



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 7 (1178) 15 – 21 февраля 2021 года

ХРОНИКА

- Председатель Правительства РФ утвердил концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года.
- Вице–премьер РФ Марат Хуснуллин поручил Минтрансу России подготовить программу цифровизации дорожной отрасли.
- В Росавиации провели консультации по вопросу возобновления воздушного сообщения с Республикой Абхазия.

В КРЕМЛЕ



Награды за мужество

Президент России Владимир Путин подписал Указ «О награждении государственными наградами Российской Федерации».

За мужество, отвагу, решительность, проявленные при спасении людей в экстремальных условиях, орденом Мужества посмертно награждены: Зуев Александр Александрович – второй пилот воздушного судна краевого государственного унитарного предприятия «Хабаровские авиалинии»; Шумаков Игорь Леонидович – пилот–инструктор воздушного судна краевого государственного унитарного предприятия «Хабаровские авиалинии».

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Поддержали авиацию

Полномочный представитель Совета Федерации в государственных органах по вопросам развития Дальнего Востока, Восточной Сибири и Арктики, член Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Анатолий Широков представил отчет о работе за 2020 год.

«В сложных условиях пандемии коронавируса работа полномочного представителя была сосредоточена на взаимодействии с органами власти, в том числе и по оказанию мер поддержки авиационной отрасли Арктики и Дальнего Востока. Именно авиатранспорт имеет здесь ключевое значение», – подчеркнул Анатолий Широков.

Окончание на 2–й стр.

В ГОСУДМЕ РФ



Условия – одинаковые

Госдума приняла в первом чтении законопроект об инвестиционной декларации и соглашении о создании объектов инфраструктуры морского порта.

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» подготовлен Минтрансом России в целях закрепления требований к содержанию декларации о намерениях инвестирования в создание объектов инфраструктуры морского порта и порядку ее согласования, закрепления правовых механизмов, устанавливающих обязанность инвестора по осуществлению создания объектов инфраструктуры морского порта, а также осуществлению инвестиций в установленные сроки и в достаточном объеме.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Пандемия не только ускорила цифровую трансформацию, но и обострила связанные с этим стратегические вызовы и угрозы. Страны, у которых нет собственных цифровых платформ, рискуют попасть в информационную, политическую, экономическую зависимость от чужих цифровых решений.

Председатель Правительства РФ
Михаил Мишустин



Крыльям – крепнуть!

В Москве прошли VIII национальная выставка и форум инфраструктуры гражданской авиации NAIS



ФОРУМ

В торжественной церемонии открытия выставки принял участие министр транспорта РФ Виталий Савельев. Он посетил стенды крупных организаций воздушного транспорта, ознакомился с последними достижениями отрасли.

Обращаясь к присутствующим, министр отметил, что прошлый год был непростым и пандемия коронавируса нанесла значительный ущерб многим сферам деятельности. «К сожалению, во всей транспортной отрасли авиация оказалась наиболее уязвима. И мы видим, как наши компании серьезно пострадали от того, что фактически авиационное сообщение было прекращено. В прошлом году Правительство РФ выделило 23,4 млрд руб. на поддержку авиакомпаний, 10 млрд руб. – аэропортам, – сказал он. – Мы понимаем, что пандемия не закончилась и с этим нам приходится жить. Безусловно, люди хотят летать, мы видим спрос. Министрство транспорта проводит большую работу вместе с Росавиацией для того, чтобы были получены новые направления,

авиакомпаниям смогли вернуться в бизнес и нормально чувствовать себя в этот сложный период». На официальной церемонии открытия выставки руководитель Росавиации представил логотип «100 лет отечественной гражданской авиации», который был

ФАКТ

” Выставка NAIS – крупнейшее деловое мероприятие в России и СНГ для встречи представителей власти и бизнеса, поставщиков продукции, технологий, решений и услуг в сфере развития инфраструктуры аэропортов. В 2021 году в экспозиции приняли участие более 80 компаний, а посетителями мероприятия стали более 3000 человек.

выбран по результатам проведенного Росавиацией конкурса, и наградили победителей премии «Воздушные ворота России» и Skyways Service Award, а также конкурса научно–исследовательских работ студентов и молодых ученых учебных заведений гражданской авиации», который был

На выставке–форуме подвели итоги и наградили победителей премии «Воздушные ворота России» и Skyways Service Award, а также конкурса научно–исследовательских работ студентов и молодых ученых учебных заведений гражданской авиации.

теля Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности Евгений Кондратьев, советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток, а также другие эксперты отрасли. Основными темами дискуссии стали вопросы, связанные с организацией обеспечения транспортной (авиационной) безопасности в сфере воздушного транспорта, в том числе проблемы реализации законодательства в области обеспечения транспортной (авиационной) безопасности, разработка нормативно–правовых актов и другие актуальные темы. В рамках конференции выступил заместитель директора ФГУП «АГА(А)» Александр Попов. Он представил доклад на тему «Практические аспекты реализации требований постановления Правительства Российской Федерации от 31.12.2020 № 2418».

Впервые на форуме состоялась конференция «Беспилотная авиация – новые возможности, новые вызовы», в ходе которой была представлена концепция интеграции беспилотных воздушных судов в единое воздушное пространство.

Юрий НИКИТСКИЙ

Обучение – на новый уровень

В Минтрансе состоялось селекторное совещание с отраслевыми вузами

В МИНТРАНСЕ РОССИИ

Министр транспорта РФ Виталий Савельев в режиме видеоконференции встретился с руководителями высших учебных заведений транспортного комплекса. Участие в мероприятии приняли руководители ведомственных Минтрансу агентств и транспортных организаций.

Виталий Савельев рассказал, что Минтранс России совместно с отраслевыми агентствами работает над проектом Транспортной стратегии до 2035 года. «Мы ориентируемся на современные технологии, тренды развития отрасли. Это будет принципиально новый документ. И главными его целями являются рост мобильности населения и повышение скорости доставки грузов, – подчеркнул он. – Мы должны планировать наши шаги в соответствии с мировыми трендами. Среди них – сквозная цифровизация, пере-

ход на новые источники энергии, принципиально новые виды транспорта. Каждый житель России должен почувствовать перемены и получить возможность из любого населенного пункта добраться до необходимой ему точки на карте мира».

Как сообщил министр, впервые в Транспортной стратегии появится раздел, посвященный транспортному образованию. В нем будут перечислены конкретные показатели и мероприятия, направленные на развитие транспортного образования и науки. Важнейшими приоритетами являются запуск не менее 50 новых образовательных программ до 2024 года и обновление форматов обучения.

Заместитель генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов подробно остановился на вопросе реализации программы взаимодействия компании с университетскими комплексами железнодорожного транспорта до 2025 года.

Он отметил, что в рамках программы вместе с вузами по восьми направлениям спланирован целый ряд мероприятий. Среди них – обновление лабораторной базы, целевая подготовка специалистов и научная деятельность.

Ректор Российского университета транспорта Александр Климов выступил с докладом об основных направлениях научных исследований и новых образовательных программах.

В 2020 году, несмотря на ограничения, вызванные распространением новой коронавирусной инфекции, отмечен рост объема научно–исследовательских работ. Основные направления – развитие инфраструктуры и перевозок на железных дорогах, разработка и обслуживание программного обеспечения, комплексное сопровождение Московских центральных диаметров.

В этом году в Российском университете транспорта продолжится обновление образовательных стандартов, появятся семь

новых образовательных программ.

Говоря о поддержке, оказываемой ПАО «Совкомфлот» вузам транспорта, генеральный директор – председатель правления компании Игорь Тонковидов отметил, что большинство специалистов, работающих в судовой компании, являются выпускниками морских академий. «Мы сотрудничаем со многими морскими университетами, работа ведется в рамках долгосрочных соглашений стратегического партнерства. Особый акцент делается на программу целевой подготовки будущих специалистов с последующим гарантированным трудоустройством на флот. С 2018 года успешно реализуется программа наставничества», – сообщил он.

Также были заслушаны доклады о научном и кадровом обеспечении Восточного полигона и Северного морского пути.

Наш корр.

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Расставлены приоритеты

Состоялась рабочая встреча министра транспорта РФ с главой Курской области

В Минтрансе России министр транспорта РФ Виталий Савельев и губернатор Курской области Роман Старовойт рассмотрели вопросы развития транспортного комплекса региона.

Обсуждалась реализация в Курской области национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В 2020 году благодаря нацпроекту в областном центре были отремонтированы 50 км автодорог. По итогам общественного голосования были выбраны наиболее востребованные для транспортной сети и жителей объекты. Речь идет о капитальных мероприятиях реконструкции городских магистралей. В частности, началось проектирование многоуровневой транспортной развязки на улице Карла Маркса, в точке примыкания проспекта Победы. Развязка позволит разгрузить этот район города от транспортных заторов. Для опережающего ввода в эксплуатацию этого и других объектов Минтрансом будет рассмотрена возможность дополнительного софинансирования региона из федерального бюджета.

Также говорилось о передаче ряда автодорог общего пользования из региональной собственности в федеральную. В первую очередь это трассы, ведущие к государственной границе, а также проходящие через крупные города. В настоящее время продолжается передача в федеральную собственность части дороги Курск – Борисоглебск – Кшенский – Елец. В то же время магистраль, которая утрачивает статус федеральной, принимаются в региональную собственность.

Роман Старовойт рассказал о планах намерения аэровокзала местного аэропорта. Работы планируется провести в 2021 году за счет средств регионального бюджета. Также отмечена необходимость реконструкции взлетно–посадочной полосы для приема большего числа типов воздушных судов. Как подчеркнул Виталий Савельев, данный вопрос следует рассматривать в увязке с увеличением пассажиропотока аэропорта.

Важным для региона является обновление подвижного состава городского пассажирского транспорта в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Регион намерен принять участие в отборе городских агломераций для поставок транспорта в 2022 году. Как сообщил губернатор, в Курской агломерации уже разработаны комплексные схемы организации дорожного движения. Это одно из условий участия в конкурсе.

Аэропорт стал всепогодным

В Челябинске завершена масштабная реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропортового комплекса Бalandино

За три года в Бalandино расширили взлетно–посадочную полосу, реконструировали искусственные покрытия сети рулежных дорожек, увеличили площадь перрона до 257 тыс. кв. м, что позволяет разместить на стоянке 28 воздушных судов, оборудовали площадку для обработки воздушных судов противогололедной жидкостью. Также в аэропорту усовершенствовали объекты радиотехнического обеспечения полетов, заменили светосигнальное оборудование, установили систему отечной высокой интенсивности и 22 лампы освещения.

Благодаря проведенным работам челябинский воздушный порт получил третью категорию ICAO (Международной организации гражданской авиации) и стал единственным всепогодным международным аэропортом на Урале.

