



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 34 (1205) 23 – 29 августа 2021 года

ХРОНИКА

● Правительство РФ приняло решение о выделении Росавтодору в 2021 году из резервного фонда Правительства РФ средств на опережающую реализацию мероприятий в отношении автодорожной инфраструктуры регионального, муниципального и местного значения.

● Состоялось заседание Общественного совета при Росжелдоре.

● Морская спасательная служба отметила 65 лет со дня своего создания.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Два законопроекта

Правительство РФ внесло в Госдуму законопроект о совершенствовании деятельности по организации дорожного движения и законопроект, который предусматривает порядок издания федеральных программ обеспечения безопасности дорожного транспорта.

Законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» подготовлен Минтрансом России.

Окончание на 2–й стр.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Техосмотр – сохранить

Комитет Совета Федерации по экономической политике считает необходимым сохранить обязательный техосмотр транспортных средств, ужесточив при этом существующие правила. План реформирования системы техосмотра комитет направил в Правительство РФ.

Ранее ГИБДД выступила за отмену обязательного ТО для владельцев легковых автомобилей и мотоциклов.

Сенаторы предложили перенести срок вступления в силу изменений об оформлении диагностической карты (ДК) с 1 марта 2022 года на 1 октября 2021 года. Если ДК не оформлена, владелец получит штраф в 2 тыс. руб. при фиксации нарушения дорожной камерой. Совет Федерации также предложил обязать водителей предъявлять ДК о прохождении ТО инспекторам.

Кроме того, верхняя палата парламента выступила с предложениями по борьбе с мошенничеством при оформлении диагностической карты.

В ГОСДУМЕ РФ



Необходим запрет

Электросамокаты и другие средства индивидуальной мобильности (СИМ) в оживленных пешеходных зонах необходимо запретить, считает зампредседателя Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Кроме того, важно ускорить разработку законопроекта о дорожной инфраструктуре для «самокатчиков» и ввести страхование ответственности от ущерба, нанесенного пострадавшему при столкновении с СИМ, считает парламентарий.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Мы продолжим формировать современную транспортную инфраструктуру по всей России: будем строить аэропорты и морские терминалы, развивать автомобильную и железнодорожную сеть. Нам это необходимо для повышения связанности российских территорий, для комфортного передвижения между городами и регионами, для создания эффективных транспортных коридоров.

Президент России Владимир Путин



Критерий выбора – профессионализм

Министр транспорта РФ Виталий Савельев:

«Голоса на выборах, гражданин получает право требовать обещанного»



ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Минтранс России – одно из тех федеральных министерств, чья работа всегда на виду. В последние годы положение в транспортной сфере динамично меняется к лучшему. О работе Министерства транспорта Российской Федерации, личном вкладе сотрудников отрасли и взаимодействии с законодательным корпусом рассказывает министр транспорта РФ Виталий САВЕЛЬЕВ.

– За последние годы с участием Минтранса вписана не одна достойная страница в историю нашего Отечества. Вспомним Крымский мост и трассу «Таврида», Московское центральное кольцо и две дюжины модернизированных или с нуля построенных аэровокзальных комплексов. Все это создавалось при нормативно-правовой регулирующей роли Минтранса. А что бы лично вы назвали главным успехом в проделанной работе?

– Роль министерства в жизни страны растет. Наши проекты открывают возможности для торговли и развития страны, а также связывают воедино ее самые удаленные регионы. Россия становится важным транспортным коридором в силу своего географического положения.

За последние пять лет наше министерство достигло серьезных успехов в реализации масштабных проектов. При их реализации мы тесно сотрудничали с депутатами Государственной думы. Главным событием стал запуск железной и автомобильной дорог Крымского моста. На открытии присутствовал Президент России. Он отметил, что это инфраструктурный проект мирового уровня, самый большой мост по протяженности не только в России, но и в Европе.

Центральная кольцевая дорога – самый масштабный на сегодня проект в области дорожной инфраструктуры в Московском регионе. Новая трасса стала основной опорной сети скоростных автодорог России и частью

международных транспортных коридоров. Дорога пересекает 13 федеральных автодорог. При строительстве ЦКАД построены 225 искусственных сооружений (55 мостов, 144 путепровода, 7 эстадков и 19 пешеходных переходов) и 18 транспортных развязок. Протяженность автомагистрали – 336,5 км. Она раз-

Москва и Санкт–Петербурга построены от 6 до 10 полос.

С «Невой» также связан проект «Беспилотные логистические коридоры», направленный на создание инфраструктуры и организацию к концу 2024 года беспилотных грузовых перевозок между Москвой и Санкт–Петербургом. В случае успеха планиру-

сти. Но исполнительная власть действует в правовом поле, созданном властью законодательной. Каким было взаимодействие Минтранса и Госдумы по этой тематике?

– Я много лет проработал в коммерческих структурах, где самое главное – результат. Этот же политики я придерживаюсь и на посту министра. Моими предшественниками была проделана колоссальная работа, за это я им благодарен. Сейчас наступило новое время – высокие технологии и высоких скоростей, поэтому сейчас вся наша работа сконцентрирована на повсеместном внедрении цифровых технологий.

Летом 2020 года цифровые технологии стали применяться к транзиту товаров, проходящих через территорию России. Это произошло благодаря запуску государственной системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС и наделению полномочиями оператора пломбирования – компании «Центр развития цифровых платформ». С помощью электронных пломб перевозчики и грузоотправители смогли в режиме онлайн отслеживать маршруты своих грузов.

Совсем недавно, 2 июля, был принят закон, внедряющий государственную информационную систему электронных перевозочных документов. Закон по–настоящему революционный, его принятие – большая победа как Минтранса, так и наших коллег из Госдумы. Суть проста: перевод бумажной транспортной документации в электронный вид. В России логистические компании, перевозчики и грузоотправители ежегодно оформляли более 3 млрд документов в бумажном виде. Расходы на этот процесс составляли 2–2,5% от годового оборота транспортных предприятий. В 2022 году планируется перевод всех транспортных документов в электронный вид не только на российский, но и на межгосударственном уровне.

– В России, как и в мире, сегодня заметен общий тренд к цифровизации. Известно, что министерство разрабатывает ряд предложений в этой обла-

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Благодаря нацпроекту

до 2024 года в России реконструируют и построят 1754,8 км федеральных трасс

В 2021 году утвержден обновленный паспорт национального проекта «Безопасные качественные дороги». Документ приведен в соответствие с указом Президента России «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года». В обновленную структуру вошел федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети». Его цель – повышение уровня экономической связанности территорий страны за счет строительства и реконструкции участков федеральных трасс. Речь идет о возведении обходов крупных городов, транспортных развязок, искусственных сооружений, а также ликвидации одноуровневых пересечений с железными дорогами.

В 2021 году протяженность построенных и реконструированных федеральных автодорог, переданных в доверительное управление ГК «Автодор», прогнозируется на уровне 98,5 км, протяженность построенных и реконструированных Росавтодором участков федеральных трасс, в том числе обеспечивающих устранение «узких мест», составит 146,4 км. Кроме того, смонтируют 266 км линий электроосвещения, построят 14 пешеходных переходов в разных уровнях, а также другие объекты обустройства. На реализацию комплекса мероприятий планируется направить более 270 млрд руб., в том числе порядка 70 млрд из внебюджетных источников.

Так, в Кузбассе в рамках нацпроекта ведется устройство дорожного полотна и возводится путепровод над Транссибирской магистралью на 5–километровом отрезке у поселка Суслово в Мариинском районе. Объект строительства и реконструкции на трассе Р–255 «Сибирь» реализуется с 2019 года. Результатом станет полностью обновленный участок федеральной автодороги с ликвидацией опасного поворота и новым путепроводом через Трансиб. Это избавит автомобилистов от необходимости пересекать железнодорожные пути, пользуясь существующим одноуровневым переездом. Сдать объект планируют осенью этого года.

Приведение в нормативное состояние мостов и путепроводов, расположенных на подведомственных трассах, – одно из приоритетных направлений деятельности Росавтодора. В 2021 году в рамках проекта «Развитие федеральной магистральной сети» реконструируют несколько искусственных сооружений. В частности, ведутся активные работы по приведению в нормативное состояние моста через реку Малая Похабиха в городе Слюдянка Иркутской области. Ранее он был признан непригодным для ремонта. Город расположен на берегу Байкала и пользуется большой популярностью у туристов, поэтому реконструкция моста – проект высокой социальной значимости.

Специалисты демонтировали старое сооружение и возводят новое, технические параметры которого будут соответствовать всем современным требованиям. Для удобства и безопасности пешеходов здесь предусмотрено обустройство тротуаров. Работы идут по графику, сдать объект в эксплуатацию планируют в 2021 году.

В Мурманской области осенью этого года должна завершиться реконструкция моста через реку Тулома на 1388–м км автодороги Р–21 «Кола». Он был последним ремонтонепригодным искусственным сооружением на этой федеральной трассе в Заполярье.

На текущий момент завершены самые сложные этапы работ. Выполнено устройство фундаментов из буронабивных свай в русле реки, возведены промежуточные и крайние опоры моста. При этом сборка металлоконструкций пролетного строения проводилась на стапеле, а его установка в проектное положение выполнялась методом продольной навдвижки к крайней опоре. Всего у нового мостового перехода четыре бетонные опоры, которые будут удерживать металлическую конструкцию весом 750 тонн. Кроме того, идут работы по устройству монолитной железобетонной плиты проезжей части моста, которая будет двухполосной. С обеих сторон проезжей части устроят дополнительные полосы безопасности и тротуары шириной 1,5 м.

В Московской области продолжается строительство моста через реку Вейна на 33–м км федеральной трассы А–108 «Московское большое кольцо». Полностью завершить работы на объекте намерены на два месяца раньше запланированного срока – в начале сентября текущего года. Проектными решениями предусмотрено строительство 150–метрового искусственного сооружения с двумя основными полосами движения, автомобильная дорога на подходах к нему будет расширена.

Всего благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в период с 2021 по 2024 год планируется построить и реконструировать 1754,8 км федеральных трасс и магистралей, из них 1440,5 км – общая протяженность объектов Росавтодора, 314,3 км – ГК «Автодор».

Росавиация дала добро

После реконструкции введена в эксплуатацию взлетно–посадочная полоса аэропорта Якутск

Теперь аэропорт Якутск способен принимать все типы воздушных судов, включая Бе–200 и Ил–76, которые задействованы в борьбе с лесными пожарами в регионе.

Общая длина ВПП составляет 3250 метров. В кратчайшие сроки проведена рабочая комиссия, замечаний и отклонений от проектных решений не выявлено, в связи с чем Ростехнадзор выдал заключение о соответствии, на основании которого Росавиация выдала разрешение о вводе объекта в эксплуатацию.

Учитывая сложную обстановку в республике, связанную с лесными пожарами, Росавиация оперативно провела сертификацию аэродрома, светосигнальное оборудование которой соответствует первой категории ИКАО.

При этом в рамках государственного контракта подрядной организацией продолжается модернизация других объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта столицы Республики Саха (Якутия). Выполняются работы по строительству патрульных дорог и рулевых дорожек, водосточных и очистных сооружений, полигона аварийно–спасательного и противопожарного обеспечения полетов (СПАСОП) и других объектов аэродромной инфраструктуры. Сроки завершения работ по данному государственному контракту – сентябрь 2023 года.

Реализация проекта «Реконструкция ИВПП–2 аэропорта Якутск (III очередь строительства)» Республика Саха (Якутия) осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Государственным заказчиком является Федеральное агентство воздушного транспорта, застройщик по объекту – ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

По сообщениям наших корреспондентов

Окончание на 2–й стр.

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Два законопроекта

внесло правительство в Государственную думу

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

Законопроектом предлагается исключить из действующей редакции № 443-ФЗ полномочия органов государственной власти Российской Федерации в области организации дорожного движения по утверждению методических рекомендаций по определению размера платы за пользование платными парковками.

В целях обеспечения возможности привлечения уполномоченными органами подрядных организаций к выполнению работ по установке, замене, демонтажу и содержанию технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования законопроектом предлагается формулировку полномочий органов государственной власти разных уровней и органов местного самоуправления дополнить словом «обеспечение» установки, замены, демонтажа и т. д.

В целях обеспечения оперативного устранения последствий чрезвычайных происшествий законопроектом предусмотрено введение упрощенной процедуры утверждения проекта организации дорожного движения на период введения временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по дорогам на срок менее двух суток при проведении аварийно-восстановительных работ.

В действующей редакции Федерального закона № 443 отсутствует обязанность разработки и утверждения комплексных схем организации дорожного движения для городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга, Севастополя. С учетом необходимости комплексного подхода к планированию организации дорожного движения в данных городах законопроектом вводится эта обязанность.

В действующей редакции № 443-ФЗ предусмотрена возможность разработки комплексных схем организации дорожного движения на территории нескольких муниципальных образований. В целях обеспечения возможности реализации данной нормы законопроектом предусматривается дополнение № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» новой статьей 69¹, которой предусмотрена возможность совместной разработки и утверждения комплексных схем организации дорожного движения органами местного самоуправления.

Законопроектом также предлагается наделить Минтранс России полномочиями утверждать типовые дополнительные профессиональные программы подготовки специалистов в сфере организации дорожного движения.

В пояснительной записке отмечается, что Минтрансу России предписано обеспечить внесение в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих проведение независимого аудита безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и на объектах улично-дорожной сети.

В этой связи Минтрансом России разработан проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части повышения уровня безопасности дорожного движения», которым утверждаются правовые основания для проведения аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и реконструкции дорог федеральным органом исполнительной власти в области дорожного хозяйства по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в сфере внутренних дел. Законопроектом предлагается исключить положения, регулирующие федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения.

В целях соотношения норм законодательства Российской Федерации в части организации платных парковок законопроектом предлагается исключить из № 257-ФЗ от 8 ноября 2007 года «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по определению методики расчета и максимального размера платы за пользование на платной основе парковки (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах соответствующей подведомственности.

Кроме этого, законопроектом предлагается исключить полномочия по мониторингу дорожного движения как избыточные.

Также законопроектом предлагается дополнить перечень организаций, с которыми подлежит согласованию проектная документация по организации дорожного движения, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

* * *

Положениями законопроекта об издании федеральных программ обеспечения безопасности воздушного транспорта Правительство РФ наделяется полномочиями по изданию федеральных программ обеспечения безопасности воздушного транспорта.

Как считают разработчики, такой порядок позволит отразить в указанных документах требования и процедуры, содержащиеся в законодательстве в области обеспечения транспортной безопасности, которые направлены на предотвращение незаконного вмешательства в работу гражданской авиации. Данные программы должны соответствовать стандартам Международной организации гражданской авиации.

Законопроект также обязывает соблюдать требования по обеспечению транспортной безопасности юридических лиц, использующих здания и сооружения, которые по закону не относятся к объектам транспортной инфраструктуры, но расположенные в их границах. «Реализация данной нормы направлена на комплексное и совместное обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта и расположенных в их границах зданий, строений, сооружений в целях достижения непрерывности обеспечения транспортной безопасности», – говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Необходим запрет

на использование электросамокатов в оживленных пешеходных зонах

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1–й стр.

По данным МВД, в первом полугодии в стране произошло 180 происшествий с электросамокатами и другими средствами индивидуальной мобильности, в результате которых погибли пять человек и почти 190 пострадали. Владимир Афонский обратил внимание, что статистика ДТП со средствами индивидуальной мобильности наглядно доказывает, что отрасль нуждается в регулировании.

Наиболее разумным, по мнению депутата, будет ввести запрет на использование СИМ в оживленных пешеходных зонах и установить безусловный приоритет для пешеходов. «Считаю, что необходимо уделять особое внимание скорости и ответственности граждан за нарушения правил использования электрических средств передвижения», – отметил парламентарий.

Зампредседателя думского комитета рассказал, что на экспертном уровне популярна идея обязать производителей СИМ «зашивать» во все устройства датчики ограничения скорости. «Считаю это правильным. Также необходимо в отдельных случаях предусмотреть страхование ответственности от ущерба, нанесенного пострадавшему при столкновении с СИМ», – заявил Владимир Афонский.

Кроме того, депутат предложил создавать в городских агломерациях и при комплексном развитии территорий для владельцев СИМ и велосипедистов специнфраструктуру на дорогах. «Это обеспечит безопасность как пешеходов, так и самих владельцев СИМ. Разработку соответствующего законопроекта и нормативно-правовой базы необходимо ускорить, поскольку, как свидетельствует статистика МВД, средства индивидуальной мобильности стали источником повышенной опасности, особенно при большом скоплении людей», – заключил парламентарий.

КОРОТКО

Увеличено количество мультимодальных маршрутов на Северном Кавказе.

* * *

В аэропорту Махачкалы модернизирован воздушный пункт пропуска через госграницу.

* * *

Перевозчики Казани получили 40 новых автобусов благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

ВЫБОРЫ

ДЕПУТАТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

19 СЕНТЯБРЯ 2021

ВЫБИРАЕМ ВМЕСТЕ!

Узнайте всё о выборах



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

Критерий выбора — профессионализм

Окончание. Начало на 1–й стр.

– Минтрансу, на первый взгляд, трудно жаловаться на невнимании депутатов – в Госдуме приняты десятки законов, разработанных Министерством транспорта РФ в порядке законодательной инициативы. Но на деле – все ли удалось, что хотелось? Как бы вы вообще оценили работу законодателей с, так сказать, эгоистической точки зрения возлагаемого вами министерства?

– Если говорить в сухих цифрах, то за период работы Госдумы седьмого созыва в сфере транспорта были приняты 45 законов, в разработке которых наше ведомство принимало активное участие. Самыми значимыми были законы об электронных перевозочных документах, запрете на высадку из общественного транспорта детей-безбилетников, лицензировании автобусных пассажирских перевозок.

Ввиду специфики министерства мы сотрудничаем не только с профильным комитетом, но и со смежными – комитетами по международным делам, по безопасности и противодействию коррупции, по бюджету и налогам и со многими другими. За продуктивную работу хочу поблагодарить, прежде всего, спикера Госдумы Вячеслава Викторовича Володина. Также благодарность выражаю и депутатам всех парламентских партий: они люди профессиональные и опытные.

– Для вас и вашего министерства излишним кажется вопрос о живых доказательствах того, что министерская работа – не просто документы, а то, что можно пощупать руками, что повышает качество жизни людей, меняет ее к лучшему. Вашу работу и ее результаты и так ежедневно принимают миллионы граждан. И не всегда без критики. Но с новыми дорогами и проектами цифровизации – это, так сказать, работа глобальная. А что лично вы могли бы выделить в деятельности министерства, когда именно ваши, его сотрудники, общие усилия непосредственно улучшали жизнь сограждан?

– Многие наши инициативы нацелены именно на это. Например, субсидирование льготных тарифов для семейных путешественников на поездах дальнего следования. Льготный тариф будет рассчитываться как разница между стоимостью билета в купе и 50% его стоимости в плацкартном вагоне. Данный проект одобрен Правительством РФ.

Уже сейчас субсидируют полеты граждан из городов Дальнего Востока, Калининграда и Крыма в Москву.

Мы работаем также над тем, чтобы регулярно обновлять подвижной состав пассажирского общественного транспорта. Например, в июле в Новосибирске и Череповце на главные городские маршруты вышли новые автобусы НеФАЗ, приобретенные в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Автобусы удобные, просторные, оснащенные для маломобильных граждан, имеют систему безналичного расчета, место для кресла-коляски.

На данный момент в нескольких регионах России запущен «Единый» билет – это мультимодальная система транспортных перевозок.

– А если तो же вопрос задать применительно к вашему министерству, к отрасли? Ведь государственное управление – сложная профессиональная сфера, эффективность работы которой в огромной степени зависит от эффективности работы госслужащих. В 2020 году Правительство РФ направило новые ресурсы на повышение оплаты труда государственных служащих. А вообще, сегодня в России 54 миллиона граждан являясь получателями господдержки в разных формах. В чем это

выражается применительно именно к Минтрансу? Какая вообще ведется в министерстве работа по повышению мотивации госслужащих?

