



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 33 (1204) 16 – 22 августа 2021 года

ХРОНИКА

- Правительство РФ утвердило правила предоставления льготных кредитов на строительство дорог.
- Распоряжением Правительства РФ Проходцев Александр Васильевич назначен заместителем руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.
- В Минтрансе России наградили работников воздушного транспорта.

В КРЕМЛЕ



Итоги и перспективы

Президент России Владимир Путин провел встречу с председателем правления, генеральным директором акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» Алексеем Рахмановым.

Глава ОСК доложил, что корпорация 2020 год отработала стабильно, несмотря на все переипетии пандемии. Выручка чуть–чуть упала в 2020 году по сравнению с 2019 годом, но меньше чем на 1%.

Окончание на 2–й стр.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Расширить полномочия

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект, расширяющий полномочия регионов в сфере развития транспорта.

Предусматривается возможность участия субъекта РФ в качестве третьего лица концессионного соглашения в отношении транспорта общего пользования. Предполагается предусмотреть такую возможность применительно к концессионным соглашениям, заключаемым муниципальными образованиями в тех случаях, когда регион своими решениями влияет на экономику проекта, прежде всего путем реализации полномочий в сфере тарифного регулирования.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Нужны меры поддержки

Вице–спикер Госдумы Петр Толстой призвал ввести «семейные тарифы» не только в авиакомпаниях, но и для всей транспортной отрасли, включая РЖД.

По мнению Петра Толстого, эта мера позволит семьям с детьми насладиться достопримечательностями и природой России по доступной цене. Он отметил, что многие семьи не могут позволить себе совместный отдых, а некоторые жители Восточной Сибири и Дальнего Востока ни разу в жизни не были в Москве и других регионах страны, поскольку это просто непосильная роскошь из–за неприлично дорогих билетов.

«Считаю, что подобные меры поддержки семей должны стать нормой для всей транспортной отрасли, в том числе и для РЖД», – сказал парламентарий.

Ранее премьер–министр России Михаил Мишустин попросил Минтранс России максимально оперативно организовать работу по льготным тарифам на поездки семей с детьми и провести конкурс среди авиакомпаний, в бюджете на это предусмотрено 1,35 млрд руб. на этот год.

О ГЛАВНОМ

Владельцы автомобилей у нас уже привыкли, что старые машины нужно утилизировать, а не бросать на дороге. Такую же привычку нужно сформировать и в сфере судоходства. Чтобы старые корабли и баржи не оставляли вдоль берегов, их ржавые остовы не портили пейзаж, не затрудняли перевозку людей и грузов и не наносили вред окружающей среде.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



Дорогам – развитие

В фокусе внимания – реализация дорожных проектов в Чувашской Республике



В МИНТРАНСЕ РОССИИ

Министр транспорта РФ Виталий Савельев и глава Чувашской Республики Олег Николаев обсудили развитие дорожного хозяйства в регионе.

В частности, обсуждался вопрос строительства третьего транспортного

полукольца в Чебоксарах. Данный проект имеет важное значение для развития города. Его реализация позволит решить проблему зааторов, снизит экономические потери, а также благоприятно повлияет на экологическую обстановку.

Транспортное полукольцо свяжет между собой три района го-

рода, новые и строящиеся микрорайоны, создаст прямое транспортное сообщение в Чебоксарах, а также даст альтернативу обходу федеральной трассы М–7 «Волга». В настоящее время получено положительное заключение на первый из трех этапов строительства дороги.

Также на встрече говорилось о реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в республике. В рамках нацпроекта в нормативное состояние приводятся дороги регионального значения и местные дороги Чебоксарской агломерации.

Наш корр.

Ключевые проекты

Свыше 6 тысяч километров федеральных трасс построят и отремонтируют в 2021 году

ПЕРСПЕКТИВА

В разгар дорожно–строительного сезона специалисты продолжают работы по приведению федеральных трасс в нормативное состояние. В приоритете у дорожников соблюдение технологий и сроков, а также выполнение заявленных планов по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту автодорог и искусственных сооружений.

В этом году в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» нацпроекта «Безопасные качественные дороги» завершат работы по строительству и реконструкции автодорог на 20 объектах общей протяженностью 146,4 км, а также на 28 искусственных сооружениях общей длиной свыше 3 тыс. пог. м. Кроме того, смонтируют 266 км линий электроосвещения, построят 14 пешеходных переходов в разных уровнях, а также другие объекты обустройства.

В результате проведения ремонтных работ планируется ввести в эксплуатацию более 5,9 тыс. км автодорог, из них свыше 1,4 тыс. км – после капремонта. Также в этом году будут отремонтированы 327 искусственных сооружений общей протяженностью почти 16 тыс. пог. м, из них 105 (длиной свыше 4,5 тыс. пог. м) – капитально.

Кроме того, в рамках капитального ремонта проезжая часть 200 км дорог будет расширена с двух до четырех полос, при этом встречные направления движения будут оснащены системами разделения.

Среди ключевых проектов 2021 года – строительство первого этапа федеральной трассы А–289 Краснодар – Славянск–на–Кубани – Темрюк – автомобильная дорога А–290 Новороссийск – Керчь, которая обеспечит ско-

ростное сообщение между Кубанью и Крымским полуостровом.

В состав объекта входят два моста через реки Кубань и Протока, 10 разноуровневых развязок и 15 путепроводов, 31 мост и 115 малых искусственных сооружений, 11 площадок отдыха. Протяженность новой четырехполосной федеральной трассы категории IB составит 119 км, а расчетная пропускная способность – 40 тыс. авт./сут.

После запуска автомобильного движения по Крымскому мосту в мае 2018 года трасса А–289 стала одной из наиболее востребо-

ванных в Краснодарском крае. Строительство и реконструкция новой автомобильной дороги, расположенной параллельно существующей, позволит повысить транспортную доступность моста через Керченский пролив и тяготеющих к дороге населенных пунктов, скорость и комфортность передвижения по ней, а также сократить количество заторов на дороге в туристический сезон.

Сразу в нескольких регионах России ведутся масштабные работы по реконструкции и капитальному ремонту на участках самых протяженных федеральных трасс М–5 «Урал» и М–7 «Волга». Также одним из приоритетных направлений работы Росавтодора является перевод

ФАКТ

В разгар дорожно–строительного сезона специалисты продолжают работы по приведению федеральных трасс в нормативное состояние. В приоритете у дорожников – соблюдение технологий и сроков, а также выполнение заявленных планов по строительству, реконструкции, капитальному ремонту и ремонту автодорог и искусственных сооружений.

грунтовых участков дорог в асфальтобетон. В начале 2021 года открыли движение по отрезку федеральной автодороги Р–215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, где в прошлом году был ликвидирован последний грунтовый разрыв. Это позволило кратчайшим путем связать административных центра – Астрахань, Махачкалу и Грозный. Время в дороге между этими городами сократилось примерно в полтора раза. Подобные работы прошли и в Республике Саха (Якутия) на трассе А–360 «Лена»: дорожники устранили три

дет способствовать увеличению грузовой товарооборота между Россией и странами Северной Европы, так как трасса А–181 «Скандинавия» является частью европейского маршрута Е18.

Что касается искусственных сооружений, то в этом году в Иркутской области после реконструкции откроют мост через реку Малая Похабиха на 107–м км трассы Р–258 «Байкал». Он расположен в городской черте города Слюдянка, который находится на берегу Байкала и пользуется большой популярностью среди туристов. Существовавший прежде мост не справлялся с возросшими нагрузками, поэтому мостовики демонтировали его и приступили к возведению нового искусственного сооружения, технические параметры которого будут соответствовать всем современным требованиям.

Также после реконструкции осенью планируют открыть новый мост через реку Тулому на 1388–м км автодороги Р–21 «Кола», вблизи Мурманска. Он был последним ремонтонепригодным искусственным сооружением на этой федеральной трассе в Заполярье. Реконструкция моста повысит безопасность дорожного движения и позволит увеличить пропускную способность дороги на данном участке.

На некоторых объектах движение транспорта было запущено досрочно. Например, в июне этого года уже открыли рабочее движение по новому мосту через Вуоксу на федеральной трассе А–181 под Выборгом. Сейчас на 36–м км автодороги Выборг – Светогорск, входящей в состав автодороги «Скандинавия», ведутся завершающие работы по капитальному ремонту этого искусственного сооружения. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на IV квартал 2021 года.

Пресс–служба Росавтодора

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Построить в срок!

Заместитель руководителя Росавиации проинспектировал строительство нового укрупненного центра ЕС ОрВД в Санкт–Петербурге

В Санкт–Петербурге продолжаются работы по строительству и оснащению оборудованием Санкт–Петербургского укрупненного центра Единой системы организации воздушного движения.

Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Дмитрий Ядров провел совещание по вопросам строительства укрупненного центра ЕС ОрВД в Санкт–Петербурге.

Перед началом совещания заместитель руководителя Росавиации осмотрел возводимые объекты и оценил ход строительства. Кроме того, ознакомился с оснащением административного корпуса, посетил защитное сооружение и диспетчерский зал технологического здания укрупненного центра.

В ходе совещания были рассмотрены вопросы работы комиссии по приемочным испытаниям. Особое внимание было уделено устранению замечаний по итогам первого этапа приемо–сдаточных испытаний (ПСИ). Также было отмечено, что после завершения приемочных и эксплуатационных испытаний в соответствии с утвержденным планом будет организована подготовка персонала ОВД. Дмитрий Ядров отметил, что ПСИ должны быть закончены в установленный срок, а переход на эксплуатационные испытания не должен быть перенесен.

В мероприятии приняли участие представители Федерального агентства воздушного транспорта – начальник управления радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи Эдуард Войтовский и начальник Северо–Западного межрегионального территориального управления Олег Ширин, а также заместитель генерального директора ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» Владимир Гульченко, руководитель филиала «Аэронавигация Северо–Запада» и представители промышленности и подрядных организаций.

Рубежи охраны

В 2021 году Росавтодор оснастит системами обеспечения безопасности 26 объектов транспортной инфраструктуры

Речь идет о системах видеонаблюдения, сигнализации, досмотра, видео– и аудиозаписи, сбора и обработки информации, а также о средствах контроля доступа. Ими будут оснащены участки ведомственных дорог и искусственные сооружения на них (мосты, путепроводы, эстакады).

Оснащение объектов транспортной инфраструктуры осуществляется в соответствии с требованиями к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и правилами обязательной сертификации, которые утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 26.09.2016 № 969. В частности, должно быть создано «необходимое количество рубежей охраны и сигнализации о попытках (фактах) проникновения на охраняемый объект (в зону ограниченного доступа) или совершения противоправных действий в отношении охраняемого имущества».

В текущем году системами обеспечения безопасности будут оснащены 12 объектов, находящихся в оперативном управлении ФКУ «Центравтоммагистраль», 9 – ФКУ Упрдор Москва – Бобруйск, 2 – ФКУ Упрдор «Северо–Запад» и еще по одному объекту ФКУ Упрдор «Алтай», ФКУ Упрдор «Прибайкалье» и ФКУ Упрдор «Черноморье».

Подобными мерами, как отмечают специалисты, обеспечиваются устойчивое и безопасное функционирование всего транспортного комплекса нашей страны, защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного вмешательства.

Кроме того, Федеральным дорожным агентством проводится непрерывная работа по категорированию объектов транспортной инфраструктуры, ведению реестра транспортных средств, рассмотрению результатов оценки уязвимости.

Так, за 6 месяцев 2021 года Росавтодором в реестр внесены более 124 тыс. транспортных средств, 335 категорируемых объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства и 12 – автомобильного транспорта. Утверждены 918 результатов оценки уязвимости и 70 планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, приняты более 17 тыс. паспортов обеспечения безопасности. В указанный период выданы 4466 свидетельств об аттестации, аккредитованы 4 подразделений транспортной безопасности, 7 специализированных организаций и 6 аттестующих организаций.

Одним из актуальных вопросов в данной сфере остается совершенствование законодательства. Федеральное дорожное агентство принимает активное участие в работе Минтранса России и специальной межведомственной группы по рассмотрению, обсуждению и принятию консолидированных решений по вопросам транспортной безопасности. По итогам рабочих встреч формулируются предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты в этой области.

В режиме диалога обсудили вопросы организации международных автомобильных перевозок

Во Владивостоке прошел «круглый стол» по вопросам организации международных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. В нем приняли участие представители ФБУ «Росавтотранс», генеральный директор ОАО «НИИАТ», президент Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта Алексей Васильев, руководство МТУ Ространснадзора по ДФО – и. о. начальника Игорь Туричев и заместитель начальника Игорь Конев, начальник отдела автомобильного транспорта министерства транспорта и дорожного хозяйства Приморского края Александр Малиновский, руководители автотранспортных предприятий.

В рамках «круглого стола» участники были проинформированы об изменениях порядка организации регулярных международных автобусных маршрутов, которые произойдут с 1 сентября 2022 года в связи с изменениями в федеральный закон от 13 июля 2015 года № 220. В частности, была предоставлена информация о требованиях к содержанию заявления об установлении или изменении маршрута, об основаниях для отказа в согласовании, о требованиях к информации, содержащейся в реестре маршрутов и картах маршрутов. Особое внимание было обращено на необходимость включения остановочных пунктов, в настоящее время используемых при осуществлении регулярных международных пассажирских перевозок, в реестр остановочных пунктов.

Также в режиме диалога участники «круглого стола» обсудили вопросы, связанные с подготовкой к проведению очередного заседания российско–китайской рабочей группы по автомобильному транспорту и автомобильным дорогам. Представители ФБУ «Росавтотранс» проинформировали участников о результатах проведения заседания российской части рабочей группы.

Перевозчики Приморья отметили значимость и эффективность подобных мероприятий и выразили надежду на продолжение диалога в таком формате.

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Итоги и перспективы

Глава ОСК рассказал Президенту России о работе корпорации

В КРЕМЛЕ

Окончание. Начало на 1—й стр.

По словам Алексея Рахманова, портфель заказов у корпорации очень хороший: производственные мощности загружены до 2028 года.

— В прошлом году мы сдали одиннадцать военных кораблей, это для нас один из лучших результатов, — сказал глава корпорации, — что касается гражданского судостроения, здесь мы сдали 20 судов. Это тоже один из наших лучших результатов; и выручка в части гражданского судостроения выросла.

Особое внимание корпорация уделяет оптимизации издержек. В этом году, по сравнению с прошлым годом, удалось сэкономить около 18 млрд руб. через инициативы технологических улучшений, оптимизацию закупочных процедур, финансовые инструменты.

— Мы очень активно работаем над новыми продуктами, — сказал глава ОСК. — В данном случае — в гражданском судостроении, — речь идет об открытии для нас принципиально новых сегментов, включая, например, маломерный флот, которым системно мало кто занимался. Особое внимание уделяем коридору «Юг — Север». Прежде всего это Каспий. Сегодня, в этом году, начинаем проектирование контейнеровоза, который будет ходить через Каспий до Хельсинки. То есть имеется возможность взять груз на севере Ирана либо на западе Китая и через порт Оля довести до Хельсинки. От Оля до Хельсинки судно будет идти со скоростью 19 километров в час семь-восемь дней. И никаких сомалийских пиратов, никаких проблем с застрывающими пароходами в Суэцком канале. Это действительно альтернатива. Ключевой вопрос — себестоимость этой перевозки. Мы совместно с транспортными компаниями решаем этот вопрос.

Владимир Путин поинтересовался, как будет проходить маршрут.

— Сначала Волга, потом Волго—Балт, канал имени Москвы, после этого выходим на север, и дальше — уже напрямую — Петербург, — ответил Алексей Рахманов. — При необходимости можем выходить и в Белое море, потому что возможность такая существует. Там габариты чуть меньше, поэтому и грузоподъемность будет чуть меньше.

— А там сейчас исправно работают гидросооружения? — задал вопрос президент.

— Ключевые проблемы на сегодняшний день существуют в районе Горького у Нижнего Новгорода, — ответил глава ОСК. — Там осадка, к сожалению, не превышает 2,6 метра. А нам в паспорте нужна 3,6, чтобы ходить с полным грузом, тем самым «делая экономику» для основных грузоперевозчиков и тех, кто эксплуатирует пассажирские суда.

Расширить полномочия

регионов в сфере развития транспорта предлагается правительственным законопроектом

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Аналогичные изменения предложены законопроектом в отношении соглашений о государственно—частном партнерстве (ГЧП). Кроме того, для реализации положений об участии субъекта РФ в качестве третьего лица предусмотрены также положения об участии региона в качестве самостоятельной стороны по соглашению, заключаемому между концедентом, концессионером и кредиторами, а по закону о ГЧП — по прямому соглашению.

Законопроект не устанавливает расходные обязательства субъектов РФ в связи с участием в концессионных соглашениях, соглашениях о муниципально—частном партнерстве, в случае если регион выступает в качестве третьего лица таких соглашений. Права и обязанности субъекта РФ устанавливаются нормативными правовыми актами региона.

Также законопроектом устанавливается, что размер регулируемого тарифа на перевозки в рамках концессионного соглашения не может превышать максимального размера регулируемого тарифа на прочие перевозки по маршрутам регулярных перевозок.

Отметим, что участие субъекта РФ в концессионном соглашении в качестве третьей стороны, имеющей установленные концессионным законодательством права и обязанности по концессионному соглашению, предусмотрено в законе о концессионных соглашениях только для концессионных соглашений в отношении отдельных объектов жилищно—коммунального хозяйства.

А ну—ка, девушки!

