной наклонно-направленной скважины № 101 на месторождении D33», включая материалы ОВОС: с 19 июля по 18 августа 2021 года включительно.

Ознакомиться с материалами проектной документации «Индивидуальный проект на бурение (строительство) эксплуатационной наклонно-направленной скважины № 101 на месторождении D33», включая материалы ОВОС можно в общественных приемных: в главном офисе ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» (г. Калининград, ул. Киевская, 23) и в Зеленоградский городской библиотеке им. Ю. Н. Куранова (г. Зеленоградск, ул. Ленина, 1), а также на сайтах: kmnp.lukoil.ru и zelenogradsk.com.

Представить рекомендации, замечания и предложения можно с 19 июля по 18 августа 2021 в общественных приемных (в журналах для регистрации замечаний и предложений) и по адресам электронной почты:

1) ООО «ЛУКОЙЛ-КМН»: AMuhina@kld.lukoil.com (контактное лицо – Мухина Александра Владимировна, тел.: +7(4012)35-68-70);

2) Администрация МО «Зеленоградский городской округ»: kolkina@admzelenogradsk.ru (контактное лицо – Колкин Эдуард Борисович, тел.: +7(40150) 4-22-02; +7(40150) 4-22-38).

Общественные слушания состоятся 19 августа 2021 года в 15:00 по адресу: г. Зеленоградск, ул. Ленина, д. 20, зал заседаний окружного Совета депутатов муниципального образования «Зеленоградский городской округ» Калининградской области.

По окончании работы общественных приёмных замечания и предложения могут быть представлены в адрес ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» в течение 30 дней в письменном виде.

Уведомление

ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» совместно с администрацией муниципального образования «Зеленоградский городской округ» Калининградской области уведомляет о начале общественных обсуждений материалов проектной документации «Групповой проект на бурение (строительство) эксплуатационных скважин на месторождении D33», включая материалы ОВОС.

Цель бурения и назначение скважин – эксплуатация залежи нефти в отложениях кембрия месторождения D33 в российском секторе Балтийского моря.

Заказчик проекта: ООО «ЛУКОЙЛ-КМН», Россия, 236039, г. Калининград, ул. Киевская, 23, тел.: (4012) 68-00-22; e-mail: kmnp@kld.lukoil.com.

Исполнитель работ по оценке воздействия на окружающую среду: АО «ВолгоградНИПИнефть», Россия, 400012, г. Волгоград, ул. им. Ткачева, д. 25, оф. 1, тел.: (8442) 55-16-85; e-mail: info@VolgogradNIPIneft.com.

Месторасположение намечаемой деятельности: Балтийское море (континентальный шельф Российской Федерации).

Примерные сроки проведения ОВОС: с апреля 2021 по ноябрь 2021 г.

Ответственные за организацию общественных обсуждений: администрация МО «Зеленоградский городской округ» Калининградской области (г. Зеленоградск), ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» (г. Калининград).

Форма общественных обсуждений: регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных и общественные слушания.

Сроки проведения общественных обсуждений материалов проектной документации «Групповой проект на бурение (строительство) эксплуатационных скважин на месторождении D33», включая материалы ОВОС: с 19 июля по 18 августа 2021 года включительно.

Ознакомиться с материалами проектной документации «Групповой проект на бурение (строительство) эксплуатационных скважин на месторождении D33», включая материалы ОВОС можно в общественных приемных: в главном офисе ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» (г. Калининград, ул. Киевская, 23) и в Зеленоградский городской библиотеке им. Ю. Н. Куранова (г. Зеленоградск, ул. Ленина, 1), а также на сайтах: kmnp.lukoil.ru и zelenogradsk.com.

Представить рекомендации, замечания и предложения можно с 19 июля по 18 августа 2021 в общественных приемных (в журналах для регистрации замечаний и предложений) и по адресам электронной почты:

1) ООО «ЛУКОЙЛ-КМН»: AMuhina@kld.lukoil.com (контактное лицо – Мухина Александра Владимировна, тел.: +7(4012)35-68-70);

2) Администрация МО «Зеленоградский городской округ»: kolkina@admzelenogradsk.ru (контактное лицо – Колкин Эдуард Борисович, тел.: +7(40150) 4-22-02; +7(40150) 4-22-38).

Общественные слушания состоятся 19 августа 2021 года в 16:00 по адресу: г. Зеленоградск, ул. Ленина, д. 20, зал заседаний окружного Совета депутатов муниципального образования «Зеленоградский городской округ» Калининградской области.

По окончании работы общественных приёмных замечания и предложения могут быть представлены в адрес ООО «ЛУКОЙЛ-КМН» в течение 30 дней в письменном виде.