– Правительство России действительно оказывает серьезную материальную поддержку государственным служащим, в том числе сотрудникам нашего министерства, за что мы выражаем правительству благодарность. Данные средства помогают привлекать к госслужбе заслуженных профессионалов и перспективных молодых специалистов и достойно оплачивать их труд.

Если мы говорим о сотрудниках транспортной сферы в целом, то они являются работ-

Поэтому мы с особым почтением относимся к их заслугам, приглашаем на отраслевые мероприятия и праздники. Работники наших отраслевых советов ветеранов регулярно навещают их дома. Ветераны не остаются «за бортом» – к их советам прислушиваются, а их мнение – учитывается.

– Пандемия коронавируса стала серьезным вызовом для всех граждан России, для всех ее ведомств. Как в отрасли справляются с этой напастью?

– За все время пандемии, несмотря на значительное уменьшение числа пассажиров, в стране не закрылось ни одной крупной транспортной компа-

ПРЯМАЯ РЕЧЬ:

„Как министр, я буду голосовать за профессионализм, приверженность прогрессу и стабильному развитию. Как гражданин, голосовать я буду за близкие каждому ценности: поддержку семьи и материнства, безопасность и будущее для наших детей. В этом я не отличаюсь от других граждан нашей страны.

никами различных подведомственных структур министерства, каждая из которых дает им свои собственные привилегии.

Если же говорить о сотрудниках непосредственно министерства, то они все располагаются в Москве. У них есть некоторые мотивационные привилегии. Прежде всего, стоит упомянуть о ведомственной клинике – Центральной клинической больницы гражданской авиации. К ней прикрепляются все сотрудники министерства и их семьи с детьми и получают там качественное медицинское обслуживание. После масштабной модернизации открылась 18 июня и поликлиника Российского университета транспорта. Помимо масштабного ремонта и закупки оборудования, в поликлинике был реализован проект «Цифровая поликлиника», подразумевающий использование цифровых технологий в административных процедурах.

В целом мотивация сотрудников начинается еще в период обучения их в отраслевых учебных заведениях. Сегодня российские транспортные вузы значительно выросли по качеству подготовки специалистов и по этому параметру достигли лучших мировых стандартов. Обучаясь в современных университетах с мощной научной базой, будущие работники транспортной сферы понимают перспективы и привилегии данного карьерного пути. Выпускники и сотрудники этих учебных заведений привлекаются государственным и бизнес-структурами для различных проектов. В частности, ученые главного отраслевого вуза страны – Российского университета транспорта – участвуют в развитии Арктической зоны и Северного морского пути, Транспортированной экспедиции для изучения возможностей развития Северного широтного хода, занимаются научным сопровождением строительства крупных инфраструктурных проектов (например, транспортных объектов полуострова Ямал), обследованием Полярной магистрали Салехард – Игарка.

Для того чтобы сотрудники чувствовали себя комфортно в транспортной среде, важно поддерживать их и в других сферах жизни, в частности в семейной. Для детей наших работников организовуются праздники и утреники, например новогодняя елка.

На День защиты детей мы открываем для них двери нашего министерства: приглашаем в ведомственный музей, рассказываем об истории развития транспорта и о современных тенденциях в нашей стране, чтобы молодое поколение понимало, каким важным делом заняты их родители.

Для людей, посвятивших свою жизнь транспорту, важно понимать, что и после ухода на пенсию они не будут забыты.

ни. Здесь важную роль сыграли сотрудники этих структур, которые, зачастую рискуя здоровьем, продолжали обеспечивать жизнедеятельность нашей страны. В итоге движение в России не прекратилось: самолеты летали, поезда и общественный транспорт ездили по расписанию.

По всей стране продолжали строиться дороги. Более того, в сфере дорожного хозяйства 2020 год стал самым продуктивным за последнее десятилетие: были построены 390 км дорог (для сравнения: в 2019 году – 318), реконструированы 267 км (249 – в 2019 году), проведен капитальный ремонт на 1984 км дорог (1888 – в 2019 году).

Во время стремительного роста числа заболевших было принято решение в срочном порядке эвакуировать российских туристов из разных стран. Для этого под руководством Минтранса была создана рабочая группа, которая организовывала взаимодействие крупнейших авиакомпаний страны. Они отплавляли самолеты в страны, где располагались наши граждане, и полностью заполняли самолеты вне зависимости от того, билеты какой компании были на руках у туристов. Всего за время работы группы были вывезены более 250 тыс. россиян. При этом их не оставляли в аэропортах прибытия – для них были организованы специальные внутренние маршруты для возвращения в их населенный пункт.

Стоит отметить, что в беспрецедентной ситуации пандемии огромную поддержку транспортной отрасли оказало Правительство России. Эта помощь помогла отрасли удержаться на плаву.

Однако пандемия, к сожалению, пока не отступает. Выход из этой ситуации уже существует – Россия первая в мире изобрела и зарегистрировала вакцину от COVID-19. Я призываю всех последовать моему примеру и привиться. Опыт зарубежных стран говорит, что с ростом количества привитых заболевание неизбежно идет на убыль.

– Минтранс осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в транспортной сфере, где много игроков – и госкорпораций, и компаний с госучастием, и крупных бизнес-структур. Насколько известно, пришлось вести серьезную работу по разграничению полномочий с Росатомом, который получил полномочия по развитию Северного морского пути. Достаточно ли полна, удобна нормативная база, регулирующая взаимоотношения министерства транспорта и других субъектов права и хозяйственной деятельности в транспортной сфере? Над чем предстоит

работать уже с новым составом депутатов? Что бы вы пожелали изменить в совместной работе?

– Мы с коллегами из Росатома провели активную работу по разграничению полномочий в развитии Северного морского пути. Эта работа была необходима, чтобы избежать дублирования функций. За такую продуктивную работу хочу поблагодарить коллег из Правительства РФ, Госдумы и Росатома, которые помогли нам решить спорные вопросы.

В сотрудничестве с Госдумой нам важны несколько направлений. Во-первых, это реализуемые нашим министерством национальные проекты: «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», продленные до 2030 года. Во-вторых, это Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года – системный документ, который определит будущее нашей страны в части развития транспорта и инфраструктуры. От нового состава Госдумы мы ждем не менее активной и продуктивной работы по данным направлениям, чем с предыдущим составом.

Отвечая на вопрос о полноте нормативной базы, отмечу, что сейчас один из приоритетов в развитии транспортной отрасли – внедрение цифровых технологий и беспилотных транспортных средств. Такие нововведения потребуют нового законодательства, которое мы будем формировать вместе с нашими коллегами из Госдумы. Поэтому самая удобная нормативная база – которая отвечает запросу времени.

– После принятых в прошлом году поправок в Конституцию России роль Государственной думы значительно усилилась. Теперь депутаты будут участвовать в формировании персонального состава Правительства России. Иными словами, правительство отныне будет в известной мере партийным. И чтобы оно могло эффективно работать, не погрязнув в межпартийных склоках и дрязгах, народ страны – включая, разумеется, и госслужащих – голосовать должен осознанно, ответственно и активно. Чтобы депутаты были выбраны достойные и конструктивные политики. Вот в этом смысле – каким, по вашему мнению, должен быть портрет эффективного депутата?

– Несомненно, депутат должен быть профессионалом в выбранной отрасли. Но я бы поставил на первое место именно желание помогать людям. Профессиональные навыки можно нарабатывать, теорию – изучать, а вот личностные качества либо есть, либо нет.

За время взаимодействия с Государственной думой я заметил эти черты в своих коллегах-парламентариях, благодаря чему мы говорили на одном языке.

– Пойдете ли сами на предстоящие выборы? Почему вы считаете важным принять участие в голосовании? За что, за какие ценности, за какие будущие решения вы лично планируете голосовать?

– Для меня нет такого вопроса – голосовать или нет. Я голосую всегда. Это моя гражданская позиция, мой гражданский долг, исходя из которого я, как гражданин, получаю право требовать исполнения обещанного. Как можно жить в демократическом обществе и при этом игнорировать важнейшие его институты?

Как министр, я буду голосовать за профессионализм, приверженность прогрессу и стабильному развитию. Как гражданин, голосовать я буду за близкие каждому ценности: поддержку семьи и материнства, безопасность и будущее для наших детей. В этом я не отличаюсь от других граждан нашей страны.

Баланс интересов

ВЫБОРЫ–2021

Совет Федерации как палата регионов призван обеспечивать баланс общенациональных и региональных интересов при принятии решений, направленных на реализацию стратегических целей развития страны.

В период весенней сессии 2021 года Советом Федерации в сфере экономической политики одобрен комплекс федеральных законов, направленных в том числе на регулирование и поддержку приоритетных направлений экономики, развитие отечественного судостроения, улучшение инвестиционного климата и др.

Например, Федеральный закон от 24 февраля 2021 года № 26-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» направлен на разграничение полномочий между федеральными и региональными органами государственной власти РФ по регулированию вопросов, связанных с проверкой оплаты проезда, провоза ручной клади и перевозки багажа на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. Законом определены лица, уполномоченные на проверку, также установлен запрет принудительной высадки безбилетного лица, не достигшего 16-летнего возраста и следующего без сопровождения совершеннолетнего лица. Реализация закона позволит гармонизировать нормативно правовую базу, регулиующую вопросы организации и контроля перевозок по маршрутам регулярных перевозок в городском, пригородном и междугородном сообщении.

Федеральный закон от 20 апреля 2021 года № 94-ФЗ «О внесении изменения в статью 51 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» направлен на создание благоприятных условий для морских перевозчиков при заключении долгосрочных договоров на оказание услуг. Принятые нормы позволят создать условия для привлечения долгосрочного заемного финансирования, которое необходимо для строительства серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Федеральный закон от 26 мая 2021 года № 142-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» устанавливает механизм, предоставляющий Правительству РФ право определять отдельные виды работ, осуществление которых возможно исключительно с использованием судов, построенных на территории Российской Федерации. Закон направлен на развитие отечественного судостроения и обеспечение российских верфей заказами на строительство судов и морской техники. Принятые изменения будут стимулировать судостроительные организации, в том числе иностранные, к размещению судостроительных заказов и производства комплектующего судового оборудования в Российской Федерации.

В период весенней сессии комитеты Совета Федерации провели 93 «круглых стола». Часть из них была посвящена проблемам транспортного комплекса. Так, при обсуждении реализации приоритетных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах сделан вывод о недостаточном уровне взаимодействия и информационного обеспечения вовлеченных федеральных органов исполнительной власти.

В центре внимания сенаторов были вопросы, касающиеся приоритетных направлений развития внутренних водных путей Российской Федерации, реализации национального проекта БКД, развития мостостроения и городского наземного электрического транспорта на территориях субъектов Российской Федерации.

В Совете Федерации обсуждали также вопросы повышения цен на авиационные и железнодорожные билеты и субсидирования авиационных перевозок.

В период весенней сессии 2021 года Совет Федерации сохранил высокое качество законодательной деятельности, выполнил все конституционные полномочия и поставленные задачи. Предстоящая осенняя сессия будет насыщенной и ответственной в связи с важностью и масштабностью стоящих перед страной задач. Результаты голосования в Госдуму во многом заложат фундамент electoralного цикла до 2024 года. По их результатам предстоит кадровая ротация состава сенаторского корпуса.

Обновленному составу Совета Федерации предстоит продолжить работу по реализации стратегических приоритетов, поставленных Президентом Российской Федерации в Послании Федеральному собранию от 21 апреля 2021 года, указе Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», а также по дальнейшему развитию обновленных положений Конституции Российской Федерации в федеральном законодательстве.

Гражданская авиация

Поиск эффективной ниши

Есть ли будущее у массового применения вертолетов?

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Казалось бы, вопрос в подзаголовке совершенно неуместен. Производство отечественных геликоптеров стабильно. Всего в 2020 году на вертолетных заводах России, входящих в холдинг «Вертолеты России», согласно официальным заявлениям построены примерно 170 винтокрылых машин против 153 вертолетов в 2019–м. Производители имеют объемы заказов, есть госпрограммы, определяющие событийную поддержку сегмента. Буквально в мае нынешнего года правительство расширило программу поддержки авиакомпаний по обновлению парка воздушных судов. Авиакомпании смогут получать субсидии от государства на уплату лизинговых или арендных платежей за вертолеты отечественного производства. По мнению кабинета, это позволит обновить парк воздушных судов и увеличить количество перевозок в труднодоступных районах страны, где используется такая техника.

Однако на деле не все так печально. В этом убедила пленарная сессия «Перспективы развития отрасли. На пороге перемен», прошедшая в рамках XIV Международной выставки вертолетной индустрии HeliRussia-2021.

Свои представления о перспективах развития отрасли высказали заместитель начальника Управления Президента РФ по обеспечению деятельности Государственного совета РФ Александр Юрчик; заместитель Председателя Союза машиностроителей России, академик Российской академии наук Борис Алешин; генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский; генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих; глава Республики Бурятия Алексей Цыденов; генеральный директор АО «Авиакомпания «ЮТэйр» Андрей Мартиросов; руководитель комитета заказчиков авиационных услуг Ассоциации вертолетной индустрии Вячеслав Карцев. Кому, как не им знать реальную ситуацию в данном и, как выяснилось, достаточно проблемном сегменте гражданской авиации?

Где слабое звено?

Тон дискуссии задал Александр Юрчик. Указав на значимость вертолетной отрасли, он выразил убеждение, что именно вертолетный сегмент станет головным в авиации, который начнет эксплуатировать беспилотные системы на просторах нашей страны, где нужны нечастые полеты, не нужны большие аэродромы, но нужна постоянная связь с Большой землей. «Это плацдарм, где мы можем сделать прорыв на внешние рынки гораздо более существенный, чем он есть сейчас. В ходе этих обсуждений мы должны понять, где это слабое звено. Почему до сих пор нет этого прорыва, что нужно сделать для того, чтобы мы наконец вышли мощно, усиленно и на больших масштабах на международные рынки?»

Сейчас идет планирование прорывных процессов, и я думаю, самое время не сидеть и не ждать, что кто-то там напридумывает, а активнее участвовать в процессе», – сказал Александр Юрчик.

Борис Алешин попытался частично ответить на вопросы об отсутствующем прорыве в беспилотной сфере. Академик несколько афористично обыграл название пленарной сессии: «На пороге можно стоять на сквозняке, а можно куда-то пройти, в ту или другую сторону. И дверь закрыта». Возникает вопрос, считает он, как дать ход многочисленным инженерным разработкам в «беспилотье». При этом Борис Алешин отметил, что нельзя далеко отходить от международных требований и изысканий. Есть организация ИКАО, которая является регулятором для всей мировой авиации, и там сейчас серьезным образом рассматриваются и прописываются системы и правила беспилотной авиации во всех зонах воздушного пространства. Количество беспилотников растет и будет расти в геометрической прогрессии. Требуется выстроенная система. И в случае с беспилотниками она ничем не должна отличаться от пилотируемой авиации. Соответственно, и сертификация новой техники должна проводиться в соответствии с авиационными правилами: «нельзя создавать нечто, что потом подлегит сертификации без заранее сформулированных требований».

Касательно вертолетов он отметил привлекательность многообразия выполняемых ими работ. Но они хороши не только



как средства спасения, не только как грузовики. Что мешает интенсивно использовать их в пассажирских перевозках? Говоря о них, в первую очередь упомянуть стоимость билетов. Какова она и насколько оправдана? Выступавший предложил рассмотреть вопрос субсидирования перевозок пассажиров. «В этом случае решаются важнейшие государственные задачи, – считает он, но делать это следует осмыслительно. Начать можно с развитых регионов. Создать инфраструктуру – вертодромы, транспортные подъезды и т. д. Пока этого не будет, широкого распространения вертолетная техника не получит», – убежден Борис Алешин.

Академик обратил внимание на важную проблему – экологическую. Сегодня вопросы экологии находятся в центре внимания. «Я не хочу никого пугать цифрами, но к 2025 году мы должны иметь 30% по шумам от того, что было в 2005–м, в 2035–м этот показатель должен быть снижен до 8%, а в 2050–м он составит всего 2%. И это вызов. Но это и новые технологии, решения: электродвигатели, новые виды топлива. Этим надо заниматься сегодня, равно так же, как и задачей снижения выбросов. В этом или в следующем году Европа будет вводить также и углеродный налог», – предостерегает он.

Мы видим перспективы

«Вертолетный рынок полон противоречий, – заметил Евгений Дитрих. – С одной стороны – желание выполнять большие социальные задачи в труднодоступных районах, где вертолеты самые компании – одна из важнейших компонент. С другой стороны – рынок. Коммерческая услуга стоит денег. За эту услугу кому-то необходимо платить. Это ставит перед нами новые серьезные вызовы. Для того чтобы эта услуга стала доступной, надо снижать ее стоимость. Сделать так, чтобы стоимость приобретенных машин и стоимость летного часа были ниже – серьезная задача и для авиакомпаний, и для производителей авиационной техники.

Пандемия очень сильно подкосила авиационную отрасль, и мы сегодня видим, что основная часть нагрузки легла на компании, осуществляющие пассажирские перевозки воздушным транспортом. В то же время сегодня этот рынок активно выходит из кризиса. Международный сегмент еще не восстановился, пока о его восстановлении говорить рано, но внутренние перевозки активно восстанавливаются. Мы видим перспективы, нас активно переключает государство на внутренний рынок, и здесь вертолетная техника востребована.

Глава ГТЛК упомянул о целом ряде проектов, которые продвигает государство. В частности, о совещании правительства по вопросам работы дальневосточной авиакомпании. ГТЛК в этом процессе определена основным поставщиком техники. «И здесь наша общая задача – сформировать такую финансовую модель, чтобы она не стала обременительной», – подчеркнул Евгений Дитрих.

«Наша общая задача – почитать экономисту, сделать так, чтобы производитель, эксплуатант и стоящие между ними лизинговые компании не остались внакладе и пассажир имел возможность использовать эту технику», – сказал глава ГТЛК.

Евгений Дитрих отметил, что большое количество аэропор-

ФАКТ

Всего в 2020 году на вертолетных заводах России, входящих в холдинг «Вертолеты России», согласно официальным заявлениям построены примерно 170 винтокрылых машин против 153 вертолетов в 2019–м. Производители имеют объемы заказов, есть госпрограммы, определяющие сбытовую поддержку сегмента. Буквально в мае нынешнего года правительство расширило программу поддержки авиакомпаний по обновлению парка воздушных судов. Авиакомпании смогут получать субсидии от государства на уплату лизинговых или арендных платежей за вертолеты отечественного производства. По мнению кабинета, это позволит обновить парк воздушных судов и увеличить количество перевозок в труднодоступных районах страны, где используется такая техника.

тов желают участвовать в бизнесе по ремонту российских воздушных судов. Они видят потенциал этого бизнеса, как на нем можно зарабатывать, они могли бы формировать пул из запчастей и так далее.

«Наш производитель все еще делает упор на объем, количество производимой техники. Мы иногда забываем про пул запчастей, которые позволяют увеличить налет, эксплуатационные и экономические характеристики машины. Эти грабли нас подстерегают и на международном рынке», – отметил Евгений Дитрих.

Ориентир на драйверов спроса

Любую проблему следует решать в форме задач, считает Андрей Богинский.

«И производителей и эксплуатантов, и лизинговые компании и банки интересует возможность формирования спроса. Сегодня основным драйвером спроса на территории РФ являются государство или квазигосударственные компании. В первую очередь это нефтегазовые предприятия, которые и формируют значительную его часть. Они же формируют требования по безопасности перевозок людей и грузов, – отметил он. – Если оглянуться на 5–6 лет назад, то увидим, что все сталкивались с дилеммой: зачем нам новая техника, если можно возить на существующей. Можно, конечно, возить. Но в любом случае ресурс техники подходит к концу, и заниматься вопросами модернизации, обновлением парка нужно, исходя из запросов безопасности и того, что новая техника дает новые возможности».

Гендиректор холдинга «Вертолеты России» выразил призна-

тельность руководителям ГТЛК, Минтранс России за успешное развитие лизинговой компании.