Техобслуживанием авиатехники теперь смогут заниматься женщины

В МИНТРУДЕ РОССИИ

Министерство труда и социальной защиты РФ исключило из списка запрещенных для женщин профессий авиационных механиков и инженеров, занимающихся техобслуживанием самолетов и вертолетов.

Теперь многие женщины, получившие образование по этим специальностям, смогут заняться делом, о котором мечтали со студенческих лет.

Приказ Минтруда признает утратившим силу подпункт «б» пункта 57 перечня производств, работ и должностей с вредными и опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин. Документ вступает в силу с 1 марта 2022 года.

Данный подпункт включает в себя работы авиационным механиком (техником) по планеру и двигателям, по приборам и электрооборудованию, по радиооборудованию, по парашютному и аварийно—спасательным средствам, по горюче—смазочным материалам, техником по крылу, а также инженером, занятым непосредственно на техническом обслуживании самолетов и вертолетов.

Возобновят программу

льготного автокредитования

В МИНПРОМТОРГЕ РОССИИ

Минпромторг России может возобновить программу льготного автокредитования и распространить ее на экологичные виды транспорта, заявил глава министерства Денис Мантуров в интервью «Российской газете».

Министерство намерено ввести с 2022 года программы льготного лизинга и льготного автокредитования на низкоуглеродный транспорт, в том числе на электромобили, а в последующем и на водородные автомобили.

Такие программы соответствуют концепции развития производства и использования электротранспорта до 2030 года, которую Минпромторг и Минэкономразвития России внесли в Правительство РФ.

Между тем правительство не собирается запрещать автомобили с двигателями внутреннего сгорания, но намерено поощрять покупку экологичного транспорта и развивать соответствующую инфраструктуру, подчеркнул Денис Мантуров.

Действие программы льготного автокредитования возобновят в 2021 году в зависимости от динамики спроса; пока спрос растет и не нуждается в стимулировании, заключил глава Минпромторга.

КОРОТКО

Работы по строительству IV очереди обхода Нижнего Новгорода в рамках 1—го и 3—го этапов выполнены на 33%.

* * *

Главгосэкспертиза России одобрила строительство перегрузочно—го комплекса для зерновых в порту Таганрог.

* * *

Вг. Балакове Саратовской области заложили ледокол для Москвы—реки.

* * *

На Ленинградском вокзале в Москве реализуется пилотный проект по доставке питания. Сервис рассчитан на пассажиров и посетителей вокзала, которые планируют заказать обед в дорогу, а также для тех, кто желает перекусить в ожидании поезда.

Траектория роста

Государство поддерживает рынок дорожно—строительной техники

ИССЛЕДОВАНИЕ

Рынок дорожно—строительных машин по своим масштабам на порядок меньше сегментов легкой и грузовой автотехники. Тем не менее эксперты констатируют высокий спрос на используемую при строительстве дорог технику. Основной объем торговли сосредоточен в трех регионах — странах ЕС, США и Восточной Азии. Совокупный объем мирового экспорта машин и оборудования для гражданского строительства по итогам 2019 года был равен 98 млрд долл. Из этой суммы доля Китая составила 13,7%, США — 12,5%, Японии — 12,3%. Как на этом фоне выглядит Россия, говорится в обзоре «Рынок дорожно—строительных машин — 2021», подготовленном экспертами Института «Центр развития» Национального исследовательского университета Высшей школы экономики.

По данным Международного торгового центра (ИТС), в 2019 году доля российской продукции в суммарном объеме мирового экспорта дорожно—строительной техники составила лишь 0,36%, говорится в исследовании. При этом импортирует Россия необходимую для дорожного строительства технику в объемах, на порядок превышающих поставки на внешние рынки. В частности, по данным ФТС РФ, в 2020 году из России продукция, соответствующей коду ТН ВЭД 8429 «Бульдозеры с неповоротным или поворотным отвалом, грейдеры, планировщики, скреперы, механические лопаты, экскаваторы, одноковшовые погрузчики, трамбовочные машины и дорожные катки, самоходные», было экспортировано на сумму 136 млн долл., тогда как импорт аналогичной продукции в тот же период составил 1,4 млрд долл.

Эти цифры отражают факт имеющегося в настоящий момент недостаточного развития отечественной отрасли производства дорожно—строительной техники, которая не может в полной мере удовлетворить даже внутренний спрос на рассматриваемую продукцию, говорится в исследовании. И это при том, что, по данным Росстата, существующие в стране производственные мощности по выпуску дорожно—строительной техники в разы превосходят фактический объем ее производства. Так, статистическое ведомство отчиталось, что в 2019 году уровень использования производственных мощностей по выпуску бульдозеров составил в России 29,8%, дорожных катков — 39,3%, экскаваторов — 33,9%. То есть эксперты рынка говорят не столько о «количественном», сколько о «качественном» несоответствии отрасли потребностям рынка.

Существующие сегодня на российском рынке технологические требования к продукции машиностроения специализированных производств определяют общими трендами развития мирового машиностроения (повышение энергетической и экологической эффективности, внедрение интеллектуальных схем управления и т. д.), что, в свою очередь, требует от отечественных производителей следовать современным тенденциям технологического развития. Без чего невозможна успешная конкуренция на внутреннем и внешних рынках.

Эти тезисы уже давно осознаются государством, которое в течение последних лет основных мотивом своей политики в отношении отрасли и рынка дорожно—строительной техники называет решение задачи импортозамещения. Рост внимания регулятора к отрасли отмечается с 2014 года. Начав с субсидирования научно—исследовательских и опытно—конструкторских работ и установления запрета на допуск отдельных видов товаров машиностроения, происходящих из иностранных государств, в целях осуществления закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд в дальнейшем



государство только расширило поддержку отрасли. Например, был введен утилизационный сбор, призванный ограничить поступление на российский рынок бывшей в употреблении техники иностранного происхождения. Дополнительно правительство выпустило несколько постановлений, установивших для отечественных машиностроителей механизм компенсации государством части их производственных затрат.

Параллельно, в силу ограниченной покупательной способности российского рынка и в связи с развитием лизинговой схемы сбыта, государством бы-

удовлетворить без продукции иностранного производства, либо поступающей в Россию по импортному каналу, либо выпускаемой по схеме крупноузловой сборки на локализованных в стране предприятиях.

Уже продолжительный период времени одной из основных характеристик российского парка дорожно—строительной техники является его высокая степень износа. Так, например, в соответствии с данными Росстата, удельный вес машин с истекшим сроком службы по наиболее массовой позиции отечественного парка дорожно—строительной техники — экскаваторам — по ито-

этого вида техники на АО «Производственное объединение «Елабужский автомобильный завод» (ПО «ЕлАЗ»). Уже в 2020 году производство экскаваторов—погрузчиков в России было открыто известным зарубежным производителем Bobcat. При этом необходимо указать на сохраняющуюся высокую зависимость отрасли от иностранной элементной базы. Так, при комплектации каждого из перечисленных выше новых производств экскаваторов—погрузчиков используется двигатель британского бренда Perkins.

Эксперты ВШЭ также оценили ближайшие перспективы рынка. Вплоть до 2020 года как в России, так и в мире в целом рынок динамично развивался, чему способствовала связанная с глобальной тенденцией роста урбанизации реализация масштабных проектов в сфере инфраструктурного строительства. Разразившаяся в первой половине 2020 года пандемия COVID-19 негативно сказалась на рыночной динамике. Однако уже во втором полугодии продажи строительной техники вернулись на траекторию роста. И эксперты единодушны в своих ожиданиях, что рынок продолжит расти и дальше.

Что касается отдельно российского рынка, фактор пандемии COVID-19 по итогам 2020 года оказал на него не столь сильное, как ожидалось, влияние. Так, например, в 2020 году производство бульдозеров не просто не сократилось, а, напротив, продемонстрировало прирост в 12%. И в настоящее время основным обсуждаемым в экспертной среде фактором влияния на рынок является утилизационный сбор и вопрос повышения его ставок. По крайней мере, именно этот вопрос ставится в качестве основного профильным комитетом АЕБ, настаивающим, что рост ставок вызовет обязательный спад продаж. Такая позиция имеет свою логику, поскольку основная нагрузка утилизационного сбора ложится на технику импортного происхождения. А именно она доминирует в структуре продаж российского рынка. И опыт девальвации рубля в 2015 году показал, что российская продукция не может заменить импорт в достаточной мере.

Тем не менее существует фундаментальный фактор необходимости поддержания в рабочем состоянии существующей транспортной инфраструктуры, а также реализуемые в настоящее время проекты по ее развитию. Действующий парк техники во многом имеет критичные показатели по возрасту, что делает необходимость его замены неизбежной. Таким образом, учитывая ограничения в имеющемся платежеспособном спросе, специалисты прогнозируют на ближайшие три года рост продаж рассматриваемого рынка со среднегодовыми темпами в 2—3%.

Людмила ИЗЬЮРОВА,
обозреватель «ТР»

Новый вокзал в Чусовом принял первых пассажиров

РЕГИОНЫ

вокруг горнолыжного комплекса «Такман».

«Вокзал станет изюминкой для города, который со временем будет комфортным для местных жителей и превратится в место притяжения для туристов, которые уже сегодня активно сплавляются по реке Чусовой, приезжают покататься на лыжах и отправляются в походы», — сказал он.

Реконструированный вокзал — итог тесного сотрудничества краевых властей и ОАО «РЖД». Новое двухэтажное здание построено с учетом всех современных требований комфорта и безопасности. В нем расположены зал ожидания, комнаты отдыха гостиничного типа, комната матери и ребенка, а также зал повышенной комфортно-

сти, где пассажирам доступны такие сервисы, как информационно—развлекательный портал, беспроводной доступ в Интернет, бесконтактные технологии в санитарных комнатах и залах ожидания. Электронные сервисы позволяют не стоять в очередях при оформлении билетов. Стены нового вокзала украшают картины известных художников Прикамья.

На заключительном этапе ремонтных работ была приведена в порядок и прилегающая к вокзалу территория: установлены новые световые вывески и скамейки для отдыха, высажены цветы.

Как отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов, «Холдинг уделяет повышенное

внимание работе по созданию современных вокзалных комплексов, чтобы пассажиры малых станций могли иметь тот же уровень комфорта и сервиса, что и на больших столичных вокзалах. И это можно видеть на примере вокзала станции Чусовская».

Сегодня пассажиропоток железнодорожной станции в Чусовом составляет около 700 человек в сутки. За год услугами вокзала пользуются в среднем до 300 тыс. пассажиров в дальнем и пригородном сообщении. В перспективе, возможно, в Чусовой из Перми начнут курсировать скоростные электропоезда «Ласточка».

Евгений УШЕНИН,
собкор «ТР»

Обеспечить законодательно

ВЫБОРЫ—2021

Пандемия коронавирусной инфекции нанесла существенный урон транспортному сектору страны. Больше всего пострадали пассажирские перевозки: на пике ограничений объем перевозок проседал до 60—70%, по итогам года произошло сокращение на четверть. В авиации в период самых жестких ограничений общее падение пассажирских перевозок составляло около 90%. Грузовые перевозки сократились на 5% к уровню 2019 года.

В этих сложных условиях транспортный сектор не только выстоял, но и показал неплохие результаты. В частности, в наиболее пострадавшем воздушном транспорте удалось сохранить производственную деятельность всех авиакомпаний, не допустить ни одного банкротства. Сохранена внутренняя маршрутная сеть даже в труднодоступных частях страны.

В РФ в условиях серьезных ограничений на передвижение удалось сохранить транспортную подвижность населения в сегменте пассажирских пригородных перевозок и перевозок дальнего следования, обеспечить бесперебойную деятельность и не допустить снижения качества транспортных услуг, несмотря на то, что пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте обрушились на 27%, а пик падения пришелся на апрель — 72%.

Продолжались инвестиционные проекты по развитию пассажирской инфраструктуры и обновлению подвижного состава, велась целенаправленная работа по организации обслуживания пассажиров, особое внимание уделялось гражданам с ограниченной мобильностью, запускались новые туристические железнодорожные маршруты внутри страны.

Государственные меры поддержки финансового и нормативно—правового характера позволили стабилизировать ситуацию прежде всего в сфере пассажирских перевозок. В частности, только через Минтранс России на обеспечение текущей деятельности и сохранение трудовых коллективов организациям транспортного комплекса направлены 37,2 млрд руб.

Ключевыми целями Министерства транспорта Российской Федерации на 2021 год и плановый период до 2023 года являются: повышение мобильности населения; развитие транспортной инфраструктуры, направленной на повышение темпов экономического роста, качества жизни населения и реализацию транзитного потенциала; повышение эффективности и безопасности функционирования транспортного комплекса.

Для его бесперебойной деятельности необходимо отвечающее современным требованиям законодательство. Поэтому крайне важна работа законодателя, от них во многом зависит эффективность правового поля.

В рамках нормотворческой деятельности Министерства транспорта Российской Федерации в 2020 году приняты 12 федеральных законов, 233 акта Правительства РФ, изданы 174 ведомственных акта, из них 73 акта направлены на актуализацию обязательных требований, в рамках «регуляторной гильотины» отменены 815 нормативных актов и переизданы 73 акта.

Основные направления законопроектной деятельности Минтранса России в 2021 году нашли свое отражение в Плане законопроектной деятельности, включающем 71 законопроект, в том числе два новых: закон «Об автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте», направленный на системное регулирование правовых и организационных условий функционирования названных видов транспорта, а также обязательных требований в указанных сферах; и закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках», предусматривающий формирование основ для перевозок пассажиров и грузов разными видами транспорта по единому перевозочному документу (единый билет для перевозок пассажиров, единая накладная для перевозок грузов).

В законопроектной деятельности Минтранс намерен переходить от точечных изменений к новой кодификации и систематизации. Синхронизация законодательных инициатив, регулирующих как самостоятельные сферы общественных отношений, так и отдельные целевые изменения действующего транспортного законодательства, будет способствовать нормативному правовому обеспечению реализации задач развития транспортного комплекса.

В текущем году Правительство РФ внесло в Госдуму 15 законопроектов, всего в Госдуме находится 28 законопроектов, часть из которых принята в весеннюю сессию. Минтранс отмечает конструктивное сотрудничество с профильными комитетами Госдумы и Совета Федерации и надеется на продолжение продуктивной работы и профессиональное взаимодействие с новым депутатским корпусом, выборы которого пройдут с 17 по 19 сентября 2021 года.

Магистральное направление

КПМИ – важнейший инструмент пространственного развития страны

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Верхней палате обсудили ход реализации мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

В дискуссии приняли участие сенаторы, представители Министерства финансов РФ, Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, Счетной палаты РФ, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, исполнительных органов власти субъектов РФ, ГК «Российские автомобильные дороги».

В ходе обсуждения было отмечено, что КПМИ является важным инструментом пространственного развития регионов страны за счет создания и реконструкции транспортной инфраструктуры, имеет большое значение для решения задач по расширению транспортных коридоров, социально-экономическому развитию отдельных территорий и повышению экономической связанности страны. В этой связи чрезвычайно важна синхронизация магистральной транспортной сети с региональной транспортной инфраструктурой.

Первый заместитель председателя Комитета СФ по экономической политике Ленар Сафин подчеркнул, что Комитет СФ по экономической политике осуществляет парламентский контроль за выполнением мероприятий КПМИ, делая акцент на выявлении проблем и путях их решения. «Благодаря эффективной работе федеральных и региональных органов власти большую часть вопросов удалось решить: с III квартала текущего года запланирован переход на ресурсную модель определения сметной стоимости объектов строительства, существенно расширена номенклатура классификатора строительных ресурсов, проведена актуализация сметных нормативов, учитывающих новые технологии при строительстве. Хотелось бы услышать, что из этого перечня реально применяется в строительстве дорожной инфраструктуры и аэродромов, какое влияние на качество и сроки выполнения работ окажет дополнительное финансирование из Фонда национального благосостояния», – обратился сенатор к участникам «круглого стола».

Директор департамента экономики и проектов Минтранса России Александр Семенчишин рассказал о результатах 2020 года и задачах на текущий год. По его словам, все 27 показателей, относящихся непосредственно к паспортам КПМИ, были выполнены, половина из них – перевыполнены.

Введенные в эксплуатацию более 600 км автомобильных дорог федерального и регионального значения, до 144 млн тонн повышена суммарная провозная способность БАМа и Транссиба, до 578 млн пассажиров в год вырос пассажиропоток в железнодорожном сообщении для ключевых направлений, прирост производственной мощности морских портов составил 32,67 млн тонн, объем перевозок грузов в акватории СМП вырос до 32,97 млн тонн, авиационная подвижность населения составила 0,44 полета на одного человека в год, объем перевозок по маршрутам, минуя Москву, – 16,8 млн человек.

В 2020 году введен ряд крупных инфраструктурных объектов: участки ЦКАД общей протяженностью 311 км; железнодорожный мост через реку Москву на участке Тестовская – Фили Смоленского направления; первый этап специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучка мощностью 12 млн тонн; 10 млн тонн мощностей Таманского терминала навалочных грузов; построен универсальный атомный ледокол «Арктика».

Также введены в эксплуатацию ВПП в аэропортовых комплексах Хабаровска и Норильска, объекты вспомогательной инфраструктуры в аэропортах Алыкель (Норильск) и Баландино (Челябинск).

В 2021 году согласно обновленной структуре КПМИ предусмотрено достижение 44 целевых показателей с федеральным финансированием в объеме 226 млрд руб. «Запланирован ввод более 200 объектов, в том числе завершение I этапа развития Восточного полигона и начало строительства II этапа. Также планируем обеспечить прирост 25 млн тонн производственных мощностей в Таманском портовом терминале, спустить на воду атомный ледокол «Сибирь», продолжить работы в Новороссийском транспортном узле, а также реконструкцию



объектов аэродромной и аэропортовой инфраструктуры, – заявил Александр Семенчишин. – Основной объем строительных-монтажных работ, начатых в текущем году, создаст задел по вводимым объектам на предстоящий трехлетний период, чтобы успеть ввести опорную инфраструктуру к 2024 году».

Заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Костюченко напомнил, что в рамках КПМИ за Росавтодором закреплено строительство обхода города Тольятти с мостовым переходом через реку Волгу в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай». Протяженность обхода Тольятти – 99,3 км, мостового перехода – 3,7 км. Стоимость строительства по концессионному соглашению составляет 128 млрд руб., в том числе 67 млрд руб. – капитальный грант, предоставляемый субъекту РФ в виде иных мер бюджетных трансфертов.

Аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов обратил внимание на то, что в новой редакции КПМИ, в частности, отсутствуют мероприятия по формированию транспортно-логистических центров и увеличению пропускной способности внутренних водных путей. Он выступил за необходимость субсидирования водного транспорта, чтобы использовать ресурсы внутренних водных путей, в том числе при доставке продукции из центральных регионов России на Дальний Восток.

Валерий Богомолов указал на отсутствие полной нормативно-методической базы, необходим для синхронизации мероприятий КПМИ с региональными проектами. По его словам, не утверждены рекомендации по формированию субъектами РФ комплексных планов модернизации и расширения региональной инфраструктуры, также недостаточно проработан перечень мероприятий нацпроекта. Так, в проекте «Европа – Западный Китай» не предусмотрены мероприятия по модернизации существующей сети автодорог протяженностью более 800 км, относящихся к этому коридору.

Он отметил недостаточный объем привлечения внебюджетного финансирования работ по развитию транспортной инфраструктуры. «Учитывая значительную долю расходов инвесторов в общем объеме финансирования обеспечения КПМИ, целесообразно рассмотреть возможность принятия дополнительных мер по повышению инвестиционной привлекательности объектов транспортной инфраструктуры», – заключил Валерий Богомолов.

Тему продолжил генеральный директор ООО «Автодор – Инфраструктурные инвестиции» Олег Еремеев, который сделал акцент на необходимости использования механизма корпоративного государственного-частного партнерства при реализации инвестиционно-привлекательных проектов, имеющих важное значение для социально-экономического развития субъектов РФ.

«Весьма перспективным для развития региональной сети автодорог выглядит строительство соединительных автомобильных дорог между магистральями, обходов крупных городов, путепроводов, – сказал он. – С инвестиционной точки зрения это относительно небольшие проекты, но имеющие огромное значение как для развития территории субъекта, так и для ГК «Автодор».

Для реализации таких инфраструктурных инвестиционных проектов госкомпания создает методику отбора региональных проектов. Основные критерии: низкая закредитованность региона, положительное заключение Главгосэкспертизы, приближенность к основным магистральным дорогам ГК «Автодор», возможность развития прилегающих территорий, доходность проекта.

ФАКТ

КПМИ является важным инструментом пространственного развития регионов страны за счет создания и реконструкции транспортной инфраструктуры, имеет большое значение для решения задач по расширению транспортных коридоров, социально-экономическому развитию отдельных территорий и повышению экономической связанности страны. В этой связи чрезвычайно важна синхронизация магистральной транспортной сети с региональной транспортной инфраструктурой.

Надо сказать, что в настоящее время в управлении госкомпания более 1769 км платных участков дорог. Благодаря реализации мероприятий по развитию сети скоростных автомобильных дорог ГК «Автодор» скоростными автомобильными дорогами будут охвачены 44 субъекта Российской Федерации и где проживают 75% населения страны. В перспективе станет возможным «подключить» к сети более удаленные регионы.

«Госкомпания могла бы участвовать в создании единого центра инвестиционной деятельности в сфере региональных инфраструктурных проектов, обеспечить экспертное сопровождение в части транснационального моделирования инфраструктурных проектов и комплексного развития прилегающих территорий, – заявил Олег Еремеев. – Совместная работа ГК «Автодор», ВЭБ РФ и Совета Федерации позволит создать условия для развития регионов с использованием новых финансовых механизмов, таких как бюджетные инфраструктурные кредиты и инфраструктурные облигации».

Эксперт предложил создать на базе Комитета СФ по экономической политике банк данных наиболее перспективных региональных инфраструктурных проектов.

Сообщение врио директора департамента финансово-банковской деятельности и инвестиционного развития Минэкономразвития России Александра Киреевина касалось финансирования проектов транспортной инфраструктуры на возвратной основе, в том числе строительства скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань и ее продолжения до Екатеринбурга, а также развития транспортной инфраструктуры с учетом мероприятий, обеспечивающих комплексное развитие территорий субъектов РФ.

По его словам, для финансирования проекта за счет средств ФНБ он должен соответствовать трем основным критериям: общая доля средств ФНБ в проекте должна составлять не более 25%; сроки возврата средств ФНБ – не более 25 лет; доходность средств ФНБ – не менее 5%.

Предварительно были отобраны 32 проекта с общей суммой инвестиций более 16 трлн руб., из которых средства ФНБ – более 4 трлн руб. Девять проектов получили статус приоритетных, в том числе четыре проекта Минтранса России. Речь идет о развитии железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла, строительстве скоростной автомобильной дороги Москва – Казань с про-

сейчас время в пути по данному маршруту составляет более 12 часов из-за многочисленных пересечений, светофоров и большой загруженности действующей федеральной трассы.

Стоимость строительства трассы М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань протяженностью более 800 км составляет 623 млрд руб., в 2021 году ФНБ выделит на эти цели 87,5 млрд руб.

В начале мая в рамках проекта М–12 были уложены первые метры асфальта на трассе от Москвы до Казани. В настоящее время на всем протяжении будущей трассы в пяти регионах идет подготовка территории: Московской области (78 км), Владимирской области (219,47 км), Нижегородской области (277,7 км), Республики Чувашия (92,6 км), Республики Татарстан (143,1 км). В общей сложности в строительстве скоростной автомобильной дороги М–12 задействованы почти 5,5 тыс. человек и порядка 2300 единиц техники.

Параллельно ведется комплексное проектирование всех 810 км трассы. На ряде отрезков будут применены новые технические решения. Особенности автодороги М–12 в том, что 40 километров проходят по пойме рек Оки и Суры, где необходимо обеспечить водоотвод от дорожного полотна.

Проектом также предусмотрено возведение трех уникальных мостовых сооружений. Мост через Волгу протяженностью более 3 км построит АО «Дороги и мосты». Вантовый мост через Оку и монолитный мост через Суру возведет АО «УСК МОСТ».

Проектные работы находятся в завершающей стадии, заключение Главгосэкспертизы будет получено в августе 2021 года.

Согласно поручению Президента России скоростная автодорога М–12 Москва – Казань в 2024 году будет продлена до Екатеринбурга. Общая стоимость проекта – 439,3 млрд руб., из них средства ФНБ – 130 млрд руб., в 2021 году из Фонда национального благосостояния будут выделены 5 млрд руб. Возврат средств, выделенных на строительство трассы М–12 Москва – Казань с продлением до Екатеринбурга, будет осуществлен за счет сбора платы за проезд.

Как сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков, по поручению губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева сформирована рабочая группа, куда вошли руководители федеральных и региональных министерств и ведомств. Свердловская область предложила проложить трассу чуть южнее Красноуфимска. Организовано взаимодействие с ГК «Автодор» по трассировке и сбору информации по территории прохождения трассы.

По словам первого заместителя председателя правления по экономике и инвестициям ГК «Автодор» Сергея Перникова, составлена дорожная карта, в октябре-ноябре будет разгран контракт на проектирование и строительство этого объекта.

В рамках задачи по продлению трассы М–12 от Казани до Екатеринбурга по территории северо-западных районов Республики Башкортостан планируют провести 200-километровый участок магистрали.

Реализация проекта позволит значительно сократить время в пути, снизить транспортные издержки, повысить качество перевозок, расширить и улуч-

шить внешнеторговые связи. Член Комитета Совета Федерации по экономической политике Ирек Ялапов, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан, заинтересовался, будут ли учитываться предложения регионов по съездам и пересечениям.

Сергей Перников заверил сенатора, что пожелания регионов учитываются. Для обеспечения связи с региональными дорогами одобрены технические предложения по возведению дополнительных развязок. Проектировщики уже определили точки устройства развязок с крупными трассами: на пересечении с Северо-Восточной хордой Москвы, с Центральной кольцевой автомобильной дорогой (ЦКАД), А–108 «Московское большое кольцо», с региональной дорогой 17К–2 Муром – М–7 «Волга», с Р–158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов, с 22К–0162 Работки – Поречское, с 97К–001 Чебоксары – Сурское, с А–151 Цивильск – Ульяновск, с Р–241 Казань – Буинск – Ульяновск, с 16К–0674 Казань – Ульяновск – Камское Устье, с 16К–1063 Столбище – Азбаево, с Р–239 Казань – Оренбург, с 16К–1091 Сорочьи горы – Шали.

В связи с поступлением от регионов предложений по строительству дополнительных развязок принято решение организовать их в тех местах, где региональные трассы пройдут путепроводами над М–12. Проектировщики готовы предусмотреть три дополнительных развязки, которые дадут возможность не только заехать на региональную сеть, но и вернуться на М–12 в обратном направлении. Речь идет о развязках во Владимирской и Нижегородской областях, а также в Татарстане.

Минтранс отвечает за развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла до 2030 года. Общая стоимость работ составляет 568,8 млрд руб., средства ФНБ – 105,2 млрд руб. Механизм возврата – обратный выкуп привилегированных акций за счет средств ОАО «РЖД».

Общая стоимость проекта по развитию восточной части БАМа – 752,4 млрд руб., средства ФНБ – 188 млрд руб., срок реализации – с 2022 года до 2027 года. Возврат средств – обратный выкуп привилегированных акций за счет средств ОАО «РЖД».

Наконец, на проект по обновлению подвижного состава Санкт-петербургского метрополитена будут выделены 129,3 млрд руб., из них средства ФНБ – 96,9 млрд руб., срок реализации – с 2021 до 2030 года, источник погашения – бюджет Санкт-Петербурга.

Участники «круглого стола» обсудили также вопросы реконструкции региональных аэропортов, касающиеся качества, строительства и ремонта аэродромов, решения проблем с подрядными организациями. Заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта Наталья Андрианова доложила об итогах реализации в 2020 году федерального проекта «Развитие региональных аэропортов». В 2021 году запланированы 56 мероприятий по реконструкции аэропортовых комплексов, суммарный объем инвестиций составляет порядка 30 млрд руб.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Цифровая трансформация

Министерство транспорта РФ приступило к реализации стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли. Минтранс подготовит финансово-экономическое обоснование и совместно с Минфином России сформирует предложения об источниках финансирования проектов. На площадке ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) совместно с ведущими отраслевыми и ИТ-компаниями Минтранс намерен проработать дорожные карты по всем стратегическим направлениям.

Отраслевая стратегия цифровой трансформации разработана в соответствии с поручением Президента России. Стратегия включает шесть ключевых инициатив: «Беспилотники для пассажиров и грузов», «Зеленый цифровой коридор пассажира», «Бесшовная грузовая логистика», «Цифровое управление транспортно-портальной системой Российской Федерации», «Цифровизация для транспортной безопасности», «Цифровые двойники объектов транспортной инфраструктуры». Реализация стратегии строится на приоритетном использовании отечественного программного обеспечения и массовом применении технологий искусственного интеллекта.

К 2030 году комплекс инициатив министерства должен обеспечить коммерческое использование беспилотников на всех видах транспорта для перевозки пассажиров и грузов, при этом предполагается, что товары между Азией и Европой через Россию будут доставлять отечественные и иностранные автономные грузовики.

Оформление грузоперевозок в цифровом виде и технологические бесшовность процедур на границах, как ожидается, увеличат объем транзита через страны ЕАЭС в 10 раз. Количество часов на прохождение контрольных мероприятий железнодорожными и автоперевозчиками на пограничных переходах должно снизиться более чем на 90%. «Пассажиры к этому времени получат цифровые профили, забудут о необходимости бумажных документов, смогут при помощи биометрии оплачивать проезд и быстро проходить досмотры в аэропортах и на вокзалах», – отмечают в Минтрансе.

Безопасность, надежность и непрерывность функционирования всех объектов транспортной инфраструктуры предполагается контролировать с помощью «цифровых двойников», для моделирования транспортных потоков будут использоваться технологии искусственного интеллекта.

На данный момент сформированы рабочие группы по беспилотному логистическому коридорам – запуску автономных грузоперевозок на трассе М–11 «Нева», по беспилотным воздушным судам и автономным железнодорожным перевозкам.

Реализуют проект

В 2021 году Санкт-Петербург получит из федерального бюджета 3 млрд руб. для финансирования строительства Витебской развязки ЗСД. Такое решение принято Правительством России.

Витебская развязка – первый этап широтной магистрали скоростного движения. Ее строительство началось в марте 2021 года. Общая стоимость проекта – порядка 39 млрд руб., включая подготовку территории. В финансировании предусмотрено участие инвестора в размере 10 млрд руб. и бюджетных средств на сумму 10 млрд руб. Первый транш из федерального бюджета в размере 1 млрд руб. поступил в Санкт-Петербург в 2020 году.

Пропускная способность развязки от ЗСД до Витебского проспекта протяженностью около 2,6 км – до 70 тыс. автомобилей в сутки по 6 полосам движения. Ее строительство позволит решить сразу несколько ключевых транспортных вопросов, в том числе обеспечить скоростное сообщение ЗСД с Московским и Фрунзенскими районами.

Широтная магистраль протяженностью более 27 км будет строиться в 6 этапов: она пройдет как по территории Санкт-Петербурга, так и по Ленинградской области и обеспечит транспортную доступность активно застраиваемых жилых кварталов Петербурга и области, свяжет восточную часть Петербурга с центром и севером города. После завершения строительства скоростные трассы ЗСД, ШМСД и КАД образуют единую систему скоростных магистралей Санкт-Петербурга.

ШМСД станет для Петербурга вторым опытом реализации ГЧП-проекта такого масштаба в сфере транспортной инфраструктуры.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

У вас, коллега, лишний вес!

Только жесткий контроль поможет обеспечить сохранность автодорог

ПРОБЛЕМА

Неспешное течение событий в один прекрасный июньский день для жителей небольшого села Колкач, что в Вологодской области, вдруг нарушилось, когда над домами поплыл нарастающий гул. Любопытные ребятишки побежали за околицу посмотреть, откуда доносится этот мощный рев моторов. Хозяйки с тревогой выглядывали в окна. Во дворах брехали собаки. Между тем на центральную улицу с грунтовым покрытием уже выезжали, натужно пыхтя, тяжелые грузовики. Многие из них были явно перегружены, на податливом полотне дороги за ними оставался глубокий след. Это были, так сказать, первые «ласточки». Они проторили пробный путь через село, в обход оборудованного совсем недавно на дороге на Белозерск пункта автоматического весового контроля. Потом по сельской трассе двинулись другие тяжеловесы. Дорожное покрытие некогда опрятной улицы теперь испещрено глубокими рытвинами и ухабами...

Хуже дорога – больше аварий

Проблема, о которой пойдет речь, можно сказать, «с бородой». Касается она в большей степени сохранности автодорог регионального значения, поскольку они более уязвимы, нежели федеральные (лишь половина из них рассчитана на нагрузку до 6 т на ось), да и финансовые возможности для их поддержания в нормативном состоянии в субъектах РФ несколько иные. Сейчас, когда в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на приведение в порядок региональных и местных дорог брошены небывалые по объемам финансовые ресурсы, очень важно не допустить влопсудства их разрушения перегруженными автомобилями.

Во времена, когда эти дороги строились, мощных грузовиков с прицепами, огромных карьерных самосвалов и автопоездов повышенной грузоподъемности еще не было и в помине. А в последние годы такие тяжеловесные транспортные средства (ТС) на российских дорогах появляются все чаще, и далеко не у всех есть специальные разрешения для проезда по ним. Сверхнормативные нагрузки сказываются на преждевременном разрушении автотрасс, обеспечении качества грузовых и пассажирских перевозок и их себестоимости. При езде по плохим дорогам повышаются затраты на топливо и ремонт ТС, ухудшаются показатели безопасности движения и сохранности перевозимого груза. Это, так сказать, обратная сторона медали.

По информации автоматизированной системы мониторинга интенсивности и состава транспортных потоков, только за 9 месяцев 2020 года около 350 тысяч грузовых транспортных средств уклонились от весового и габаритного контроля. Ежегодно недоплата в бюджет от перегруженных автомобилей составляет более 40 млрд рублей – это уже данные Счетной палаты РФ. Эти деньги могли бы пойти на восстановление автодорог.

Сохранить дороги поможет жесткий контроль за передвижением ТС по дорогам, считают эксперты. Для того и совершенствуется неэффективно действовавшая несколько десятков лет система весогабаритного контроля. Вдобавок к стационарным и мобильным пунктам, где объективность контроля во многом зависит от человеческого фактора, оборудуются технологичные и беспристрастные автоматические (АПВГК). Так, по данным Ассоциации «РАДОР», за 2018–2020 годы в рамках нацпроекта БКД на региональных и местных автодорогах размещено 193 АПВГК. В планах на 2021 год – установка еще 112 «умных весов», а к 2024 году согласно паспорту нацпроекта их количество на территориальной сети должно увеличиться до 366, на федеральной – до 387.