Теперь обновленный терминал внутренних авиалиний площадью в 16,7 тыс. кв. м и с прилегающей территорией на 560 машиномест готов принимать более 2,5 млн пассажиров в год, или около 900 пассажиров в час. Он оснащен четырьмя телетрапами, лифтами и эскалаторами, что обеспечивает безбарьерную среду для маломобильных групп населения, а также условия для комфортного приема и обслуживания пассажиров с детьми. Ожидается, что в мае 2021 года завершится реконструкция международного терминала аэропорта и его пропускная способность вырастет почти в два раза. Уже на финальном этапе находится техническое перевооружение воздушного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации.

Как отметил советник Президента России, ответственный секретарь Оргкомитета по подготовке и обеспечению председательства Российской Федерации в ШОС в 2019–2020 годах и в объединении БРИКС в 2020 году Антон Кобяков, крупные международные мероприятия, которые проходят в российских городах, стимулируют развитие важных инфраструктурных объектов в стране. Реконструкция региональных аэропортов, в частности инфраструктуры воздушной гавани Челябинска, – яркий пример такого влияния.

«К модернизации международного аэропорта приступили в 2018 году во исполнение Указа № 110 Президента Российской Федерации, которым город Челябинск был определен местом проведения саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году. Безусловно, все, что создается в России в преддверии международных форумов, формирует новый облик городов и вносит значительный вклад в развитие местной инфраструктуры, появление точек деловой активности, повышение качества жизни», – сказал Антон Кобяков.

«Завершение реконструкции аэропорта в Челябинске – важный шаг в процессе модернизации российских аэропортов. Развитие внутренних воздушных авиалиний помогает сохранять транспортную доступность регионов, их связанность. Мы рассчитываем на возобновление международных полетов – российские аэропорты должны быть к этому готовы. Сегодня в России международные полеты могут обслуживать 78 аэропортов. Крайне важно, чтобы международная транспортная доступность для пассажиров увеличивалась», – отметил руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько.

Модернизация аэропортового комплекса Бalandино велась в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Строительно–монтажные работы по реконструкции (строительству) объектов аэродромной инфраструктуры велись поэтапно в условиях действующего аэропорта в период с октября 2018–го по декабрь 2020 года. На сегодня получены все необходимые заключения о соответствии объектов капитального строительства требованиям проектной документации и разрешения на ввод.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Поддержали авиацию

Авиатранспорт арктической зоны — под пристальным вниманием сенаторов

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Парламентарий напомнил, что председатель Совета Федерации поддержала инициативу о возможности внесения предложений в этой сфере в федеральные органы исполнительной власти. В рамках этой возможности в апреле 2020 года был сформулирован перечень из 12 региональных авиакомпаний и аэропортов, которые играют ведущую роль в жизни северных и дальневосточных территорий, но не смогли получить государственную поддержку в силу несоответствия установленным в то время формальным требованиям.

«В результате усилий, предпринятых полномочным представителем Совета Федерации вместе с коллегами из Минвостокразвития России, практически все указанные региональные авиакомпании и аэропорты были включены в перечень системообразующих организаций российской экономики и получили право на государственную поддержку», — сказал законодатель.

По его словам, в это же время полномочным представителем совместно с группой экспертов и руководителями региональных авиакомпаний была проделана большая работа по анализу применения норм постановления Правительства РФ «О предоставлении в 2020 году из федерального бюджета субсидий российским авиакомпаниям на частичную компенсацию расходов в связи со снижением доходов таких авиакомпаний в результате падения объемов пассажирских воздушных перевозок вследствие распространения новой коронавирусной инфекции».

«Оценив деятельность авиакомпаний Арктической зоны и Дальнего Востока в условиях пандемии, ее финансово-экономическую составляющую, мы пришли к выводу о том, что меры господдержки в рамках этого постановления более всего оказались выгодными крупным магистральным компаниям, практически свернувшим свою деятельность. Небольшие региональные компании, не имеющие возможности остановить работу, оказались вынуждены продолжать летать и тем самым генерировать убытки», — отметил сенатор.

Анатолий Широков рассказал, что этот вопрос был рассмотрен Комитетом Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера. По итогам рассмотрения было инициировано проведение специального совещания под председательством заместителя Председателя Правительства РФ — полномочного представителя Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева. Решением этого совещания Министерству транспорта РФ было поручено подготовить поправки к постановлению, которые бы отвечали интересам региональных авиакомпаний Дальнего Востока и Арктики. В результате внесения изменений в постановление Правительства РФ сумма компенсаций авиакомпаниям была увеличена до 685 руб. за одного неполетевшего пассажира.

Условия — одинаковые

установят для всех морских портов РФ по созданию объектов портовой инфраструктуры

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Как отмечается в пояснительной записке к законопроекту, в последнее время в морских портах увеличилось количество инвестиционных проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок. В связи с этим земельные участки, предоставленные инвесторам для реализации проектов, ими не используются.

Например, приостановлена реализация инвесторами проектов на Дальнем Востоке (4 проекта) и в Азово—Черноморском бассейне (2 проекта) из-за отсутствия у инвесторов возможности финансирования указанных проектов. При этом законодательные механизмы урегулирования взаимоотношений с инвестором, не реализующим проект в установленный срок, отсутствуют.

В связи с этим представляется необходимым установить одинаковые условия создания объектов инфраструктуры морского порта для всех портов Российской Федерации.

В настоящее время создание объектов инфраструктуры морского порта осуществляется на основании разработанной инвестором, планирующим реализацию проектов по созданию объектов инфраструктуры морского порта, и согласованной Росморрефлотом декларации о намерениях инвестирования в строительство объектов инфраструктуры морского порта. Данная декларация разрабатывается в соответствии с типовым положением по разработке и составу ходатайства (декларации) о намерениях инвестирования в строительство предприятий, зданий и сооружений, утвержденным письмом Минстроя России от 17 марта 1997 года № 9-4/29, а также с учетом требований стандарта организации «Положения о порядке разработки и согласования ходатайства (декларации) о намерениях инвестирования в строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта» СтО 14649425—0002—2016, утвержденного приказом ФГУП «Росморпорт» от 24 июня 2016 года № 294.

Пунктом 5 положения установлены состав и содержание декларации, которая включает в себя информацию о местоположении намечаемого к созданию объекта, его роли и месте в транспортной системе региона.

При обосновании места размещения объекта, планируемого к созданию в рамках реализации инвестиционного проекта, частный инвестор описывает существующее землепользование на территории (естественные и инженерные условия) с указанием собственников и пользователей земельных участков, обосновывает общую потребность в земельных участках, необходимость изъятия земельных участков для государственных (и иных) нужд, а также описывает предлагаемое использование земельных участков на этапе создания и эксплуатации необходимых для размещения объектов.

Данные документы носят рекомендательный характер. При этом указанное типовое положение Минстроя России требует обновления и комплексной переработки в связи со сроком, прошедшим с момента его утверждения. Предусмотренная данными документами декларация не содержит и не устанавливает какие-либо обязательства инвестора по реализации инвестиционного проекта. Нормативное закрепление требований к содержанию декларации и порядку ее согласования до настоящего времени не осуществлено.

Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» направлен на урегулирование правоотношений по реализации инвестиционных проектов создания объектов инфраструктуры морских портов.

В соответствии с проектом федерального закона предлагается установить положения, в соответствии с которыми решения Правительства РФ о создании морского порта и изменении границ территории морского порта в целях включения в них территории, предназначенной для создания объектов инфраструктуры морского порта, принимаются при условии наличия согласованной в установленном порядке декларации. Данные изменения предлагается внести в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261 «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Требования к содержанию указанной декларации и порядок ее согласования планируется утвердить приказом Минтранса России.

Также проектом федерального закона предусматривается после согласования декларации заключение соглашения, сторонами которого являются инвестор, Росморрефлот и администрация соответствующего субъекта Российской Федерации, на территории которого планируется реализация проекта.

Как ожидается, принятие проекта федерального закона будет способствовать устранению рисков нереализации частными инвесторами обязательств по созданию объектов инфраструктуры морских портов, а также единообразному регулированию правоотношений при реализации инвестиционных проектов для всех морских портов.

Предупрежден — значит вооружен

Счетная палата РФ обнародовала риски строительства МТМ «Европа—Западный Китай»



В СЧЕТНОЙ ПАЛАТЕ РФ

К 2024 году Международный транспортный маршрут «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК) должен прирасти дополнительно на 826 км автодорог за счет ввода в эксплуатацию скоростной трассы Москва — Нижний Новгород — Казань (М—12) и обхода г. Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Однако есть опасность, что некоторые транспортные характеристики дорожного полотна МТМ ЕЗК могут не быть достигнуты к указанному сроку. К такому выводу пришли эксперты Счетной палаты РФ, которые проанализировали расходование бюджетных средств на проектирование и строительство автомобильных дорог, включенных в МТМ ЕЗК.

Проводилось исследование в конце 2020 года, а проверяемый период деятельности Государственной компании «Автодор» охватывал 2019 и 2020 годы. Целью Счетной палаты РФ было проверить использование средств федерального бюджета на проектирование и строительство (реконструкцию), а также капитальный ремонт автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут «Европа — Западный Китай».

«Строительство указанных автодорог предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года в рамках федерального проекта «Европа — Западный Китай», — прокомментировал итоги работы аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов на заседании коллегии ведомства в январе. — При этом в паспорт самого проекта пока не внесены мероприятия в части Росавтодора. Ведомственной целевой программой предусмотрены дорожные работы (реконструкция) на отдельных

участках маршрута для доведения их расчетной нагрузки до 11,5 т на ось, которые окончательно планируется завершить только к 2030 году. Таким образом, при вводе в эксплуатацию М—12 в 2024 году есть риски несоответствия транспортно-эксплуатационному состоянию отдельных участков международного маршрута».

за отсутствия полного комплекса необходимой документации. Так, по обходу Тольятти окончательные положительные заключения государственной экспертизы получены в декабре 2020 года. Проектная документация на строительство дороги Москва — Нижний Новгород — Казань и на работы по доведению расчетной нагрузки

ФАКТ

”

К 2024 году Международный транспортный маршрут «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК) должен прирасти дополнительно на 826 км автодорог за счет ввода в эксплуатацию скоростной трассы Москва — Нижний Новгород — Казань (М—12) и обхода г. Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Однако есть опасность, что некоторые транспортные характеристики дорожного полотна МТМ ЕЗК могут не быть достигнуты к указанному сроку.