«Для производителя ГТЛК – основной покупатель и потребитель. Мы уже поставили более 110 вертолетов ГТЛК, и программа продолжается, она стала шире не только за счет медицинской составляющей,

Сейчас очень активно развивается внутренний туризм. Он во многом привязан к возможностям инфраструктуры. Платежеспособный спрос есть, а сервис – обслуживающий персонал, продукты питания, медицинская эвакуация, страховка – хромает. Некоторые красоты Бурятии можно видеть только с вертолета или добраться до этих мест лишь этим транспортом. А районы Красноярского края, Приморья, Чукотки... Поэтому основной сегодня вопрос – это доступность, считает Андрей Богинский. Требуется, с одной стороны, организация качественного сервиса, с другой – востребованность отечественной техники. Со своей стороны холдинг делает все для увеличения ресурса техники и снижения стоимости технического обслуживания машин, подчеркнул гендиректор.

«Считается, что вертолеты – это очень дорого. Но дорого вообще в жизни все, – утверждает руководитель холдинга. – Поэтому надо не меньше тратить, а больше зарабатывать.

Руководство холдинга совместно с Высшей школой экономики посчитало, какой бюджетный эффект дает производство и эксплуатация вертолетов. Так вот, если условно Ми–8 стоит 450–550 млн руб., то за 10 лет при сроке службы от 30 до 40 лет для региона эта машина окупается. Плюс, конечно, появление дополнительных рабочих мест и возможность использования вертолетов по разным направлениям.

Еще одно преимущество – вертолет обеспечивает мобильность и транспортную доступность. В европейской части много дорог и возможностей куда-то добраться, а в Сибири и на Дальнем Востоке таких возможностей немного. Однако в регионах Сибири и Дальнего Востока наблюдается сокращение парка вертолетов с 80 до 65 единиц. И диалог с региональным эксплуатантом мы пока не видим. Может, там есть понятный экономический смысл?»

В состоянии системного кризиса

Этот смысл попытался раскрыть самый сведущий в стране в части эксплуатации вертолетов человек. «Хотелось бы сделать небольшую ретроспективу, – сказал Андрей Мартиросов. – Основными поставщиками спроса на рынке средних и тяжелых вертолетов, безусловно, являются нефтяные и газовые компании. Что же произошло в последние годы с этим рынком?»

Большая вертолетная индустрия находится в состоянии системного, большого кризиса. В группе лидеров вертолетного рынка только «ЮТэйр» в последние несколько лет демонстрирует прибыль. Те, кто летает 100 тыс. и менее часов в год, практически все находятся под защитой от кредиторов. В первую очередь это связано с тем, что изменился энергетический рынок.

Ведущие нефтяные компании объявляют о прекращении инвестиций в экологию. Ведущие инвестиционные банкиры продают акции нефтяных компаний, предвидя этот системный фазовый переход в глобальной

энергетике, считая, что углеводородное сырье перестанет в ближайшие 10–15 лет быть основным источником энергии для человечества.

Естественно, это все напрямую уже отражается на вертолетной индустрии. Рынок нефтепродуктов нестабилен. Наблюдалось скачкообразное снижение цены на нефть, которое произошло несколько лет назад. А предшествующий ему серьезный рост цен на нефть создал условия для фальстарта. Практически все вертолетостроители мира тогда запустили колоссальные по капиталоемкости проекты по созданию вертолетов для полетов на плавучие буровые, которые предполагалось бурить на расстоянии 100 километров от берега и дальше. Сегодня все списывают вложенные миллиарды. Надо понимать, что в вертолетной индустрии произошел вот такой серьезный стресс-сценарий.

Что мы сегодня имеем? Основные вертолеты – средние и тяжелые, выполняющие полеты на рынке – это все наследие периода холодной войны. Сегодня ничего нового так и не создано. И мы, все участники вертолетного рынка, сегодня пользуемся прошлыми инвестициями. Можно посчитать на пальцах одной руки новые вертолеты, которые были созданы за последние 20–30 лет. Мы пользуемся наследием того времени.

Вертолеты реально являются самой дорогой техникой. Они используются только там, где невозможно применить иные воздушные суда. Нам не удалось за 50 лет существования нашей компании, крупнейшего в мире оператора по величине флота, пассажироемкости, грузоподъемности, создать никаких рынков, не удалось отобрать удрученного вида транспорта ни одного пассажира. Там, где возможно что-то сделать не на вертолете, люди делают это не на вертолете».

Большой объем офшорных операций на тяжелых вертолетах в России в основном связан с тем, что на российском рынке существует фактически вертолетный лоукост, сказал выступавший. Он отметил, что компания продолжает обслуживать клиентов. а самые богатые компании России – поддерживать их вертолетными услугами на очень низком ценовом уровне.

«Я считаю, и это не только мое мнение, что в России необходимо создание воздушных судов новой концепции – это конвертопланы, – заявил Андрей Мартиросов. – Они экологичны, наносят минимальный ущерб окружающей среде при решении транспортных задач, способны совмещать быстроту крейсерского полета с небольшой посадочной поверхностью при взлетно-посадочных операциях, покрывать огромные расстояния, решать проблемы освоения природных кладовых арктического региона. За ними огромное будущее. Мне кажется, это могло быть серьезной национальной авиаконструкторской идеей».

А пока критически важным, по его мнению, является сохранение существующего уровня цен. «Если мы будем повышать цены, значит, наши клиенты найдут другие способы реализации транспортных задач», – сказал глава компании.

Что касается тех задач, в которых государство является заказчиком, то, на его взгляд, эта ситуация тоже будет эволюционировать. Государство все больше будет складывать с себя функции инвестора и выступать в роли регулятора. Поэтому рассчитывать на то, что оно будет щедро спонсировать там, где можно обойтись меньшими тратами, не придется.

Пренебрежение этими классическими правилами экономики и создание искусственного профицита вертолетной техники на рынке приведет рано или поздно к коллапсу, уверен руководитель. Выпущенная на рынок техника начнет давить на остаточную стоимость, на цену услуг. И рассчитывать за это придется производителям, финансистам и авиакомпаниям...

«Во всем мире сложнейшая ситуация с вертолетостроением, все находится в кризисе – и эксплуатанты, и производители. Впереди еще большее усложнение ситуации. Объявленный уже реализуемый уход от углеводной энергетики нельзя недооценивать. Поэтому учитывая опыт ошибок, в том числе зарубежных компаний, необходимо четко сформировать стратегию, ведущую к поддержанию низкого уровня издержек и большому налету имеющегося парка, – заявил глава авиакомпании. – В России есть возможность создать уникальную систему снижения издержек, совмещенную с высочайшим уровнем безопасности полетов. В этом наши перспективы, сила и потенциал».

Шамиль БАЙБЕКОВ

НОВОСТИ

Грядет реконструкция

аэропорта Магнитогорска

В 2022 году в аэропорту Магнитогорска начнется масштабная реконструкция. Губернатор Алексей Текслер обсудил с руководителями предприятия, как изменится авиакомплекс.

Главной темой разговора губернатора с генеральным директором АО УК «Аэропорты регионов» Евгением Чудновским и директором аэропорта Евгением Кирсановым стали перспективы развития вторых воздушных ворот области.

Алексей Текслер отметил на встрече, что регион заинтересован в развитии аэропорта. Аэропортовый комплекс с более чем 90-летней историей давно нуждается в обновлении.

Реконструкция аэропорта стартует уже в следующем году. Завершатся основные работы до конца 2024–го. За это время на аэродроме усилят покрытие искусственной взлетно-посадочной полосы, реконструируют действующую рулежную дорожку и построят вторую, полностью заменят светосигнальное оборудование и проведут другие работы по обновлению объекта. На эти цели из федерального бюджета выделят 5,3 млрд руб.

Эксперты полагают, что модернизация второй по значимости воздушной гавани области изменит расстановку сил на летном поле всего Южного Урала. Так, например, некоторые эксперты прогнозируют, что обновленная авиаплощадка в Магнитогорске вернет себе пассажиров, которых сейчас уведит более развитый аэропорт Уфы. Возможно даже, что в будущем Магнитогорск заберет себе и часть башкирского пассажиропотока.

Даешь беспилотники!

Они готовы заменить в геологоразведке малую авиацию

Компания «Газпром нефть» сможет постепенно заменить в геологоразведке пилотируемую малую авиацию беспилотными аппаратами. Двигаясь в этом направлении, компания уже успешно испытала первый российский многофункциональный аэрокомплекс геологоразведки.

«Беспилотник выполняет сразу несколько типов геофизических исследований, которые ранее проводились исключительно с помощью авиации или наземной техники. Современное оборудование позволяет в два раза сократить расходы в сравнении с пилотируемой авиацией и в 50 раз ускорить сроки геологоразведочных работ относительно наземных методов», – отметили в компании.

Аэрокомплекс способен проводить многоуровневую магниторазведку, малогабаритную электроразведку, аэрофотосъемку, а также мониторинг полевых работ с использованием видеосъемки в видимом спектре и инфракрасном диапазоне.

Отказ от применения пилотируемой авиации при проведении геологоразведочных работ позволит «Газпром нефти» значительно сократить затраты и время на их проведение, подчеркнули в компании.

Имени Чкалова

Мнение нижегородцев учтено

На здании нижегородского аэропорта Стригино появилось имя Валерия Чкалова.

Напомним, что переименование аэропортов по всей России в честь имен великих соотечественников было организовано осенью 2018 года. Тогда нижегородцы проголосовали за то, чтобы местный аэропорт носил имя летчика-испытателя Валерия Чкалова.

В мае 2019 года Президент России Владимир Путин подписал Указ «О присвоении аэропортам имен лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством». Имена великих россиян были присвоены 44 аэропортам. В частности, увековечены имена Петра I, Михаила Ломоносова, Александра Суворова, Александра Пушкина, Михаила Лермонтова, Константина Циолковского, Сергея Королева и многих других. Нижегородский аэропорт получил имя Валерия Чкалова.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

Тенденции со знаком плюс

Новые реальности. Новые возможности

ОБОЗРЕНИЕ

Российский лизинговый рынок в целом за прошлый год снизился на 6%, в первую очередь из-за сокращения объемов крупных сделок в сегментах железнодорожной и авиатехники, а также недвижимости. Первое полугодие 2020 года завершилось резким падением рынка лизинга на 22%, в то время как объемы нового бизнеса в Европе сократились еще значительно (–32%) из-за более продолжительных и жестких ограничений мер. Однако второе полугодие позволило существенно уменьшить просадку российского рынка, и, как следствие, по итогам всего 2020-го объем бизнеса в РФ составил 1410 млрд руб., показав отрицательную динамику, как было отмечено, лишь на 6% к 2019 году.



расширению перечня услуг, улучшению их качества, поиску новых направлений.

Так, снижение процентной маржи подтолкнуло банки активнее развивать лизинговый бизнес, позволяющий при синергии с банком показывать более высокую доходность. Сокращение ключевой ставки Банка России с конца 2019 года с 6,25% до минимального исторического уровня в 4,25% годовых оказало давление на процентную маржу банков, что подтолкнуло кредитные организации активнее развивать другие, более доходные ниши, одной из которых стал лизинго-

вый рынок. За 5 лет, с 1 января 2016 года по 1 января 2021 года доля банковских лизинговых компаний в объеме нового бизнеса автосегмента как наиболее диверсифицированного и привлекательного с точки зрения доходов от традиционного может подтолкнуть кредитные организации к еще более активному развитию дочерних или покупке новых лизинговых компаний для укрепления позиций в сегменте малого и среднего бизнеса, что позволит поддерживать относительно высокую маржу.

ФАКТ

Падение рынка лизинговых услуг произошло, хотя и не такое значительное, как можно было бы ожидать. И это снижение активизировало участников рынка к расширению перечня услуг, улучшению их качества, поиску новых направлений.

Если рассматривать концентрацию сегментов по участникам лизинговых сделок, то значительные изменения наблюдаются в сегменте морских и речных судов. Этот сегмент имеет наибольшую концентрацию, что связано с высокой концентрацией объема нового бизнеса сегмента на компаниях ГТЛК.

В прошлом году рынком лизинга заинтересовался частный капитал. Речь идет о частных инвестициях, в отличие от приватного кредитования. Кроме того, лизинговые компании стали более активно использовать соб-

ственный капитал и облигационные займы. С одной стороны, их стимулировало уменьшение ставки на долгом рынке, с другой – снижение возможностей банковского финансирования из-за сокращения числа небольших региональных банков. Среди трендов, наметившихся в 2020-м, – выход лизинговых компаний на долговый рынок: за 2019–2020 годы впервые разместили облигации шесть лизинговых компаний. Доля облигаций в фондировании лизингодателей имеет большой потенциал роста, прежде всего за счет простого способа рефинансирования за-

долженности компании путем размещения нового выпуска ценных бумаг. Ведущие лизинговые компании уже организуют займы от миллиарда рублей, и облигации выпускаются в течение месяца. Такая диверсификация активов позволяет лизинговым компаниям чувствовать себя более уверенно в финансовом отношении в нынешних условиях.

Пандемия усилила тренд на цифровизацию бизнеса лизин-

говых компаний. Активизация банков на лизинговом рынке приведет к еще большему укреплению тенденции на цифровизацию бизнеса и развитие уровня дистанционных услуг лизинговых компаний, в чем они пока сильно уступают кредитным организациям. По итогам 2020-го доля компаний, заключающих через дистанционное обслуживание более половины всех сделок, составила 23% против 4% в 2019-м. При этом пандемия в 2020 году только ускорила наметившийся ранее тренд на цифровизацию бизнеса – помимо удобства для клиентов, повышается эффективность внутренних процессов в компании и снижаются затраты.

Развитие тенденции на диджитализацию и автоматизацию бизнеса, в том числе внедрение системы электронного документооборота, позволяет снизить сроки рассмотрения сделок, обеспечить онлайн-одобрение простых сделок и дистанционный осмотр предметов лизинга.

Если рассматривать концентрацию сегментов по участникам лизинговых сделок, то значительные изменения наблюдаются в сегменте морских и речных судов. Этот сегмент имеет наибольшую концентрацию, что связано с высокой концентрацией объема нового бизнеса сегмента на компаниях ГТЛК.

Вывод, который можно сделать по итогам деятельности отчетственного рынка лизинга в целом, следующий: рынок незначительно просел в количественном отношении в 2020 году, он улучшается качеством услуг и усиливает свои позиции в финансовой сфере.

Что касается прогноза рынка лизинга на 2021 год, то обратимся к исследованию агентства «Эксперт РА», составленному в двух вариантах (базовом и консервативном). В основе того и другого варианта лежат основные макроэкономические предпосылки и факторы (ожидаемое снижение рисков,

открытие межгосударственных границ и состояние рынка грузоперевозок, направление денежно-кредитной политики Банка России, динамика инвестиционной активности лизингополучателей на фоне восстановления экономики, господдержка инфраструктурных проектов в различных областях).

Согласно базовому прогнозу агентства объем нового бизнеса по итогам 2021 года прирастет на 10–15% и составит около 1,6 трлн руб. При этом большие темпы роста (выше 15%) возможны за счет разовых крупных сделок лидеров, динамика которых не будет отражать реального состояния всего рынка. Незначительный рост рынка (менее 10% при достижении объемов рынка менее 1,5 млрд руб.) возможен в случае низких темпов вакцинации, дальнейшего ослабления курса рубля и падения среднегодовой цены на нефть марки Brent за отметку в 55 долл. за баррель.

В прогнозе по железнодорожному сегменту агентством предполагается сохранение слабого спроса на грузоперевозки угля и нефтепродуктов, в совокупности составляющих порядка 50% всех грузоперевозок, а также постепенный рост пассажиропотока, во многом зависящего от скорости ослабления эпидемиологических рисков. Тем не менее к концу 2021 года железнодорожный сегмент сократится до 20% на фоне сохранения низких арендных ставок на полувагоны при их профиците из-за слабого восстановления спроса на железнодорожные перевозки.

Авиасегмент, как известно, наиболее сильно пострадал от пандемии в связи с закрытием границ и введенными ограничениями на перевозки (снижение пассажирооборота составило минус 55% за 2020 год). Основным поддерживающим фактором для объемов авиализинга являются поставки отечественных SSJ100, по которым существуют риски их переноса на 2022–2023 годы в случае слабого восстановления авиатранспорта, а также госгарантии на закупку вертолетов. Увеличение пассажиропотока на фоне смягчения рисков эпидемиологической ситуации, а также выделение правительством госгарантий на приобретение самолетов SSJ100 позволяют авиасегменту по итогам 2021-го показать рост на уровне 50%. Но надо понимать, что такой существенный рост объясняется низкой базой.

Автолизинг по итогам 2021 года по-прежнему останется одним из драйверов рынка. Потребность в обновлении устаревшего парка автомобилей, различные государственные программы поддержки окажут помощь этому сегменту. Это касается лизинга автобусов и троллейбусов. Высокий уровень износа общественного транспорта в городах Рос-

сии с одной стороны, субсидирование этого сегмента со стороны государства – с другой будут и впредь обеспечивать спрос на услуги лизинговых компаний. Основываясь на базовом сценарии развития, автосегмент по итогам 2021 года покажет рост более чем на 20%.

Правовое обеспечение лизинговой деятельности – тема отдельного разговора. Так, проект поправок к закону «О лизинге» был принят в первом чтении еще весной 2019 года. К законопроекту (а именно в таком состоянии он находится) есть вопросы по существу.

В частности, в обсуждаемом законопроекте должна учитываться арендная природа лизинга. Нельзя переводить его только в чисто финансовую услугу, потому что речь в первую очередь идет не о деньгах, а об имуществе, причем об имуществе, действующем в реальном производственном процессе. Следовательно, в договоре по лизингу должны быть учтены те реальные убытки, которые понесет лизингополучатель при нарушении условий договора. И тем более для устойчивости рынка большое значение имеет уверенность, что интересы клиента никоим образом не пострадают в случае, если его лизингодатель по каким-либо причинам будет исключен из реестра лизинговых компаний.

Для создания здоровой конкурентной среды на рынке лизинговых услуг должны быть компании второго эшелона, малые и средние. Вопрос их существования – это вопрос финансирования.

Основная проблема состоит в том, что банки практически не предоставляют для них финансирование больше, чем на 3 года, в то время как лизинговые контракты (если не брать автолизинг) имеют гораздо большую длительность (5–7 лет).

Малые и средние компании хотят быть полноправными участниками лизингового бизнеса, а не просто механизмом, с помощью которого можно получить через лизинговую компанию регресс для лизингополучателя. Этот сегмент игроков рынка работает с малым и даже микробизнесом, и в данном случае ни о каком кредитном регрессе для клиентов речь идти не может.

Инициатива должна исходить от лизингового сообщества с тем, чтобы сформировать совместно с банковскими структурами методологические рекомендации, каким образом оценивать качество лизингодателей и какие вообще подходы использовать к структурированию финансирования малых и средних лизинговых компаний, как в новой реальности банки с учетом всех рисков и интересов сторон могут финансировать малые и средние лизинговые компании.

Таким образом, отечественный рынок лизинга, пережив трудный период 2020 года, развивается.

НОВОСТИ

Договорились о намерениях

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) в ходе бизнес-программы на МАКС–2021 провела ряд рабочих встреч с руководством российских авиакомпаний и крупнейших производителей авиатехники, в том числе ПАО «ОАК» и АО «Вертолеты России».

В течение первых трех дней авиасалона ГТЛК заключила 5 соглашений о намерениях. В рамках проекта по созданию единой Дальневосточной авиакомпании были подписаны документы с «Авророй», ПАО «Ил» и корпорацией «Иркут». Для авиаперевозчика в ДФО планируется поставка в лизинг 8 самолетов SSJ-100 и 19 Ил-114-300. Кроме того, 3 самолета Ил-114-300 предполагается передать в лизинг Вологодскому авиапредприятию, 8 вертолетов Ми-8 МТВ1 – авиапредприятию «Ельцовка».

Отдельного внимания заслуживает первое в своем роде соглашение по экспорту российских сельскохозяйственных беспилотников (производства компании «Индустриальные дроны») – для бразильской компании BirdView Drone BioControl.

Также были подписаны акты приема–передачи техники по ранее заключенным ГТЛК контрактам. Обладателями новых отечественных вертолетов «Ансат» и Ми-8 МТВ1 стали авиакомпании «КрасАвиа», «РусАвиа» и «Конверс Авиа».