По большому счету для территории такой огромной страны, как Россия, это немного. По словам заведующего научно-исследовательским отделом «Управление перевозками грузов автомобильным транспортом» ОАО «НИИАТ» Ивана Батищева, чтобы обеспечить объективный контроль на автодорогах страны и свести к минимуму число случаев коррупционных проявлений, необходимо установить на дорожной сети не сотни автоматизированных комплексов для контроля, как планируется, а тысячи. А это, так сказать, программа максимум за нынешним горизонтом планирования.



«Разрешите перегруз!»

Но даже те пункты АВГК, которые уже развернуты на автодорогах страны, заставляют законопослушных перевозчиков действовать в установленных рамках. Другие грузоперевозчики, привыкнув работать втемную, не хотят работать в правовом поле. Часть из них ссылается на большую погрешность измерений используемого весового оборудования: дескать, никакого перегруза у автомобиля нет, это весы врут. Справедливости ради надо отметить, что неточности в работе «умных весов» случаются. Они могут зависеть не только от неправильной калибровки оборудования или нарушений, допущенных при его установке, но и от того, насколько равномерно размещен в кузове груз, соблюдает ли водитель правила проезда через АПВГК (о них расскажем ниже).

В ОАО «НИИАТ» не раз сталкивались с такой ситуацией, когда перевозчики были сами заинтересованы в том, чтобы возить больше, чем предусмотрено нормативами. Они обращались в институт, чтобы в официальном порядке им разрешили перегруз на 30–50% и даже 70%. Мол, автомобиль выдержит. К сожалению, они не думали о том, выдержит ли такую нагрузку и без того разбитая большегрузами дорожная сеть.

Некоторые модели самосвалов предусматривают осевые нагрузки в 12–14 т, а иногда и больше, а на половине региональных дорог допустимая осевая нагрузка в два с лишним раза меньше. Ее превышение приводит к преждевременному износу и разрушению дорожной сети. Для перевозки же неделимого груза (скажем, бульдозера или трансформатора) требуется специальное разрешение, за перегруз нужно заплатить.

В обход пунктов контроля

Есть и такая категория грузо-перевозчиков, которые нарушают закон нагло, объезжая пункты весогабаритного контроля по местным проселочным дорогам. Некоторые даже специально для этого прокладывают обходные пути. Так что случай с вологодским селом Колкач не единственный. Вот и жители города Сим на западе Челябинской области тоже жаловались на засилье большегрузов ООО «Миныйский карьер», которые продолжают разбивать дороги в Ашинском районе. В один из воскресных дней симчане в знак протеста даже пошли на крайнюю меру, перекрыв трассу и не давая проехать перегруженным самосвалам.

Подобные же факты были зафиксированы совсем недавно в Балаковском районе Саратовской области. Несколько КамАЗов с прицепами, загруженных под завязку песком, были задержаны участниками рейда, организованного местной администрацией. Перевес грузовиков составил 10–15 тонн. Превышение нагрузки на каждую из осей автомобилей достигало 80%. Намытый песок предприниматели развозят потребителям в Балаковском и других соседних районах. По словам водителей большегрузов, сделать один рейс гораздо выгоднее, чем два. Поэтому и загружают сверх положенной нормы. А это – колоссальная нагрузка на дорожное покрытие. Вереницу тяжелых грузовиков с песком местные жители не раз замечали на дорогах района.

Еще один вопиющий пример из Искитимского района Новосибирской области, где

местную дорогу, соединяющую населенные пункты Гусельниково и Легостаево, буквально вспорол многотонный трал, перевозивший спецтехнику. Дорожное покрытие не выдержало чрезмерной нагрузки и деформировалось. По словам главы администрации села Легостаево Елены Загоскиной, тяжелую

ФАКТ

Сохранить дороги поможет жесткий контроль за передвижением ТС по дорогам, считают эксперты. Для того и совершенствуется неэффективно действовавшая несколько десятков лет система весогабаритного контроля. Вдобавок к стационарным и мобильным пунктам, где объективность контроля во многом зависит от человеческого фактора, оборудуются технологичные и беспристрастные автоматические (АПВГК).

технику перегоняли через населенный пункт уже несколько раз. Обычно по 4–5 автовозов разом проходили. Из-за разрушения дорожного покрытия автомобильное сообщение по трассе затруднено. Один раз неизвестные даже пытались перевезти по мосту, соединяющему правый и левый берег Легостаево и рассчитанному на 30 тонн, бульдозер весом 66 тонн. И это без учета веса самого автовоза! Мост капитально ремонтировался несколько лет назад. В случае его повреждения жители населенного пункта окажутся отрезаны от сети дорог общего пользования.

А вот еще случай. Через центр поселка Евстюхина, расположенного в пригороде Нижнего Тагила Свердловской области, стали объезжать большегрузы оборудованный на 155-м километре трассы Р-352 Екатеринбург – Нижний Тагил – Серов пункт весового контроля. Жители поселка были возмущены происходящим. Если вначале в обход ходили два-три тонара, то потом число тяжелых транспортных средств выросло. Все под завязку были загружены щебнем, буттовым камнем. Дорогу на центральной улице местные жители когда-то ремонтировали самостоятельно, за свой счет. Участок, проходящий через поселок, был даже заасфальтирован. Вскоре от асфальта ничего не осталось. А за околицей грунтовое полотно грузовики размелили так, что в распутицу по нему пройти можно было только в болотных сапогах. К счастью, ситуацию в п. Евстюхине взял под контроль местные власти. На въезде в поселок был установлен знак, запрещающий движение большегрузов. Кроме того, там был выставлен дежурный пост ГИБДД.

К уловкам прибегают и водители лесовозов в Республике Коми. Вначале на въезде в Сыктывкар, перед пунктом АВГК, они создали съезд с дороги, таким образом объезжая рамку весового контроля. Причём большегрузы сворачивали с трассы в опасном месте – перед поворотом, что создавало возможность ДТП. Пару лет назад один из лесовозов, сворачивавший на зимник, не заметил ехавший по главной дороге рейсовый автобус. Произошло столкновение. Медицина помогла понадобилась 22 пассажирам автобуса, по счастью, все случайности обошлось без жертв. После этого случая объездную дорогу закрыли, но не желавшие платить за перегруз водители лесовозов избрели новый способ перехитрить «умные весы»: они начали снижать перед ними скорость до 5 км в час. Оборудование не распознало «радулющиеся» машины. А на въезде в город начали обсаживаться заторы.

Такие же трюки используют водители большегрузов на автодороге Сыктывкар – Троицко-Печорск, а именно на участке Сыктывкар – Краснозатонский в районе моста, где также установлен АПВГК. Водители лесовозов замедляют скорость, тем самым создавая помехи в движении других машин. Со-

Бизнес на взятках

Традиционно в конце лета и осенью на автодорогах, особенно Центральной России, появляются перегруженные зерновозы, арбузовозы, в течение всего года по трассам с неумолимым постоянством идут тяжелые лесовозы. К сожалению, как видно из приведенных примеров, вносят свою лепту в разрушение автодорог и те, кто возит щебень, песок и асфальтобетон для строительства и ремонта тех же дорог. Эксперты отмечают, что транспортные средства, перевозящие насыпные грузы, чаще других допускают перегруз, а их водители нередко решают возникающие в пути проблемы с помощью взяток.

Владимир Матягин, президент ассоциации «Грузавто-транс» (объединяет более ста перевозчиков, парк – свыше 10 тыс. автомобилей), однажды заявил, что в нашей стране весогабаритный контроль превратился в «бизнес, построенный на взятках». Дальнейшие нередко рассказывают о поборах на стационарных или передвижных пунктах весового контроля. По их словам, на некоторых пунктах дело поставлено на поток, и проезжающие мимо водители заранее знают, сколько нужно заплатить, чтобы не оказаться на весах. Таким образом, отмечают в ассоциации, на перегруз транспортных средств не в последнюю очередь влияет попустительское контролирующих органов: вместо того чтобы штрафовать, они за отдельную плату закрывают глаза на нарушения. Так по крайней мере было до недавних пор. В Грузавтотрансе считают, что, борясь с перегрузом, ассоциация не в последнюю очередь помогает самим перевозчикам. Перегруженные автомобили не только разрушают дороги, создавая аварийные ситуации, но и снижают стоимость транспортировки грузов, что приводит к банкротству дорпропорядочных перевозчиков из-за демпинга цен.

«Ловушка» для водителей?

Впрочем, Интернет изобилует информацией, которая оправдывает и даже наставляет тех, кто разрушает дороги. Я обнаружил несколько сайтов, где подробно описано, как обмануть весовой контроль, чтобы не получить штраф за перегруз. К примеру, популярный портал Яндекс.Дзен, по всему видно, к нарушениям подобного рода относится с явной симпатией, а весовой контроль называет ловушкой для водителей. Ну а коли так, надо научиться «правильно» проезжать через рамку». Далее идет подробное наставление, как это делать. Проезд АПВГК «на черепашке», конечно, вызывает недовольство сигнальных зади владельцев легковых авто. Но автор Яндекс.Дзена призывает их «проявить терпение и водительскую солидарность».

Иногда для уклонения от весового контроля водители грузовиков используют радикальные методы. К примеру, в Ленинградской области в прошлом году был зафиксирован такой случай. Водитель самосвала, ехавшего из карьера по автодороге Павлово – Мга – Любань – Оредж – Луга, не стал останавливаться по требованию инспектора УГАДН. За машиной началась погоня, и спустя полчаса ее удалось остановить. Тогда водитель поднял кузов и высыпал песок прямо на асфальт. Впоследствии было установлено, что вес нагруженной машины значительно превышал максимально допустимый и составлял около 90 тонн. Пользователи соцсетей предположили, что на такой шаг водитель самосвала пошел «ради экономии». За то, что «насорил», он, скорее всего, получит штраф около пяти тысяч рублей, в то время как за перегруз ему «светило» 350 тыс. как минимум. Примерно в то же время в том же регионе случилась такая история: водитель тягача с полуприцепом-цементовозом не отреагировал на требование об остановке и попытался скрыться. В результате непродуктивной погоны большегруз удалось остановить, но водитель от общения с представителями правоохранительных органов отказался и ушел, оставив машину на обочине. Грузовик, однако, взвесили (оказалось, что его вес – 50 тонн) и отбуксировали на спецстоянку.

Многих представителей территориальных органов управления автодорогами волнует, что, несмотря на увеличивающееся количество АПВГК на региональных дорогах, многие перевозчики продолжают уклоняться от весогабаритного контроля и уплаты штрафов за нарушения. Позиция РАДОРа по этому вопросу такая: нужно передать полномочия по вынесению административных постановлений по результатам работы АПВГК на региональный уровень. Ведь именно в субъектах РФ в большей степени заинтересованы в сохранности своих дорог. Кстати, штрафы за нарушения весогабаритов, согласно Бюджетному кодексу РФ, теперь зачисляются именно в бюджеты регионов. Вместе с тем, считают члены ассоциации, не следует исключать из системы весогабаритного контроля и передвижные пункты, работа которых без участия сотрудников ГИБДД становится нерезультативной. Только комплексный подход в этом направлении даст результат.

Новый порядок

В начале текущего года вступил в силу новый порядок весогабаритного контроля на российских дорогах. Эксперты считают, что новации, содержащиеся в приказе Минтранса России № 348 от 31.08.2020 г., должны сделать систему весогабаритного контроля более объективной. Для каждого нового АПВГК, который появится на российских дорогах, будет вводится обязательный тестовый период сроком в три месяца, в течение которого перевозчиков будут уведомлять о зафиксированных нарушениях, но штрафовать за них не будут. Это позволит устранить возможные сбои и погрешности в работе оборудования АПВГК, из-за чего прежде владельцы ТС получали несправедливые штрафы, размеры которых весьма велики. Согласно нововведению, перед автоматическими весами (на расстоянии не менее 50 метров) должны появиться дорожные знаки с предупреждением о необходимости сбросить скорость для точного измерения весовых параметров.

В январе этого года вступили в силу изменения в законе, касающиеся работы пунктов весогабаритного контроля (ФЗ № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности...»). Поправки регламентируют процедуру взвешивания на АПВГК и устранения перегруза. Если «умные весы» зафиксируют нарушение, водитель транспортного средства должен быть немедленно об этом уведомлен с помощью оборудования, обеспечивающего визуальное информирование. После чего он должен остановиться и попытаться устранить нарушение. Так водитель сможет избежать себя от штрафов на других пунктах весогабаритного контроля. Остановиться необходимо за пределами проезжей части, не нарушая при этом правила дорожного движения. Водитель обязан принять меры по устранению перегруза. В некоторых случаях это возможно (например, когда незначительное превышение груза на ось, можно переместить груз в полуприцепе).

В ближайшем время должна вступить в силу новая редакция КоАП РФ. В ней изменен порядок вынесения штрафов за весогабаритные нарушения. Если документ будет принят с нынешними поправками, то автоматические системы весогабаритного контроля больше не смогут выносить штрафы за минимальные нарушения. По мнению членов ассоциации «Дальнобойщик», это нововведение позволит перевозчикам избежать штрафов, приходящих из-за сбоев техники. Сами штрафы, однако, останутся высокими: от 100 тыс. до 400 тыс. руб. – в зависимости от размера превышения ТС по массе и габаритам. Штрафы будут взиматься не с водителей, а с собственников транспортных средств.

Еще один законопроект регламентирует правила дорожного движения для водителей грузовиков, проезжающих по территории, на которой расположен АПВГК. В зоне «умных весов» для большегрузов будет запрещена остановка и разворот, а также использование фар-пржекторов и фар-искателей. Перед рамками контроля будут установлены соответствующие дорожные знаки, предупреждающие об этом водителе. И еще, законопроект запрещает применять какие-либо приборы или материалы, препятствующие фотофиксации номерных знаков. Известно, что водители нередко используют такие хитрости, чтобы безнаказанно ездить с перегрузом.

Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

РЕГИОНЫ

Перекрыли обход

Вологодской области установили специальные ограждения на муниципальных дорогах, по которым недобросовестные водители большегрузов проложили обходные маршруты и объезжают пункты весогабаритного контроля.

Недавно в регионе заработали четыре АПВГК, установленные по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Только за первые 10 дней работы с АПВГК, расположенных на дорогах Череповец – Белозерск – Липин Бор, Вологда – Ростилово, Тотыма – Никольск и подъезде к поселку Чагода, в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений направлено 58 материалов о превышении допустимых весогабаритных параметров транспортных средств.

По 14 из них вынесены административные постановления и направлены правонарушителям. Суммы штрафов составляют от 150 тыс. до 400 тыс. руб. Работа на пунктах весогабаритного контроля продолжается, и в скором времени заработают еще два пункта: на автодорогах Сокол – Харовск – Вожега и Череповец – Сергиев Посад. Штрафы, которые будут платить владельцы большегрузов, планируют направить на пополнение дорожного фонда области.

Отомстили за штрафы

Передвижной пункт весогабаритного контроля временно установили на 34 километре Качугского тракта в Иркутской области вместо автоматического, который повредили неизвестные. Вандалы вывернули болты, удерживающие конструкцию, и уронили ее на проезжую часть. Движение по региональной трассе на несколько часов было остановлено. Ущерб от повреждения рамки и весового оборудования составил около 30 млн руб.

По мнению директора Дирекции по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области Юлии Гординой, повредил оборудование АПВГК кто-то из грузо-перевозчиков, оштрафованных за превышение весовых параметров автомобиля. По Качугскому тракту движутся лесовозы, у которых нагрузка на ось и габариты значительно превышают допустимые нормы. Свою досаду за штрафы, начисленные за нарушения, водители вымещают на оборудовании «умных весов».

АПВГК на Качугском тракте был установлен осенью 2020 года в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Помимо него в прошлом году в регионе появились еще два таких комплекса – на Александровском и Голоустненском трактах. Еще три пункта начнут работать в этом году. Их установят на дорогах Черемхово – Голуметь – Олот, Тельма – Раздолье, Братск – Усть-Илимск.

Весы врут?

Некоторые водители большегрузов отказываются возить товары в Волгоград. Они жалуются на некорректную работу автоматических пунктов весогабаритного контроля. Предпринимателям приходится платить огромные штрафы – от 100 тыс. до 500 тыс. руб.

Как сообщило Общественное телевидение России, рамки весового контроля на въезде в город сейчас выключены: на одном из пунктов специалисты обнаружили неисправности. По предварительной версии, большегрузы повредили дорожное полотно, что привело к нарушению работы датчиков.

На дорогах региона шесть АПВГК, установили их в прошлом году. В штатном режиме «умные весы» работают с декабря. Власти рассчитывали с их помощью остановить разрушение городских трасс. Летом температура в Волгограде достигает 40 градусов. Под давлением многотонных автомобилей горячий асфальт мнется и ломается. Планировалось, что после установки рамок по городу будут ездить только автомобили с грузом не выше нормы. Но эффект оказался другим.

Перевозчики из других регионов опасаются ехать в Волгоградскую область. Пугает дальнобойщиков не весовой контроль, а необоснованные штрафы. По словам водителей, оборудование АПВГК работает некорректно. Нарушителями становятся перевозчики с грузом меньше установленных норм.

Подготовил Сергей АЛЕКСЕЕВ

Дорога в свете энергозатрат

О вспененном битуме и льготных тарифах на электроэнергию

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ

Чаще всего мы оцениваем эффективность работы дорожных организаций протяженностью отремонтированных и построенных за определенный промежуток времени автодорог, не задумываясь о том, насколько эффективной была в этот период их деятельность с точки зрения расхода энергетических ресурсов. Иными словами, дорожный объект введен, но каким был общий расход ГСМ, электроэнергии на всех стадиях реализации этого проекта? Между тем сокращение энергозатрат при строительстве, ремонте и содержании автодорог может стать одним из важных направлений повышения эффективности работы подрядных организаций, утверждают эксперты.