Проверка показала, что на 1 октября 2020 года Автодор израсходовал на строительство трассы М—12 1,1 млрд руб., или 21% от предусмотренного на год объема субсидии из федерального бюджета. По обходу Тольятти (ответственный исполнитель — правительство Самарской области) кассовое исполнение за 2019 год и на 1 октября 2020 года отсутствовало. По данным госкомпании, строительство трассы М—12 было профинансировано на 25,6 млрд руб. по итогам 2020 года. Это 98,7% от предусмотренного на год объема субсидии из федерального бюджета. В целом плановый объем финансирования мероприятий федерального проекта «Европа — Западный Китай» составляет 655,1 млрд руб., в том числе 539,6 млрд руб. — на строительство М—12 и 115,5 млрд руб. — на обход Тольятти. Однако подтвердить достаточность предусмотренных финансовых вложений довольно сложно из-

до 11,5 тонны на ось не разработана в полном объеме. К установленному сроку (до 1 ноября 2020 года) не была утверждена документация по планировке территории двух из восьми этапов работ. При этом госкомпания смогла изъять земельные участки на строительство автодороги М—12 на обходе Балашихи (565 земельных участков общей площадью 689 га). Размер возмещения убытков при изъятии участков был превышен по сравнению с их фактической стоимостью на 162 млн руб. «Несмотря на фактическое отсутствие объектов капитального строительства на данных участках, оценщик рассчитал упущенную выгоду на сумму 104 млн руб., основываясь только лишь на планах правообладателя о строительстве жилого комплекса», — пояснил аудитор.

Счетная палата РФ отметила недостаточные темпы заключения и исполнения договоров на проектирование и строитель-

ство М—12. «В связи с поздним заключением договоров (в сентябре 2020 года) на момент проверки Автодор принимал работы только по договорам на подготовку территории строительства обхода Балашихи, — констатировал Валерий Богомолов. — На 1 октября 2020 года были приняты и оплачены 34% от общего объема работ, предусмотренного основным договором на подготовку территории строительства. Причина отставания — несвоевременное заключение соглашения о компенсации убытков, без которого невозможно приступить к переустройству коммуникаций». В итоге эксперты Счетной палаты РФ рекомендуют госкомпании привести в соответствие с законодательством данные бухгалтерского учета, а Минтрансу России — рассмотреть вопрос о внесении изменений в программу деятельности ГК «Автодор», а также о внесении изменений в Федеральный проект «Европа—Западный Китай».

В заседании коллегии счетной палаты принимал участие председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко. Он с выводами Счетной палаты согласился и рассказал о реализации проекта «Москва — Нижний Новгород — Казань» после 1 октября 2020 года. «Контракты все заключены, документация по планировке территории в ноябре утверждена. С теми рекомендациями, которые нам дает Счетная палата, мы активно работаем. К следующей проверке недочеты будут устранены», — заявил Вячеслав Петушенко. Также в Автодоре сообщили, что всего в 2020 году были приняты и оплачены 47% от общего объема работ (100% от плана 2020 года), предусмотренных календарным графиком договора на подготовку территории строительства.

Людмила ВЛАДИМИРОВА

На снимке: строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу

Дороги «поумнели»

На Урале активно внедряют интеллектуальные транспортные системы

РЕГИОНЫ

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области подвело итоги внедрения интеллектуальных транспортных систем в 2020 году в Екатеринбургской и Нижнетагильской городских агломерациях.

Интеллектуальные транспортные системы — важнейшее направление национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», нацеленное на цифровизацию транспортной инфраструктуры городов. Свердловская область стала одним из 22 пилотных регионов, получивших средства из федерального бюджета на внедрение цифровых технологий в дорожно-транспортную сферу.

В Екатеринбурге специалисты продолжили развивать и объединять уже имеющиеся элементы цифровой транспортной системы. Здесь светофоры на 630 перекрестках уже подключены к автоматизированной системе управления дорожным движением. В рамках проекта модернизировалось программное обеспечение, в том числе появилась возможность организовать приоритетный проезд на перекрестке,

наращивались серверные мощности, устанавливались новые датчики и системы.

На улицах Екатеринбурга появились 111 новых камер и 45 видеодетекторов. Помимо

справочником, онлайн-картой движения транспорта, телефон, модулями обратной связи, безопасности, фото- и видеосервисами, разъемами для зарядки телефонов. Все остан-

ДЕНИС ЧЕГАЕВ:

”

На создание интеллектуальной транспортной системы в 2021 году области из федерального бюджета направлено 330 миллионов рублей. Из них 250 миллионов рублей получил Екатеринбург, и 80 миллионов — Нижнетагильская городская агломерация. Столько же средств наш регион получил в 2020 году.

привычной фиксации нарушений правил дорожного движения, оборудование позволяет анализировать транспортный поток, прогнозировать развитие дорожной ситуации. Кроме того, новые камеры могут автоматически отслеживать автомобили в угоне или те, за которыми числятся правонарушители.

В конце 2020 года в Екатеринбурге были оборудованы 39 «умных» остановок в ключевых пересадочных узлах. Они оснащены системами видеонаблюдения, интерактивным

ки подключены к единой дежурной диспетчерской службе.

Также в городских автобусах установлены 100 дисплеев, связанных с системой информирования горожан. Помимо информации о маршруте и новостей, экраны могут выводить сообщения от экстренных служб: министерства общественной безопасности Свердловской области, ГУ МЧС и единой дежурно-диспетчерской службы Екатеринбурга.

Как сообщили в министерстве, в Нижнем Тагиле строительством интеллектуальной

транспортной системы начались практически с нуля. В 2020 году благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» здесь появились первые «умные» светофоры. Модернизирован 21 светофорный объект. Внедрена геоинформационная система сбора, хранения и анализа данных. Установлен контейнерный центр обработки данных. Начата работа по созданию единой платформы управления транспортной системой муниципального уровня.

«На создание интеллектуальной транспортной системы в 2021 году области из федерального бюджета направлено 330 миллионов рублей. Из них 250 миллионов рублей получил Екатеринбург, и 80 миллионов — Нижнетагильская городская агломерация. Столько же средств наш регион получил в 2020 году. Пока в муниципалитетах создаются отдельные цифровые сервисы и элементы, которые объединяются в целостную интеллектуальную систему в 2024 году», — рассказал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Денис Чегаев.

Евгений УШЕНИН, собкор «ТР»

Екатеринбург

НОВОСТИ

Вступили в ассоциацию

Росморпорт стал участником ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ). Вступление в ассоциацию позволит предприятию консолидировать свои усилия по цифровой трансформации бизнес-процессов с ведущими компаниями транспортной отрасли России, получить передовой опыт по цифровой трансформации у других участников ассоциации и делиться своим опытом, участвовать в работе по реализации стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации.

Напомним, что ассоциация «ЦТЛ» учреждена в 2019 году при поддержке Министерства транспорта РФ компаниями «Российские железные дороги», «Аэрофлот», «РТ—Инвест Транспортные Системы», «ЗащитаИнфоТранс», «ГЛОСАВ» и НПП «Цифровые радиотехнические системы».

Снижение — 7,8 процента

Грузооборот морских портов России за январь 2021 года составил 63,35 млн тонн, что на 7,8% ниже показателя аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба Росморрефлота.

В том числе объем перевалки сухих грузов составил 30,05 млн тонн (+4,7%), наливных грузов — 33,3 млн тонн (–16,7%).

Грузооборот морских портов Азово—Черноморского бассейна за январь сократился на 15,9% — до 17,33 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов вырос на 7,7%, составив 8 млн тонн, наливных грузов — сократился на 29,3%, до 9,33 млн тонн.

Грузооборот морских портов Арктического бассейна сократился на 12,2% — до 7,59 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 1,99 млн тонн (–17,8%), наливных грузов — 5,6 млн тонн (–10,1%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна снизился на 5,1% — до 21,05 млн тонн. Из них объем перевалки сухих грузов составил 9,44 млн тонн (+8,4%), наливных грузов — 11,61 млн тонн (–13,8%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна снизился на 10,7% — до 0,65 млн тонн. Из них объем перевалки сухих грузов составил 0,24 млн тонн (–21,5%), наливных грузов — 0,41 млн тонн (–3,0%).

Грузооборот портов Дальневосточного бассейна вырос на 1,3% и достиг 16,73 млн тонн. Из них объем перевалки сухих грузов составил 10,38 млн тонн (+5,5%), наливных грузов — 6,35 млн тонн (–4,9%).

В новом формате

В Ульяновской области планируют перепрофилировать работу общественного транспорта.

Этому будет предшествовать анализ транспортной ситуации и инфраструктуры в каждом муниципальном образовании, сообщили в пресс-службе ульяновского губернатора.

Глава региона Сергей Морозов пояснил, что в рамках изменения работы транспорта планируется усилить маршруты государственными автобусами, учитывая при этом опыт других регионов.

В муниципальных образованиях будет проанализирована транспортная инфраструктура, от состояния остановочных пунктов до культуры общения водителей с пассажирами. В каждом муниципалитете будет свой план мероприятий по улучшению качества пассажирских перевозок. На уровне региона результатом работы станет комплексная областная программа развития общественного транспорта.

Парк обновляется

Новые автобусы Volgabus, поступившие в Омск благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», вышли на один из самых протяженных и востребованных маршрутов. Ежедневно им пользуются более 9 тыс. омичей.

Транспорт нового поколения работает на газомоторном топливе и сочетает в себе повышенные технические и потребительские характеристики, улучшенную эргономику рабочего места водителя, пониженный уровень шума в салоне и климатический комфорт для пассажиров. Весь подвижной состав адаптирован для людей с ограниченными возможностями и маломобильных групп населения.

По сообщениям информационных агентств

Удержались на плаву

В навигацию—2020 государственное задание по содержанию внутренних водных путей было выполнено

АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБОЗРЕНИЕ

Навигация прошедшего года стала настоящим испытанием для речников России. Пандемия, падение экономики, беспрецедентное маловодье во многих регионах страны – казалось, что все возможные препятствия встали на пути внутреннего водного транспорта. Но даже на пике кризиса он приспособивался к сложным условиям, продолжал работу и, как и ранее, обеспечивал логистические связи в стране и на международном рынке.

На малой воде

Как было отмечено на заседании коллегии Росморречфлота, государственное задание по содержанию внутренних водных путей, судоходных и гидротехнических сооружений было выполнено в полном объеме. Более того, за счет оптимизации расходов получилось увеличить протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов на 164 км, а с освещаемой обстановкой – на 549 км.

Несмотря на сложные экономические и эпидемиологические условия, удалось обеспечить смену экипажей судов как на транспортных, так и на судах технического флота, обеспечить содержание внутренних водных путей, работу портов и других предприятий. Кроме того, была представлена возможность пройти практику студентам подведомственных Росморречфлоту университетов.

В связи с ранней весной и отсутствием ледостава в европейской части России, а также в целях поддержки судоходных компаний в условиях ограничительных мер, связанных с пандемией, в ряде бассейнов водного пути на Северной Двине, поскольку Беломорканал и Кировская железная дорога были перерезаны. Для вывоза поступающих в Архангельск грузов по лед–лизу в центральные районы страны Северо–Двинский канал тогда срочно обновили.