Уведомление

о проведении 1-го этапа общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Обогатительная фабрика «Коксовая» совместно с Администрацией Прокопьевского городского округа Кемеровской области – Кузбасса уведомляют о начале общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы: технической документации «Технология производства смеси на основе отходов углеобогащения ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая».

Цель намечаемой деятельности: Разработка Технологии производства смеси на основе отходов углеобогащения ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая» для использования смеси на техническом этапе рекультивации нарушенных земель, при вертикальной планировке территории, при благоустройстве территории.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область-Кузбасс, территории Прокопьевского городского округа.

Наименование и адрес Заказчика: ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая», 653000, РФ, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, площадка Фрунзе, д. 1.

Примерные сроки проведения ОВОС: I квартал 2021 г. – III квартал 2021 г. Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация Прокопьевского городского округа.

Форма общественных обсуждений: принятие замечаний и предложений. Форма предоставления замечаний и предложений: в письменном и устном виде.

Ознакомиться с проектом технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду, с предварительной экологической оценкой можно по адресу:

- 653000, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, ул. Фрунзе площадка 3, в здании муниципального бюджетного учреждения культуры «Дворец культуры им. Артема».

- 653000, РФ, Кемеровская область-Кузбасс, г. Прокопьевск, площадка Фрунзе, д. 1, приемная АБК ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая».

Дни доступности материалов: в рабочие дни с 8:00 до 17:00, пятница с 8:00 до 16:00, обед с 12:00 до 13:00.

Замечания и предложения к проекту Технического задания на проведение ОВОС принимаются:

- в письменной форме с указанием Ф.И.О. в журналах регистрации предложений и замечаний, размещенных: в здании муниципального бюджетного учреждения культуры «Дворец культуры им. Артема» (г. Прокопьевск); в приемной АБК ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая».

- по эл. почте по адресу e-mail: sidius-lab@rambler.ru,

- в устной форме по тел. 8 923-635-0108, (Королева Любовь Михайловна) в период со дня выхода данного уведомления до 18 августа 2021г.

Исполнитель работ по ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Центр Экологических Ремонтно-Строительных и Противопожарных мероприятий «Сидиус» (ООО «Сидиус») 650066, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, 90/2.

Все полученные в ходе общественных обсуждений замечания и предложения будут учтены при проведении оценки воздействия на окружающую среду и включены в окончательный вариант технического задания на проведение ОВОС.

Извещение

ООО «Маг Груп Пенза» и Администрация Бессоновского района Пензенской области объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации «Система коммунальной инфраструктуры – мусороперерабатывающего завода и полигон отходов производства и потребления в Пензенской области».

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

Генеральный проектировщик ООО «НИИ ПТМ № 17», (606010, Нижегородская обл., г. Дзержинск, ул. Ключкина, д. 4 А, пом. 7, тел.: 8 (831) 211 33 35, 8 (831) 211 33 39, e-mail: nil_ptm_17@rambler.ru).

Разработчиком материалов ОВОС является ООО ГЦ «ИПМ», (117246, г. Москва, Научный проезд, д. 17, пом. 9-34, тел. +7 (495) 236-73-83, e-mail: info@gcirm.ru).

Название намечаемой деятельности – система коммунальной инфраструктуры – мусороперерабатывающего завода и полигон отходов производства и потребления в Пензенской области.

Цель намечаемой деятельности – создание современного экологически безопасного объекта размещения ТКО (III, IV, V класса опасности) с размещением полигона для обработки и захоронения ТКО и мусороперерабатывающего завода.

Месторасположение намечаемой деятельности – Пензенская область, Бессоновский район. Кадастровый номер участка: 58:05:0732602:153.

Наименование и адрес заказчика ООО «Маг Груп Пенза», (440003, г. Пенза, ул. Индустриальная, д. 38, офис № 213, тел.: +7-8412-25-12-58, e-mail: info@mag-penza.ru).

Примерные сроки проведения ОВОС – от момента настоящей публикации 60 дней.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – Администрация Бессоновского района Пензенской области.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – общественные слушания.

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

Сроки и место доступности Технического задания на проведение ОВОС, проектная документация, включая материалы ОВОС и Техническое задание на проведение ОВОС будут доступны с 19 июля 2021 г. по 18 августа 2021 г. по адресу: Пензенская область, Бессоновский район, с. Бессоновка, ул. Коммунистическая, д. 2, каб. 107, отдел градостроительства администрации Бессоновского района. Время работы: с 08.00 до 16.00 час. (обед – с 12.00 до 13.00 час.). Выходные дни – суббота, воскресенье.