А если меньше нагревать?

Взять такую важную составляющую дорожно-строительных работ как производство асфальтобетона. Какие рациональные решения могут повлиять на оптимизацию затрат? В первую очередь – применение на асфальтобетонном заводе энергоэффективного оборудования, которое снизит эксплуатационные расходы. Например, использование экономичных горелок, тягодутьевых машин с частотными преобразователями. Но не только это. Если перед загрузкой щебня в сушильный барабан предварительно отсечь от него некондиционный негабарит, то затраты топлива на нагрев этого стройматериала снизятся.

Другой путь снижения энергозатрат – применение энергоэффективных технологий производства асфальтобетона, которые позволят снизить себестоимость смеси. Одни технологии направлены на снижение температуры нагрева каменных материалов, другие обеспечивают замещение битума, дорогостоящего компонента асфальтобетонной смеси, различными добавками.

Дорожная отрасль – одна из сфер, требующих расходования больших объемов строительных материалов. В редких случаях подрядчики приобретают эти ресурсы в близлежащих карьерах. К примеру, щебень надлежащего качества чаще всего приходится доставлять за сотни, а то и тысячи километров к месту строительства и модернизации дорожных объектов. Затраты на топливо для автомобильного или железнодорожного транспорта, а затем и энергозатраты на подготовку и переработку стройматериалов ложатся на их себестоимость. Они зависят от дальности и способа перевозки.

Существенная доля издержек – приготовление асфальтобетонных смесей на АБЗ и их транспортировка к месту дорожно-строительных работ. Анализ, проведенный доктором технических наук, академиком Академии военных наук Андреем Руденским, показал, что на производство стройматериалов, их подготовку и транспортировку к месту ведения работ расходуется 25–45% от суммарных энергозатрат.

Затраты электроэнергии на технологические операции при приготовлении асфальтобетонных смесей складываются из затрат на подготовку, нагрев материалов и перемешивание компонентов смеси. Заметно сократить энергозатраты помогает использование энергосберегающих технологий (например, вспененного битума, влажных органических смесей, теплых асфальтобетонных смесей и т. д.). В то же время низкое качество дорожных работ требует частых ремонтов дорожного покрытия, а следовательно, дополнительной транспортировки исходных стройматериалов, производства новых объемов асфальтобетонной смеси и затрат на ее доставку к месту работы. На увеличение доли затрат, связанных с эксплуатацией дорожных машин и механизмов, наряду с ростом цен на энергоносители, может влиять и состояние строительной техники, подвижного состава автопарка дорожных организаций.

Себестоимость снижается

О возможностях теплогазоснабжения (ТАБ) стоит рассказать подробнее, так как эта технология позволяет добиться улучшения сразу нескольких параметров при устройстве дорожного покрытия. Теплым асфальтобетонным принято считать смесь с температурой от 100 до 150 градусов, что примерно на 30–40 градусов меньше, чем у обычного горячего асфальтобетона. Снижением температуры производства смеси удается добиться снижения окисления и вязкости битума, а также улучшения качества уплотнения на стадиях транспортировки и укладки смеси. Это позволяет расширить рамки до-



рожного сезона, поскольку укладывать теплый асфальтобетон можно при более низких температурах воздуха, нежели горячий асфальт. В целом это дает возможность увеличить срок службы дорожного покрытия.

Существует несколько технологий производства ТАБ, и все они в основном связаны со снижением вязкости битума, что позволяет снизить температуру выпуска асфальтобетона. Самой распространенной и надежной технологией считается механическое вспенивание, когда в коллектор через специальные форсунки поступает вода. Она делает вяжущее менее вязким, после чего испаряется. Никаких химических реакций при этом не происходит, поэтому в итоге свойства асфальтобетона получаются более предсказуемыми.

В России один из первых участков дорожного полотна, где применялся вспененный битум, появился еще в 2012 году на участке трассы Р–120 Орел – Брянск – Смоленск – граница с Беларуссией (42–68 км). По результатам эксплуатации дороги продольных трещин не образовалось, а поперечных было меньше, чем при применении горячей смеси. За эту трассу отвечает ФКУ Упрдор Москва – Бойбрюк, которое в ходе работы с теплым асфальтобетонным выявило ряд преимуществ этой технологии перед горячими смесями. Среди них – снижение себестоимости строительства.

Помимо улучшения качественных показателей производство асфальта при невысоких температурах дает ощутимую экономию топлива и, соответственно, сокращение затрат на производство. По данным ряда экспериментов, при использовании технологии механического вспенивания экономия топлива может составлять до 12–13% на тонну произведенного асфальтобетона. В некоторых подрядных организациях отмечают снижение расхода топлива при производстве ТАБ до 20%. Пропорционально снижению потребления топлива уменьшается выделение углекислого газа, который вырабатывается после сжигания углеводородного топлива. Низкий температурный режим производства смеси также предотвращает испарение легких фракций нефти и загрязнение воздуха. За счет сохранения легких фракций в битуме уменьшается его старение и, как следствие, продлевается срок службы дорожного покрытия. По предварительным подсчетам, он увеличивается в среднем на 25%, затраты на ремонт сокращаются. Однако, к сожалению, при всех видимых плюсах технология производства теплых асфальтобетонных смесей пока не получила широкого распространения в России. Подрядчики неохотно верят в экономию битума и топлива.

Другая сфера энергозатрат

Важное направление весьма значительных энергозатрат в отрасли связано с освещением автодорог. Государство тратит на это довольно большие средства, потому что плохая видимость на трассах в темное время суток нередко становится причиной дорожно-транспортных происшествий, оборачивается человеческими жертвами. Одна из целей нацпроекта «Безопасные качественные дороги» – снизить смертность на трассах от ДТП по сравнению с 2017 годом в 3,5 раза – до четырех человек на 100 тыс. населения к концу 2024 года. Достичь этой цели без увеличения протяженности освещенных автодорог невозможно. По данным ГИБДД, на темное время суток приходится около трети ДТП на российских дорогах и почти

половина погибших в автоавариях. Гибнут люди в основном при столкновениях автомобилей, авариях с пешеходами, наезде на стоящие транспортные средства или препятствия. Таким образом, снижение аварийности в темное время суток – один из способов решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Зарубежные исследования подтверждают эту взаимосвязь: качество освещения дороги прямо влияет на количество ДТП.

ФАКТ

Важное направление весьма значительных энергозатрат в отрасли связано с освещением автодорог. Государство тратит на это довольно большие средства, потому что плохая видимость на трассах в темное время суток нередко становится причиной дорожно-транспортных происшествий, оборачивается человеческими жертвами. Одна из целей нацпроекта «Безопасные качественные дороги» – снизить смертность на трассах от ДТП по сравнению с 2017 годом в 3,5 раза – до четырех человек на 100 тыс. населения к концу 2024 года. Достичь этой цели без увеличения протяженности освещенных автодорог невозможно.

На федеральных трассах ситуация по этому показателю в последние годы улучшилась: если в начале 2000 годов освещенными были лишь около 3,5 тыс. км таких дорог, то по состоянию на начало апреля прошлого года объем работ протяженностью линий электроосвещения на федеральной дорожной сети составляла 9510 км, то есть освещено было примерно 18% трасс. На 2020–2022 годы запланировано устройство электроосвещения на 2854 участках федеральных дорог. В первую очередь линии освещения устанавливают на мостовых переходах, путепроводах, транзитных развязках, подъездах к крупным населенным пунктам, пешеходных переходах и автобусных остановках. Также освещают участки трасс с высокой интенсивностью движения, обходы городов, наиболее аварийно-опасные участки автодорог.

Где станет светлее

Довольно активно работа в этом направлении продолжается и в текущем дорожном сезоне. К примеру, на 45 км должна увеличиться в ближайшее время протяженность линий электроосвещения вдоль шести федеральных трасс юга и центра России. До конца года ФКУ Упрдор Москва – Волгоград завершит работы по установке дополнительных опор освещения на автодорогах А–280, А–270, Р–22, А–260, Р–208 и Р–132. В Ростовской области работы выполнят в черте Новошахтинска. В Волгоградской области линии освещения устроят на поворотах и примыканиях, чтобы обеспечить лучшую видимость в потенциально-опасных местах. Речь идет о трех участках капитального ремонта на трассе А–260 (89–170 км). За счет устройства освещения должный уровень безопасности будет обеспечен и на реконструируемом 16-километровом участке трассы Р–22 «Каспий».

В Тамбовской области на трассе Р–208 Тамбов – Пенза освещение устроят на двух участках: на 96-м км (въезд в п. Восток) и на перекрестке между селами Гавриловка 1-я и Гавриловка 2-я, для которого характерна высокая интенсивность пешеходного движения. В Рязанской области линию освещения длиной 1 км установят у поворота на Скопин (269-й км трассы Р–22), где расположено пешеходный переход, автобус-

ные остановки и зоны придорожных. Гибнут люди в основном при столкновениях автомобилей, авариях с пешеходами, наезде на стоящие транспортные средства или препятствия. Таким образом, снижение аварийности в темное время суток – один из способов решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Зарубежные исследования подтверждают эту взаимосвязь: качество освещения дороги прямо влияет на количество ДТП.

км линий освещения появятся на двух дорогах в районе населенных пунктов Большое Кропотово и Большое Руново, Богатищево, Срезнево. Более 16 км линий освещения будут смонтированы на участках двух региональных дорог в городском округе Орехово-Зуево: вдоль населенных пунктов 1-го Мая, Новый Снопок, Тополинский, а также на дороге между деревней Щербинино и микрорайоном Карболит. Всего в этом году в Подмоскovie будет установлено более 300 км линий освещения вдоль областных дорог.

Поиск эффективных решений

При росте протяженности освещенных участков и тарифов на электроэнергию на первый план выходит поиск эффективных решений, позволяющих экономить на освещении без ущерба для безопасности. Здесь дорожникам помогают как новые типы световых приборов, оснащенных, как правило, светодиодными лампами, так и интеллектуальные системы управления дорожным освещением. Их внедрение предусмотрено нацпроектом БКД.

Такие интеллектуальные системы не просто помогают уйти от ситуаций, когда освещение на трассе «завалили» выключить днем, но и могут регулировать работу осветительных приборов на отдельных отрезках дороги в зависимости от времени дня, погодных условий и даже загруженности самой трассы. Только автоматическое регулирование яркости помогает снизить энергопотребление системы на треть. Кроме того, такие системы могут сами дистанционно следить за состоянием светильников и, к примеру, вызывать работников технической службы не для плановой проверки всей сети, а только в случае выхода одного прибора из строя.

Проблемой более рационального использования финансовых ресурсов, выделяемых на освещение автодорог, озабочены руководители многих подразделений Росавтодора федеральных казенных учреждений, дорожных организаций. Это доказывает пример ряда регионов Приволжского федерального округа. Работы по модернизации около 60 км линий освещения развернулись в Кировской области, Удмуртии и Пермском крае. Новое оборудование – автоматизированную систему управления наружным освещением – установят на 46 км трасс Р–243 и Р–176 в Кировской области, на 7 км трассы М–7 в Удмуртии и на 6 км автодороги А–153 в Пермском крае.

Светодиод сокращает затраты

Определить, применяется ли на конкретном участке дороги современное светодиодное освещение, можно по его цвету. Привычный многим ярко-желтый свет фонарей дают дуговые натриевые трубчатые лампы (ДНАТ), на которых работают почти три четверти всех дорожных светильников. На белое по восприятию светодиодное освещение приходится пока только чуть более 16% от общего числа фонарей. Но их доля растет. Традиционные светильники с лампами ДРЛ (дуговая ртутная лампа) и ДНАТ не только потребляют большое количество электроэнергии, но и требуют значительных затрат на сервисное обслуживание. Поэтому в последние годы наблюдается рост стоимости электроэнергии все актуальнее встает вопрос внедрения энергосберегающих технологий. По сравнению с самой распространенной натриевой лампой освещения ДНАТ 250 Вт типовой

светодиодный светильник при одинаковых показателях по световому потоку потребляет вдвое меньше энергии. И хотя так называемый белый свет светодиодных светильников поначалу воспринимается непривычно, но по показателям цветопередачи такие приборы в три раза лучше: в их свете четко видны границы объектов.

Стоимость светодиодных светильников обычно в два–три раза выше натриевых ламп. Но за счет экономии электроэнергии окупаются они уже через три–четыре года и имеют, как правило, срок службы не менее 50 тыс. часов, что в три раза больше срока службы светильников старого поколения. Помимо прямой экономии электроэнергии, светодиодное освещение позволяет снизить затраты и на мощности линий энергообеспечения, и за счет возможности размещать столбы освещения дальше друг от друга.

Таким образом, экономичные светодиодные осветительные приборы постепенно вытесняют энергоемкие газоразрядные лампы. Что касается альтернативных источников питания светильников за счет энергии солнца и ветра, то пока дорожные организации их используют мало. Оно и понятно: в отличие от стран с теплым климатом в России солнечных дней в году не так уж и много, особенно в северных регионах.

Комплексный подход

Для модернизации систем уличного освещения в небольших российских городах все чаще используются энергосервисные контракты. Суть этой формы государственно-частного партнерства заключается в том, что для освещения улично-дорожной сети сервисная компания за свой счет внедряет энергоэффективное оборудование, а затраты ей возмещаются муниципалитетом в течение 2–5 лет за счет достигнутой экономии расходов на электроэнергию.

Один из первых подобных контрактов по модернизации системы уличного освещения города Пугачев несколько лет назад был заключен в Саратовской области. Суммарный экономический эффект составил 2,2 млн кВт/ч за 37 месяцев, что в денежном выражении составило 11,2 млн руб. Как показал опыт, наибольший эффект был достигнут при применении комплексного подхода, когда не только заменялись светильники и лампы на более экономичные, но и регулировались уровень и яркость освещения с помощью реле времени и диммеров.

В 2020 году реализован энергосервисный контракт по освещению региональных автодорог в Ивановской области. Работы по модернизации дорожного освещения были проведены на мосту через Волгу в городе Кинешма, на дорогах в аэропорт Иваново и на трассе Иваново – Кохма, а также в населенных пунктах Богородское, Ново-Талицы, Буньково и других в Ивановском и Шуйском районах. Реализуются энергосервисные контракты и в ряде других субъектов РФ. К примеру, на участках дорог Сергеевского сельского поселения Томской области, в городах Кирсанов, Микулинск, Моршанск Тамбовской области.

Инструмент для снижения затрат?

И все-таки, считают дорожники, плата за освещение автодорог чересчур высока, ночные льготные расценки для этих целей не предусмотрены. В дорожном сообществе разговор о льготных тарифах на электроэнергию, используемую для освещения автодорог, идет давно. И вот весной 2021 года приказом Минэкономразвития России были утверждены методические рекомендации по выбору в субъектах РФ и муниципальных образованиях оптимальной категории для расчетов с поставщиками за потребленную электроэнергию для освещения автодорог. С одной стороны, принятие такого документа, дающего возможность дорожным организациям снизить затраты на освещение автодорог, радует.

Однако согласно методическим рекомендациям назначение поставщиками электроэнергии оптимального ночного тарифа сопряжено с многочисленными оговорками. Так, основным условием, при котором у потребителя появляется возможность выбора оптимальной ценовой категории, «является наличие у него приборов учета, позволяющих осуществлять почасовой учет объемов покупки электроэнергии или учет по зонам суток...». С другой стороны, названный документ – всего лишь рекомендация. Будут ли они учитываться поставщиками электроэнергии при расчетах за освещение автодорог? Хочется верить, что да, и названный документ станет реальным инструментом снижения затрат на электроэнергию, используемую для освещения трасс.

НОВОСТИ

Сберечь электроэнергию

помогут новые линии освещения автодорог

Более 30 км линий электроосвещения будет построено в текущем году вдоль трассы М–7 «Волга» под Казанью. Речь идет об участках, проходящих по Зеленодольскому, Высокогорскому, Пестречинскому районам республики и в черте города.

Всего специалисты установят 1,4 тыс. оцинкованных опор и смонтируют почти 3 тыс. светодиодных светильников общей протяженностью линий 30,3 км. Объекты оснастят автоматизированной системой управления наружным освещением. Программно-аппаратный комплекс позволит сохранить до 40% потребляемой электроэнергии за счет оптимизации графика включения и отключения освещения и регулировки яркости. С помощью современного программного обеспечения специалисты ФКУ «Волго-Вятскуправдотдор» смогут следить за исправностью светильников и своевременно устранять поломки. Строительно-монтажные работы сейчас в разгаре. Завершить устройство линий освещения планируется до конца 2021 года.

На сегодняшний день протяженность линий наружного электроосвещения вдоль федеральных автодорог в Татарстане составляет 325 км. Самые освещенные федеральные трассы республики – М–7 «Волга» (162 км) и Р–239 Казань–Оренбург (117 км).

Световой коридор

«Зебру» видно и в темное время суток

На федеральной трассе А–119 в Карелии обустроен первый проекционный световой пешеходный переход. Теперь «зебру» видно в темное время суток независимо от погоды, что позволит свести к минимуму ДТП с участием пешеходов.

Оборудование, позволяющее демонстративно статичное изображение высокого качества и яркости, установлено на существующем наземном переходе в центре Медвежьегорска на 631-м км автодороги А–119 Вологда – Медвежьегорск – автодорога Р–21 «Кола». Подсветка включается вместе с существующим дорожным освещением автоматически. Она видна на расстоянии 150–200 м, при этом не слепит водителей.