По заказу ГТЛК

На Средне-Невском судостроительном заводе (СНЗ) в Санкт-Петербурге прошла торжественная церемония закладки корпуса второго пассажирского судна проекта А45–90.2 «Виктор Астафьев», строящегося по заказу Государственной транспортной лизинговой компании.

В режиме телестроения участие в мероприятии принял губернатор Красноярского края Александр Усс, очно на церемонии присутствовали заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по контролю и регламенту Михаил Романов, генеральный директор СНЗ Владимир Середехо, директор департамента наземного и водного транспорта ГТЛК Александр Филатов, представитель Объединенной судостроительной корпорации, местной администрации и многие другие.

Напомним, что закладка первого из двух теплоходов – «Андрей Дубенский» – состоялась на СНЗ в июле 2020 года. Это первые суда проекта А45–90.2, которые будут построены в России.

Новые теплоходы заменят изношенные суда, курсирующие на линии Красноярск – Дуinka – Красноярск. Ввод в эксплуатацию современных комфортабельных теплоходов позволит Красноярскому краю закрыть вопрос по перевозке пассажиров и туристов на социально значимом маршруте на несколько десятков лет вперед. Головное судно планируется к сдаче не позднее декабря 2023 года, второе – до конца 2024 года.

В рамках партнерства

Дочернее предприятие госкорпорации «Ростех» летом 2022 года откроет специализированную компанию по лизингу воздушного транспорта в Ульяновской области, соответствующее соглашение о реализации проекта власти региона подписали с компанией «Авиакапитал – сервис».

В пресс-службе администрации главы региона уточнили, что парк авиатехники, участвующей в проекте, составит не менее десяти вертолетов, в том числе «Ансаты», Ми-38, Ми-8 и другие. «Объем вложений на начальном этапе составит 4 млрд руб. Готовая инфраструктура, благоприятные условия для инвесторов, а также наличие партнеров в Ульяновске помогут обеспечить максимально быстрый старт проекта. Статус особо значимого инвестиционного проекта и особый налоговый режим позволят предложить эксплуатантам самолетов и вертолетов, производителям и сервисным компаниям наиболее привлекательные финансовые условия», – сказал гендиректор компании «Авиакапитал – сервис» Роман Пахомов.

На следующем этапе возможно расширение парка лизинговой компании самолетами MC–21–300, Sukhoi Superjet 100, Ил–114–300.

Также в рамках партнерства госкорпорации «Ростех» и региона обсуждается возможность создания центра кастомизации Объединенной авиастроительной корпорации в регионе, чтобы упростить логиистику поставок и обеспечить еще более привлекательные условия сотрудничества для заказчиков.

**Материалы
страницы подготовила
Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР», кандидат
экономических наук**

Падение отыграли. Далее — рывок

Спрос на дорожно–строительную технику во многом стимулирует нацпроекты

ДИКТУЕТ РЫНОК

Национальные проекты в транспортном комплексе в большинстве своем связаны со строительством новых, реконструкцией и модернизацией действующих объектов инфраструктуры. Для их реализации у предприятий ТК должна быть не только соответствующая дорожно–строительная и спецтехника, но и возможность эту технику приобрести. Инфраструктурные проекты – капитальные, с долгосрочным горизонтом

планирования (до 2030–2035 годов). Поэтому у исполнителей этих проектов должна быть уверенность в своей материальной–технической базе. Вот и пытаемся оценить возможности отечественного рынка спецтехники в наше непростое время и состояние рынка лизинга этой техники.

Как известно, современная техника, а тем более дорожно–строительная и специальная, – дорогая. Покупать ее, пусть даже в кредит, предприятиям накладно, особенно в тех случаях, когда используют эту технику

для выполнения только каких–то определенных работ. Выгоды лизинга в таких случаях очевидны, особенно с учетом экономии на налоге на имущество (техника, взятая в лизинг, числится на балансе лизингодателя, который и платит налог).

Лизинговые сделки по своему характеру являются финансовыми операциями, успех которых зависит как от возможностей самой лизинговой компании (лизингодателя), так и от финансовой состоятельности лизингополучателя. Естественно, что в период кризиса, какими

бы причинами он не был вызван, возможностями компаний по аренде техники снижаются. Рынок спецтехники сохранил свои позиции в сложном 2020 году. И более того – после спада продаж более чем в 2 раза в 2014 году уже на протяжении шести лет наблюдается постоянный его рост (см. диаграмму).

Начиная с 2017 года продажи спецтехники открывают резкое падение 2014 года: в 2017-м рынок показал рост на 46%, до 9 тыс. единиц, далее в течение двух лет он прирос еще более чем на треть – до 13,7 тыс. единиц в 2019-м. И в непростой для экономики 2020 год рынок также оказался в плюсе, пусть и небольшим – 0,3%. В текущем году продажи дорожно–строительной техники (ДСТ) и другой спецтехники демонстрируют высокую положительную динамику: по подсчетам Ассоциации европейского бизнеса (АЕБ), по итогам первого квартала 2021 года они увеличились на 26% по сравнению с первым кварталом 2020-го, до 3,6 тыс. единиц.

К основным видам ДСТ в России относятся гусеничные экскаваторы (31% рынка), экскаваторы–погрузчики (27%), погрузчики с бортовым поворотом (9%), гусеничные тракторы (8%), колесные погрузчики (8%), колесные экскаваторы (5%), автогрейдеры (5%), катки (4%), асфальтоукладчики (2%), сочлененные и карьерные самосвалы. В 2021 году высокий рост продаж показали автогрейдеры (по итогам первого квартала – на 52%), колесные экскаваторы (плюс 38%), экскаваторы–погрузчики (плюс 29%). Выросли продажи гусеничных тракторов

(плюс 18%). Впрочем, некоторые виды техники оказались в заметном минусе – это, в частности, асфальтоукладчики (минус 24% по сравнению с первым кварталом прошлого года). Заметный рост спроса на дорожно–строительную технику прежде всего связан со строительством и ремонтом дорог, которые идут нарастающими темпами: только в текущем году запланированы ремонт и строительство 23 тыс. км дорог, а до конца 2024 года предполагается отремонтировать еще 77 тыс. км и построить 8,5 тыс. км региональных и федеральных дорог.

Причем рынок двигают не только нацпроекты, напрямую связанные с транспортным строительством, такие как «Безопасные качественные дороги» и «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года», но и целый ряд других. Например, такие проекты, как «Жилье и городская среда» и «Туризм и индустрия гостеприимства», также не обходятся без инвестиций в новую инфраструктуру.

В продажах дорожно–строительной техники в России в настоящее время лидируют иностранные производители, которые занимают порядка 80% рынка: JCB, Volvo, Hitachi, John Deere, Komatsu, Caterpillar и др. Составить им конкуренцию пытаются российские производители спецтехники: «Дормаш», «Экскаватор», «ДСТ–Урал», «ЧТЗ–Уралтрак», «Четра», «Кранэкс», «Тверской экскаватор», «Брянский арсенал», «Челябинские строительные–дорожные машины», «Заволжский завод гусеничных тягачей и другие предприятия.

Подталкивает спрос потребителей на дорожно–строи-

тельную и другую спецтехнику и такая мера, как утилизационный сбор.

Формально, как известно, утильсбор направлен на защиту экологии, но по факту этот платеж возвращается компаниям, производящим технику в стране. С конца прошлого года Минпромторг России говорит о том, что утильсбор на дорожно–строительную и другую спецтехнику может быть повышен для того, чтобы стимулировать локализацию ее выпуска в России. Такой шаг может привести к росту розничной цены на большинство видов ДСТ на 15–25%, отмечают эксперты, и как раз ожидание такого скачка цен сейчас сильно стимулирует ее продажи, поставки и производство.

Есть еще один фактор, влияющий на рост продаж – дефицит техники, вызванный нарушением глобальных цепочек поставок. Результатом простоев во время пандемии стала нехватка компонентов во многих отраслях промышленности. Список дефицитных изделий и материалов только расширяется. Если ранее это были электронные компоненты, то сейчас не хватает даже обычного пластика.

Рост цен из-за прогнозируемого повышения ставок утильсбора и дефицита комплектующих – фактор, конечно, временный, но тем не менее поднимает рынок дорожно–строительной и специальной техники. Что касается реализации национальных инфраструктурных проектов с государственным участием, которые рассчитаны на долгосрочную перспективу, то они гарантируют не только спрос на спецтехнику сегодня, но и потребность в ней в будущем.

В целом, рынок дорожно–строительной техники в России в настоящее время лидируют иностранные производители, которые занимают порядка 80% рынка: JCB, Volvo, Hitachi, John Deere, Komatsu, Caterpillar и др. Составить им конкуренцию пытаются российские производители спецтехники: «Дормаш», «Экскаватор», «ДСТ–Урал», «ЧТЗ–Уралтрак», «Четра», «Кранэкс», «Тверской экскаватор», «Брянский арсенал», «Челябинские строительные–дорожные машины», «Заволжский завод гусеничных тягачей и другие предприятия.

Подталкивает спрос потребителей на дорожно–строи-



6

КОНТРОЛЬ И НАДЗОР

Провели рейды

по соблюдению транспортного законодательства

Сотрудники администрации города, Ространснадзора, ОГИБДД ОМВД, государственные инспекторы провели рейдовые мероприятия по проверке соблюдения транспортного законодательства перевозчиками.

Как сообщил главный государственный инспектор по городу Дербент и Дербентскому району Малик Маликов, многие перевозчики не имеют полного пакета документов, необходимых для осуществления этой деятельности.

Согласно требованиям российского федерального законодательства пассажирские перевозки могут выполнять только частные или юридические лица, у которых есть соответствующая лицензия. Эти меры направлены на повышение качества обслуживания пассажиров, обеспечение надлежащего технического состояния транспортных средств и предотвращение ДТП.

По итогам рейдовых мероприятий были составлены протоколы на водителей, которые занимаются перевозкой пассажиров без лицензии. Они будут наказаны административным штрафом.

Проверка исполнения

Капитан порта совершил инспекторскую проверку

Капитан морского порта Петропавловск–Камчатский Иван Бунин в рамках инспекторской поездки по отдаленным участкам порта посетил северные поселки Камчатки (Палана, Тымлат, Тилички, Алука, Ачайваам, Пахахи, Манилы, Оссора), находящиеся в 700–1000 км от краевого центра.

Состоялись рабочие встречи с представителями предприятий, осуществляющих рыбохозяйственную деятельность на участках, проведены осмотры имеющихся гидротехнических сооружений на соответствие безопасности швартовки и стоянки судов. Выполнены осмотры акватории труднодоступных участков с использованием беспилотного летательного аппарата.

В завершение рабочей поездки была проведена проверка исполнения инспекцией портового контроля функций, относящихся к безопасности мореплавания и защите морской среды от загрязнения.

РЕЙД

Безответственность

становится причиной трагедии

Сначала 2021 года в результате нарушения правил безопасности на железнодорожной инфраструктуре Дальневосточной магистрали произошли 35 случаев травмирования граждан, 23 из них со смертельным исходом. В прошлом году за аналогичный период произошло 40 случаев, в результате которых травмирован 41 человек, 27 из них – погибли. Основной причиной получения травм стало хождение по железнодорожным путям в неустановленных местах.

Снижению травматизма способствует активная разъяснительная работа с гражданами во время профилактических рейдов. Выявление нарушений проводится в тесном взаимодействии железнодорожников с представителями транспортной полиции, следственных органов и прокуратуры. Так, в Хабаровске совместно с сотрудниками ЛОВД на транспорте прошел рейд в районе посадочной платформы «Швейная фабрика», в ходе которого контролировалось соблюдение гражданами правил перехода через железнодорожные пути и предотвращались правонарушения.

Для обеспечения безопасности граждан на магистрали принимается целый ряд мер, в частности, оборудуются пешеходные переходы со световой и звуковой сигнализацией. В 2021 году уже построены два безопасных перехода в Хабаровском крае. До конца года будут введены в строй еще пять переходов в Приморском крае и Еврейской автономной области. На следующий год на полигоне Дальневосточной магистрали запланировано строительство семи пешеходных переходов, оснащенных световой и звуковой сигнализацией.

Тематические сувениры

вручены на память юным гражданам

Сотрудники Восточно–Сибирской железной дороги ведут усиленную работу по профилактике травмирования несовершеннолетних на транспортных объектах. В рамках этой работы распространяются аудио– и видеоролики (0+)- по безопасности в группах и социальных сетях, проводятся рейды на станциях и вокзалах.

Накануне профилактический рейд состоялся на станции Иркутск–Сортировочный. Заместитель главного инженера ВСЖД Сергей Старцев совместно со старшим инспектором по делам несовершеннолетних ВСЛУ МВД России на транспорте Баирмой Мункуевой рассказывали родителям, детям и подросткам, находящимся на железной дороге, о том, как нужно вести себя на объектах транспорта. Для того чтобы правила поведения лучше запомнились, юным гражданам вручали тематические сувениры.

Подобные рейды регулярно проходят на всех станциях Восточно–Сибирской магистрали. С нарушителями ведется разъяснительная работа, в отдельных случаях родители несовершеннолетних привлекаются к административной ответственности.

Отметим, что с начала 2021 года на путях Восточно–Сибирской железной дороги были травмированы 42 гражданина, в том числе 29 – со смертельным исходом. Тревожную статистику, в частности, пополнили шесть случаев травмирования несовершеннолетних, пятеро детей и подростков погибли.



По сообщениям наших корреспондентов

БЕЗОПАСНОСТЬ

В режиме реального времени

Развитие системы тахографического контроля позволяет решать государственные задачи



ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

По данным Росстата, автомобильный транспорт обеспечивает примерно 60% объема пассажирских перевозок в стране и 70% объема грузовых перевозок. Сегодня в России насчитывается более 4 млн грузовых транспортных средств массой более 3,5 тонны и автобусов с числом мест более 8. При этом ежегодно происходит порядка 16–17 тыс. ДТП с участием грузовопассажирских транспортных средств, гибнут более 2 тыс. человек.

Основными причинами таких ДТП являются снижение уровня общей дисциплины перевозчиков и водительского состава, нарушение перевозчиками основных требований законодательства, установленных норм и правил в сфере транспорта и безопасности дорожного движения.

По экспертным данным, около 20% ДТП происходит по причине усталости водителя за рулем.

В целях снижения количества таких ДТП в Российской Федерации внедряется и развивается система тахографического контроля, представляющая собой комплекс организационно–технических мер, направленных на обеспечение контроля за соблюдением водителями транспортных средств режима труда и отдыха, скоростного режима и маршрута движения.

Главными целями системы такого контроля являются повышение безопасности дорожного движения и снижение аварийности за счет обеспечения соблюдения водителями установленного режима труда и отдыха, скоростного режима посредством использования средств и инструментов объективного контроля – тахографов.

Массовое применение таких устройств берет начало с момента заключения в июле 1970 года в Женеве Европейского соглашения, где речь шла о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР). Оно вступило в силу 5 января 1976 года. В нем, помимо прочего, были установлены единые конструктивные и функциональные требования к электромеханическим тахографам, позволяющим в течение 24 часов регистрировать время управления автомобилем, а также время отдыха и перерывов на бумажном диаграммном диске.

Многолетнее использование аналоговых тахографов показало, что их конструкция, а также способ записи ими данных позволяют осуществлять несанкционированную коррекцию информации и нарушать установленные режимы труда и отдыха.

Для решения этой проблемы в сентябре 1998 года были разработаны и внедрены цифровые тахографы, обладающие рядом преимуществ по сравнению с аналоговыми устройствами. В частности, это хранение данных в энергонезависимой микросхеме памяти. Регистрация данных не ограничена суточным периодом, конструкция корпуса не позволяет осуществлять несанкционированный доступ к микросхеме памяти без его вскрытия.

В настоящее время разработка цифровых тахографов развивается в двух направлениях.

В Европейском союзе начиная с июня 2019 года введены

цифровые тахографы второго поколения, так называемые смарт–тахографы.

Вот некоторые их основные функциональные особенности: использование глобальных навигационных спутниковых систем GALILEO/GPS для автоматической записи данных о местоположении транспортного средства; применение технологии выделенной связи ближнего действия, которая при помощи дистанционного беспроводного соединения позволяет осуществлять предварительный дистанционный контроль и определять потенциальных нарушителей режима труда и отдыха в общем потоке автотранспортных средств; возможность передачи информации с помощью ин-

ФАКТ

В Российской Федерации осуществляется цифровая трансформация системы тахографического контроля путем внедрения и использования тахографов с функцией автоматической передачи данных в режиме реального времени.

теллектуальных транспортных систем (ITS); использование номерных пломб; усиление мер безопасности для защиты данных от фальсификации.

С 15 июня 2019 года транспортные средства, впервые зарегистрированные в странах Европейского союза, оснащаются смарт–тахографами, соответствующими требованиям Регламента (ЕС) 2016/799.

На сегодняшний день основные вопросы использования нового поколения смарт–тахографов урегулированы. Предполагалось, что к очередной сессии группы экспертов ЕСТР, которая должна была состояться в начале лета 2020 года, текст нового Добавления 1С, регламентирующего требования к применению смарт–тахографов, будет одобрен договаривающимися сторонами и переведен, в том числе и на русский язык. Но опасность распространения коронавируса и инфекции внесла некоторые коррективы в процесс изменения требований международного соглашения ЕСТР.

Хотелось бы отметить, что новые требования повлекут за собой изменение внутреннего российского законодательства. Потребуется организация новой системы контроля на территории Российской Федерации, представителям контрольных надзорных органов и мастерских необходимо будет пройти обучение для работы со смарт–тахографами и получить новые карты мастеров и контролеров. Также мастерским потребуется переоснащение, необходимо будет организовать учет установленных номерных пломб нового поколения.

В Российской Федерации осуществляется цифровая трансформация системы тахографического контроля путем внедрения и использования тахографов с функцией автоматической передачи данных в режиме реального времени.

Российский онлайн–тахограф оснащен модулем автоматической передачи информации о зафиксированных правонарушениях по сетям беспроводной мобильной связи GSM/GPRS, что позволяет в режиме реального времени посредством инфраструктуры сетей операторов сотовой связи осуществлять передачу данных о нарушениях водителями режима управления транспортным средством и отдыха,

а также о несоблюдении ограничений скорости их движения в контрольно–надзорные органы и органы исполнительной власти.

Стоит отметить, что в условиях отсутствия сигнала сотового оператора тахограф продолжает записывать данные, в том числе о зафиксированных правонарушениях, и обеспечивает их незамедлительную передачу в контрольные органы сразу же при появлении устойчивого сигнала.

Очень важно, что российская система тахографического контроля и разработанный онлайн–тахограф не просто представляют собой возможность выборочного контроля одного из транспортных средств, а позволяют осу-

ществлять гарантированный контроль всех транспортных средств и водителей в части соблюдения режима труда и отдыха, скоростного режима, маршрута движения.

В настоящее время в соответствии с поручением Минтранса России на базе ФБУ «Росавтотранс» осуществляется реализация пилотного проекта по сбору, хранению, обработке и передаче информации из тахографов с функцией передачи данных. В их состав входят связанные модули и антенны для приема и передачи сигналов GSM/GPRS, технические устройства систем мониторинга, контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Полученные результаты могут быть использованы для выработки и принятия решений о совершенствовании нормативных правовых актов, регулирующих сферу тахографического контроля, в том числе в части автоматической передачи, приема, обработки и использования данных, передаваемых тахографом.

Следует понимать, что система тахографического контроля – это не просто установление нормативных требований и ответственности за их нарушение.

В рамках этой системы создаются инструменты, предоставляющие соответствующие функциональные возможности и отвечающие современным требованиям.

В частности, развивается автоматизированная информационная система «Тахографический контроль».

В рамках контура «Учет» АИС «ТК» реализован поэкземплярный учет каждой единицы тахографического оборудования на всех этапах жизненного цикла с момента изготовления до утилизации. Происходит это с указанием всех соответствующих статусов оборудования в привязке к каждой единице транспортного средства и каждому водителю.

Обеспечено формирование как стандартных отчетов по определенным формам, так и полностью настраиваемых отчетов по любому содержанию в АИС «ТК» параметру (дата, время, тип оборудования, его статус, мастерская, транспортное предприятие и т. п.).