В 2000–х годах началась очередная реконструкция уже с повышенной заменой в основном деревянных и древесных гидротехнических сооружений на современные конструктивные решения, средства автоматизации и материалы. В 2020 году в рамках реализации КПМИ было выведено из аварийного статуса последнее гидротехническое сооружение Северо–Двинской шлюзованной системы, находившееся в аварийном техническом состоянии – шлюз № 2. По завершении реконструкции всех объектов гарантированная глубина на водных путях 127–км Северо–Двинской шлюзованной системы, не входящей в состав Единой глубоководной системы Европейской территории РФ, увеличится до 2,5 м.

Между тем вследствие снижения уровня воды ниже проектных отметок на реках Дон, Ока, Северский Донец, Обь, Северная Двина вводились ограничения по осадке судов в общей сложности почти на 2 тыс. км.

Недостаточный приток в Цимлянское водохранилище и соответствующее снижение пропускных водных менее нормативных значений привели к уменьшению габаритов судового хода на Нижнем Дону на протяжении всей навигации. Для выработки оптимальных решений обеспечения судоходства в условиях маловодности был создан оперативный штаб Азово–Донского бассейна. В границах ответственности администрации бассейна определили и подготвили места для паузы и догрузки нефтяного флота. В итоге осуществили паузу 154 судна. Также был применен метод лидирования за путевыми катерами, благодаря которому безопасно провели 484 судна. На лимитирующих участках водного пути выполнили доуглубительные и дноочистительные работы общим объемом 1,3 млн кубометров.

Маловодье на Нижнем Дону, безусловно, сказалось на перевозках грузов в границах всего бассейна. Так, несмотря на положительную динамику судозаходов в бассейн (на 8–12% выше, чем в 2019 году), флот вынужден был трудиться на меньшей осадке, что повлекло недогруз судов по меньшей мере на 10–15%. Решением вопроса нормального судоходства независимо от водности является реализация проекта по строительству Багаевского гидроузла.

Главный судоводитель Северного Двина за последние 30 лет потерял 25 см глубины, навигационная обстановка перешла в более низкую категорию, обстановочный и дноуглубительный флот технически и морально устарел. Операторы, осуществляющие перевозку грузов, перемещаются в другие регионы, поскольку не удается получить объемы, дающие возможность компаниям оставаться на плаву. Однако река жизненно необходима региону, это доказала и история, и демонстрирует сегодняшний день.



Ярким примером служит Северо–Двинская шлюзованная система. Построенная по указу императора Александра I в 1825–1828 годах, она соединяет бассейны двух морей – Каспийского и Белого. За весь период эксплуатации системы ее основные сооружения – шлюзы, выполненные из деревянных конструкций, – дважды полностью восстанавливались: с 1882 по 1885 и с 1916 по 1920 год без изменения их технических характеристик, основных конструктивных решений и материалов.

После строительства в 30–е годы Беломорканала значение водной системы стало падать, но начавшаяся Великая Отечественная война подтвердила стратегическое значение водного пути по Северной Двине, поскольку Беломорканал и Кировская железная дорога были перерезаны. Для вывоза поступающих в Архангельск грузов по лед–лизу в центральные районы страны Северо–Двинский канал тогда срочно обновили.

В 2000–х годах началась очередная реконструкция уже с повышенной заменой в основном деревянных и древесных гидротехнических сооружений на современные конструктивные решения, средства автоматизации и материалы. В 2020 году в рамках реализации КПМИ было выведено из аварийного статуса последнее гидротехническое сооружение Северо–Двинской шлюзованной системы, находившееся в аварийном техническом состоянии – шлюз № 2. По завершении реконструкции всех объектов гарантированная глубина на водных путях 127–км Северо–Двинской шлюзованной системы, не входящей в состав Единой глубоководной системы Европейской территории РФ, увеличится до 2,5 м.

Аномальное за последние 150 лет наблюдения снижение уровня воды на реке Оке не позволило поддерживать гарантированные глубины. Ввод в эксплуатацию реконструированного гидроузла Белоомут является ключевым фактором решения проблемы мелководья на Оке и позволит обеспечить гарантированные судоходные глубины для пассажирского и грузового транзитного флота с общим увеличением на 0,91 тыс. тонн пропускной способности данного участка ВВП; увеличить количество реконструируемых судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности; расширить протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов.

Кроме того, по итогам декларирования после проведения реконструкции Новосибирского и Николаевского гидроузлов и ремонта шлюза № 4 Беломорско–Балтийского канала количество СГТС, имеющих нормальный уровень безопасности, увеличилось на три сооружения. В целом в навигацию 2020 года капитальный ремонт проводился на 43 объектах СГТС и 23 судах технического флота.

Все грузы доставлены

Выполненные навигационно–гидрографические работы и в условиях пандемии позволили обеспечить перевозку грузов, в том числе их доставку в полном объеме в районы Крайнего Севера. Благодаря гидрометеорологическим условиям и своевременному проведению межсезонных работ на гидротехнических сооружениях судоходный сезон в южных, ряде центральных и северо–западных бассейнах европейской

части страны открылся на 7–10 дней раньше.

Сроки открытия навигации были скорректированы Росморречфлотом в связи с учащением обращений Росийской палаты судоходства. В навигацию 2020 года общий объем перевозок грузов сохранился практически на уровне 2019 года – около 108,1 млн тонн. При этом необходимый рост перевозок грузов произошел в Северо–Двинском (+19,7%, или 493,6 тыс. тонн) и Енисейском бассейнах (+5,1%, или 280 тыс. тонн). На Единой глубоководной системе России объем перево-

ФАКТ

Навигация прошедшего года стала настоящим испытанием для речников России. Пандемия, падение экономики, беспрецедентное маловодье во многих регионах страны – казалось, что все возможные препятствия встали на пути внутреннего водного транспорта. Но даже на пике кризиса он приспособивался к сложным условиям, продолжал работу и, как и ранее, обеспечивал логистические связи в стране и на международном рынке.

зок вырос на 0,2%, или 177,4 тыс. тонн, по Байкало–Ангарскому бассейну – на 8,7%, или 94 тыс. тонн. В то же время в Обь–Иртышском и Амурском объеме перевозок грузов оказался значительно меньше предыдущего года.

В 2020 году удельный вес перевозок грузов в приграничном сообщении (экспорт и импорт) вырос по сравнению с 2019 годом. Увеличение объема перевозок наблюдалось в основном за счет зерновых грузов, металлов, строительных материалов и древесины. Объем перевозок зерна в целом вырос на 13,8%, или 916,1 тыс. тонн, металла, руды – на 17,5%, или 500 тыс. тонн, строительных грузов – на 0,6%, или 328 тыс. тонн, лесных грузов – на 0,6%, или 33,1 тыс. тонн, комбикорма – на 14,8%, или 19,3 тыс. тонн.

Как отмечалось, ограничение осадки судов на нижнем участке Дона привело к существенному уменьшению перевозок нефтяных грузов (почти на 14%). В целом оно связано с сокращением объема переработки нефти. По оценке Минэнерго России, по итогам минувшего года объем добытой нефти в стране сократился на 13,8%. Также снижение объема перевозок произошло по таким видам грузов, как удобрения, уголь, генеральные грузы. Безусловно, сокращение объемов грузов негативно повлияло на результаты работы грузового флота. Особенно это заметно на Единой глубоководной системе европейской части РФ, в Волжском и Обь–Иртышском бассейнах.

В период сложной эпидемиологической обстановки операторы речных портов сконцентрировались на обеспечении безопасности, сохранении здоровья сотрудников, поддержании стабильного производства. И все же в ряде бассейнов (Ленском, Амурском, Обском и Обь–Иртышском) произошло снижение погрузо–разгрузочных работ. Это связано с уменьшением предельных грузов в перевозке грузов вследствие снижения объемов производства и потребления в условиях пандемии. В целом по году произошло снижение объемов работ в портах на 3–6%. Особенно это ощущалось в Обь–Иртышском и Обском бассейнах в связи с падением добычи на нефтяных и газовых месторождениях.

Если закрывается одна дверь...

В пассажирском секторе произошло падение объемов перевозок на 29%. Это коснулось всех бассейнов и видов сообщения. Наиболее существенно пострадали транспортные маршруты (– 21%). Критичным в 2020 году стало снижение в сегменте круизного и экскурсионно–прогулочного судоходства. Тем не менее, несмотря на значительные трудности, с 26 июня было возобновлено круизное судоходство (за исключением обслуживания иностранных ту-

рестов в связи с закрытием границ). И множество теплоходов, к сожалению, остались стоять в заторе. Навигация для экскурсионно–прогулочного флота открылась в Москве 14 июня, в Санкт–Петербурге – 28 июня, а на скоростных линиях Северной столицы – 15 июля. При этом, конечно же, произошло снижение объемов перевозок к уровню 2019 года: на 75% на туристских маршрутах и на 60% – на экскурсионно–прогулочных.

Количество пассажироперевозок по Единой глубоководной системе сократилось примерно на 29%, или 1 млн 364,2 тыс. чел., Северо–Двинскому бассейну – на 65%, или 747,2 тыс. чел., Ленскому бассейну – на 74%, или 444,5 тыс. чел., Обскому и Обь–Иртышскому бассейну – на 26%, или 342,4 тыс. чел., Амурскому бассейну – на 43%, или 147,8 тыс. чел., Енисейскому бассейну – на 10%, или 90,4 тыс. чел., Байкало–Ангарскому бассейну – на 10%, или 25,6 тыс. чел., Печорскому бассейну – на 27%, или 19,9 тыс. чел. При этом количество перевезенных туристов уменьшилось на 275,3 тыс. чел., пассажиров экскурсионно–прогулочных судов – на 998,8 тыс. чел., транспортных пассажиров – на 1,9 млн чел.

Необходимо отметить, что организации водного транспорта были включены в перечень пострадавших отраслей экономики, что позволило им воспользоваться общесистемными мерами поддержки. В качестве секторальных мер было выделено 320 млн руб. на субсидирование пассажирских компаний, построивших новые суда по программе лизинга.

Несмотря на широкомасштабные ограничительные меры, в 2020 году были достигнуты определенные положительные результаты. Во–первых, открылся новый рынок круизных путешествий. Впервые на российских верфях было построено круизное судно смешанного река–море плавания «Мустай Карим». Теплоход совершил 13 рейсов, в том числе первый в истории круиз по Волге и Дону, а также по Азовскому и Черному морям до Новороссийска. Это уникальное событие для отечественного судоходства и пассажирского флота России.

В Татарстане спущен на воду первый пассажирский теплоход «Чайка СПГ», работающий на газомоторном топливе. В Санкт–Петербурге запущено прогулочное судно на электрическом ходу. Развитие строительства подобных судов имеет большую перспективу, они сегодня очень востребованы у судовладельцев, и есть уже первые заказы. Однако для развития этого направления необходимо проделывать очень много работы как в области нормативной базы, так и в создании необходимой инфраструктуры.