Преимущество технологии в том, что подсветка хорошо видна даже на снегу. Проекция позволяет создать «световой коридор», благодаря которому водитель сможет увидеть пешехода издали, что для северного региона с коротким световым днем и непростыми климатическими условиями – большое подспорье. В ФКУ Упрдор «Кола», в чьем ведении находится указанная трасса, уверены, что применение технологии поможет максимально сократить количество ДТП с участием пешеходов. До конца ноября 2021 года оборудование будет работать в режиме тестовой эксплуатации.

Качество от Газпрома

Оно соответствует немецким стандартам

Битумопроизводные материалы и технологии «Газпром нефти» стали использоваться в строительстве и обслуживании автодорожной сети в Германии, в том числе на скоростных автомагистралях, сообщает компания.

«По итогам тестирования в специализированных лабораториях и опытных испытаний на скоростных автомагистралях ФРГ битумные материалы компании получили сертификаты соответствия общеевропейскому стандарту и национальному стандарту Германии, который имеет повышенные требования к качеству вяжущих», – отметили в компании.

В ходе лабораторных испытаний эксперты из ФРГ подтвердили качество продукции, ее эксплуатационные и экологические характеристики. По итогам тестирования битумных мастик «Газпром нефти» на участке городской автодороги в Мюнхене немецкие специалисты отметили высокую эффективность сцепления герметизирующих материалов с асфальтобетонным покрытием.

Материалы страницы подготовил Сергей ОЗУН, обозреватель «ТР»

6

«Крушение» судна

произошло в районе бухты Авачинская губа

УЧЕНИЯ

На акватории Авачинской бухты прошло бассейновое учение по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море. В масштабном учении в зоне ответственности МСПЦ Петропавловск–Камчатский приняли участие суда и спасатели Камчатского филиала Морспасслужбы, морские подразделения Северо–Восточного управления береговой охраны ФПС ФСБ России, представители спасательного отряда войск и сил на Северо–Востоке России, авиации ТОФ, специалисты ФГБУ «Администрация морских портов Сахалина, Курил и Камчатки», ГИМС Главного управления МЧС России по Камчатскому краю, Камчатского территориального центра медицины катастроф и ФГУП «Росморпорт».

По легенде бассейнового учения, проходящего под руководством начальника МСПЦ Петропавловск–Камчатский, в районе бухты Авачинская губа произошло крушение морского судна. Экипаж был вынужден покинуть судно на спасательных плотах и в спасательных костюмах.

После получения сигнала бедствия по указанию начальника МСПЦ прошло немедленное оповещение всех судов, находящихся в районе, оперативного дежурного ГИМСЦ и дежурного диспетчера Камчатского филиала Морспасслужбы, а также взаимодействующих организаций в соответствии с действующей схемой оповещения. В качестве судна управления был назначен буксир «Циклон» ФГУП «Росморпорт».

В ходе учения отработывались вопросы реагирования различных органов управления организаций и ведомств на поступивший сигнал об аварии и нахождении людей в бедствии, уточнялись слабые места в вопросах взаимодействия между пунктами управления, проверялись согласованные ранее организации связи и оповещения.

Для повышения реальности происходящих событий роль терпящих бедствие на море исполняли не только манекены, но и сами спасатели. При поиске и спасании людей на учениях была задействована авиация – самолет Ан–26 и вертолет Ми–8.

Руководители аварийно–спасательных формирований получили необходимую практику в управлении подчиненными силами и средствами при ликвидации морских аварий, спасатели отработали весь алгоритм действий по организации проведения поиска и спасания на море.

По оценке наблюдателей и экспертов, все участники справились с задачами учений на высоком профессиональном уровне, подтвердив готовность к оперативным действиям по спасению людей на море.

Бассейновое учение стало важным для отработки взаимодействия и практических навыков всех спасательных сил в зоне ответственности МСПЦ Петропавловск–Камчатский. Пандемия новой коронавирусной инфекции не позволила в 2020 году провести подобные учения и отработать организацию взаимодействия сил и средств, разнородных органов управления при выполнении совместных аварийно–спасательных работ в Камчатском бассейне.



Пресс–служба Росморречфлота

Интроскоп от «Сапфира»

получил лицензию на работу с источниками ионизирующего излучения

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Новая система холдинга «Швабе» госкорпорации «Ростех» для досмотра багажа позволит не только снизить уровень террористической угрозы в аэропортах, на вокзалах и пунктах пограничного контроля, но также увеличить скорость прохождения досмотра.

В июле российские аэропорты переживали пиковые нагрузки. Сперва Интернет облетело видео с гигантскими очередями в Шереметьево, тянувшимися на многие метры и часы. Затем появились новости об аналогичной проблеме в Хабаровском аэропорту. Спустя несколько дней ситуация повторилась в аэропорту Шереметьево – снова появились кадры из терминала D, на которых видно, что люди стоят и сидят в ожидании регистрации.

Одна из причин задержек – увеличенное время обработки документов из–за проверки справок о ПЦР–тестах, другая – возросший человекопоток на внутренние рейсы. Так, пассажиры рейса Хабаровск – Сочи проводили у стоек регистрации от 40 минут и больше. Проблемы с очередями испытывали и летевшие внутренними рейсами в упомянутом уже Шереметьево – столпотворение наблюдалось у стоек регистрации на самолеты в Симферополь, Сочи и Санкт–Петербург. Однако вне зависимости от причины вопрос безопасности стоит одинаково остро. И уровень риска на таких объектах, как аэропорт, повышается прямо пропорционально количеству людей, находящихся внутри сооружения.

На Международном авиационно–космическом салоне – 2021 (МАКС) «Швабе» представит интроскоп «Сапфир–ИР6550», локализуемый на МЗ «САПФИР» холдинга. В задачи этой системы входит обнаружение запрещенных предметов в посылках и багаже на пунктах досмотра на различных государственных и коммерческих объектах, а после получения сертификата соответствия требованиям постановления Правительства РФ от 26.09.2016 № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» – в аэропортах, на вокзалах и других объектах транспортной инфраструктуры.

«На авиафоруме МАКС–2021 мы представляем не только испытанные временем и рынком разработки, но и актуальное решение по обеспечению безопасности, в том числе в аэропортах, – рассказал первый заместитель генерального директора «Швабе» – директор по производству и промышленной политике Вадим Калюгин. – Опытный образец «Сапфир–ИР6550» уже прошел апробацию, а МЗ «САПФИР» получил лицензию Роспотребнадзора на работу с источниками ионизирующего излучения».

За одну операцию система может просканировать отправления весом до 160 кг, и при этом не нужно даже вскрывать сумки и конверты. Это расширяет и выводит полезный эффект разработки за пределы обеспечения безопасности – так значительно снижается время досмотра.

По основным техническим показателям «Сапфир–ИР6550» не уступает оборудованию мировых производителей, при этом выгоднее в цене. В числе ключевых особенностей данной модели интроскопа – высокое разрешение и автоматическая сигнализация при обнаружении материала высокой плотности.

Наш корр.

БЕЗОПАСНОСТЬ

От диалога – к решениям

Профессиональное сообщество – о насущных проблемах в области обеспечения безопасности на транспорте

ФОРУМ

В Санкт–Петербурге прошел XI Международный форум «Безопасность на транспорте». На единственной в стране общественной площадке, посвященной вопросам комплексной безопасности транспортной системы России, при поддержке Государственной думы, Минтранса России, Ространснадзора, ОАО «РЖД» собрались более 800 представителей транспортной отрасли из 50 регионов страны. Из–за ограничений, вызванных распространением коронавируса, форум прошел в очно–заочном формате.

В течение двух дней представители профессионального сообщества, эксперты обсудили широкий круг вопросов, касающихся практической реализации законодательства в области обеспечения транспортной безопасности на всех видах транспорта, внедрения цифровых технологий, применения беспилотных транспортных средств, подготовки подразделений транспортной безопасности, повышения культуры безопасности на транспорте. В общей сложности на полях форума состоялись 20 деловых событий в различных форматах.

Деловую программу открыло пленарное заседание на тему: «Государственная политика и законодательное регулирование в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте: от диалога к решениям».

Модератор пленарного заседания, советник руководителя Ространснадзора Владимир Черток обратил внимание на то, что в последние годы государственная политика в сфере обеспечения безопасности на транспорте и транспортной безопасности была направлена на снижение регулярной и финансовой нагрузки на бизнес при условии поддержания приемлемого уровня безопасности. В условиях пандемии коронавируса вопрос снижения нагрузки на бизнес приобрел особую актуальность.

В рамках проведенной регулярной реформы были отменены более 3 тыс. и пересмотрены более 600 нормативных правовых актов. С 1 июля 2021 года вступил в силу № 248–ФЗ от 31.07.2020 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», в котором введены новые правила федерального государственного надзора, упор сделан на профилактику нарушений, обновлена модель управления рисками, предусмотрены новые мероприятия и цифровизация контроля.

В целях реализации положений № 248–ФЗ разработан и издан специальный закон–спутник № 170–ФЗ от 11.06.2021 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». На основании этих законов были разработаны и утверждены положения о видах федерального государственного надзора, в том числе по транспортной безопасности.

«Настоящие положения устанавливают порядок организации и осуществления федерального государственного надзора, который осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Положениями о видах надзора установлены объекты надзора, критерии отнесения объектов к категориям риска, детально прописаны профилактические мероприятия, а также сам порядок проведения государственного федерального контроля и надзора. В ближайшее время будут установлены и индикаторы риска нарушения обязательных требований безопасности», – подчеркнул Владимир Черток.

По его словам, сфера надзора расширилась. Ространснадзор будет относить объекты надзора к одной из четырех категорий риска: чрезвычайно высокого, высокого, среднего и низкого. В зависимости от присвоенной категории риска будет строиться и периодичность плановых контрольных надзорных мероприятий, согласованных с органами прокуратуры.

Для чрезвычайно высокого риска проверки будут проводиться один раз в год, это может быть инспекционный визит, рейдовый осмотр, документальная или вы-



ездная проверка. Для высокого риска – один раз в два года, для среднего – один раз в три года, для низкого риска проводить проверки не планируется.

Кроме этого, при осуществлении надзора могут проводиться шесть видов профилактических мероприятий: информирование, обобщение правоприменительной

Не менее важная тема – подготовка пилотов гражданской авиации. «После вмешательства Генеральной прокуратуры РФ и выделения Минфином России дополнительных бюджетных средств в 2021 году завершена летная практика более 300 курсантов Ульяновского института гражданской авиации, которые в 2018–2019 годах

ВЛАДИМИР ЧЕРТОК:

Учет объектов контроля и информационное обеспечение федерального надзора будут осуществляться с использованием Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности и системы контроля и управления контрольно–надзорной деятельностью. «С помощью этих ресурсов можно будет увидеть и отследить все процессы, связанные с надзором в сфере транспорта.

практики, объявление предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований, консультирование, самообследование и профилактический визит.

Учет объектов контроля и информационное обеспечение федерального надзора будут осуществляться с использованием Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности и системы контроля и управления контрольно–надзорной деятельностью. «С помощью этих ресурсов можно будет увидеть и отследить все процессы, связанные с надзором в сфере транспорта», – сказал Владимир Черток.

Начальник управления по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере Генеральной прокуратуры РФ Владимир Тюльков рассказал об организации работы транспортных прокуроров в области безопасности движения и эксплуатации воздушного, железнодорожного и водного транспорта.

По его словам, особое внимание в прошлом году уделялось проблеме обеспечения безопасности и функционирования воздушного транспорта. Прокурорскими проверками выделялись отдельные случаи ненадлежащего содержания аэродромов, несоблюдения правил выполнения полетов, недостатки при организации воздушного движения.

Владимир Тюльков обратил внимание на отдельные проблемы в законодательстве. В частности, до настоящего времени не определен порядок сертификации радиотехнического, светосигнального оборудования и оборудования авиационной электросвязи; одобрение деятельности линейных станций по техническому обслуживанию воздушных судов иностранных регистрации; не установлены процедуры сертификации органов по сертификации; отсутствуют правила выполнения отдельных видов авиаработ.

О возможности интеграции

программы видеопериферии и биометрической системы видеоканалов

АНТИТЕРРОР

В минтрансе Чувашии состоялась заседание Координационного совета по антитеррористической и противодиверсионной защите объектов транспортной инфраструктуры Чувашской Республики.

Одним из основных рассматриваемых в ходе совещания вопросов стал анализ мероприятий по подключению систем видеонаблюдения железнодорожных вокзалов к аппаратно–программному комплексу «Безопасный город».

На сегодняшний день к данному комплексу железнодорожные вокзалы г. Чебоксары и Канаша подключены, однако необходимо интегрировать передачу данных УМВД. Рекомендовано МВД по Чувашской Республике и Казанскому отделу Горьковского регионального центра безопасности ГЖД – филиала ОАО «РЖД» оценить возможность интеграции программы видеопериферии и биометрической системы видеонаблюдения железнодорожных вокзалов в УМВД России по г. Чебоксары.

Результаты проведения оценки возможности интеграции необходимо представить к следующему заседанию комиссии.

Еще одним из рассматриваемых в ходе совещания вопросов стал анализ мероприятий по реализации антитеррористической защиты объектов транспортной инфраструктуры Чувашской Республики. На территории Чувашии находятся 25 объектов железнодорожного транспорта, два объекта водного транспорта, три объекта воздушного транспорта, четыре – наземного транспорта. В целях обеспече-

За счет строительства 1362 пешеходных переходов и 93 пешеходных мостов удалось снизить травматизм на инфраструктуре ОАО «РЖД» в зоне движения поезда на 38% к уровню 2019 года. Особую тревогу вызывают случаи травматизма и гибели при пересечении железнодорожных путей с автомобильным транспортом: по итогам первого полугодия 2021 года количество травмированных граждан увеличилось на 35%, в том числе погибших – на 38% (22 человека).

В компании в течение двух лет применяется система цифровых технологий и решений в управлении вопросами безопасности движения на основе индикативного управления рисками на инфраструктуре. Создана единая информационная среда для бизнес–процессов внутри холдинга по перевозочному процессу, которая не только обеспечивает оценку уровня безопасности, но и дает возможность через целевые показатели, через индикаторы состояния в режиме реального времени применять блокирующие меры, проводить профилактические и контрольные мероприятия.

По словам Шевкета Шайдуллина, под требования закона о транспортной безопасности подпадают более 38 тыс. объектов. В период с 2018 по 2021 год на цели транспортной безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры – вокзалов, станций, тоннелей, эстакад, мостов, остановочных пунктов МЦК и МЦД – из бюджета ОАО «РЖД» были выделены 119 млрд руб.

В рамках выставочной программы форума крупнейшие компании и лидеры отрасли представили современные технологии и новейшие практики в сфере обеспечения комплексной безопасности на транспорте. На специализированной выставке инновационных технологий и услуг участники форума могли познакомиться с техническими и программными средствами для антитеррористической защищенности и транспортной безопасности, с услугами в области обеспечения комплексной безопасности, аварийно–спасательными средствами, цифровыми и телекоммуникационными решениями, инновациями в сфере безопасности дорожного движения.

Форум стал площадкой для налаживания деловых контактов и обмена профессиональным опытом. После завершения дискуссий на значимых объектах транспортной инфраструктуры Санкт–Петербурга – аэропорт Пулково, Санкт–петербургский метрополитан и СПб ГУП «Пассажиравтотранс» – для участников форума было организовано практическое обучение. Представители отрасли получили представление о работе систем безопасности и методах обеспечения антитеррористической защищенности транспортных коммуникаций и сооружений Северной столицы.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ

Тревожная статистика

Подмосковье

В Московской области за 2,5 месяца увеличилось количество дорожных аварий с участием мотоциклистов. С 1 мая по 20 июля на дорогах региона погибли 39 человек в результате ДТП с мотоциклистами, что более чем в два раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

«На дорогах Подмосковья сохраняется высокая аварийность дорожного транспорта. С начала мотосезона произошло 199 аварий с мотоциклистами, что на 5% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Большая часть участников ДТП получили травмы различной степени тяжести, – рассказал начальник управления министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Виктор Шулеников. – Большинство ДТП происходит из–за несоблюдения водителями правил дорожного движения, а именно превышения скорости».

Чаще всего в ДТП с мотоциклами погибают и получают травмы сами мотоциклисты. Мотоциклисты не защищены от травм даже при падении на минимальной скорости: на скорости 10–20 км/ч можно сломать руку или ногу, а при отсутствии шлема – получить черепно–мозговую травму.

Минтранс Подмосковья обращает внимание водителей летних видов транспорта на то, что обязательно нужно надевать соответствующую экипировку. Быть предельно внимательными на дорогах, строго соблюдать скоростной режим, помнить, что при обгонах и перестроениях вы можете попасть в слепую зону автомобиля, и он вас не заметит, что может повлечь за собой ДТП.

Минусинск

За управление транспортом в нетрезвом состоянии к ответственности были привлечены шесть водителей. Один из них повторно сел за руль в состоянии алкогольного опьянения.

Полицейскими были отстранены от управления автомобилем также пять человек, которые находились за рулем, не имея водительского удостоверения. Сотрудниками Госавтоинспекции были выявлены три нарушения водителями мототранспорта, один гражданин был привлечен к административной ответственности по статье 19.3 КоАП РФ – неповиновение законному распоряжению или требованию сотрудника полиции.

Кроме того, к административной ответственности были привлечены 23 человека, проигнорировавших ремни безопасности, три водителя, перевозивших детей с нарушением правил перевозки. На спецстоянку были помещены четыре автомобиля.