Подсистема «Прием, обработка и передача тахографиче-

ских данных» обеспечивает такие позиции, как установление и поддержание защищенного соединения с онлайн–тахографами; прием данных от тахографов с возможностью управления потоками сообщений с целью распределения нагрузок; проверку и подтверждение корректности получения данных от тахографов, расшифровку принятых от тахографов данных; проверку целостности и некорректируемости расшифрованных данных, принятых от тахографов.

Контур «Контроль» АИС «ТК» – это контроль легитимности и соблюдения правил использования установленного тахографического оборудования посредством сопоставления полученной в ходе инспекторской проверки информации с информацией, хранящейся в контуре «Учет» АИС «ТК», а также автоматизированный дистанционный контроль соблюдения режима труда и отдыха водителей, скорости и маршрута движения транспортных средств, оснащенных тахографами, посредством обработки и комплексного анализа расшифрованных данных. Цель – выявление нарушений режима труда и отдыха, скоростного режима, маршрута движения.

Контур «Интеграция» обеспечивает прием информации о выявленных нарушениях из подсистемы «Прием, обработка и передача тахографических данных» и предоставляет эту информацию органам государственного надзора (контроля) посредством использования унифицированных интерфейсов и протоколов информационного обмена.

В конце 2019 года осуществлена доработка АИС «Тахографический контроль» в части обеспечения интеграции с информационной системой Ространснадзора КИАСК–ТС–РВ.

Теперь об основных функциональных преимуществах онлайн–тахографа. Первое – гарантированное обеспечение юридической значимости зарегистрированных данных за счет применения криптографических механизмов и электронной подписи, используемых в блоке СКЗИ тахографа и картах тахографа. Второе – автоматическая передача данных по беспроводным каналам связи в режиме реального времени. При этом использование механизмов дистанционной передачи данных о правонарушениях значительно снижает нагрузку на контрольные органы, одновременно повышая глубину и эффективность контроля. Третье – объективный постоянный непредвзятый контроль как единственный действенный инструмент защиты трудовых прав и интересов водителя.

Четвертое – функционал онлайн–тахографа позволяет автотранспортным предприятиям осуществлять контроль нахождения/мониторинг движения принадлежащих им транспортных средств.

И, наконец, пятое. Онлайн–тахограф обладает возможностью использования имеющейся инфраструктуры сетей передачи данных и вычислительных мощностей существующих государственных систем, что позволяет внедрять систему онлайн тахографического контроля без дополнительных затрат и гармонично интегрировать ее в единую интеллектуальную транспортную систему.

Николай ВИБЛЫЙ,
заместитель
генерального директора
ФБУ «Росавтотранс»

КРИМИНАЛ

Господа, имейте совесть

Еще раз о морали и этике

Вотляйти наказание настигло водителя маршрутки, который решил, что может хамить пассажирам. Мужчина был крайне небезопасен с теми, кто решил проехать по маршруту № 303 из Вотляйти в Подстепки.

– Это было абсолютно неадекватное поведение: он кричал на всех, ругался матом, требовал скорее заходить – вроде как из–за того, что скоро загорится красный свет. При этом он категорически не хотел ехать через Приморский, а рвался ехать в объезд, – написали пассажиры и добавили, что ехать внутри такого транспорта было очень страшно.

При этом, по словам пассажиров, водитель слишком сильно разогнался и резко тормозил, что не отвечает требованиям к безопасности оказываемых услуг.

Как сообщили в министерстве транспорта Самарской области, обращение взяли в проверку, с водителем провели воспитательную беседу и временно отстранили от работы.

* * *

Буйного пассажира сняли с рейса прямо перед взлетом в международном аэропорту Толмачево из–за нецензурной брани.

По данным сибирского управления на транспорте МВД России, от работника авиагавани поступило сообщение о неадекватном поведении одного из пассажиров – мужчина громко матерился и размахивал руками. Отмечается, что дебошир игнорировал призывы экипажа вести себя нормально. В результате пилот принял решение прекратить руление из–за невозможности обеспечить безопасность остальных людей.

Инцидент произошел на борту воздушного судна, вылетавшего из Новосибирска в Новый Уренгой. Задержанным оказался 40–летний житель Красноярского края. Он был доставлен в дежурную часть, где на него составили протокол об административных правонарушениях за мелкое хулиганство и невыполнение распоряжений команды воздушного судна. Ему грозит штраф в размере от 2 до 5 тыс. руб. или арест сроком до 15 суток.

* * *

Начальника поезда Екатеринбург – Санкт–Петербург будут судить за попытку дать взятку ревизору.

Возбуждено уголовное дело. За совершение данного преступления предусмотрена уголовная ответственность в виде лишения свободы на срок до 7 лет со штрафом.

По версии следствия, в декабре 2019 года контролеры–ревизоры Уральского регионального отделения Центра контрольно–ревизионной деятельности АО «Федеральная пассажирская компания» проводили проверку пассажирского поезда сообщением Екатеринбург – Санкт–Петербург. Во время проверки ревизоры выявили ряд нарушений при предоставлении платных услуг пассажирам, нарушения по обеспечению безопасности в вагоне поезда. Поэтому между станциями Сабик и Шалая Свердловской железной дороги за недокументирование контролерами выявленных нарушений в работе поездов бригады начальник поезда предložил(а) в качестве коммерческого подкупа 20 тыс. руб. Однако контролеры отказались от взятки.

* * *

В Тюмени задержали пьяного водителя маршрутного такси, собиравшегося с утра «выходить на работу».

В четвертом часу утра инспекторы полка ДПС ГИБДД задержали водителя на маршрутном такси 43–го маршрута в центре Тюмени. 41–летний водитель, ехавший с двумя знакомыми, выглядел как–то странно: глаза слезились, кожа покраснела. От прохождения освидетельствования на алкоголь и наркотики водитель отказался, заявив, что для него это будет безопаснее.

Автоинспекторам мужчина пояснил, что ночью спал в салоне «маршрутки» на останковом комплексе «Рабочий поселок». А утром он собирался ехать на маршрут для перевозчиков пассажиров. В данный момент автобус Газ помещен на спецстоянку, он принадлежит одной из тюменских организаций. Ранее этот водитель задерживался пьяным за рулем в 2009 году, тогда он был лишен права управления транспортом на полтора года. ГИБДД усилит контроль за пассажирскими перевозками в Тюмени, в том числе на этом маршруте. Напомним: в текущем году число дорожных аварий с участием маршрутного транспорта в Тюмени выросло более чем в два раза, с 15 до 38 ДТП, в них травмированы 45 человек.

Подготовили
Матвей ТИМОШИН

Игрушка для императора

Как паровая техника двигала прогресс

ИСТОКИ

Фердинанд Вербст, член иезуитской общины в Китае, в своей рукописи Astronomia Eurorea, которая была закончена в 1681 году и напечатана в 1687 году в Германии, рассказывает, что около 1672 года он разработал в качестве игрушки для китайского императора паровую тележку, которая, возможно, была первым работающим паровым транспортным средством. В этой работе Вербст впервые упомянул термин «мотор» в его нынешнем значении. На одной заправке угля машина могла двигаться больше часа. Поскольку ее длина составляла всего 65 см, она представляла собой масштабную модель, не предназначенную для перевозки пассажиров, водителей или грузов, и называть ее машиной не совсем корректно. И все же это был первый автомобиль, который мог двигаться с помощью самодельного двигателя. Поскольку паровой двигатель еще не был известен в то время, Вербст использовал принцип золипила. (Геронов шар – прототип паровой машины). Пар генерировался в шаровидном котле и выходил из трубы сверху, откуда направлялся на простую открытую «паровую турбину» (как водяное колесо), которая приводила в движение задние колеса.

Первым примененным на производстве паровым двигателем была «пожарная установка», сконструированная английским механиком Томасом Севери в 1698 году.

«Огненная телега» и «Самокатная повозка»

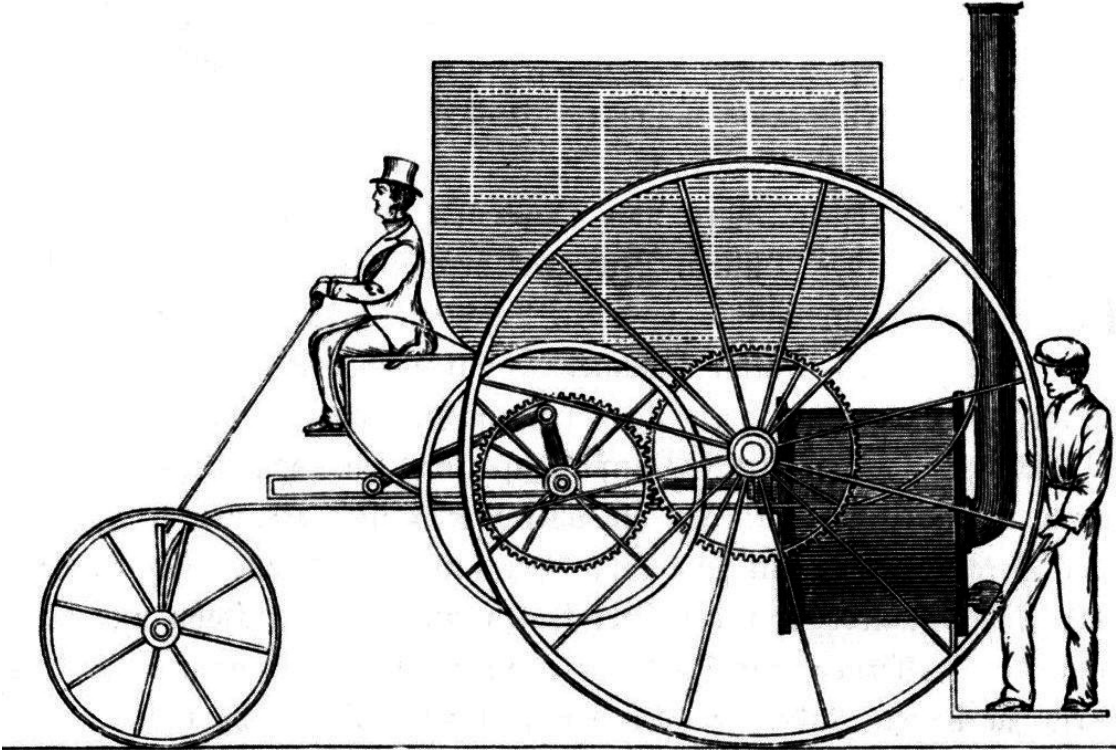
Английский кузнец Томас Ньюкомен в 1712 году продемонстрировал свой «атмосферный двигатель». Это был усовершенствованный паровой двигатель Севери, в котором Ньюкомен существенно снизил рабочее давление пара. Попытки Ньюкомена использовать повторно–поступательное движение поршня для вращения гребного колеса на судах оказались неудачными. Однако заслуга Ньюкомена в том, что он одним из первых реализовал идею использования пара для получения механической работы. Паровые машины Ньюкомена получили широкое распространение: к 1735 году только в Англии их было более сотни.

Шотландский изобретатель–механик Джеймс Уатт усовершенствовал паровую машину Ньюкомена. Первым значительным усовершенствованием, которое он запатентовал в 1769 году, была изолированная камера для конденсации. Он изолировал паровой цилиндр, а в 1782 году избрал машину двойного действия. Вместе с более мелкими усовершенствованиями это изобретение позволило увеличить производительность паровой машины более чем в четыре раза. Кроме того, машина стала значительно проще в управлении.

В 1769 году французский изобретатель Никола Жозеф Кюньо испытал первый образец полно–размерной машины с паровым двигателем (усовершенствованная машина Ньюкомена), известный как «малая телега Кюньо», а в 1770 году – «большую телегу Кюньо». Сам изобретатель назвал ее «Огненная телега» – она предназначалась для буксировки артиллерийских орудий.

«Телегу Кюньо» считают предшественницей не только автомобиля, но и паровоза, поскольку она приводилась в движение силой пара.

К 1784 году в Редруте соотечественник Уатта изобретатель Уильям Мердок построил работающую модель паровой кареты, а в 1801 году горный инженер Ричард Тревитик (Британия) ездил на полноразмерной машине по дорогам Камборна. Такие машины какое–то время были в моде, и на протяжении следующих десятилетий были разработаны такие новшества, как ручной тормоз, многоступенчатая трансмиссия и улучшенное рулевое управление. Некоторые были коммерчески успешны в обеспечении общественного транспорта, пока общественное сопротивление против этих слишком быстрых машин не повлекло принятие в 1865 году закона Locomotive Act, требующего, чтобы на общественных дорогах Великобритания перед самоходными машинами шел человек, раз-



машивающий красным флагом и дующий в сигнальную дудку. Это решительно подавило развитие дорожного автотранспорта практически на всю оставшуюся часть XIX века. В итоге усилия инженеров и изобретателей были брошены на железнодорожные локомотивы.

ФАКТ

В 1948 году в нашей стране был построен опытный НАМИ–012 на шасси семитонного ЯАЗ–200 (позже МАЗ–200). Характеристики трехцилиндровой паровой машины были вполне привычными: мощность – 100 л. с., обороты – до 1250 в минуту. А габариты и масса получились даже меньше, чем у дизеля с коробкой передач. Правда, эту экономию сводил на нет тяжеленный (около тонны) «котлоагрегат».

Закон не отменялся вплоть до 1896 года, хотя необходимость в красном флаге была устранена в 1878 году.

В 1791 году русским изобретателем Иваном Кулибиным была изготовлена «самокатная повозка»: он начал работу над каретой с паровым двигателем и педалями в 1780–х. В числе его особенностей маховик, тормоз, коробка передач и подшипник, из которых состоит любой современный автомобиль. Его конструкция имела три колеса. К сожалению, как произошло и со многими другими его изобретениями, государство не видело потенциала этих разработок, и они не получили дальнейшего развития.

Автомобили наступают на пятки

В XIX веке дилижансы на паровой тяге и рутьеры (паровые тягачи, то есть безрельсовые паровозы) для обычных дорог строились в Англии, Франции и применялись в ряде европейских стран, включая Россию, однако они были тяжелыми, затратными и неудобными, поэтому широкого распространения не получили.

Среди других работ значатся паровая машина на жидком топливе, собранная в 1815 году профессором Пражского политехникума Йозефом Божеком, и четырехместный паровой фазотон, сделанный в 1813 году Уолтером Хэнкоком, разработчиком и оператором паровых автобусов Лондона.

Тем временем были разработаны два изобретения, оказавшие впоследствии весьма важное влияние на развитие легких дорожных самодвижущихся повозок–автомобилей: в 1845 году шотландский дизайнер Роберт Томсон взял патент на каучуковые шины, а в 1860–м француз Этьен Ленуар создал первый газовый двигатель. Затем появились двигатели (бензиновые, керосиновые и электрические), приводимые в действие аккумуляторами. Все эти двигатели легче обыкновенных паровых при той же силе и поэтому особенно пригодны для самодвижущихся повозок, так же как и паровые с трубчатыми котлами француза Леона Серполле. Все это заставило изобретателей и конструкторов снова обратить свое внимание на самодвижущиеся повозки, получившие теперь общее название «автомобили», но на этот раз центрами производства оказались Франция и Германия.

В 1850 году английский изобретатель Уильям Говард использовал для пахоты локомотив. Во второй половине XIX

века на полях Великобритании работали уже около двух тысяч таких машин.

Во время Русско–турецкой войны 1877–1878 годов в Российской империи была сформирована военная часть в составе 12 угольных рутьеров британского и российского

читали использовать паровые машины, работающие на жидком топливе, тем более что это упрощало их эксплуатацию.

Братья–близнецы Фоиленд и Фрэнсис Стэнли производили около 1000 автомобилей на паровом ходу в год. В 1909 году они открыли первую в Колорадо гостиницу люкс–класса. От железнодорожной станции до гостиницы гостей возил паровой автобус, что стало фактически началом автомобильного туризма. Фирма Stanley выпускала автомобили на паровом ходу до 1927 года. Несмотря на ряд достоинств (скромная цена, хорошая скорость, плавность хода), паровые автомобили сошли со сцены к 1930–м годам из–за своей неэкономичности и сложности при эксплуатации.

Дольше всего промышленность выпускала паровые грузовики – до 1960–х годов. Весьма активно паровики использовались фермерами США и Великобритании: насчитывается 6 типов сельскохозяйственной паровой техники, работавшей на фермах до 1950–х годов.

В Великобритании паровые грузовики были особенно популярны до 1933 года, когда за конодателя ввели налог на грузовой транспорт, основанный на массе машины, что поставило тяжелые паровые грузовики в невыгодное положение по сравнению с карбюраторными машинами и, с другой стороны, в 1934 году уменьшили тарифы на импортные нефтепродукты (в то время, когда паровые грузовики «Сентинел» работали на недорогом местном угле). Энтузиасты паровых автомобилей склонны объяснять это как результат политического давления со стороны США, которые в то время являлись главным экспортером нефтепродуктов. Однако, несмотря на это, паровые грузовики использовались там до 1950–х годов, и многие из них продолжают работать и по сей день в качестве туристских автобусов и музейных экспонатов на ходу.

В 1948 году в нашей стране был построен опытный НАМИ–012 на шасси семитонного ЯАЗ–200 (позже МАЗ–200). Характеристики трехцилиндровой паровой машины были вполне привычными: мощность – 100 л. с., обороты – до 1250 в минуту. А габариты и масса получились даже меньше, чем у дизеля с коробкой передач. Правда, эту экономию сводил на нет тяжеленный (около тонны) «котлоагрегат».

В первой четверти XX века автомобили с паровой машиной и электромотобили получили широкое распространение. В 1900 году примерно половина автомобилей в США были на паровом ходу. Паровые, электрические и бензиновые автомобили конкурировали десятилетия, пока в 1910–х бензиновые двигатели внутреннего сгорания не стали доминирующими. Однако в 1920–е годы популярность паровых машин поднялась из–за роста цен на бензин по сравнению с керосином и мазутом, на которые тогда был небольшой спрос, и поскольку бензин стоил в несколько раз дороже упомянутых видов топлива, многие коммерческие операторы грузовых машин предпо-

Рекорды скорости

В 1906 году паровой автомобиль фирмы Stanley установил рекорд скорости – 205,5 км/ч. В следующем году рекорд пытались побить снова, но авто-

мобиль потерпел аварию из–за неровностей трассы. Модель 1907 года проезжала на одной заправке водой 50 миль. Необходимое для движения давление пара достигалось за 10–15 минут от запуска машины. Это были любимые машины полицейских и пожарных Новой Англии.

14 мая 1913 года в гонках по Санкт–Петербургу, на Волхонском шоссе, преодолена скорость 202,1 км/ч. Русская автогонщица Дарья Римская–Корсакова разогнала автомобиль Vauxhall до 110 км/ч.

Самая высокая скорость для паровых автомобилей была достигнута в августе 2009 года боллидом, разработанным группой британских инженеров. Средняя максимальная скорость нового болида в двух заездах составила 223,748 километра в час. Паровой автомобиль оснащен 12 котлами, в которых вода нагревается за счет сгорания природного газа. Из котлов пар под давлением, со скоростью в два раза превышающей скорость звука, подается в турбину. В минуту в котлах испаряется около 40 литров воды. Общая мощность силовой установки составляет 360 лошадиных сил.

Есть с чем сравнить

Так в чем же преимущества паровых автомобилей?

Прежде всего это «всеядность» двигателя. Паровые автомобили могут использовать практически любые источники тепла для преобразования его в механическую энергию. Это отличает их от двигателей внутреннего сгорания, каждый тип которых требует использования определенного вида топлива.

Простота конструкции. Здесь двигатель не требует дополнительных систем, таких как газораспределительный механизм. Он запускается самостоятельно и не нуждается в стартере. Его характеристики позволяют извлекать от коробки передач.

В середине XX века отмечалось, что паровая машина, допуская бесступенчатое регулирование и плавное изменение крутящего момента в сравнительно широких пределах, выгодно отличается по характеристикам от ряда других транспортных двигателей.

Хорошая тяговая характеристика паровой машины и приспособляемость к переменным режимам работы позволяют упростить трансмиссию парового автомобиля. На грузовых паровых автомобилях может устанавливаться упрощенная коробка передач с двумя ступенями скорости – прямой и понижающей передачами. Благодаря реверсивности паровой машины «задний ход» в коробке передач парового автомобиля отсутствует.