Общественные слушания состоятся 18 августа 2021 года в 10-00 час. по адресу: Пензенская область, Бессоновский район, с. Степановка, ул. Дорожная, д. 45 Б, здание «Дом культуры». Начало регистрации: в 09-30 час.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений по проектной документации (в том числе материалам ОВОС и Техническому заданию на проведение ОВОС) обеспечивается ООО «Маг Груп Пенза» в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по адресу: 440003, г. Пенза, ул. Индустриальная, д. 38, офис № 213, e-mail: info@mag-penza.ru.

Информационное сообщение

о проведении общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности, которая подлежит государственной экологической экспертизе

АО «Туапсинский морской торговый порт» и Администрация муниципального образования Туапсинский район проводят общественные обсуждения (в форме слушаний) с использованием средств дистанционного взаимодействия по проектной документации «Капитальный ремонт причала № 16 (инв. № 8033) АО «ТМТП», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду и ТЗ на проведение ОВОС.

Цель намечаемой деятельности — восстановление проектных параметров причала № 16 для снятия ограничений режима эксплуатации и дальнейшей безаварийной эксплуатации.

Месторасположение намечаемой деятельности – Россия, Краснодарский край, г. Туапсе, морской порт Туапсе.

Заказчик материалов: АО «Туапсинский морской торговый порт», 352800, г. Туапсе, Морской бульвар, 2, телефон 8(86167) 71-1-42.

Генеральный проектировщик ОВОС – ООО «ГТСПроект», 353900, РФ, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Новороссийской республики, д. 34, телефон 8(8617) 309-555.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – Администрация муниципального образования Туапсинский район.

Примерные сроки проведения ОВОС – июль – сентябрь 2021 г.

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 очно состоятся 18.08.2021 г. в 14-00 ч. в большом зале администрации муниципального образования Туапсинский район, по адресу г. Туапсе, ул. Свободы, д. 3.

Общественные обсуждения в форме слушаний дистанционно будут проведены на платформе Zoom (<https://zoom.us>). Доступ участников будет осуществлён на основании заявки. Для участия необходимо направить заявку по адресу электронной почты: cbts@cbts.ru с указанием Ф.И.О., адреса проживания, адреса электронной почты и контактного телефона или позвонить по номеру телефона ООО «ЦБТС» (разработчик ОВОС): 8(8617)303-346, 8(988)770-11-09.

С проектом материалов можно ознакомиться с 19.07.2021 г. на официальных сайтах администрации МО Туапсинский район (<https://www.tuapseregion.ru/>) и ООО «ЦБТС» (www.cbts.ru), а также в экспозиции:

- в администрации муниципального образования Туапсинский район, каб. 39, по адресу г. Туапсе, ул. Свободы, д. 3, тел. 8(86167) 2-93-79; по рабочим дням с 9-00 до 12-00, с 14-00 до 17-00.

- в административной части АТК «Каравелла», каб. 410, по адресу г. Туапсе, Морской бульвар, д. 2, тел. 8(86167) 71-1-42, по рабочим дням с 8-30 до 12-00, с 13-00 до 16-30.

Замечания и предложения принимаются в течение 30 дней со дня опубликования данного информационного сообщения и в течение 30 дней после проведения общественных слушаний в письменной форме по адресу местонахождения разработчика материалов ОВОС, в электронном виде по адресам: cbts@cbts.ru, e.artiukh@tmtp.ru.

Оповещение

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

Администрация Энгельсского муниципального района Саратовской области уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Территория, состоящая из земельных участков, нарушенных при складировании и захоронении твердых коммунальных и прочих отходов, расположенная по адресу: Саратовская область, город Энгельс, промзона, в районе ФГКУ «Кристалл», включая предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: рекультивация земельных участков, нарушенных при складировании и захоронении твердых коммунальных и прочих отходов, расположенная по адресу: Саратовская область, город Энгельс, промзона, в районе ФГКУ «Кристалл».

Месторасположение намечаемой деятельности: Саратовская область, город Энгельс, промзона в районе ФГКУ «Кристалл».

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

Наименование и адрес заказчика: комитет ЖХХ, ТЭК, транспорта и связи администрации Энгельсского муниципального района Саратовской области, 413100, Саратовская обл., г. Энгельс, пл. Свободы, 1 А.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: комитет ЖХХ, ТЭК, транспорта и связи администрации Энгельсского муниципального района Саратовской области.

Форма общественных обсуждений: слушания.

Срок и место доступности предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе технического задания по оценке воздействия на окружающую среду: с 15.07. по 15.08.2021 года в понедельник - пятницу, с 08:30 до 12:30 и с 13:30 до 17:30 по адресу: 413100, Саратовская обл., г. Энгельс, пл. Свободы, 1 А, каб. 418, комитет ЖХХ, ТЭК, транспорта и связи администрации Энгельсского муниципального района Саратовской области.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 413100, Саратовская область, г. Энгельс, пл. Свободы, д. 1а