Иркутская область

Сотрудники ГИБДД подвели итоги сплошных проверок транспорта Иркутской области. Целью рейдов было выявление водителей, игнорирующих использование ремней безопасности, детских кресел и другие правила перевозки пассажиров. Об этом сообщают в официальном аккаунте УГИБДД ГУ МВД России по Иркутской области.

За день мероприятия полицейскими выявлено 199 нарушений использования водителями ремней безопасности и 46 фактов нарушения правил перевозки детей. Наибольшее количество нарушений выявлено на территории города Иркутска, Иркутского, Черемховского, Заларинского, Тайшетского, Усть–Илимского и Бокановского районов.

С начала года в регионе произошло 108 аварий с участием водителей и пассажиров, которые не использовали ремни безопасности или детские кресла. В ДТП 56 человек погибли, в том числе 3 ребенка, и 165 получили различные травмы, из них 27 – дети.

Красноярск

ГИБДД Красноярска сообщила о сезонном росте детской дорожной аварийности. Только за июнь в ДТП травмы получили 28 несовершеннолетних. 20 из них – это пешеходы. Трое из этого числа пострадали из–за собственной неосторожности.

«Рост детской аварийности в начале лета обусловлен рядом факторов, – рассказывают в ГИБДД. – В этот период дети много времени проводят на улице без присмотра взрослых, а также увеличивается число выездов на личных автомобилях, когда семьи совершают загородные поездки. Призываем родителей проконтролировать использование средств пассивной безопасности – шлемов, наколенников и налокотников, – а также световозвращающих элементов».

Краснодарский край

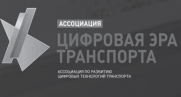
В Туапсе после ДТП с участием автобуса, перевозившего детей, возбудили уголовное дело по факту оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности.

Напомним: на автодороге Джугба – Сочи, в районе поселка Новомихайловского, произошло столкновение двух автобусов, двигавшихся в составе колонны с сопровождением. В результате автобус, в салоне которого находились 38 детей и двое сопровождающих, съехал на обочину и загорелся.

Водитель и 15 детей доставлены в больницу для осмотра. Они получили ушибы и ссадины. Их жизни и здоровью ничего не угрожает. Никто из пострадавших не получил ожогов.

По сообщениям наших корреспондентов

Соб. инф.

ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ:

ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА

5-6.10.2021

Москва Azimut Hotel Olympic

Ключевое событие в области цифровизации транспортного комплекса.

Темы к обсуждению:

- стратегия цифрового развития транспортного комплекса;
- актуализация программы внедрения ИТС в субъектах РФ в рамках нацпроекта БКД и на платных дорогах;
- повышение безопасности дорожного движения и высокого уровня содержания автомобильных дорог;
- цифровая инфраструктура для применения V2X технологий и движения беспилотных транспортных средств на автодорогах М-11 «Москва — Санкт-Петербург» и ЦКАД;
- потенциал развития цифровых сервисов для сферы логистики и цифрового контроля функционирования общественного транспорта

www.itrussiaforum.ru



Организатор



При поддержке
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



Оператор



Генеральные информационные партнеры

По вопросам участия, партнерства, информационного сотрудничества: 8 (495) 766 51 65; 8 (964) 522 09 86; info@itrussiaforum.ru; office@jcomm.ru

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» совместно с Администрацией Каракулинского района уведомляют о начале процесса общественных слушаний объекта государственной экологической экспертизы проектной документации: «Обустройство Вятской площадки Арланского нефтяного месторождения. Расширение куста №144», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС). Местоположение объекта: Удмуртская Республика, Каракулинский район (6,6 км северо-западнее д. Куштино, в 5,4 км юго-восточнее д. Малые Калмаш и в 7,4 км западнее с. Таланово. Районный центр — с. Каракулино, расположено в 21 км к юго-западу от района работ).

Цель намечаемой деятельности - обустройство Вятской площадки Арланского нефтяного месторождения, расширение куста №144.

Наименование и адрес Заказчика: ООО «Белкамнефть» (ОГРН 1041801052072, ИНН 1835058718, КПП 1841010001), 426004, Удмуртская республика, г. Ижевск, ул. Пастухова, д.98а, генеральный директор ООО «Белкамнефть» - Г.Г. Кузьмин, e-mail: belkamneft@belkam.com; тел./факс: 8 (3412) 911-730/ 911-611.

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

Примерные сроки проведения ОВОС: июль 2021 г. – сентябрь 2021 г. Предполагаемая форма общественных обсуждений – общественные слушания.

В соответствии с Решением от 30.03.2017 г № 6/7-17 Положение о публичных слушаниях в муниципальном образовании «Каракулинский район» инициатором проведения публичных слушаний является Совет депутатов муниципального образования «Каракулинский район».

Общественные слушания состоятся 20 сентября 2021 года в 15:00 местного времени по адресу: Удмуртская Республика, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, д.10, в зале заседаний Администрации муниципального образования «Каракулинский район».

С материалами проектной документации, включая материалы ОВОС, можно ознакомиться на сайте Администрации Каракулинского района karakulino.udmurt.ru, по адресу: Удмуртская Республика, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, отдел строительства, архитектуры и ЖКХ, время приема с понедельника по четверг с 10:00 до 17:00 (с 13:00 до 14:00 – обед), в пятницу и предпраздничные дни — с 10:00 до 16:00 (с 13:00 до 14:00 – обед) и по ссылке <https://disk.yandex.ru/d/ztn9NhoZHyBwQ> в течение 30 дней с момента публикации объявления в СМИ.

Замечания и предложения принимаются по адресу Администрации Каракулинского района: 427920, Удмуртская Республика, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, отдел строительства, архитектуры и ЖКХ, а также по электронной почте likopolovs@belkam.com (Никонов Максим Сергеевич), в течение 30 дней с момента публикации объявления в СМИ.

Форма представления замечаний и предложений: устная, письменная.

Сроки представления замечаний и предложений по итогам общественных слушаний: в течение 30 дней после дня проведения общественных слушаний. Ознакомиться с материалами после слушаний можно на сайте Администрации Каракулинского района.

Общественные обсуждения

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», а так же согласно решению Липецкого городского Совета депутатов от 28.05.2013 №657 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе на территории города Липецка», МКУ «Управление строительства города Липецка» информирует общественность о проведении общественных обсуждений материалов по вопросу реконструкции объекта: «Строительство и реконструкция городских очистных сооружений МУП «Липецкая станция аэрации», расположенный по адресу: 398006, г. Липецк, ул.Краснозаводская, владение 4а.

Проектная документация, включая материалы ОВОС, будет доступна для ознакомления общественности с 24.08.2021г. по 25.10.2021г.

Орган, ответственный за организацию и проведение общественных обсуждений: Департамент развития территории администрации города Липецка, юридический/фактический адрес: 398001, г.Липецк, ул. Советская, д.68.

Форма представлений замечаний и предложений участников общественных обсуждений материалов по вопросу реконструкции объекта «Строительство и реконструкция городских очистных сооружений МУП «Липецкая станция аэрации» принимаются в письменной форме заказчиком: МКУ «Управление строительства города Липецка», контактное лицо, ответственное за проведение общественных слушаний: Гаврилина Ираида Витальевна, контактный телефон 4742-74-19-85, E-mail: tehnika.lipetsk@yandex.ru, а также разработчиком документации АО «Инжпроектсервис» по адресу: 117105, г. Москва, ул. Нагатинская, д.1, стр.5, Ответственное лицо: Братчикова Татьяна Александровна, тел. (495) 641-44-74, адрес электронной почты: info@i-ps.ru.

Глобальные платформы и локальный бизнес: в поисках синергии - 9-10 сентября в Москве состоится IX Международный Евразийский форум «Такси»

9-10 сентября 2021 года в Москве состоится IX Международный Евразийский форум «Такси». Крупнейшая на евразийском пространстве площадка для обсуждения актуальных вопросов развития таксомоторной отрасли и городской мобильности соберет более 1500 человек из 70 регионов России.

Мероприятие пройдет при поддержке и участии правительства Москвы, министерства транспорта РФ, других профильных федеральных и региональных министерств и ведомств, крупных отраслевых и общественных СММ.

Дискуссионная программа форума продлится два дня, ее составят 20 деловых мероприятий - пленарных заседаний, рабочих и панельных сессий, совещаний, круглых столов, лекций и мастер-классов.

В формате докладов и свободного обсуждения представители отраслевого сообщества рассмотрят вопросы обновления методов регулирования таксомоторного рынка, роли нового цифрового такси в транспортных системах, гармоничной интеграции различных видов городского пассажирского транспорта и разработки оптимальных бизнес-моделей, а также создания условий для справедливой конкуренции.

Блок дискуссионных мероприятий форума будет поддержан масштабной отраслевой выставкой, которая распахнет свои двери для участников и гостей форума 9 сентября и продолжит работу в течение двух дней. Презентационная часть, являющаяся визитной карточкой мероприятия, объединит свыше 50 российских и зарубежных производителей, которые представят новейшие тренды автопрома, инновационные продукты IT-сектора и сферы услуг.

Площадкой форума впервые станет ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР» - международный центр деловой активности и современная площадка для организации крупнейших мероприятий.

Главным результатом работы форума станет резолюция, объединяющая лучшие технологии, практики, решения и предложения, которая будет направлена в государственные органы исполнительной и законодательной власти Российской Федерации и Евразийскую экономическую комиссию. По итогам мероприятия планируется сформировать предложения в экономический и социальный блоки предвыборной программы ВПП «Единая Россия».

Пресс-служба форума
media@neft.info

Информирование общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» Общество с ограниченной ответственностью «СвязьСтройСервис» совместно с администрацией муниципального образования «Приморский муниципальный район» Архангельской области информирует о начале процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы документация: «Реконструкция овощехранилища для размещения информационно-сервисного центра федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник», расположенного по адресу: Архангельская область, Приморский район, поселок Соловецкий, улица Ковалева, включая техническое задание на оценку воздействия на окружающую среду (ТЗ на ОВОС), материалы ОВОС и проектную документацию.

Цель намечаемой деятельности: Реконструкция овощехранилища для размещения информационно-сервисного центра федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Соловецкий государственный историко-архитектурный и природный музей-заповедник».

Заказчик: Фонд по сохранению и развитию Соловецкого архипелага (119002, г. Москва, Смоленский бульвар д. 26/9, стр. 2).

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «СвязьСтройСервис» (ООО «ССС»), 197342, г. Санкт-Петербург, ул. Сердобольская, д. 64, лит. К, пом. 11-Н, ком.93. ОГРН 1127847119872 ИНН 7814529565.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация муниципального образования «Приморский муниципальный район» Архангельской области.

Форма общественных обсуждений: опрос, регистрация мнения общественности в электронном виде путем заполнения опросных листов.

Ознакомиться с материалами общественных обсуждений, а также получить опросные листы можно в период с 20 августа 2021 года по 19 сентября 2021 года в электронном виде в сетевом издании «Официальный интернет - портал «Вестник Приморского района» (<https://www.primadm.ru/>) в разделе «Информационные сообщения» и на сайте администрации муниципального образования «Сельское поселение Соловецкое» Приморского района Архангельской области (<https://soloveckoe.ru/>).

Заполненные и подписанные опросные листы в форме электронного документа направлять на электронный адрес Управления по инфраструктурному развитию и муниципальному хозяйству администрации МО «Приморский муниципальный район» (gkh@primadm.ru) или в адрес администрации муниципального образования «Сельское поселение Соловецкое» (mo_solovki@mail.ru), также можно передать лично в администрацию района по адресу: 163002, г. Архангельск, пр. Ломоносова, д. 30, каб. № 21, график приема: пн. – чт.: 08:30 - 17:00, пт.: 8:30 – 15:30, перерыв на обед: 12:30 - 13:30 (прием граждан осуществляется строго при наличии индивидуальных средств защиты), тел. +7 (8182) 68-36-04.

В соответствии с п. 4. 10. Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372, в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений (с 20 сентября по 19 октября 2021 года) замечания и предложения принимаются посредством направления заполненных опросных листов в форме электронного документа на электронную почту Управления по инфраструктурному развитию и муниципальному хозяйству администрации МО «Приморский муниципальный район» gkh@primadm.ru; в адрес администрации муниципального образования «Сельское поселение Соловецкое» mo_solovki@mail.ru, или передаются лично в администрацию МО «Приморский муниципальный район».

Извещение

Общество с ограниченной ответственностью ООО «СпецСтройСервис - Сибирь» (ООО «СпецСтройСервис - Сибирь») извещает о проведении общественных обсуждений в формате видео-конференц-связи по проекту технической документации «Производство и применение Грунтов Техногенных», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС), техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее - ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: утилизация отходов бурения с получением грунтов техногенных.

Месторасположение намечаемой деятельности: Усть-Кутский район Иркутской области.

Наименование и адрес заказчика: ООО «СпецСтройСервис - Сибирь», 625026, г. Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май - октябрь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Усть-Кутского муниципального образования Иркутской области.

Ознакомиться с ОВОС, ТЗ на ОВОС можно с 24августа по 23октября 2021 года:

- по ссылке <https://cloud.mail.ru/public/KJwV/QcpgKfAtM>;

- в приемной заказчика по адресу: Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410 тел.: +7 3452 271426;

- в отделе по охране окружающей среды администрации Усть-Кутского муниципального образования по адресу: Иркутская область, Усть-Кутский район, г. Усть-Кут, ул. Халтурина, д. 52, каб. 108, тел. +7 3952 435181 (доб. 108)

Отправить свои предложения и замечания можно до 23 октября 2021 года:

-на адрес электронной почты law.sss_sibir@mail.ru,

- также в приемной заказчика по адресу: Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410 тел.: +7 3452 271426;

Общественные обсуждения состоятся 23 сентября 2021 в 16:00 (МСК+5) в формате видео-конференц-связи на платформе Zoom по ссылке <https://us05web.zoom.us/j/3961010537?pwd=OUUuQkV3d2NlUjU5dU4rK295VlEyZD09>, идентификатор конференции: 396 101 0537, код доступа: Fc6TNgtr

Ответственные организаторы от Администрации Усть-Кутского муниципального образования - отдел по охране окружающей среды +7 3952 435181 (доб. 108)

Извещение

Общество с ограниченной ответственностью ООО «СпецСтройСервис - Сибирь» (ООО «СпецСтройСервис - Сибирь») извещает о проведении общественных обсуждений в форме опроса по технической документации «Производство и применение Грунтов Техногенных», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС), техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее - ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: утилизация отходов бурения с получением грунтов техногенных.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ханты-Мансийский район Ханты-Мансийского автономного округа - Югры.

Наименование и адрес заказчика: ООО «СпецСтройСервис - Сибирь», 625026, г. Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410. Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: май - октябрь 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района.

Ознакомиться с ОВОС, ТЗ на ОВОС можно с 20 августа по 19 октября 2021 года:

- на сайте администрации Ханты-Мансийского района по ссылке <http://hmm.ru/about/ekologicheskaya-bezopasnost/obshchestvennyye-obsuzhdeniya-materialov-otsenki-vozddeystviya-na-okruzhayushchuyu-sredu.php>;

- по ссылке <https://cloud.mail.ru/public/nSS3/JoFHnLEw3>;

- в приемной заказчика по адресу: Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410 тел.: +7 3452 271426.

Опросный лист размещен по ссылке: <https://cloud.mail.ru/public/nSS3/JoFHnLEw3>

Направить заполненный опросный лист, а также свои замечания и предложения в письменной форме можно до 19 октября 2021 года:

-на электронную почту law.sss_sibir@mail.ru;

- по адресу: ООО «СпецСтройСервис - Сибирь», 625026, г. Тюмень, ул. Республики, д. 143, к. 2, оф. 410.

Подведение итогов опроса и подписание итогового протокола состоится 19 октября 2021 года.

Ответственный организатор: Департамент строительства, архитектуры и ЖКХ администрации Ханты-Мансийского района по адресу: г. Ханты-Мансийск, ул. Гагарина, д.142, каб. 12, тел.: +7(3467)33-24-76 (доб.322), электронная почта: kap-dsa@hmm.ru

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское» совместно с администрацией Киселевского городского округа (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: по проектной документации «Технический проект отвалобразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» (в соответствии с документацией, представленной на ГЭЗ согласно ст. 11 Федерального закона от 22. 11. 1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее по тексту ОВОС) и техническое задание по ОВОС.

Название намечаемой деятельности: проектная документация «Технический проект отвалобразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское».

Цель намечаемой деятельности: эксплуатация плоского породного отвала для осуществления производственной деятельности ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» по добыче угля.

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область - Кузбасс, город Киселевск, пгт Карагайлинский.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское», 652729, Кемеровская область-Кузбасс, город Киселевск, пгт Карагайлинский, улица Прогрессивная, дом 1А.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2 квартал 2020года – 4 квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Киселевского городского округа (далее по тексту Администрация).

Форма общественных обсуждений: общественные слушания. Форма представления замечаний: устная и письменная.

Ознакомиться с предварительными материалами ОВОС и техническим заданием можно в период с 26.08.2021 по 27.09.2021 (включительно):

- по адресу: г. Киселевск, пгт. Карагайлинский, проезд Прогрессивный, д. 5 (Сельская библиотека – филиал № 10) в будние дни с 8-00 до 18-00 (перерыв с 12-00 до 13-00);

- на официальном сайте разработчика ООО «Экология Сибири»: <https://экосибири.рф>

С 26.08.2021 по 27.09.2021 (включительно) ознакомившись с материалами возможно представить свои замечания и предложения в журнале учёта поступивших замечаний и предложений от общественности (по месту ознакомления предварительными материалами ОВОС и техническим заданием) по адресу: г. Киселевск, пгт. Карагайлинский, проезд Прогрессивный, д. 5 (Сельская библиотека – филиал № 10) в будние дни с 8-00 до 18-00 (перерыв с 12-00 до 13-00). А также, замечания и предложения в письменной форме с указанием Ф.И.О., телефона, e-mail, принимаются:

-по электронному адресу разработчика ООО «Экология Сибири»: ekosibir@mail.ru, по почтовому адресу: 650055, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, дом 33, корпус 2, офис 205, и по телефону 8 (3842) 45-22-07;

- по электронному адресу заказчика ООО «Шахтоуправление Карагайлинское»: info@karagul.ru и по телефону: 8 (38464) 3-40-71.