Увеличенный ресурс. Простота конструкции, отсутствие многих «нежных» агрегатов позволяет обеспечить небывалый для других двигателей ресурс в десятки и сотни тысяч часов непрерывной работы.

Экономичность. Современные тепловые машины на пару иногда дают больший КПД, чем даже карбюраторные машины (до 34 %).

Бесшумность двигателя. Тепловые машины на пару не имеют выхлопа, а значит машина не шумит.

Экологичность. Сам по себе двигатель не имеет каких–то частей или процессов, которые могут способствовать загрязнению окружающей среды. Он не расходует рабочее тело. Экологичность двигателя обусловлена прежде всего экологичностью источника тепла. Обеспечить полноту сгорания топлива в двигателе внешнего сгорания проще, чем в двигателе внутреннего сгорания.



СЛЕД В ИСТОРИИ

К ужасу извозчиков

в городах появился паровой трамвай

Паровой трамвай или паровик – трамвай, приводимый в движение паровой машиной, являлся промежуточной стадией между конкой и электрическим трамваем.

Такие трамваи стали появляться в городах в 1870–х годах, когда начался переход городских железных дорог с конной тяги на механическую. Первый паровик начал эксплуатироваться в США: он вышел на улицы Нового Орлеана в 1873 году. Поезда на такого рода дорогах вначале водили танк–паровозы «трамвайного» типа, с вертикально расположенным котлом, внешне – закрытые, как вагоны, впоследствии – с конденсацией пара.

В пределах Российской империи и СССР паровые трамваи эксплуатировались в Одессе (1881), Санкт–Петербурге (1882–1922, 19 км путей), Коломые (1884), Москве (1886), Баку (1889), Киеве (1892), Белгороде–Днестровском (1907), Каунасе (1914), Ейске (1915), Таллине (1916), Старой Руссе (1922), Самарканде (1924) и других городах.

В Москве и Санкт–Петербурге владельцы конок активно сопротивлялись переводу линий на паровики, ввиду чего в начале XX века многие маршруты конки просуществовали до того момента, когда их переоборудовали уже на электрический трамвай.

С приходом электрических трамваев паровые постепенно были выведены из эксплуатации.

Паровой трамвай фактически представлял собой паровой поезд, передвигавшийся по городской железной дороге.

Пассажирские танк–паровозы, нуждавшиеся не в значительном сцепном весе, а в высокой скорости и хорошем пароборозовании для ее поддержания, часто строились с бегунковыми и поддерживающими колесами. Другим вариантом пассажирского танкового локомотива был паровоз «трамвайного» типа с соответствующей тому времени осевой формулой: 0–2–0. Такого рода танк–паровозы водили поезда на Приморско–Сестрорецкой дороге.

Конкуренции не выдержали

Почему пошли на утилизацию паровые грузовики

Паровой грузовик – паровой автомобиль для перевозки грузов. Это самая ранняя форма грузовика, делится она на два основных типа: Overture (внешнего типа) и Undertype (внутреннего типа). Различие состоит в расположении двигателя относительно котла. Производители были склонны концентрироваться на одной или другой форме.

Паровые грузовики были широко распространенной формой грузового транспорта для коммерческих перевозок в начале XX века, хотя они в значительной степени были уникальным британским явлением с весьма небольшим количеством производителей за пределами Великобритании. Из–за конкуренции с автомобилями с ДВС и в связи с последствиями неблагоприятного для парового транспорта законодательства очень немногие из них остались в коммерческом использовании после Второй мировой войны. Хотя большая часть паровых грузовиков была утилизирована, значительное количество было сохранено в рабочем состоянии и может быть заменено в эксплуатации на так называемых паровых ярмарках, особенно в Великобритании.

Первые коммерческие паровые грузовики появились примерно в 1890 году. Хотя паровой транспорт был популярен в Великобритании со второй половины XIX века, поначалу они были не намного больше, чем несколько модернизированных паровых тракторов или локомотивов, но в конечном итоге они уже разрабатывались именно как грузовики.

В машинах типа Overture паровая машина расположена непосредственно на котле, и такой грузовик напоминает обычный паровоз, но на безрельсовом ходу. Схожие по форме и конструкции локомотивы использовались в качестве тягачей к концу XIX века.

В машинах типа Undertype паровая машина смонтирована отдельно от парового котла на шасси. Такая машина похожа на обычный тяжелый грузовик.

Самые ранние экземпляры обоих типов имели стальные или деревянные колеса, позже использовались цельнорезиновые шины. Различные разработки, такие как полностью закрытые кабины и пневматические шины, позже были опробованы компаниями в попытке составить конкуренцию грузовым автомобилям с двигателями внутреннего сгорания. Некоторые грузовики, построенные для работы на твердых шинах, позже были оборудованы пневматическими шинами.

Всего существовало почти 160 производителей паровых грузовиков. Многие производители локомотивов также выпускали варианты паровых грузовиков, но некоторые фирмы специализировались на них.

В стиле ретро в Туманном Альбионе

Удивительная выставка в Блэндфорде

ЯРМАРКА

Вот уже десятки лет около английского Блэндфорда проходит ежегодная Большая Дорсетская ярмарка паровых машин. Ярмарка, которая считается крупнейшей в Европе. Она проводится под открытым небом, работает в течение пяти дней и собирает до 200 тыс. зрителей и несколько сотен энтузиастов паровых двигателей. На ярмарку приезжают владельцы тракторов и сельскохозяйственных машин, легковых, грузовых автомобилей и даже железнодорожных локомотивов на паровой тяге. За время своего существования этот фестиваль вырос до невероятных размеров и стал одним из любимых мест для тех, кто хочет узнать, как люди в Великобритании жили, работали и развлекались в прошлом.

Каждый год здесь организаторы собирают одну из крупнейших в мире коллекций старинных паровых машин всевозможного предназначения и предоставляют посетителям экскурс в ностальгическое путешествие. Здесь представлены все самые лучшие инженерные разработки Великобритании, все, что представляло национальную гордость прошлых лет.

На ярмарке работают более 2000 выставок и 1000 торговых лотков, включая огромное количество музыкальных и танцевальных выступлений. Ночная жизнь фестиваля заполнена едва ли не большим количеством событий, чем дневная. Музыкальные выступления не прекращаются, а, наоборот, приобретают новую силу, зажигаются сотни огней. Более 30 каруселей и аттракционов – все обеспечивается энергией от старинных паровых машин, что создает еще более неповторимую атмосферу, чем в дневное время.

Но одна из самых зрелищных частей программы – старинные промоздки паровые тягачи, паровые трактора, комбайны, многоплановые паровые машины для фермерского хозяйства, лесопилки, передвижные паровые машины – генераторы энергии для ярмарок. Также здесь представлены старинные авто и мотоциклы, прохоят заезды с их участием. Для тех, кто любит потяжелее, есть выставка военной техники, которая включает все – от танков до военных мотоциклов. Вдобавок здесь можно увидеть демонстрацию лошадей специальных пород, выращенных для тяжелого фермерского труда и пашни.

Особенностью шоу является демонстрация тяговых двигателей и паровых катков, выполняющих работу, для которой они были разработаны. К таким показам относятся тяжелые перевозки, обмолот, распиловка бревен, вспашка и строительство дорог. Основная арена шоу специально расположена на склоне холма, чтобы машины, работающие на паре и двигателях внутреннего сгорания, могли продемонстрировать свою способность к транспортировке тяжелых грузов. Один из главных экспонатов – «Линия шоумена» в секции винтажной ярмарки, которая считается самой большой коллекцией двигателей шоумена в мире.

Страницу подготовил Виктор ДМИТРИЕВ

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА



«Визари ГЛОПАС» увеличивает эффективность работы автопарка

Конкуренция и постоянно меняющиеся внешние условия обязывают российских транспортных компании находить новые способы повышения качества оказываемых услуг и оптимизации расходов. К примеру, они могут экономить за счет оптимизации работы автопарка. В этом помогает внедрение системы мониторинга транспорта «Визари ГЛОПАС». Решение «Визари ГЛОПАС» позволяет снизить расходы на топливо, построить оптимальные маршруты перевозок. Система мониторинга «Визари ГЛОПАС» благодаря наличию точных данных о расходе топлива и пресечению его несанкционированных сливов обеспечивает экономию и безопасность. Также система мониторинга «Визари ГЛОПАС» осуществляет контроль за перемещением грузов и помогает избежать любых ошибок за счет снижения влияния на процесс перевозок человеческого фактора.

Внедрение «Визари ГЛОПАС» позволяет улучшить планирование грузоперевозок, обеспечивая контроль за перемещением транспортных средств и своевременность их технического обслуживания.

Система мониторинга «Визари ГЛОПАС» помогает точно оценить затраты на горюче-смазочные материалы, наладить учет режима труда и отдыха водителей, а также обеспечить комплексную автоматизацию работы службы механиков. Применение системы мониторинга «Визари ГЛОПАС» практически полностью исключает возможность нецелевого расходования горюче-смазочных материалов, а также использование автотранспортных средств не по назначению.

Система мониторинга состоит из двух основных компонентов – информационной платформы «Визари ГЛОПАС» и аппаратного решения (навигационного терминала). Навигационный терминал с заданной частотой принимает сигналы от глобальных спутниковых систем. После установки на транспортное средство он помогает определять его местонахождение, используя полученные от спутника координаты. По этим данным для транспортного средства в режиме реального времени легко рассчитывается пройденный путь, скорость движения и другие важные параметры.

Транспортники отмечают основные преимущества системы мониторинга «Визари ГЛОПАС»:

- Оптимизация работы автопарка
- Снижение расхода топлива, износа узлов и агрегатов транспортных средств
- Повышение эффективности работы персонала
- Пресечение нецелевого использования транспортнх средств
- Сохранность грузов и оперативное реагирование на нештатные ситуации
- Мониторинг в режиме онлайн
- Маршрутизация и мнемосхемы
- Автоматизация учета, анализа и контроля работы автопарка
- Интерактивный анализ эксплуатационных показателей транспортных средств
- Оперативное управление работой автопарка
- Объективный и беспристрастный контроль за использованием оборудования

Экономический эффект от применения системы мониторинга «Визари ГЛОПАС» для контроля транспорта связан также с повышением качества обслуживания, улучшением клиентоориентированности, снижением себестоимости оказываемых услуг, что обеспечивает повышение конкурентоспособности и рост прибыли транспортной компании.

Разработчик платформы «Визари ГЛОПАС» – НТЦ «БизнесАвтоматика»
https://nrc.ba/74952212965
Николай Василенко

Уведомление о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» (далее – Федеральный закон № 174-ФЗ) объявляется о проведении общественных обсуждений проекта «Схемы комплексного использования и охраны водных объектов (СКИОВО), включая нормативы допустимого воздействия на водные объекты (НДВ) бассейна реки Чёрная в границах города Севастополя».

Заказчик проекта «Схемы комплексного использования и охраны водных объектов (СКИОВО), включая нормативы допустимого воздействия на водные объекты (НДВ) бассейна реки Чёрная в границах города Севастополя» – Департамент природных ресурсов и экологии города Севастополя (Севприроднадзор), 299001, г. Севастополь, пл. Ластовая, д. 3, e-mail: sevrprirodnadzor@sevgov.ru.

Разработчик проекта «Схемы комплексного использования и охраны водных объектов (СКИОВО), включая нормативы допустимого воздействия на водные объекты (НДВ) бассейна реки Чёрная в границах города Севастополя» – Общество с ограниченной ответственностью «ЭКОВОДПРОЕКТ» (далее – ООО «ЭКОВОДПРОЕКТ»).

Цель намечаемой деятельности – определение допустимой антропогенной нагрузки на водные объекты, определения потребностей в водных ресурсах в перспективе, обеспечения охраны водных объектов, определения основных направлений деятельности по предотвращению негативного воздействия вод.

Местоположение намечаемой деятельности – бассейн реки Чёрная в границах города Севастополя, относящийся к Балаклавскому муниципальному округу, Орлиновскому муниципальному округу, Терновскому муниципальному округу.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 26.08.2021 по 29.09.2021 (35 дней).

В соответствии со ст. 14 Федерального закона № 174-ФЗ орган, ответственный за организацию общественных обсуждений – орган местного самоуправления. Местные администрации внутригородских муниципальных образований г. Севастополя: Балаклавский муниципальный округ, Орлиновский муниципальный округ, Терновский муниципальный округ осуществляют взаимодействие с ООО «ЭКОВОДПРОЕКТ» и Департаментом природных ресурсов и экологии города Севастополя в проведении общественных обсуждений.

Форма проведения общественных обсуждений – общественные слушания.

Доступ общественности к материалам Проекта осуществляется с 26 августа 2021 года по 29 сентября 2021 года в:

1. Местных администраций внутригородских муниципальных образований г.Севастополя:
 - Балаклавского муниципального округа по адресу: 299042, г.Севастополь, ул.Новикова, 14, www.sovetbalaclava.ru.
 - Орлиновского муниципального округа по адресу: г.Севастополь, с.Орлиное, ул.Тюкова,42, www.orlinoe.org;
 - Терновского муниципального округа по адресу: г.Севастополь, с.Терновка, ул.Ленина, 2, www.mo-ternovskiy-sv.ru.

2. Департаменте природных ресурсов и экологии города Севастополя по адресу: г.Севастополь, пл. Ластовая, д.3, каб. 214, www.ecosev.ru.

Замечания и предложения по проекту направлять в письменном виде в Местные администрации внутригородских муниципальных образований г. Севастополя, в Департамент природных ресурсов и экологии города Севастополя, электронный адрес sevrprirodnadzor@sevgov.ru и на электронный адрес ООО «ЭКОВОДПРОЕКТ» Ekovodproekt@yandex.ru.

Дата проведения общественных обсуждений проекта – 29 сентября 2021 года в 15 часов 00 минут.

Место проведения общественных обсуждений проекта – Местная администрация внутригородского муниципального образования г.Севастополя Балаклавский муниципальный округ по адресу: г.Севастополь, ул.Новикова, 14 (большой зал).

Уведомление

Акционерное общество «Ургалуголь» совместно с администрацией Верхнебуреинского муниципального района Хабаровского края, уведомляет о начале 2-ого этапа общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Строительство очистных сооружений участка открытых горных работ шахты «Ургал» (разрез «Буреинский») на Ургальском каменноугольном месторождении», предварительным материалам оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) намечаемой деятельности.

Название намечаемой деятельности: Строительство очистных сооружений участка открытых горных работ шахты «Ургал» (разрез «Буреинский») на Ургальском каменноугольном месторождении». Цель намечаемой деятельности: Очистка карьерных сточных вод.

Предполагаемое месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Хабаровский край, Верхнебуреинский район, рп. Чегдомын (2 км южнее пос. Чегдомын), на территории горного отвода разреза Буреинский АО «Ургалуголь».

Заказчик: Акционерное Общество «Ургалуголь» (АО «Ургалуголь») 682030, Хабаровский край, Верхнебуреинский район, рп. Чегдомын, ул. Магистральная, д. 2, АО «Ургалуголь», телефон 8 (42149) 5-23-38, доб. 44-72.

Исполнитель ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Сибирский научно-исследовательский институт углеобогащения» (ООО «Сибниуглеобогащение»).

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Верхнебуреинского муниципального района, экономический сектор финансового управления, телефон 8 (42149) 5-21-52 доб. 141.

Форма общественных обсуждений: Опрос. Форма представления замечаний и предложений – письменная на бумажном носителе, либо сканированная копия при дистанционном представлении на e-mail: vbrgrp@roda@mail.ru, по утвержденной форме.

Предварительные материалы ОВОС, ТЗ на выполнение ОВОС, журнал регистрации предложений и замечаний от общественности размещены по адресам:

- Хабаровский край, Вехнебуреинский район, рп. Чегдомын, ул. Центральная, 49, время работы пн - пт 9.00-17.00, телефон 8 (42149) 5-21-52 доб. 141 или на официальном сайте Верхнебуреинского муниципального района <http://vbradm.khabkrai.ru/>; Материалы для ознакомления доступны 63 дня.

- Хабаровский край, Верхнебуреинский район, рп. Чегдомын, ул. Магистральная, 2, АО «Ургалуголь», пн-пт, с 9:00 до 18:00, телефон 8 (42149) 5-23-38, доб. 44-72 или на официальном сайте АО «Ургалуголь» по адресу <http://urgalugol.ru>. Материалы для ознакомления доступны 63 дня.

Срок представления замечаний и предложений: до 26 сентября 2021 г. (включительно)

Замечания и предложения будут учтены при подготовке окончательного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду.

Подведение итогов утвержденной комиссией по результатам общественных обсуждений в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство очистных сооружений участка открытых горных работ шахты «Ургал» (разрез «Буреинский») на Ургальском каменноугольном месторождении» состоятся: 27.09.2021 в актовом зале Администрации Верхнебуреинского муниципального района, ул. Центральная, д.49, рп. Чегдомын.

Ответственное лицо: Соловьева Марияна Вадимовна, рп. Чегдомын тел 8(42149)5-23-38, доб. 44-72.

Извещение

о начале общественных обсуждений

ООО «РН – Уватнефтегаз» совместно с Администрацией Уватского муниципального района извещает о начале общественных обсуждений по проектам Технических заданий на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – проекты ТЗ на ОВОС) и объектов государственной экологической экспертизы - проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС):

1. «Реззовское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь»;
2. «Кирилкинское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь».

Объекты намечаемой хозяйственной и иной деятельности предполагаются к размещению на территории Уватского района Тюменской области, в границах обозначенных месторождений (Реззовское и Кирилкинское соответственно). Цель намечаемой деятельности:

1. «Реззовское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - строительство объектов инфраструктуры 2-й очереди Реззовского месторождения;
2. «Кирилкинское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - строительство объектов инфраструктуры 2-й очереди Кириллинского месторождения.

Техническим заказчиком и Застройщиком проекта является ООО «РН-Уватнефтегаз» юр. адрес: 626170, Тюменская область, село Уват, ул. Иртышская, д. 19, фактический адрес: 625000, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Ленина д.67. тел.: (3452)382-320.

Генеральный проектировщик - ООО «НК «Роснефть» - НТЦ» Почтовый/Юридический адрес: ул. Красная, д. 54, г. Краснодар, 350000, телефон: (861)201-74-00, факс: (861)262-64-01, e-mail: ntc@ntc.rosneft.ru. Ответственное лицо от генерального проектировщика:

1. «Реззовское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - Гусев Алексей Юрьевич, тел. 8 (861) 201-70-28; E-mail: gusevayu@ntc.rosneft.ru;
2. «Кирилкинское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - Кравец Кирилл Иванович, тел. 8 (861) 202-79-79; E-mail: kkravets@ntc.rosneft.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: 13 августа 2021 г. - 03 декабря 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Уватского муниципального района(управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства) совместно с ООО «НК «Роснефть»-НТЦ».

Форма общественных обсуждений проекта ТЗ на ОВОС - сбор замечаний и предложений. Форма общественных обсуждений проектной документации, включая материалы ОВОС - общественные слушания. Форма представления замечаний/предложений - письменная.

Замечания и предложения принимаются:

- к проекту ТЗ на ОВОС с 01.09.2021г. по 01.10.2021г.;
- к проектной документации, включая материалы ОВОС с 02.10.2021г. по 01.11.2021г., а также 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде в месте общественного доступа к материалам (специальные журналы учета замечаний и предложений) либо почтовым отправлением и по электронной почте в адрес генерального проектировщика (ООО «НК «Роснефть»-НТЦ») и в адрес органа местного самоуправления.

Утвержденные ТЗ на ОВОС будут доступны в общественной приемной с 02.10.2021г. до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду.

Адреса размещения материалов (проекта ТЗ на ОВОС)и проектной документации, включая материалы ОВОС, в том числе журналов учета замечаний и предложений), адреса приема замечаний и предложений: Уватский район Тюменской области. В печатном виде по адресу: Управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52(время приема: понедельник – пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00); в электронном виде в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <https://www.uvatregion.ru>.

Прием письменных замечаний/предложений: Управление градостроительной деятельности муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52 (время приема: понедельник—пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00).