Помимо транспортного обслуживания и технического флота для содержания ВВП. Так, в 2020 году был сдан многоцелевой каботажный завод для ФБУ «Канал имени Москвы», построенный в порту Коломна. На судостроительном заводе «Лотос» заложены четыре инновационных роторно–ковшевых земснаряда производительностью по 900 кубометров.

В целях улучшения экологической ситуации на озере Байкал было построено и передано в эксплуатацию многофункциональное экологическое судно, танкер–бункеровщик «Георгий Москалев». Судно примет участие в программах очистки и защиты озера Байкал. Его строительство по проекту Морского Инженерного Бюро занималось Восточно–Сибирское речное пароходство.

Экологическое судно предназначено для утилизации мусора, переработки нефтесодержащих и сточных вод, способно принимать как жидкие, так и твердые отходы, а также канализационные стоки и нефтепродукты с других судов, очищать и сбрасывать уже чистую воду.

Уникальность судна состоит в том, что его грузовая система обеспечивает закрытый прием груза береговыми средствами и выдачу груза судовыми погрузочными средствами, предусматривает грузовые операции по погрузке и выгрузке одновременно до четырех сортов грузов: двух сортов дизельного топлива и двух сортов смазочного масла. Экотанкер–бункеровщик будет не только собирать отходы, принимать с судов нефтесодержащие и твердые бытовые отходы, но и перерабатывать их, а также заправлять обслуживаемые суда топливом и маслом, что позволит предотвратить утечки ГСМ во время бункеровки действующего флота, повысить безопасность и экологическую культуру байкальского судоходства.

Навстречу навигации—2021

В настоящее время администрации всех 15 бассейнов внутренних водных путей России активно проводят плановый межнавигационный ремонт специализированного флота и судоходных гидротехнических сооружений в преддверии навигации—2021.

В частности, с началом 2021 года в судоремонтных мастерских ФБУ «Администрация «Печора» будут развернуты судоремонт силами судовых команд на судах технического флота. В планах – проведение ремонта 61 единицы судов и плавучих объектов, в том числе среднего ремонта – 2 единицы, текущего – 49 единиц. Уже сданы в техническую готовность 5 единиц. Установившиеся в регионе крепкие морозы не позволяют проводить работы на открытом воздухе, поэтому экипажи судов ведут планомерно–предупредительный ремонт оборудования, механизмов и деталей, доставленных с осени в цех судоремонта, механический и цех технической эксплуатации флота.

Как сообщает ФБУ «Администрация «Обь–Иртышводпуть», одного из самых крупных в России бассейнов внутренних водных путей, в общей слож-

ности 132 единицы флота будут отремонтированы в филиалах учреждения в межнавигационный период 2020–2021 годов, 35 единиц из этого количества находятся на среднем ремонте. В Омском РВПиС на ремонт поставлены 26 единиц флота, в Тобольском РВПиС – 21, в Сургутском РВПиС – 19 судов. В Ханты–Мансийском и Ямало–Ненецком окружных управлениях водных путей и судоходства будут отремонтированы 35 единиц и 31 единица флота соответственно.

На судах выполняются работы по замене дефектных участков обшивки и набора корпусов, ремонт деталей движительно–рулевого комплекса, текущий ремонт ДВС и другого судового оборудования. Аномальные холода, отмеченные в большинстве регионов Сибири и европейской части РФ в январе, практически не отразились на сроках выполнения работ.

В ФБУ «Администрация Азово–Донского бассейна ВВП» запланировано отремонтировать 37 единиц флота из 48 судов, находящихся на балансе учреждения. Текущий ремонт предстоит провести на 36 единицах флота, на одном судне будет проведен ремонт на подтверждение класса РРР.

ФБУ «Администрация «Волго–Дон» в межнавигационный период 2020–2021 годов планирует выполнить ремонт 48 судов своего технического флота. На балансе учреждения в 2020 году находились 108 единиц флота, в том числе 94 судна поднадзорного Российскому Речному Регистру. В конце прошедшего года была проведена дефектация корпусов, судовых механизмов и оборудования для определения потребности материалов, механизмов и запасных частей, необходимых для выполнения судоремонта.

В зимний период предстоит частичная замена корпусов, ремонт винто–рулевых комплексов, судовых механизмов и электрооборудования. В 11 филиалах ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в межнавигационный период и навигацию 2021 года запланировано провести ремонт 183 судов из 240, входящих в состав технического флота учреждения. В филиалах ФБУ «Администрация «Камводпуть» намерены отремонтировать 88 единиц флота из 142 судов, находящихся на балансе учреждения. Текущий ремонт предстоит провести на 73 единицах флота, на 15 судах будет проведен средний ремонт.

В 2021 году Росморречфлот запланировал дальнейшее поэтапное улучшение качественных показателей ВВП, судоходных гидротехнических характеристик. В программе обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов и сроков действия судовой навигационной обстановки намечено увеличение протяженности ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов на 190 км, оборудованных средствами навигационной обстановки – на 192 км.

Повышение категории ВВП планируется на 90 участках общей протяженностью 550 км. Кроме того, на 211 км будут увеличены глубины. В результате реализации мероприятий по улучшению качественных показателей внутренних водных путей прогнозируется увеличение пропускной способности на 1,5 млн тонн в год (за счет увеличения гарантированных габаритов судовых ходов на 0,82 млн тонн в год, за счет повышения категории средств навигационного оборудования на 0,65 млн тонн в год).

В 2021 году запланировано проведение капитального ремонта на 44 объектах инфраструктуры ВВП и на 16 судах технического флота. На шести СГТС предусматривается повысить техническое состояние до нормального уровня безопасности. В 2020 году были заключены пять контрактов на строительство судов технического флота различного назначения, в 2021 году планируется еще четыре контракта.

По большому счету дальнейшие планы речников России связаны, в первую очередь, с национальным проектом «Внутренний водный транспорт», формируемым в настоящее время по поручению Президента России Владимира Путина, данного по итогам расширенного заседания Президиума Госсовета РФ, которое проходило в сентябре 2020 года. Напроект должен охватывать весь спектр развития отрасли: транспортную составляющую, экологию, безопасность судоходства, развитие инфраструктуры. Эти вопросы будут решаться комплексно, как на федеральном, так и на региональном уровне.

Ирина ДМИТРИЕВА, обозреватель «ТР»

РЕГИОНЫ

Возглавил губернатор

рабочую группу по развитию ВВП

Указом губернатора Пермского края Дмитрия Махонина создана рабочая группа по развитию внутреннего водного транспорта и сохранению его инфраструктуры. Новая структура будет постоянно действующим коллегиальным консультативным органом.

Основные задачи группы: – обеспечение взаимодействия территориальных органов федеральных органов исполнительной власти в Пермском крае, исполнительных органов государственной власти Пермского края, органов местного самоуправления муниципальных образований Пермского края, субъектов транспортной инфраструктуры в целях развития пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранения инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края;

– обобщение и анализ информации о состоянии внутреннего водного транспорта, инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края, прогнозирование тенденций развития обстановки в данной сфере, а также выработка предложений, направленных на развитие пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранение инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края;

– рассмотрение вопросов по развитию пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранению инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края;

– подготовка рекомендаций субъектам транспортной инфраструктуры по развитию пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранению инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края;

– изучение российского и зарубежного опыта, направленное на развитие пассажирских и грузовых перевозок внутренним водным транспортом, туризма и сохранение инфраструктуры водного транспорта на территории Пермского края, разработка, рассмотрение предложений по его практическому использованию. Возглавляет группу сам губернатор.

...И побегут «Валдаи»

по новым маршрутам Нижегородской области

В Нижегородской области большие планы по развитию пассажирских речных перевозок в регионе.

«В год 800–летия Нижнего Новгорода мы рассчитываем ввести в эксплуатацию пять скоростных пассажирских судов «Валдай 45Р» и расширить сеть маршрутов до аэропорта Стригино и Чкаловска. Рассматриваем рейсы до Дзержинска, до Шуховской башни, которая после реконструкции стала новой точкой притяжения туристов. Также планируем ввести маршрут до Васильсурска», – заявил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Как напомнили в министерстве транспорта и автомобильных дорог региона, на данный момент между Нижним Новгородом и Васильсурском нет железнодорожного и прямого автобусного сообщения. Предполагается, что с запуском «Валдаи 45Р» это направление станет перспективным для организации туров выходного дня.

Необходимо обновление

парка речных судов

В Татарстане необходимо обновить парк речных судов, поскольку это прежде всего связано с безопасностью пассажирских перевозок. Об этом заявил президент республики Рустам Минниханов.

«Необходимо обновить речные суда. Нужно оценить возможности нашего судостроительного завода. Всем подвижником составу, который есть у судостроительной компании, 40–50 лет. Он уже свое отработал», – отметил руководитель республики.

Рустам Минниханов подчеркнул, что водным видом транспорта пользуются в основном люди с достатком ниже среднего, выезжая на свои дачи и садовые участки. «Это, можно сказать, социальный проект. И такие перевозки для нас очень важны. Необходимо продумать решения для небольших водных маршрутов», – заметил он.

Подготовила Ирина ИВАНОВА

ГОСУДАРСТВЕННО–ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

Деньги частные – дело общее

Качество жизни людей – главный приоритет при реализации инфраструктурных ГЧП–проектов

ИНВЕСТИЦИИ

В России в течение последних 10–15 лет отмечается стабильное развитие ГЧП в транспортной сфере. Это происходит, несмотря на высокую инфляцию, экономические кризисы, реформирование институтов развития и негативные регуляторные прецеденты. Сформировано работающее концессионное законодательство. Заключен ряд крупных концессионных соглашений и соглашений о ГЧП, многие из которых находятся на стадии реализации.

Однако, несмотря на наличие у инвесторов и кредиторов средств, доступных для вложения в новые инфраструктурные объекты, перечень их ограничен. «Зеленый свет» массовому запуску концессионных проектов позволит привлечь до 1 трлн руб. инвестиций в инфраструктуру и внести значительный вклад в достижение национальных целей, отмечается в аналитическом исследовании «Концессионный «ренессанс» в транспортной отрасли. Вызовы и возможности», подготовленном экспертами «ВТБ Инфраструктурный Холдинг».

При определении на национальном уровне перечня или типов проектов, которые целесообразно реализовать с применением механизмов ГЧП или концессий, институциональные инвесторы смогут обеспечить целевой прирост инвестиций в транспортную инфраструктуру за счет частных средств.

По различным оценкам, 1 руб. инвестиций в транспортную инфраструктуру за счет прямых и косвенных эффектов дает до 4 руб. прироста ВВП и до 50 копеек дополнительных доходов консолидированного бюджета на горизонте 15 лет. Таким образом, инвестиции в создание новой транспортной инфраструктуры могут стать новым драйвером в различных отраслях экономики.