Телефоны для справок:
1) ООО «Экология Сибири»: 8(3842) 45-22-07.
2) ООО «Шахтоуправление Карагайлинское»: 8 (38464) 3-40-71.

Дата и место проведения общественных слушаний:
28 сентября 2021 года в 10 ч. 00 мин. (время местное), по адресу: г. Киселевск, пгт. Карагайлинский, проезд Прогрессивный, д. 5 (Сельская библиотека – филиал № 10).

Информационное сообщение

АО «Поляны» уведомляет о начале первого этапа общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы проектной документации (проект технического задания и предварительные материалы ОВОС) «Технический проект разработки Киселевского каменноугольного месторождения. Обработка запасов каменного угля открытым способом участка недр Поле шахты Краснокаменская АО «Поляны». Дополнение №1».

Цель намечаемой деятельности: добыча каменного угля. Местоположение намечаемой деятельности: на территории Киселевского городского округа Кемеровской области.

Заказчик: АО «Поляны», 652726, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Стандартная 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 3 квартал 2021 г. – 1 квартал 2022 года

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Киселевского городского округа.

Форма общественного обсуждения – представление замечаний и предложений.

Форма представления замечаний и предложений – в письменном виде.

Место и сроки доступности материалов: Ознакомиться с проектом технического задания и предварительными материалами ОВОС можно на официальном сайте генерального проектировщика ООО «ИК Центр Проект» <https://cre-llc.ru/> в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», а также по адресу: Кемеровская область, г. Киселевск, ул. Весенняя, 8, (МБУК «Центральная библиотечная система») в период с 20.08.2021 г. по 20.09.2021 г.

Предложения и замечания с указанием ФИО в журнале учета общественного мнения принимаются с 20.08.2021 г. по 20.09.2021 г. (включительно) по адресам:

- 652715, Кемеровская область, г. Киселевск, ул. Весенняя, 8, (МБУК «Центральная библиотечная система»);

- Заказчик: АО «Поляны», по электронному адресу: OAOPolyany@ksl.ucasorg.ru, почтовому адресу: 652726, Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, ул. Стандартная 1.

- Генеральный проектировщик ООО «ИК ЦентрПроект», по электронному адресу: office@cre-llc.ru, почтовому адресу: 650002, Кемеровская область, г. Кемерово, ул. Институтская, д. 1, офис 310. Справки по телефону: 8(3842)67-07-14.

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

Извещение

о проведении общественных обсуждений

МКУ «Исполнительный комитет муниципального образования город Набережные Челны» уведомляет о проведении общественных обсуждений в форме общественных слушаний материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе технического задания на оценку воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности проектной документации: «Расчистка русла реки Мелекеска в г. Набережные Челны Республики Татарстан».

Цель намечаемой деятельности: реализация мероприятий, направленных на сохранение реки Мелекеска в черте города Набережные Челны.

Месторасположение намечаемой деятельности: участок реки протяженностью 3350м, расположенный от моста по проспекту Казанский до подпора Нижнекамского водохранилища (в районе жилого дома 10/62 п. ГЭС).

Наименование и адрес заказчика: МКУ «Исполнительный комитет муниципального образования город Набережные Челны», 423805, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, пр. Хасана Туфана, д.23.

Разработчик материалов: Общество с ограниченной ответственностью «Научно-производственное объединение «Система» (ООО «НПО «Система»), 350042, Российская Федерация, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Колхозная, 26, оф. 38, тел.: 8 (918) 211-82-96

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 22.08.2021 по 22.10.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: МКУ «Исполнительный комитет муниципального образования город Набережные Челны», находящийся по адресу, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, проспект Хасана Туфана, д. 23, тел.: (8552)30-59-50.

Ознакомиться с материалами проектной документации можно с 22.08.2021 по 22.10.2021 по адресу: г. Набережные Челны, проспект Хасана Туфана, д. 23, каб.400, с пн. по пт. с 08:00ч до 17:00ч, тел.: (8552)30-59-50, e-mail: eco.chelny@mail.ru;

Предложения и замечания принимаются в письменной форме по указанному адресу, а также по электронной почте.

ВЫБОРЫ
ДЕПУТАТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

19
СЕНТЯБРЯ
2021

Узнайте
всё о выборах

Информационно-справочный центр
ЦИК России
cikrf.ru
8 800 200 00 20

В память о павших героях

На М—11 «Нева» прошел Крестный ход

СОБЫТИЕ

В городе Чудово состоялась торжественная встреча исторического крестного хода с мощами святого благоверного князя Александра Невского. Маршрут крестного хода в честь 800-летия святого прошел в конце июля на 563–м км трассы М–11 «Нева». Святыню встретили заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе Вадим Потомский, председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко и другие почетные гости.

Митрополит Новгородский и Старорусский Лев отслужил молебен у иконы иконы Божией Матери «Знамение» и князя Александра Невского, который входит в мемориальный комплекс «Погибшим при защите Отечества». Православные смогли поклониться святыне и приложиться к нетленным мощам.

«Сегодня мы молимся обо всех, кто сражался в пределах нашей земли и положил жизни за освобождение Отечества. За то, чтобы мы жили мирно и благополучно. Мы храним память о героях всех времен: от эпохи Александра Невского до сегодняшнего дня. Где бы ни находились русские люди, где бы они ни несли воинское служение, они искренне, честно и добросовестно выполняли свой долг и жертвовали своей жизнью ради спасения других людей», – отметил митрополит Новгородский и Старорусский Лев.

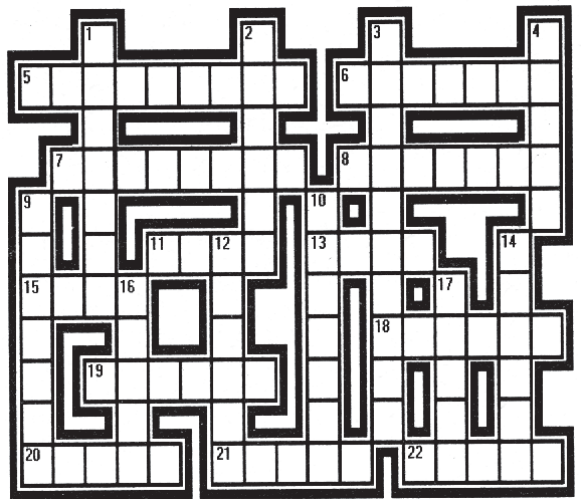
В свою очередь глава Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко напомнил, что на новгородской земле, где долгие годы княжил святой князь Александр Невский, в месте, где в годы Великой Отечественной войны пала Вторая ударная армия, силами прихожан был возведен киот с мозаичным образом святого. Он отметил, что Александр Невский был великим защитником Отечества, который не дал врагу прийти и погрязнуть православную христианскую веру и не проиграл ни одного сражения.

В рамках торжественной церемонии председатель правления госкомпании вручил почетные грамоты за активную работу по духовно-нравственному и патриотическому воспитанию молодежи региональным отделениям Всероссийского общественного движения «Волонтеры Победы» и Всероссийского детско-юношеского военно-патриотического общественного движения «ЮНАРМИЯ», а также Православному военно-патриотическому клубу «Дружина Святого князя Александра Невского» и Воскресной школе Покровского собора.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 5. Тип автомобильного кузова. 6. Груз для улучшения ходовых качеств судна. 7. Многоместная карета на конной тяге, перевозившая пассажиров и почту. 8. Рулевое колесо авто в просторечье. 11. Единича измерения для бензобака. 13. Двухколесная повозка. 15. Лестница на корабле или самолете. 18. Бронированный артиллерийский корабль XX века. 19. Сплошное горизонтальное перекрытие на судне в виде пола. 20. Промысловая рыба. 21. Доход от ценных бумаг с твердым курсом. 22. Сборник географических карт.

По вертикали: 1. Крытая дорожная повозка. 2. Многоместный пассажирский самолет. 3. Массовая авария на дороге. 4. Узаконенное наказание за нарушение ПДД. 9. Вид городского транспорта. 10. Путь следования транспорта между двумя конечными пунктами. 12. Закрытая площадка железнодорожного вагона. 14. Китайское парусное судно. 16. Документ на управление транспортным средством. 17. Парная тумба на причале для крепления тросов.



Ответы

1. Mapy. 2. Автобус. 3. Катастрофа. 4. Штраф. 5. Автостоп. 6. Груз. 7. Автобус. 8. Руль. 9. Литр. 10. Путь следования транспорта между двумя конечными пунктами. 11. Бензин. 12. Платформа. 13. Автобус. 14. Вагон. 15. Лестница. 16. Рыба. 17. Карты. 18. Бронированный артиллерийский корабль. 19. Плиты. 20. Рыба. 21. Доход. 22. Сборник географических карт.

Транспорт России ®

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»

ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издаётся 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

«Вольное Дело» для студентов

Они творят, выдумывают, пробуют

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

Фонд «Вольное Дело» и Горьковский автомобильный завод подвели итоги соревнований автоматизированных транспортных средств «РобоКросс–2021». Соревнования проходили на испытательном полигоне ГАЗа в Нижнем Новгороде. Это уже одиннадцатый «РобоКросс», он организован в рамках программы «Робототехника: инженерно-технические кадры инновационной России».

В соревнованиях приняли участие студенческие команды вузов Москвы, Санкт-Петербурга, Нижнего Новгорода, Ульяновска, Коврова, Самары. Первое место в направлении «РобоКросс–беспилотные транспортные средства» завоевала команда MADI TECH Московского автодорожного института, второе – RoboLife Ульяновского государственного технического университета, третье – KSTA Team Ковровской государственной технологической академии.

В направлении «Летающие беспилотные системы» победителем стала команда «Геоскан» (Москва).

В ходе соревнований «РобоКросс» участники на испытательном полигоне продемонстрировали способность транспортных средств самостоятельно, в полностью автоматическом или телеметрическом режиме выполнить комплекс действий, руководствуясь различными параметрами, в том числе данными глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. Для команд была смоделирована реальная ситуация, в условиях которой беспилотный автомобиль должен в автономном режиме пройти трассу с препятствиями, выполнить развороты и другие маневры, в том числе с использованием задней передачи.

Важной задачей Горьковского автозавода в рамках программы «Робототехника» является подготовка кадров, имеющих компетенции в разработке, адаптации и практическом применении автоматизированных систем помощи водителю ADAS



(Advanced driver assistance systems), включающих предупреждение о выходе с полосы движения, экстренное ав-

назменные транспортные средства, но и летающие беспилотные системы. В этом году партнеры программы «Ро-

участие в образовательной программе, которую провели специалисты Объединенного инженерного центра ГАЗа, представители МАДИ, НГТУ им. Р.Е. Алексеева и др. В ходе мастер-классов и лекций участники команд приобрели новые знания в области применения беспилотных технологий, интеллектуального оборудования в составе автомобиля и других инновационных технологий.

– Потребность постоянно обновляться – это «встроенная» функция в «Группе ГАЗ», – отметил управляющий директор автозавода ГАЗ Андрей Софонов. – В компании внедряется автоматизация бизнес-процессов, создаются электромобили, машины с системами помощи водителю, развиваются беспилотные технологии. ГАЗ вместе с НГТУ имени Алексеева создал беспилотный электромобиль «ГАЗель NEXT». А недавно наша компания ворвалась в цифровую эру с автомобилем нового поколения «ГАЗель NN». Поэтому инженеров будущего мы начинаем готовить на самых ранних этапах, поддерживая программу «Робототехника», а потом приглашаем талантливых выпускников вузов на предприятия компании, чтобы они могли реализовать свой инженерный потенциал в наших передовых проектах.

ФАКТ

Важной задачей Горьковского автозавода в рамках программы «Робототехника» является подготовка кадров, имеющих компетенции в разработке, адаптации и практическом применении автоматизированных систем.

томатическое торможение перед внезапно возникшим препятствием, интеллектуальное ограничение скорости, предупреждение об опасности наезда, обнаружение и распознавание дорожных знаков, боковое видеонаблюдение – мониторинг слепых зон, мониторинг усталости и состояния водителя, помощь в пробках и др. Горьковский автозавод ведет разработки транспортных средств, оснащенных системами ADAS, с целью снижения рисков дорожно-транспортных происшествий по вине человека. В связи с этим к основному регламенту соревнований добавлены задания по разработке этих функций.

В соревнованиях «РобоКросс» участвовали не только

бототехника», специалисты агропромышленной компании «Прогресс–Агро» подготовили для участников задание по автономному облету заданной территории, в ходе которого они должны обнаружить необходимые объекты – цветы, идентифицировать их положение в узлах сетки, определить зоны нахождения другой растительности и степень увлажненности почвы.

Судьями соревнований стали инженеры–конструкторы Горьковского автозавода. Все регламенты разработаны при активном участии Объединенного инженерного центра ГАЗа и ресурсного центра программы «Робототехника».

Участники «РобоКросс–2021» также принимали

Издалека долго течет река Волга

О здоровье великой реки заботятся ученые ведущих вузов России

ЭКСПЕДИЦИЯ

4 августа завершилась очередная совместная научно–экологическая и просветительская экспедиция ВГУВТ, РГО и вузов–партнеров «Плавучий университет Волжского бассейна». Ученые ведущих вузов России отправились в первый рейс экспедиции навигации–2021 21 июля от здания Волжского пароходства.

В летний экспедиционный сезон 2021 года ученые продолжили исследования устья Камы, верхней части Куйбышевского водохранилища и притоков Волги – Казанки, Ветлуги, Суры, Ватомы, Оки. Представители ВГУВТа, ИПФ РАН, МГУ им. М.В. Ломоносова, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, Казанского федерального университета, НГПУ им. Козьмы Минина намерены исследовать зону сменения Волги с Камой, так как туда поступает огромное количество загрязнений, составляющих питательную среду для синезеленых водорослей. Были продолжены гидрофизические исследования в Горьковском водохранилище.

Волжский государственный университет водного транспорта уже в шестой раз стал обладателем гранта Русского географического общества, который решает задачи мониторинга экологического состояния великой русской реки.

На церемонии торжественного старта присутствовали ректор ВГУВТа Игорь Кузьмичев, ректор НГПУ им. Козьмы Минина Виктор Сдобняков, председатель Нижегородского отделения РГО



Светлана Соткина, административный директор судоходной компании «Волжское пароходство» Рустем Галеев, директор по персоналу Татьяна Ефремова, представители минзооологии и природных ресурсов Нижегородской области. Они отметили качественный рост научных показателей и расширение маршрутов экспедиции, ее растущее общественное и просветительское значение.

Как известно, Волга является не только судоходной артерией, но и уникальным стратегическим природным ресурсом. Однако активная хозяйственная деятельность человека, развитие промышленных и аграрных проектов, застройка зон водосбора и по бережья ведут к загрязнению и обмелению великой русской реки. Комплексный научный мониторинг за состоянием Волги – приоритетная задача Плавучего университета Волжского бассейна.

За период с 2016 года учеными ведущих вузов России выполнены гидрохимические и гидрофизические измерения в Горьковском, Чебоксарском и Куйбышевском водохранилищах. Ежегодно проходит от 1500 до 2000 км, в 2020 году выполнено более 3000 анализов по 24 гидрохимическим показателям водохранилищ и их притоков, в том числе фосфора, азота, кислорода, соленосодержания, кислотно–щелочного баланса, показателей биопродуктивности – биомассы и видового состава зоо– и фитопланктона, а также параметров течений и ветра.

Ученым удалось обнаружить существенную неоднородность водных масс реки Волги как по ее ширине, так и по глубине, в том числе формирование вихревых структур, в которых концентрируются токсичные водоросли.

Выполнены исследования влияния загрязнений на ги-

дрохимическим и гидроэкологическим показателям воды Верхней и Средней Волги, связанных как с природными процессами, так и с диффузным загрязнением. Написаны 89 научных статей, проведены пять научных конференций, сняты шесть документальных фильмов об экспедиции.

Об экологическом состоянии Волги и целях экспедиции 2021 года представителям СМИ рассказал научный руководитель проекта Станислав Ермаков (ВГУВТ, ИПФ РАН).

– Летом 2021 года ученые проведут комплексные исследования экологического состояния Волжского бассейна и изучат влияние крупных населенных пунктов и зон слияния с притоками на загрязнение великой русской реки, – пояснил он. – Исследования водоемов будут проводиться с использованием новейших средств и методов (судовых, аэрокосмических, геоинформационных), с использованием стационарных и мобильных систем наблюдения, геоинформационных технологий.

Запланировано проведение учебной и научно–исследовательской практик студентов и аспирантов ВГУВТа, ИПФ РАН, МГУ, НГПУ, ННГУ, Казанского Приволжского федерального университета для подготовки специалистов по техническим и естественно–научным направлениям. Заместитель руководителя пресс–службы ВГУВТа Элла Аверина сняла документальный фильм об экспедиции.

**Пресс–служба
Росморречфлота**

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

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

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

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

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

Кушниренко 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

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

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

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

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

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 4708–2021