Общественные обсуждения (слушания) состоятся 02 ноября 2021г., место проведения: Тюменская область, Уватский район, с. Уват, ул. Иртышская, д. 19, каб. 301, в режиме видео-конференц-связи:

1. «Реззовское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - по ссылке: <https://us02web.zoom.us/j/82930381034?pwd=ZDlXa2ltMzNCN3FmM3duMVFtbnFBNHQtOT09> (идентификатор конференции: 829 3038 1034, код доступа 547875), по проектной документации, включая материалы ОВОС, с 11.00 до 11.30 Тюменского времени соответственно;
2. «Кириллинское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» - по ссылке: <https://us02web.zoom.us/j/82930381034?pwd=ZDlXa2ltMzNCN3FmM3duMVFtbnFBNHQtOT09> (идентификатор конференции: 829 3038 1034, код доступа 547875), по проектной документации, включая материалы ОВОС, с 11.30 до 12.00 Тюменского времени соответственно.

Извещение

о начале общественных обсуждений

ООО «РН – Уватнефтегаз» совместно с Администрацией Уватского муниципального района извещает о начале общественных обсуждений по проекту Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – проект ТЗ на ОВОС) и объекта государственной экологической экспертизы - проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС):

- «Средне-Кеумское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь». Объект намечаемой хозяйственной и иной деятельности предполагается к размещению на территории Уватского района Тюменской области, на территории Средне-Кеумского месторождения. Цель намечаемой деятельности: строительство объектов инфраструктуры 2-ой очереди Средне-Кеумского месторождения.

Техническим заказчиком и Застройщиком проекта является ООО «РН-Уватнефтегаз» юр. адрес: 626170, Тюменская область, село Уват, ул. Иртышская, д. 19, фактический адрес: 625000, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Ленина д.67. тел.: (3452)382-320.

Генеральный проектировщик - ООО «НК «Роснефть» - НТЦ» Почтовый/Юридический адрес: ул. Красная, д. 54, г. Краснодар, 350000, телефон: (861)201-74-00, факс: (861)262-64-01, e-mail: ntc@ntc.rosneft.ru. Ответственное лицо от генерального проектировщика: Филиппов Павел Владимирович, тел. 8(861)201-73-31; E-mail: pv_filippov@ntc.rosneft.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: 13 августа 2021 г. - 03 декабря 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Уватского муниципального района(управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства) совместно с ООО «НК «Роснефть»-НТЦ».

Форма общественных обсуждений проекта ТЗ на ОВОС - сбор замечаний и предложений. Форма общественных обсуждений проектной документации, включая материалы ОВОС - общественные слушания. Форма представления замечаний/предложений - письменная.

Замечания и предложения принимаются:

- к проекту ТЗ на ОВОС с 01.09.2021г. по 01.10.2021г.;
- к проектной документации, включая материалы ОВОС с 02.10.2021г. по 01.11.2021г., а также 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде в месте общественного доступа к материалам (специальные журналы учета замечаний и предложений) либо почтовым отправлением и по электронной почте в адрес генерального проектировщика (ООО «НК «Роснефть»-НТЦ») и в адрес органа местного самоуправления.

Утвержденные ТЗ на ОВОС будут доступны в общественной приемной с 02.10.2021г. до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду.

Адреса размещения материалов (проекта ТЗ на ОВОС)и проектной документации, включая материалы ОВОС, в том числе журналов учета замечаний и предложений), адреса приема замечаний и предложений: Уватский район Тюменской области. В печатном виде по адресу: Управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52(время приема: понедельник – пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00); в электронном виде в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <https://www.uvatregion.ru>.

Прием письменных замечаний/предложений: Управление градостроительной деятельности муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52 (время приема: понедельник—пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00).

Общественные обсуждения (слушания) состоятся 02 ноября 2021г., место проведения: Тюменская область, Уватский район, с. Уват, ул. Иртышская, д. 19, каб. 301, в режиме видео-конференц-связи по ссылке: <https://us02web.zoom.us/j/82930381034?pwd=ZDlXa2ltMzNCN3FmM3duMVFtbnFBNHQtOT09> (идентификатор конференции: 829 3038 1034, код доступа 547875), по проектной документации, включая материалы ОВОС, объекта «Средне-Кеумское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» с 10.00 до 10.30 Тюменского времени соответственно.

Извещение

о начале общественных обсуждений

ООО «РН – Уватнефтегаз» совместно с Администрацией Уватского муниципального района извещает о начале общественных обсуждений по проекту Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – проект ТЗ на ОВОС) и объекта государственной экологической экспертизы - проектной документации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС):

- «Тавричское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь». Объект намечаемой хозяйственной и иной деятельности предполагается к размещению на территории Уватского района Тюменской области, на территории Тавричского месторождения. Цель намечаемой деятельности: строительство объектов инфраструктуры 2-й очереди Тавричского месторождения.

Техническим заказчиком и Застройщиком проекта является ООО «РН-Уватнефтегаз» юр. адрес: 626170, Тюменская область, село Уват, ул. Иртышская, д. 19, фактический адрес: 625000, Тюменская область, г. Тюмень, ул. Ленина д.67. тел.: (3452)382-320.

Генеральный проектировщик - ООО «НК «Роснефть» - НТЦ» Почтовый/Юридический адрес: ул. Красная, д. 54, г. Краснодар, 350000, телефон: (861)201-74-00, факс: (861)262-64-01, e-mail: ntc@ntc.rosneft.ru. Ответственное лицо от генерального проектировщика: Гусев Алексей Юрьевич, тел. 8 (861) 201-70-28; E-mail: gusevayu@ntc.rosneft.ru.

Примерные сроки проведения ОВОС: 13 августа 2021 г. - 03 декабря 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Уватского муниципального района (управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства) совместно с ООО «НК «Роснефть»-НТЦ».

Форма общественных обсуждений проекта ТЗ на ОВОС - сбор замечаний и предложений. Форма общественных обсуждений проектной документации, включая материалы ОВОС - общественные слушания. Форма представления замечаний и предложений - письменная.

Замечания и предложения принимаются:

- к проекту ТЗ на ОВОС с 01.09.2021г. по 01.10.2021г.;
- к проектной документации, включая материалы ОВОС с 02.10.2021г. по 01.11.2021г., а также 30 дней после проведения общественных обсуждений.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде в месте общественного доступа к материалам (специальные журналы учета замечаний и предложений) либо почтовым отправлением и по электронной почте в адрес генерального проектировщика (ООО «НК «Роснефть»-НТЦ») и в адрес органа местного самоуправления.

Утвержденные ТЗ на ОВОС будут доступны в общественной приемной с 02.10.2021г. до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду.

Адреса размещения материалов (проекта ТЗ на ОВОС) и проектной документации, включая материалы ОВОС, в том числе журналов учета замечаний и предложений), адреса приема замечаний и предложений: Уватский район Тюменской области. В печатном виде по адресу: Управление градостроительной деятельности и муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52 (время приема: понедельник – пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00); в электронном виде в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <https://www.uvatregion.ru>.

Прием письменных замечаний/предложений: Управление градостроительной деятельности муниципального хозяйства администрации Уватского муниципального района по адресу: 626170, с. Уват, ул. Иртышская, д.19, каб.219, тел.: 8 (34561) 2-80-52 (время приема: понедельник—пятница с 9.00 до 17.00, обед: с 13.00 до 14.00).

Общественные обсуждения (слушания) состоятся 02 ноября 2021г., место проведения: Тюменская область, Уватский район, с. Уват, ул. Иртышская, д. 19, каб. 301, в режиме видео-конференц-связи по ссылке: <https://us02web.zoom.us/j/82930381034?pwd=ZDlXa2ltMzNCN3FmM3duMVFtbnFBNHQtOT09> (идентификатор конференции: 829 3038 1034, код доступа 547875), по проектной документации, включая материалы ОВОС, объекта «Тавричское месторождение. Обустройство Объекты инфраструктуры. 2-я очередь» с 10.30 до 11.00 Тюменского времени соответственно.

Информация

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», «ДКРС-Тюмень» - филиал ОАО «РЖД» совместно с Администрацией города Новый Уренгой уведомляет о начале общественных обсуждений (в форме опроса) проектной документации в т.ч., с материалами предварительной «Оценки воздействия на окружающую среду» (ОВОС) и Техническим заданием на проведение ОВОС по объектам, которые входят в состав работ на объекте по титулу «Пангоды Новый Уренгой – Коротчаево. Усиление и достройка участка железнодорожных путей общего пользования в рамках развития Северного широтного хода» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду).

Цель, название намечаемой деятельности:

Строительство объектов:

- 1.1. «Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево. Усиление и достройка участка железнодорожных путей общего пользования в рамках развития Северного широтного хода. Станция Нартовая Свердловской ж.д.

- 1.2. Пангоды - Новый Уренгой - Коротчаево. Усиление и достройка участка железнодорожных путей общего пользования в рамках развития Северного широтного хода. Станция Тихая Свердловской ж.д., с целью рационального использования и защиты природной среды от негативного техногенного воздействия.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Тюменская область, ЯНАО, г. Новый Уренгой, кадастровые номера земельных участков по станции Тихая - 89:05:010310:482, по станции Нартовая - 89:05:010310:482.

Наименование и адрес заказчика: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиала ОАО «РЖД» Тюменская группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта (ДКРС-Тюмень) 625025, Россия, Тюмень, Калинин, 2а, приемная: +7 (3452) 52-47-08;

Наименование и адрес исполнителя: ООО «ТрансПроектИндустрия», 188731, Ленинградская обл., п. Соновое, ул. Механизаторов, д. 13, пом. 39.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Департамент городского хозяйства Администрации города Новый Уренгой.

Форма общественных обсуждений: слушания с учетом дистанционного формата получения результатов опроса общественного мнения от заинтересованных лиц.

Примерные сроки проведения общественных обсуждений ОВОС: опрос общественного мнения проектной документации будет проводиться в период с 30.08.2021 года по 29.09.2021 года.

Форма представления предложения и замечаний: письменная.

Извещение о проведении общественных обсуждений

ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», совместно с Администрацией Качугского районного муниципального образования (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»), уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово на участке км 257+680 – км 296+880 в Качугском районе Иркутской области», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Реконструкция автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово на участке км 257+680 – км 296+880 в Качугском районе Иркутской области» предусмотрена реконструкция автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово на участке км 257+680 – км 296+880 в Качугском районе Иркутской области.

Наименование и адрес заказчика: ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области», ИНН 3808059441, ОГРН 1033801011903, 664003, г. Иркутск, ул. Литвинова, 3, тел.: 8 (3952) 240-444, info@dor38.ru

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Отдел по управлению муниципальным имуществом администрации Качугского районного муниципального образования, адрес: 666203, Иркутская область, п. Качуг, ул. Ленских событий, 29, тел.: 8 (39540) 31-2-32, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «Реконструкция автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово на участке км 257+680 – км 296+880 в Качугском районе Иркутской области» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам:

– 664003, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Литвинова, 3, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни;

– 664081, Иркутская область, г. Иркутск, мкр. Крылатый 4, с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

– 666203, Иркутская область, Качугский, п. Качуг, ул. Ленских событий, 29 с 09.00 до 16.30 часов местного времени в рабочие дни.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово на участке км 257+680 – км 296+880 в Качугском районе Иркутской области» назначены на 04 октября 2021 г. в 09.00 часов, в здании администрации Качугского районного муниципального образования по адресу: п. Качуг, ул. Ленских событий, 29 (актовый зал).

Результатом общественных обсуждений будет утверждение технических заданий.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «МОСТ», адрес: 664007, г. Иркутск, ул. Горная, 24, помещение 39. Тел. 8 (3952) 796-333.

Информирование общественности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Требованиями к материалам оценки воздействия на окружающую среду», утвержденными Приказом Министерства природных ресурсов и экологии РФ от 01.12.2020 г. № 999 ООО «Газпром инвест» информирует о проведении общественных обсуждений проектной документации планируемой хозяйственной деятельности, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, по объекту государственной экологической экспертизы «Обустройство Чаяндинского НГКМ. Этапы 3.1, 3.2».

Заказчик планируемой деятельности – ПАО «Газпром».

Агент – ООО «Газпром инвест» (196210, город Санкт-Петербург, Стартовая улица, дом 6, лит.Д, тел. +7 812 455-17-00, e-mail: office@invest.gazprom.ru).

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

Разработку материалов оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) осуществляет Саратовский филиал ООО «Газпром проектирование» (410012, г. Саратов, ул. Сако и Ванцетти, д.4, тел. +7 (8452) 74-33-23, факс +7 (8452) 74-30-17, e-mail: saratov@gazpromproject.ru).

В административном отношении проектируемые объекты Чаяндинского НГКМ находятся на территории Ленского района Республики Саха (Якутия).

Цель намечаемой деятельности – создание в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке единой системы добычи, транспортировки газа и газоснабжения регионов, с учетом возможного экспорта газа на рынки Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Примерные сроки проведения ОВОС – III квартал 2021 г. – IV квартал 2021 г. Организаторы общественных обсуждений: Администрация Ленского района, ООО «Газпром инвест», ООО «Газпром проектирование». Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений – администрация Ленского района.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 4.02.2021 г. № 109 «О внесении изменений в Постановление Правительства от 03.04.2020 № 440» общественные обсуждения в форме общественных слушаний с использованием средств дистанционного взаимодействия состоятся 05.10.2021 в 15:00 (время местное) по адресу Республика Саха (Якутия), г. Ленск, ул. Ленина, д. 65, на интернет-платформе «Zoom».

Подключиться к конференции Zoom можно по следующей ссылке: <https://us04web.zoom.us/j/79972645856?pwd=aU9wS9lVZVcVHSRVSjRlbnhMUU9QQT09>

Идентификатор конференции: 799 7264 5856 Код доступа: qkBu98.

Информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-видеоконференции, ссылка на присоединение к конференции, инструкция по присоединению к конференции размещены на сайте <https://proektirovaniye.gazprom.ru/>.

Регистрация участников слушаний будет осуществляться с 14:30 (время местное). Проектная документация, включая материалы ОВОС, будет доступна для ознакомления с 15.09.2021 г. в общественной приемной по адресу Республика Саха (Якутия), г. Ленск, ул. Ленина, д. 65, администрация МО «Ленский район», каб. 215 (с 9.00 до 17.00, обед с 12.30 до 14.00), а так же на сайте <https://proektirovaniye.gazprom.ru/>.

Предложения и замечания от граждан, общественных организаций по материалам проектной документации, включая материалы ОВОС, принимаются разработчиком-материалов ОВОС – ООО «Газпром проектирование» Саратовский филиал по адресу: 410012, г. Саратов, ул. Сако и Ванцетти, д.4, факс +7 (8452) 74-30-17, e-mail: saratov@gazpromproject.ru с 15.09.2021 г. в течение 10 дней после окончания общественных слушаний в письменном виде.

Приглашаем принять участие в общественных слушаниях

Извещение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» администрация муниципального образования Щекинский район уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация по рекультивации земельного участка с кадастровым номером 71:22:030801:233, прилегающего к территории бывшего полигона ТБО в д. Подиваньково МО Ломинцевское Щекинского района Тульской области, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) (далее – Документация).

Название намечаемой деятельности: Рекультивация земельного участка с кадастровым номером 71:22:030801:233, прилегающего к территории бывшего полигона ТБО в д. Подиваньково МО Ломинцевское Щекинского района Тульской области.

Цель намечаемой деятельности: возвращение нарушенных земель на местах размещения отходов, не соответствующих требованиям законодательства в области охраны окружающей среды для дальнейшего хозяйственного использования и улучшения условий окружающей среды.

Месторасположение намечаемой деятельности: Тульская область, Щекинский район, муниципальное образование Ломинцевское Щекинского района.

Кадастровый номер земельного участка 71:22:030801:233.

Наименование и адрес заявителя (Заказчик): администрация муниципального образования Щекинский район, Тульская область, Щекинский район, г. Щекино, пл. Ленина, д.1.

Орган, ответственный за организацию (Организатор): администрация муниципального образования Щекинский район.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 26.08.2021 – 29.10.2021.

Форма общественных обсуждений: общественные слушания, в том числе с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Техническое задание на проведение ОВОС, материалы ОВОС по объекту государственной экологической экспертизы и Документация, будут доступны общественности для ознакомления с 26.08.2021 по 28.09.2021 и будут размещены вместе с журналом регистрации замечаний и предложений общественности по адресу: Тульская область, Щекинский район, г. Щекино, пл. Ленина, д.1, каб. 9 с понедельника по пятницу с 10-00 до 16-00 (перерыв с 13-00 до 14-00) (местное время). Представители общественности могут довести до Заказчика свои замечания/предложения путем внесения в журнал регистрации замечаний и предложений общественности в простой письменной форме, в том числе с использованием средств дистанционного взаимодействия (адрес Организатора - ased_mo_schekino@tularegion.ru).

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы назначены на 29.09.2021 года в 17 часов 30 минут (местное время), в административном здании по адресу: Тульская область, Щекинский район, г. Щекино, пл. Ленина, д.1, зал заседаний.

Лицо ответственное за проведение общественных обсуждений, начальник управления архитектуры, земельных и имущественных отношений администрации муниципального образования Щекинский район Зыбин Сергей Владимирович, тел. 8(48751) 5-23-55.



Х юбилейная всероссийская конференция «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ – 2021»

Нижний Новгород, 14-16 сентября 2021 года

ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ

14 сентября –

заезд участников

15 сентября –

работа по тематическим секциям

выездные практические занятия

16 сентября –

круглые столы

итоговое пленарное заседание

ПО ВОПРОСАМ УЧАСТИЯ ПРОСЬБА ОБРАЩАТЬСЯ В ИСПОЛНИТЕЛЬНУЮ ДИРЕКЦИЮ КОНФЕРЕНЦИИ



**ТРАНСПОРТНАЯ
БЕЗОПАСНОСТЬ
И ТЕХНОЛОГИИ**
TRANSPORT SECURITY & TECHNOLOGIES

125009, Москва,
Большой Кисловский пер., 4, стр.3
Тел.: +7(495) 098-00-55 (многоканальный)
media2@securitymedia.ru
Медиапортал www.securitymedia.ru



**Индустрия
Безопасности**
информационное агентство

Уведомление о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» ООО НТЦ «Вектор» совместно с администрацией города Лермонтова Ставропольского края уведомляют о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) проектной документации объекта рекультивации, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и технического задания на проведение ОВОС объекта государственной экологической экспертизы «Рекультивация существующего полигона ТБО, расположенного на западной окраине г. Лермонтова Ставропольского края».

Заказчик проекта: администрация города Лермонтова, 357340, Ставропольский край, г. Лермонтов, улица Решетника, дом 1, тел. 8(87935)3-73-00.

Исполнитель: ЗАО «СМУ-4», 369005, Карачаево-Черкесская Республика, город Черкесск, улица Шоссейная, дом 7, литер В, тел. 8(8782)20-01-13.

Цель и объект намечаемой деятельности: рекультивация существующего полигона твердых бытовых отходов, расположенного на западной окраине города Лермонтова.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ставропольский край, город Лермонтов, западная окраина города.

Ответственный орган за проведение общественных обсуждений: администрация города Лермонтова.

Общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) состоятся 01 ноября 2021 года в 16:00 по адресу: Ставропольский край, город Лермонтов, улица Решетника, дом 1 (большой зал).

С материалами общественных обсуждений, ОВОС и техническим заданием можно ознакомиться: в администрации города Лермонтова, управление жилищно-коммунального хозяйства администрации города Лермонтова, а также на официальном портале органов местного самоуправления города Лермонтова <http://www.lermnsk.ru/>. до 31 октября 2021 года.

Предложения и замечания могут быть направлены: в адрес управления жилищно-коммунального хозяйства администрации города Лермонтова в письменной форме по почте: 357340, Ставропольский край, город Лермонтов, улица Решетника, дом 1, на адрес электронной почты lermgkh@mail.ru до 31 октября 2021 года.