Инвестиции необходимы

Тема привлечения внебюджетных средств в строительство автомобильных дорог поднималась на совещании у Президента России Владимира Путина с членами Правительства РФ, где обсуждались результаты дорожного строительства в 2020 году и планы на 2021–2023 годы. Вице-премьер Марат Хуснуллин рассказал о различных механизмах при реализации новых проектов на принципах государственно–частного партнерства с привлечением внебюджетных источников.

По словам Марата Хуснуллина, правительство предстоит доработать эти механизмы и в течение года представить ряд предложений, как дальше развивать этот сектор привлечения внебюджетного финансирования. Он привел в пример успешный опыт реализации ГЧП–проекта в ЯНАО, где сдан в эксплуатацию мост через реку Пур, построенный на частные деньги. В планах – более активное использование средств Фонда национального благосостояния, в том числе при строительстве дорог Европа – Западный Китай.

В этой связи Владимир Путин обратил внимание на то, что средства ФНБ и даже инфраструктурные облигации – это все–таки отчасти только внебюджетные, формально внебюджетные, но все равно государственные деньги, даже инфраструктурные облигации связаны с государственными гарантиями. Ключевой вопрос – правильное планирование бизнес–моделей инфраструктуры, которая строится с учетом этих средств. Почему? Потому что деньги нужно отдавать. Либо их нужно будет отдавать за счет Федерального дорожного фонда, либо мы должны создавать соответствующие условия работы инфраструктуры, – отметил министр финансов РФ Антон Силуанов. – Речь идет о платности инфраструктурных. Платные автомобильные дороги – абсолютно нормально и применяются во всем мире. Но эти условия должны быть такими, чтобы достаточно было денег и на содержание этой инфраструктуры, и на то, чтобы платить по долговым обязательствам. В последнее время, по правде сказать, у нас эти модели не очень хорошо складывались. Когда мы планировали строительство платной автомобильной дороги Москва – Санкт–Петербург, то заключали доходы от момента ее сдачи до 2021 года в сумме 45 млрд руб., а сейчас – до 2024 года – 31 млрд руб. Или ЦКАД:



мы планировали, по официальным данным, до 2024 года получить 118 млрд руб. в виде сбора трафика, это платная дорога, а сейчас планируется только 20 млрд руб.»

В дорожной отрасли необходима концентрация ресурсов на отдельных очень важных позициях, будь то мосты, путепроводы или какие–то связывающие отрезки инфраструктуры, считает министр финансов. «Поэтому возникло предложение о том, чтобы сейчас сконцентрировать средства, которые пойдут в регионы, на федеральном уровне для решения в первую очередь региональных задач, а вопрос передачи в полной мере активов субъектам РФ сдвинуть «вправо», тем самым создав ресурс у федерального центра для решения региональных «узких мест» в инфраструктуре», – рассказал он. Как известно, предусмотрена постепенная передача активов субъектам РФ и доведение их до 100% к 2024 году.

По словам Антона Силуанова, Минфин поддерживает идею активного привлечения внебюджетных средств. «Мы все время все дороги строим за счет бюджета, но это же никаких ресурсов не хватает. Поэтому должны работать частные деньги, должна работать система получения средств из внебюджетных источников. Это абсолютно нормальная модель, просто она должна быть выверена на начальных стадиях ее формирования», – заявил он.

IRIS – знак качества

Действительно, недостаточно проработанный инфраструктурный проект может создать серьезные проблемы как для частных инвесторов, так и для публичного партнера.

В 2020 году Россия наряду с ведущими странами мира начала активную работу по системному внедрению принципов качественных инфраструктурных инвестиций. Для продвижения такого подхода ВЭБ.РФ, Национальный центр ГЧП и АИКОМ по инициативе Минфина России разработали Национальную систему оценки качества инфраструктурных проектов IRIS. Начиная с 2021 года она будет протестирована на пилотных проектах, в число которых вошли наиболее инновационные и прогрессивные проекты ГЧП, некоторое время назад запущенные в ряде регионов.

Об этом шла речь на онлайн–сессии, организованной ВЭБ.РФ, Национальным центром ГЧП и «ВТБ Инфраструктурный Холдинг». В мероприятии приняли участие более 300 человек – представители федеральных и региональных органов власти, профильные инвесторы, международные организации и ведущие эксперты.

Генеральный директор АНО «Национальный центр ГЧП» Павел Селезнев, открывая дискуссию, подчеркнул, что устойчивость и качество инфраструктурных проектов становится общемировым трендом, и Россия идет в ногу со временем, разработав методологию оценки качественных инвестиций в инфраструктурные проекты.

Заместитель министра финансов РФ Тимур Максимов отметил, что созданная система оценки качества и сертификации инфраструктурных проектов будет способствовать привлечению потенциальных инвесторов. «Таким образом, национальные компании и инвесторы получат инструмент для работы, – заявил он. – Это открывает дверь для взаимодействия с международным рынком, иностранными инвесторами и подрядчиками. Минфин поддерживает как сами принципы, так и систему оценки. Сегодня это

добровольный инструмент, через элементы саморегулирования рынка эти критерии станут обязательными. Соответствие критериям методологии позволит повысить экономическую эффективность и безопасность проекта, использовать инновационные технологии, обеспечить положительные социальные эффекты для населения, а также даст возможность привлечь новые источники финансирования».

Экспертам были представлены пилотные проекты, которые в начале 2021 года пройдут сертификацию по Национальной системе оценки качества

АНТОН СИЛУАНОВ:

Минфин поддерживает идею активного привлечения внебюджетных средств. Мы все время все дороги строим за счет бюджета, но это же никаких ресурсов не хватает. Поэтому должны работать частные деньги, должна работать система получения средств из внебюджетных источников и расчетов за привлеченные средства. Это абсолютно нормальная модель, просто она должна быть выверена на начальных стадиях ее формирования.

инфраструктурных проектов. Пилотная апробация системы IRIS будет осуществляться на трех проектах, два из которых связаны с дорожным строительством: создание нового восточного выезда из Уфы на автомобильную дорогу М–5 «Урал» и реконструкция автомобильной дороги А–181 «Скандинавия» на участке км 160 – км 203.

Создание нового восточного выезда из Уфы на автомобильную дорогу М–5 «Урал» предполагает строительство 4–полосной автомобильной дороги протяженностью 14 км, включающей тоннель протяженностью 1,2 км и мостовой переход через реку Уфа. Объем инвестиций – порядка 40 млрд руб., срок реализации – 25 лет. Участники проекта: правительство Республики Башкортостан, ООО «Башкирская концессионная компания», ЛМА.

Проект реконструкции автомобильной дороги А–181 «Скандинавия» на участке км 160 – км 203 предполагает расширение участка существующей автомобильной дороги протяженностью 43 км. Проект реализует Минтранс России в лице Федерального дорожного агентства, планируется привлечение займа от Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Срок реализации – 6 лет.

Для апробации созданной системы были выбраны инфраструктурные проекты на разных стадиях реализации как в рамках традиционного госзаказа, так и по концессионному соглашению, пояснила заместитель председателя ВЭБ.РФ – член правления Светлана Ячевская. Это позволит оценить применимость методологии в различных условиях для двух наиболее популярных механизмов финансирования. Верификаторами «пилотов» выступят ведущие рейтинговые агентства и консалтинговые организации: KPMG, HPBS, Ingenious, «Центр Россия–ОЭСР РАНХиГС», рейтинговые агентства «АКРА», «Эксперт РА», RAEX–Eurore.

Какую выгоду от внедрения новой методологии получат все участники процесса? Мировая практика показывает, что наличие таких сертификатов, как IRIS, имеет большое значение для международных финансовых организаций при принятии решения о финансировании. Это важно не только инициатору проекта – частному инвестору, но и публичному партнеру. Как правило, инфраструктурные проекты капиталоемкие и

редко реализуются без участия государства, которое финансирует проект либо напрямую, либо косвенно – через меры господдержки. Государство присутствует практически всегда в инфраструктурном проекте, поэтому публичный партнер не менее, если не более заинтересован в качестве проекта, в том, насколько он жизнеспособен, не изменится ли он концептуально в процессе реализации, не станет ли на много дороже, не окажет ли негативного влияния на окружающую среду и качество жизни людей.

«Инвесторы должны зарабатывать, но прибыль приби-

удобный и быстрый доступ к федеральной трассе М–5.

Восточный выезд – проект с очень тяжелой судьбой, начался еще в 90–е годы прошлого века, все эти годы строился тоннель длиной 1,2 км, который еще не достроен. Это крупнейший инфраструктурный проект в Башкирии стоимостью 700 млн долл. В этом проекте большая доля федерального финансирования – 19 млрд руб., что налагает на регион большую ответственность», – отметил Радий Хабиров.

В 2017 году группа «ВТБ» стала участником концессионного проекта по финансированию, строительству и эксплуатации платной автомобильной дороги в Республике Башкортостан – нового выезда из Уфы на федеральную трассу М–5 «Урал» (восточного). В рамках соглашения планируются завершение строительства тоннеля, строительство мостового перехода и автомобильной дороги, создание системы взаимия платы и управления дорожным движением.

Успешный опыт

«ВТБ Инфраструктурный Холдинг» является лидером российского рынка инфраструктурных инвестиций, реализующим масштабные стратегические и коммерческие эффективные проекты на принципах государственно–частного партнерства и концессионных соглашений. Холдинг является крупнейшим инвестором в российский инфраструктуру. Достаточно сказать, что текущий портфель «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» состоит из крупнейших проектов: платные дороги общей протяженностью свыше 200 км; аэропорты, обслуживающие около 20 млн пассажиров в год.

Успешным инфраструктурным проектом на основе государственно–частного партнерства стало строительство скоростной платной автодороги Москва – Санкт–Петербург. В 2013 году группа «ВТБ» и французская компания Vinci создали ООО «Магистраль двух столиц» (МДС) для реализации проекта строительства и эксплуатации 7–го и 8–го этапов автомобильной дороги М–11 Москва – Санкт–Петербург. Концессионное соглашение между Правительством РФ, от имени которого выступила Государственная компания «Российские автомобильные дороги», и МДС было подписано в конце 2014 года. Соглашение заключено на 27 лет, включая период строительства. Запуск участков дороги в эксплуатацию был осуществлен в 2019 году.

Инвестиции в проект составили свыше 80 млрд руб., из них капитальный грант от государства – 57,6 млрд руб., остальное – средства частных инвесторов. Это первый проект в России, профинансированный кредитами и облигациями, размещенными на рынке. Общая протяженность построенных участков составляет более 141 км, на них расположено 17 мостов, 44 путепровода и 1 тоннель под железной дорогой. В строительстве были задействованы до 7 тыс. человек и 500 единиц техники.

М–11 – это абсолютно новая дорога, которая была спроектирована и проложена в обход существующих населенных пунктов. С нуля такой протяженности скоростных трасс в России еще не возводили.

Автомагистраль М–11 имеет стратегическое значение для развития транспортной инфраструктуры страны. Трасса не просто обеспечила скоростное автомобильное сообщение между двумя столицами, но, кроме этого, вместе с ЦКАД и автодорогой Москва – Нижний Новгород – Казань станет ча-

стью транспортного коридора «Северная Европа– Западный Китай».

Также группа «ВТБ» была одним из участников ООО «Региональная инфраструктурная компания», которая реализовала концессионное соглашение по проекту строительства и эксплуатации мостового перехода через реку Пур между поселками Коротчаево и Уренгой в Ямало–Ненецком автономном округе. Мостовой переход соединил восточную, богатую природными ресурсами часть округа с основными транспортными магистралями Ямала, находящимися к западу от реки, благодаря чему была решена проблема транспортной доступности для жителей п. Уренгой, Тазовского и Красноселькупского районов ЯНАО.

Общая стоимость реализации проекта составила более 10 млрд руб., он полностью был профинансирован за счет частных инвестиций.

Перспективы концессионного рынка

Существует мнение, что механизм концессии помогает сэкономить бюджетные средства. Однако прямая экономия бюджетных средств – не единственный и даже не главный аргумент за ГЧП и концессии. Аналитики «ВЭБ Инфраструктурный Холдинг» считают, что благодаря использованию концессионных механизмов возможно будет компенсировать снижение бюджетного финансирования инфраструктуры в период до 2024 года. Также тиражирование концессий позволит открыть доступ к финансированию для целых классов региональных транспортных проектов, которые не попали в периметр КМПИ и БКАД. Концессионный механизм даст возможность сдвинуть начало создания многих проектов «влево», а бюджетные затраты – «вправо» и растянуть их во времени. Это позволит форсировать улучшение инфраструктуры уже в ближайшие 3–5 лет и существенно ускорить экономический рост, подчеркивается в исследовании.

«Платой» за это со стороны государства будет наращивание долгосрочных обязательств федерального бюджета, и это, по мнению экспертов, ключевой недостаток ГЧП. Но даже если приравнять перспективную плату клиента по концессиям суммарным объемом 1 трлн руб. к государственному долгу, то его отношение к ВВП увеличится не более чем на 1,5 п. п. В нынешних макроэкономических условиях такой рост долговой нагрузки не является критичным.

Помимо возможности начать реализацию большего числа проектов уже на горизонте до 2024 года, расширение применения концессионного механизма приведет к росту инвестиций в разработку ПСД, разработку и применение новых технологий строительства и эксплуатации транспортных объектов, сформирует долгосрочные источники вложений в инфраструктуру через мультипликатор финансового рынка, а также позволит регионам выстраивать долгосрочные партнерские отношения с инвесторами.

Развитию концессионного рынка может помочь согласованием Правительством РФ перечень крупных инфраструктурных проектов (с объемом капиталовложений более 10–20 млрд руб.), которые государство готово реализовать с привлечением частного капитала на горизонте до 2030 года. Опираясь на этот перечень, инвесторы сами начнут более детальную проработку этих проектов и поиск новых. По проектам меньшего масштаба инвесторы могут самостоятельно формировать портфель. Помимо всего прочего, фиксированный перечень крупных проектов и широкие возможности для доработки портфеля из менее масштабных инфраструктурных инициатив позволят существенно сократить сроки подготовки проектов к реализации.

Эксперты отмечают, что транспортные проекты оказывают значительное влияние на социально–экономическое развитие через улучшение доступности, связности территорий и сокращение транспортных издержек. Отсюда от отдельных инфраструктурных проектов может превосходить первоначальные инвестиции, обуславливая тем самым привлекательность вложений для всех заинтересованных сторон. Для этого необходимо снять нормативные ограничения на реализацию в формате концессий самых разных типов проектов и выбирать организационно–правовую модель по критериям экономической эффективности.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Три модели

ГЧП на водном транспорте назвали в Росморречфлоте

В Росморречфлоте назвали три модели государственно–частного партнерства в сфере речного и морского транспорта. В формате открытой онлайн–дискуссии, организованной компанией «Сертас Групп» и информационно–аналитическим агентством «ПортНьюс», прошло обсуждение форм и механизмов реализации ГЧП в этой сфере.

Заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джиоев отметил в своем выступлении, что самая распространенная модель, которая реализуется уже на протяжении 15 лет, – инвестиционно–подрядная. Он пояснил, что в этом случае Росморпорт выполняет функции технического заказчика по реконструкции инфраструктуры. Инвестор возвращает свои расходы за счет суммы портовых сборов, которые возникают от дополнительного количества судозаходов и увеличения грузооборота. Захарий Джиоев назвал это простым и быстрым механизмом.

Также существует инвестиционный портовый сбор. Эта модель позволяет развивать и реконструировать федеральную собственность, которая не создает дополнительного дохода для инвестора. Захарий Джиоев привел в пример объекты безопасности мореплавания – защитные сооружения и все то, без чего невозможно функционирование терминалов. В конце 2020 года пролонгировали федеральный проект развития морских портов до 2030 года, и уже появились инвесторы, которые в рамках соглашения с Росморпортом будут использовать этот сбор.

Также замглавы Росморречфлота рассказал он новом перспективном механизме ГЧП – концессии в сфере морского и речного транспорта. В настоящее время работает только одна концессия – угольный терминал в Мурманске, порт Лавна. В рамках ее подготовки были проработаны различные юридические конструкции, которые можно использовать в дальнейшем. Сейчас в разработке еще одна концессия, более диверсифицированная, – на Дальнем Востоке. В первом полугодии текущего года будет готова и вторая. По прогнозу Захария Джиоева, после ее запуска интерес к концессионным соглашениям возрастает.

На мероприятии также шла речь о вовлечении лизинговых компаний в процесс строительства судов в Российской Федерации и размещения заказов на российских верфях. Были озвучены механизмы привлечения инвестиций и предложение вкладывать денежные средства в речные порты на основе ГЧП.

Объем – триллион

Механизм ГЧП в столице активно развивается

Объем заключенных контрактов ГЧП в столице за последний год увеличился почти на 124 млрд руб. и превысил один триллион руб., сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам экономической политики и имущественно–земельных отношений Владимир Ефимов.

«Москва использует разные механизмы государственно–частного партнерства с 2013 года. Это позволяет привлекать частные средства в развитие инфраструктуры, учитывая в равной степени интересы города и инвесторов. Сегодня в столице заключены более 250 договоров государственно–частного партнерства, наиболее популярные из них – контракты жизненного цикла, офисные контракты, концессии и корпоративные формы государственно–частного партнерства», – отметил Владимир Ефимов.

За последний год в столице заключили более 70 контрактов жизненного цикла (ЖКЦ). Два ЖКЦ касались закупки электробусов в рамках программы обновления городской транспортной системы, общая сумма вложений – 17 млрд руб.

Еще один механизм ГЧП – концессионное соглашение. Сейчас в столице идет реализация трех крупных концессионных проектов. Общий объем инвестиций по ним составляет 60,2 млрд руб. Это строительство северного дублера Кутузовского проспекта, канатной дороги между станциями метро «Сходненская» и «Речной вокзал» и онкологического центра на улице Дурова.

По сообщениям информационных агентств

Рабочие руки в дефиците

Кто будет строить объекты транспортной инфраструктуры?

РАЗМЫШЛЕНИЯ
НА ТЕМУ

В 2021 году продолжится вложение инвестиций в транспортную инфраструктуру в рамках реализации национальных проектов и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Выдержать заявленные объемы и темпы строительства придется в условиях не только ограничений, вызванных пандемией, но и дефицита кадров. Сможет ли отрасль справиться с новыми вызовами?

Одним из самых капиталоемких сегментов строительства является возведение объектов транспортной и дорожной инфраструктуры. Объем средств Федеральной адресной инвестиционной программы (ФАИП) на 2021 год составляет 846,3 млрд руб., на 2022 год – 885,8 млрд руб., на 2023 год – 925,8 млрд руб. В рамках ФАИП предусмотрена реализация более тысячи адресных объектов капитального строительства. В их числе – более 50 федеральных и региональных аэропортов (Московский транспортный узел, Новосибирск, Магнитогорск, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Грозный), строительство и реконструкция более 60 объектов морского и речного транспорта, 120 участков автомобильных дорог федерального значения, мостов и путепроводов. Планируются берегоукрепление и защита от наводнений, в том числе в Комсомольске-на-Амуре. Только на строительстве новой скоростной магистрали М-12 планируется создать порядка 80 000 новых рабочих мест и еще до 5000 – на этапе эксплуатации дороги. Хватит ли рабочих рук для реализации столь впечатляющих планов? 2020 год дал богатый материал для размышлений по этому поводу.

От Москвы до Сибири

Руководители строительно-дорожных организаций в последние годы очень часто говорили о нехватке строительных кадров всех уровней, начиная от механиков и заканчивая пробами. Ситуация еще более усугубилась в 2020 году, когда началась первая волна пандемии. Она существенно повлияла на работу предприятий, задействованных на строительстве инфраструктурных объектов транспортной сферы как в центральном регионе, так и в регионах Сибирского, Уральского, Дальневосточного округов. Например, по данным департамента строительства города Москвы, в четвертом квартале прошлого года на столичных строительных площадках работали порядка 60–65 тыс. рабочих, при этом дефицит достигал 10 тыс. человек.

Та же ситуация наблюдалась и на рынке труда Сибири. «Карантинные мероприятия привели к тому, что мы лишились существенной части иностранной рабочей силы в начале строительного сезона», – рассказал главный инженер – первый заместитель генерального директора АО «Труда» Юрий Кибирев (компания работает в шести регионах России, в том числе в Амурской области и на Сахалине). – Работавшие с нами специалисты не смогли вернуться на объекты из-за ограничений, и мы вынуждены были в срочном порядке проводить допполнительный набор рабочих с последующим их обучением. К тому же по прибытии на Сахалин мы вынуждены были обеспечить вновь прибывшим строителям observation в течение двух недель непосредственно на Южном Сахалине, как того требуют рекомендации Роспотребнадзора. Только после этого они смогли переместиться на Курилы и север Сахалина. Все это привело к дополнительным затратам и отставанию от производственного плана минимум на месяц».

«Затянувшееся начало сезона–2020 еще раз показало, насколько остро стоит проблема профессиональных кадров», – рассказали в Иркутском ООО «Терра», занимающемся дорожным строительством. – Рабочих приходится приглашать в основном из соседней Белоруссии только потому, что местные жители не идут в дорожники даже при условии московской зарплаты. Работа не из легких, а престижность дорожных специальностей остается низкой». «Дефицит кадров является на сегодняшний день одной из самых серьезных проблем», – подтверждает гендиректор АО «Дорожная служба Иркутской области» Виктор Побойкин. – Это касается специалистов как среднего, так и высшего звена. Сегодня на рынке труда просто нет профессиональных механизаторов, водителей, инженеров».