Уведомление о проведении 2-го этапа общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Обогатительная фабрика «Коксовая» (ОГРН 1124223001847, ИНН 4223057424) совместно с Администрацией Прокопьевского городского округа Кемеровской области – Кузбасса (постановление о назначении общественных обсуждений от 09.07.2021 № 100-п) уведомляют о проведении 2-го этапа общественных обсуждений в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы: технической документации «Технология производства смеси на основе отходов углеобогащения ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Название намечаемой деятельности: «Технология производства смеси на основе отходов углеобогащения ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая».

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

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область – Кузбасс, территория Прокопьевского городского округа.

Наименование и адрес Заказчика: ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая», юридический и фактический адрес: 653000, РФ, Кемеровская область – Кузбасс, г. Прокопьевск, площадка Фрунзе 1, тел. (3846) 67-41-33, e-mail: koks.info@torpprom.su.

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

Форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

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

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

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

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

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

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

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

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

- в устной форме по тел. 8 923-635-0108, (Королева Любовь Михайловна) в период с 30 августа по 30 сентября 2021 года (включительно).

Исполнитель работ по ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Центр Экологической Ремонто-Строительных и Противоположных мероприятий «Сидиус» (ООО «Сидиус») (ОГРН 1064205099860, ИНН 4205106189), юридический и фактический адрес: 650066, Россия, Кемеровская область, г. Кемерово, проспект Ленина, 90/2, тел. (3842) 58-31-33, e-mail: sidius-lab@rambler.ru.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Технология производства смеси на основе отходов углеобогащения ООО «Обогатительная фабрика «Коксовая», включая предварительные материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся 05 октября в 11:00 часов в здании муниципального бюджетного учреждения культуры «Дворец культуры им. Артема», по адресу: Кемеровская область – Кузбасс, город Прокопьевск, ул. Фрунзе площадка 3.

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

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

Уведомление

о проведении общественных обсуждений проектной документации по объекту «Реконструкция Нефтепричала №5 в морском порту Махачкала» (далее - Объект), включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду

Общественные обсуждения проводятся в два этапа в соответствии с Конституцией РФ, ФЗ от 10.01.2002 г. N7-ФЗ «Об охране окружающей среды», ФЗ от 23.11.1995 г. N174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказе Госкомэкологии России от 16.05.2000г. N372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ», Постановлением Правительства РФ от 7 ноября 2020 г. N 1796 «Об утверждении Положения о проведении государственной экологической экспертизы».

Первый этап:

Общественные обсуждения технического задания на оценку воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) – с 27 августа 2021 года по 27 сентября 2021 года.

Второй этап:

Общественные обсуждения проектной документации по объекту, включая ОВОС – с 28 сентября 2021 года по 27 октября 2021 года.

Цель проекта:

Сохранение существующего грузопотока при проведении работ по реконструкции гидротехнических сооружений Непфтяной гавани морского порта Махачкала.

Географическое положение: Республике Дагестан, г. Махачкала, ул. Портовское шоссе.

Назначение объекта: Погрузка-выгрузка нефти и нефтепродуктов с танкеров.

Заказчик проекта: ФГУП «Росморпорт» (г. Москва, ул. Сувецкая, д.19, стр.7, Махачкалинский филиал Почтовой адрес: 367027, Республика Дагестан, г. Махачкала, пр. А. Акушинского, 30 «с» Тел/факс (8722) 51-80-35 ИНН 7702352454 КПП 057343001 e-mail: docs@mccl.rosmorport.ru).

Генеральный проектировщик – Исполнитель - Общество с ограниченной ответственностью «Проектное бюро «Волна» (109147, г. Москва, улица Марксистская, дом 34, корп. 8, эт. 2, пом. 1, комн. 37, Тел/факс 8-495-748-17-15, e-mail: office@pbvolna.ru).

Ответственный за организацию общественных обсуждений:

- Заказчик –ФГУП «Росморпорт»;

- Управление архитектуры и градостроительства администрации городского округа с внутригородским делением «Город Махачкала»(367012, Республика Дагестан, адрес: г. Махачкала, Республика Дагестан, пл. Ленина, 2).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – с 27 августа 2021 года по 27 октября 2021 года.

Форма общественного обсуждения, а также форма представления замечаний и предложений:

Общественные обсуждения проводятся в форме опроса в электронном виде путем публикации необходимых документации на официальном сайте администрации города Махачкалы.

Предложения и замечания от общественности принимаются Управлением архитектуры и градостроительства администрации города Махачкалы с использованием средств дистанционного взаимодействия в письменной форме и в электронной форме и на электронном адресе Организатора docs@mccl.rosmorport.ru.

Также предложения и замечания принимаются ФГУП «Росморпорт» и ООО «ПБ Волна» в письменной форме и на официальном адресе: docs@mccl.rosmorport.ru и office@pbvolna.ru, глублибо на бумажных носителях почтовым отправлением.

Сроки и место доступности материалов:

ТЗ и проектная документация, включая ОВОС размещаются на официальном сайте администрации города Махачкалы <http://www.mkala.ru> в разделе «Общественные обсуждения».

Доступ к документации, являющейся предметом общественных обсуждений обеспечивается до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду.

Уточнение

В связи с технической ошибкой, допущенной в тексте информационного сообщения о проведении общественных обсуждений АО Санаторий «Зеленая роща», опубликованного в газете «Транспорт России» от 12 августа 2021 года № 32 (1203), в первом абзаце, читать вместо слов «с 22 июля 2021 года» слова «с 23 августа 2021 года».

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

ВЫБОРЫ
ДЕПУТАТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ

19
СЕНТЯБРЯ
2021

**ВЫБИРАЕМ
ВМЕСТЕ!**

Узнайте
всё о выборах

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

Поздравляем юбиларов августа

НАШ КАЛЕНДАРЬ

с 80 – летием Кузнецову Антонину Иосифовну – ветерана дорожной отрасли. Шубина Николая Яковлевича – ветерана дорожной отрасли.
с 75 – летием Морозова Анатолия Александровича – ветерана дорожной отрасли. Куртина Виктора Николаевича – ветерана дорожной отрасли.
с 70 – летием Юркову Ирину Александровну – ветерана дорожной отрасли.
с 65 – летием Муртазалиева Муртазали Бибалаевича – ветерана транспортной отрасли.
с 55 – летием Мещерякова Анатолия Анатольевича – директора Департамента транспорта Правительства РФ. Пальникова Константина Геннадьевича – генерального директора ФАУ «Российский морской регистр».

Нужны идеи и решения

Молодежь Дальнего Востока
разрабатывает идеи по развитию БАМа

АВТОРА!

Во Владивостоке представители ДВЖД приняли участие в очном этапе Всероссийского молодежного образовательного Дальневосточного форума «Восток – 2021».

Молодые работники магистралей в тесном сотрудничестве с экспертами в различных профессиональных областях, специалистами крупнейших работодателей Дальнего Востока и совместно с единомышленниками со всей страны прорабатывали идеи по развитию территорий БАМа.

Байкало–Амурская магистраль стала ключевым объектом инфраструктурного строительства ОАО «РЖД». Для реализации программ по развитию Восточного полигона и увеличению провозной способности Транссиба и БАМа требуется задействовать значительные трудовые ресурсы. Молодежь ДВЖД проинформировала участников форума об основных проектах модернизации БАМа, для воплощения которых требуются квалифицированные кадры. Уже сейчас строители магистралей готовы принять тысячи рабочих и специалистов. Для помощи с трудоустройством железнодорожники организовали специальный карьерный портал <https://team.rzd.ru>, на котором ведется пророборентационная работа и представлены вакансии.

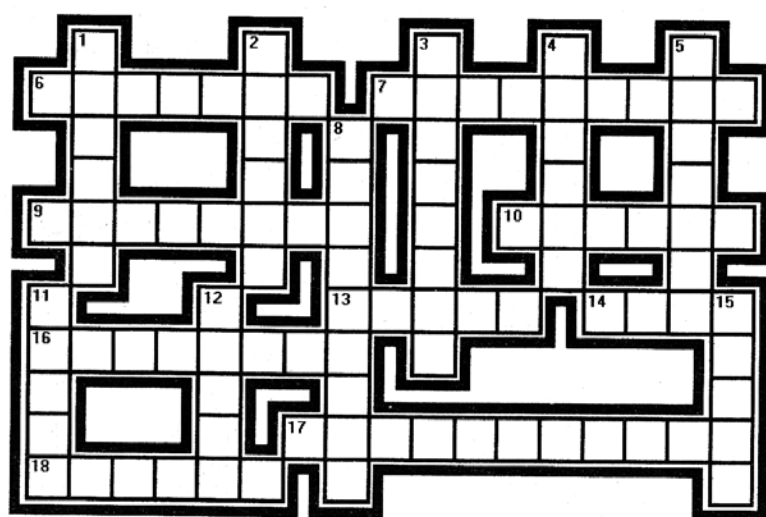
Авторы самых интересных идей и решений, представленных на форуме, получили возможность пройти специализированные программы обучения в корпоративном университете РЖД, способствующие карьерному и профессиональному росту молодых специалистов.

Служба корпоративных коммуникаций ДВЖД

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Транспортное средство, способное передвигаться как по земле, так и по воде. 7. Узкий непроницаемый отсек, разделяющий соседние помещения на судне. 9. Расположение паруса корабля по направлению судна. 10. Архитектурный элемент судна. 13. Маневр, заключающийся в опережении одного или нескольких транспортных средств, связанных с выездом на полосу встречного движения, с последующим возвращением на ранее занимаемую полосу. 14. Место на реке, на котором рыбу отлавливают неводом. 16. Комплекс устройств на локомотиве и на пути, приводящий в действие автоматомоза состава. 17. Саморазгружающийся электромоторный или прицепной вагон. 18. Производственный и рыболовный кооператив.

По вертикали: 1. Оберег рыбака, предохраняющий от несчастий на море. 2. Пиратская монета времен капитана Флинта. 3. Закрытый экипаж с жестким креплением кузова к осям в Московском государстве XVI–XVII вв. 4. Площадь газика в квадратных метрах. 5. Зимний рыбачий ящик для снастей и улова. 8. Место ночевки заказных городских авто. 11. Несамостоятельное судно для перевозки грузов. 12. Длинный шест каюра для управления нартами. 15. Одна из корабельных конструкций для удержания судна на одном месте.



Ответы

1. Якорь. 2. Отсек. 3. Баржа. 4. Парус. 5. Шлюз. 6. Транспортное средство. 7. Узкий непроницаемый отсек. 8. Маневр. 9. Расположение паруса. 10. Архитектурный элемент. 11. Несамостоятельное судно. 12. Длинный шест. 13. Маневр. 14. Место на реке. 15. Одна из корабельных конструкций. 16. Комплекс устройств. 17. Саморазгружающийся электромоторный вагон. 18. Кооператив.

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

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

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш.Х., БУДУМАН 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.

МЕЩЕРЯКОВА Е.А. – корректор
ЕРЕМЕЕВА Л.Ю. – набор

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. № 4709–2021

От штиля до шквалистых ветров

Таков режим океанского плавания яхты «Славянка»

ЭКСПЕДИЦИЯ

Парусно–моторная яхта «Славянка», совершающая экспедицию «Маршрутами русских мореплавателей через два океана», месячную отметину своего тихоокеанского этапа встретила примерно в 1500 милях от ближайшей точки побережья Гавайских островов.

Как сообщил капитан яхты Анатолий Штанько, за кормой – 3600 миль от панамского порта Бальбоа, выход из которого был отмечен маловетрием. Но вскоре ветер появился и начал выкрутасы от южного до северного направлений, изменяя скорость от штиля до шквалистых порывов, доставив экипажу из четырех человек довольно много забот в виде парусных авралов.

И только когда «Славянка» спустилась на 3–й градус северной широты, пришел долгожданный южный ветер плюс начало работать попутное экваториальное течение, добавляя до 1,5 узла скорости.

Севернее 4–го градуса находится зона формирования тропических циклонов, и ее пришлось обходить по дуге южнее.

В струе попутного ветра плавание превратилось в приятное, почти круизное, день за днем один и тот же галс, минимум работы с парусами, чтобы держать нужный курс.

В общем, это режим океанского плавания, о котором мечтают многие покорители тропических широт на парусниках. В свободное от вахт время экипаж занят самообразованием: кто–то в области теории паруса, кто–то в более интеллектуальных жанрах.

Правда, подвахтенное время сокращают неизбежные работы на камбузе. После убийства добровольного кока



А. Задою, покинувшего судно в Панаме, заботы по приготовлению пищи легли на капитана, как оказалось, наиболее «продвинутого» в кулинарном деле. Но заготовки по приготовлению пищи и уходу за камбузом делятся между всей четверкой.

Рацион нормальный: борщи, супы, вторые блюда – то с котлетами, то с тушеной курицей, а когда есть улов, то добавлялся уха и жареная рыба. С салатами есть проблема, так как при отсутствии холодильной камеры овощи довольно быстро портятся в тропическом климате. Хотя заблаговременно подвешенные в корзинах под крышей кокпита, где всег-

да обдуваются ветром, овощи сохраняют товарные качества порядка трех недель, но и потом могут быть использованы частично.

На вахте порой становится скучновато, так как район следования «Славянки» пустынный, вдаль от судоходных путей и за все время плавания яхтсменам встретились только рыбаком–тушенлов и пара сохоргузов, да и то на первой неделе плавания.

Стайки летучих рыб, сопровождающие судно непрерывно, радуют утренним сбором «урожаа» на палубе. В ночной тьме «летучки» в полете заскакивают на палубу и по 2–3 штуки ежедневно отправляются в

морозилку, накапливаясь на жареху (приготовленная – на вкус, как корюшка).

При нынешнем состоянии погоды и ветра «Славянка» планирует вскоре быть на Гавайях. Там, проведя небольшой ремонт такелажа и парусов, пополнив судовые запасы, яхта, которая уже миновала средиземноморский этап – Мармарис – Гибралтар, атлантический – Гибралтар – Панаму, выйдет на завершающий отрезок тихоокеанского этапа в 4 тыс. с небольшим миль до порта Владивосток, и счет времени до прибытия судна к родным берегам пойдет уже не на месяцы, а на недели.

Наша справка. Яхта «Славянка» – первая яхта парусной флотилии, приобретенная в соответствии с поручением Президента РФ, закрепленная за МГУ им. Г.И. Невельского и переданная ЦМП «Семь океанов» – оператору парусного флота созданной ассоциации «Дальневосточная школа под парусами».

«Славянка», двухмачтовый кetch, представляет собой парусную крейсерскую экспедиционную яхту класса К–0 (неограниченный регион плавания).

Построенное в 2008 году специально для кругосветного путешествия, имея стальной оцинкованный корпус, судно обеспечено всем необходимым оборудованием для длительного автономного плавания. Общая длина – 32 метра, ширина – 7,2 метра, водоизмещение – 150 тонн. На борту парусника могут размещаться до 22 человек, из них 15–17 юных моряков и/или школьников старших классов в возрасте 15–17 лет.

Предполагается, что судно, которое приобрело для проекта ФГУП «Росморпорт», и другое, которое будет построено на российских верфях, будут использованы для работы с молодежью, в том числе для изучения морской истории России. На их борту юные моряки и школьники будут участвовать в историко–патриотических плаваниях и экспедициях по памятным местам российского флота, в том числе посетят острова Тихого океана, открытые русскими мореплавателями и названные русскими именами. Впоследствии многие из этих островов были переименованы, но историческая память о русских–моряхках первооткрывателях должна жить.

Пресс–служба Росморречфлота

Поручение Просперо Провано

Монеты, отчеканенные в честь юбилеев национальной почты



имеет свою штаб–квартиру в Лиссабоне.

Польша к 450–летию почтовой службы страны выпустила в 2008 году целую серию монет. Это 200 золотых из золота, 10 золотых из серебра и 2 золотых из медно–алюминиевого сплава. Последние пошли в

тат 13 июля 1716 года, когда по указу короля Филиппа V была образована служба по доставке королевских писем и дипломатических депеш. В 1743 году почтовая служба была реорганизована, в стране появилась сеть почтовых отделений.

ФАКТ

Самая старая почта, юбилей которой был отмечен чеканкой памятной монеты, была создана в Германии. В 1990 году ГДР выпустила 5 марок, посвященные 500–летию немецкой почты, на реверсе которой изображена почтовая карета.

широкий оборот – тираж составил 1,4 млн штук.

Официальной датой начала работы польской почты считается 17 октября 1558 года, когда король Сигизмунд II Август поручил итальянскому купцу Просперо Провано, жившему в Кракове, организовать почтовую связь в Речи Посполитой. Королевская казна платила ему 1,5 тысячи талеров в год за осуществление почтовой связи.

Испания в 2016 году отмечала 300–летие почтовой службы. И к этой дате Королевский монетный двор отчеканил из серебра памятные 10 евро. Днем основания Почтовой службы Испании принято счи-

тат 13 июля 1716 года, когда по указу короля Филиппа V была образована служба по доставке королевских писем и дипломатических депеш. В 1743 году почтовая служба была реорганизована, в стране появилась сеть почтовых отделений.

Почтовая служба Норвегии была организована в 1647 году и когда в 1997–м ей исполнилось 350 лет, массовым тиражом были выпущены медно–никелевые 5 крон, на реверсе которых изображен почтальон, гудящий в традиционный почтовый рожок. Отметим, что такой рожок присутствует на многих «почтовых» монетах.

Норвежская почтовая служба была учреждена Ганнибалом Сехестедом в 1647 году в форме частного предприятия. С 1719 года национальная почтовая связь стала государственной монополией.

Австралия 200–летие почтовой службы, которая была организована в штате Новый

Южный Уэльс, отметила в 2009 году выпуском серии монет. Среди них две по 1 доллару с одинаковым рисунком на реверсе (из алюминиевой бронзы и серебра). На них в цвете изображен первый почтмейстер страны Исаак Николс.

Что касается Исаака Николса, то этот бывший уголовник был первым почтмейстером штата Новый Южный Уэльс. Его назначение на эту должность состоялось в 1809 году, а первым почтовым отделением стал его дом на Джордж–стрит в Сиднее. Этот дом изображен на 5 долларах из серебра. В обязанности Николса входила сортировка писем и посылок, приходящих из Великобритании на кораблях.

Юбилейные 150 лет со дня основания национальной почтовой службы выпуском монет отметили сразу три страны – Швейцария, Индия и Япония.

Для Швейцарии – это серебряные 20 франков 1999 года, на реверсе которых нарисован шуточный образ почтальона с почтовым рожком и посылкой на голове. Под почтальоном – земной шар. Индийская медно–никелевая монета 2004 года в 1 рупию имеет скромный рисунок – на реверсе помещена только цифра –150 и надписи на хинди и английском языках.

Япония была последней, третьей страной, отметившей 150 лет своей почты. Произошло это в 2021 году. Одна

монета из золота имеет номинал 10 тыс. иен и вторая из серебра с цветным покрытием – 1 тыс. иен. На аверсе обеих монет изображена старинная сцена вручения писем полуглазками и почтовый ящик тех времен. Тогда письма отправляли на лошадиных повозках. На аверсе представлено изображение современного офиса Почты Японии.

Почта на принадлежащих Финляндии Аландских островах образована только в 1974 году. И в 2019 году были выпущены 5 евро в виде почтовой марки из медно–никелевого сплава, посвященные 45–летию этого события.

В XX веке появилась авиапочта. Две страны – входящий в состав Великобритании остров Мэн и тихоокеанское островное государство Тувалу – отметили юбилей этого события. Остров Мэн в 1994 году выпустил одну крону из медно–никелевого сплава, посвященную 60–летию авиапочты. На реверсе монеты изображен билпан Дв Хэвилленд модели DH 86.

На австралийском монетном дворе в городе Перт от имени Тувалу в 2014 году выпустили одностороннюю монету из алюминиевой бронзы. Монета посвящена столетию авиапочты, и на ее реверсе изображен один из первых в мире монопланов.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

«ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»

Елфимов В.И.

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

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

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

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

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

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

Газета перерегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФС77–25210
Номер подписки в печати 26.08.2021 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38.
Тел.: (495) 941–34–72, (495) 941–31–62, (495) 941–28–62. E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarph.ru

Подписка:
В «Издательстве Дороги» льготная подписка с любого номера газеты. Все ваши вопросы адресуйте в отдел реализации и подписки.
Тел.: +7(495) 748–36–84 доб. 11–54, 11–62

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

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора

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