Добро пожаловать и... уехать

В целом согласно исследованию Центра стратегических разработок примерно 40% российских компаний, традиционно нанимавших на работу мигрантов, в 2020 году испытывали недостаток в рабочей силе. Нехватка трудовых мигрантов на стройках ощущалась в 50 из 77 регионов страны. Минстрой России оценивал потребность в гастарбайтерах в сфере строительства примерно в 190 тыс. человек. Пока у государства нет четкой политики, как принципиально ре-

тельные специальности», – отмечал он.

В принципе именно этой стратегии придерживаются сами работодатели – предприятия стройотрасли. «Мы предпринимали значительные усилия, чтобы нивелировать кадровый провал: приняли решение возродить работу учебного комбината на базе ДСИО и возобновили институт наставничества, когда более опытный специалист делится своими знаниями и навыками с молодыми сотрудниками. Это необходима связка для передачи и распространения опыта», – поделился информацией Виктор Побойкин.

ФАКТ

По данным департамента строительства города Москвы, в четвертом квартале прошлого года на столичных строительных площадках работали порядка 60–65 тыс. рабочих, при этом дефицит достигал 10 тыс. человек.

шать этот вопрос. Так, на фоне пандемии профильное ведомство предложило упростить условия въезда в Россию мигрантов-строителей. В то же время курирующий Дальний Восток вице-премьер Юрий Трутнев, наоборот, предложил ввести акция для компаний за привлечение иностранных сотрудников на новых проектах с целью предоставить работу и достойную зарплату россиянам.

Тем не менее в конце 2020 года были подготовлены документы для упрощенного въезда трудовых мигрантов в страну. После одобрения МВД, Минтруда России и Роспотребнадзора документы были направлены на рассмотрение в Правительство РФ. В Минстрое России подчеркнули, что предлагается ввести норму, по которой претенденты на работу в стране обязаны будут предоставить тест с отрицательным результатом на коронавирус не ранее чем за три дня до пересечения российской границы. Компании, привлекающие мигрантов, обязаны будут предоставить им временное жилище, постыпить на миграционный учет и заключить трудовой договор. Для работы в Москве иностранцам потребуются получить патенты.

А уже в середине января 2021 года Президент России Владимир Путин поручил Правительству РФ и Госсовету до 1 марта обсудить варианты упрощенного привлечения трудовых мигрантов для работы на стройках. «Рассмотреть вопрос установления упрощенного порядка привлечения работников, не являющихся гражданами Российской Федерации, в том числе из отдельных стран, входящих в СНГ, для выполнения строительно-монтажных работ, с соблюдением санитарно-эпидемиологических требований в целях предотвращения распространения новой коронавирусной инфекции COVID–19», – говорится в поручении.

Пусть их научат

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, курирующий в правительстве стройкомплекс, предлагал решить проблему за счет переквалификации российских специалистов. «У нас в ближайшие годы рост объемов строительства безусловен, поэтому мы с министерством образования готовим программу по переобучению людей на строи-

Нельзя отмахиваться и от глобальных вызовов, которые появляются перед отраслью строительства и мировой экономики в целом. Так, с одной стороны, объемы необходимой рабочей силы будут уменьшаться, а с другой – будет требоваться значительный рост производительности. По прогнозу The Economist, к 2037 году примерно 47% рабочих мест будут автоматизированы. На первый план выйдут интегрирование IT-составляющей в конструкцию зданий и объектов, внедрение датчиков для мониторинга состояния проекта, создание цифровых двойников, что приведет к возникновению спроса на высокотехнологичные и профессиональные кадры в строительстве. Пока российский строительный рынок продолжает терять наиболее профессиональный слой».

По статистике независимой исследовательской компании InfraOne, в настоящее время доля занятых в строительстве от всей рабочей силы в России за шесть лет снизилась с 3,96% до 3,35%, или почти на 419 тыс. человек. В 2019 году в отечественной строительной отрасли работали 2,4 млн человек (или 1,64% от численности населения России). Для сравнения: в Японии в строительстве заняты 4,9 млн человек (3,95% от всех жителей страны), в Германии – около 2,9 млн человек (3,28%), в Великобритании – 2,4 млн (3,53%). Однако проблема, конечно, гораздо шире. По данным аудиторско-консалтинговой компании FinExpertiza, во II квартале этого года в России числились 4,5 млн официально зарегистрированных безработных граждан и около 4,9 млн человек – скрытых безработных, которых официальная статистика не учитывала. По другим источникам, общая цифра до начала пандемии достигала 12 млн человек. В результате число нетрудоустроенных граждан составило 12% от экономически активного населения.

Цена кадров

Казалось бы, провал с приездами строителями должен способствовать тому, что в эту отрасль придут граждане России. Ведь число безработных и число гастарбайтеров в стране примерно сопоставимо. Но не тут-то было: специалисты говорят, что отток мигрантов в

связи с коронавирусом и кризисом в экономике не способен улучшить ситуацию, потому что, несмотря на рост безработицы, граждане России не соглашались на те позиции, которые ранее занимали мигранты, не удовлетворяясь предложенной зарплатой и тяжелыми условиями труда. Более того, сами мигранты уже неохотно идут на стройки. Когда в начале 2020 года строительные рабочие остались без заработка из-за остановки строек, они начали массово переквалифицироваться в курьеры. «Выяснилось, что плюс-минус заработка такой же, а разность еду людям – это легче, чем таскать кирпичи и цемент», – отмечает основатель сервиса по поиску работы SuperJob Алексей Захаров.

Согласно статистике электронной площадки «Сбербанк АСТ», в 2019–2020 годах не состоялись около 6 тыс. конкурсных процедур. Строительные компании не готовы браться за выполнение работ, потому что заявленная сметная стоимость не соответствует реальной. При этом одним из самых спорных пунктов при формировании сметы является именно заработная плата работников.

Повышение зарплаты в строительной сфере позволило бы справиться с дефицитом работников без привлечения мигрантов, а также снизить уровень безработицы в стране, считает заместитель председателя Федерации независимых профсоюзов России Александр Шершук. По его словам, причины дефицита кадров в строительной отрасли предельно ясны: работодателям выгоднее использовать более дешевый труд мигрантов, превышающий невысокими параметрам условий труда. «Дефицит можно ликвидировать повышением заработной платы. Тогда можно обойтись существенно меньшим количеством иностранной рабочей силы, и это повлияло бы на снижение уровня безработицы», – поделился мыслями Александр Шершук.

Разбираемся в нюансах

В чем же проблема? Что мешает повысить зарплаты строителям? Дело в том, что с 2019 года Минстрой России переложил определение размеров оплаты в строительстве на регионы. То есть заработная плата строителей формируется не централизованно в Минстрое России или в Главгосэкспертизе, отвечающей за ценообразование в строительной отрасли: оплата труда строителей складывается исходя из индексов и показателей оплаты рабочих I разряда, которые каждый регион утверждает самостоятельно. Таким образом, зарплата труда строителей напрямую зависит от того, утвердит губернатор новые индексы или нет. А оплата I разряда формируется на основе прожиточного минимума в каждом регионе, и повышать его губернаторам невыгодно. «Это абсолютно абсурдно, потому что регионы к расчету величины прожиточного минимума относятся, мягко говоря, несерьезно и повышать его не собираются», – прокомментировал президент Союза инженеров-сметчиков Павел Горячкин. – То есть цифра прожиточного минимума, с одной стороны, весьма абстрактная, а с другой стороны – регионам ее повышать невыгодно, потому что к

ней привязаны все социальные выплаты, бюджетные обязательства и расценки, – они и не повышают». По его мнению, формирование расценок на оплату труда строителей можно делать централизованно, в соответствии с известными формулами, и это было бы гораздо ближе к реальности.

Летом 2020 года Национальное объединение строителей (НОСТРОЙ) провело исследование, которое показало, что величины оплаты труда, которые утвердили регионы, на 30% ниже, чем реальная оплата труда рабочих и линейных специалистов на стройке. Многие регионы утвердили оплату труда строителей на уровне 21–24 тыс. руб., а реальная зарплата на стройке составляет 42–45 тыс. руб. «Пока мы не начнем учитывать в увеличении оплаты труда рабочих-строителей данные статистической отчетности по оплате труда (реально начисленной заработной платы), мы все время будем отставать в сметах от реальности», – продолжил Павел Горячкин. – Хотя, конечно, в 2020 году оплата труда строителей росла. Это связано в определенной степени с дефицитом и рабочих, и линейного персонала на стройках. Но нужно менять саму методику расчета стоимости рабочей силы в смете расходов, чтобы расходы на зарплату строителей в смете стали реальными. А пока мы будем считать ее от прожиточного минимума, ничего хорошего не получится».

Дело за регионами

Позднее глава Минстроя России Ирек Файзуллин пообещал, что ведомство будет добиваться справедливой и прозрачной оплаты строительного труда, чтобы отрасль из «черной» зоны перешла работать в «белую». «С февраля 2020 года мы осуществляем контроль в сметно-нормативной базе страны, – подчеркнул он. – Эти изменения связаны с изменением индексов удорожания строительного продукта и с изменением базовой заработной платы рабочих I–IV разрядов, которые формируют зарплатную составляющую строительного комплекса». Министр подчеркнул, что важно не допустить излишнего роста цен на строительный продукт: «Мы, приближаясь к справедливости оплаты строительного труда, зафиксировали удорожание наших объектов, но в целом мы будем работать над тем, чтобы эта поддержка сохранялась и далее».

Кроме того, с начала 2020 года НОСТРОЙ вел активную работу с регионами с целью внести изменения в индексы оплаты труда строителей. По словам его президента Антона Глушкова, почти со всеми регионами удалось положительно решить вопрос повышения заработной платы специалиста строительной отрасли I категории. Из всех регионов только одиннадцать не повысили этот показатель. «Здесь мы видим странную тенденцию, когда с переходом на новую Федеральную сметно-нормативную базу (ФСНБ–2020) в ряде субъектов, где зарплата не была пересмотрена, сметная стоимость строительства по сравнению с 2016 годом упала. А этого не может быть никогда», – прокомментировал он.

Людмила ИЗЪЮРОВА,
обозреватель «ТР»
Фото автора

«Слабый» пол не слаб

Женщины осваивают традиционно мужские специальности

ПРОФЕССИИ И КАДРЫ

С января 2021 года расширен список профессий, где женщины могут работать наравне с мужчинами. Это предусматривается приказом Министерства труда и социальной защиты РФ от 18.07.2019 № 512н «Об утверждении перечня производств, работ и должностей с вредными и (или) опасными условиями труда, на которых ограничивается применение труда женщин». Для транспортной отрасли это, в частности, означает, что теперь женщины могут работать машинистами высокоскоростных поездов, водителями большегрузов, слесарями по ремонту автомобилей, трактористами, а также в составе палубной команды корабля и т. д.

Старый перечень из 456 профессий, недоступных для женщин, был сформирован более 20 лет назад. В свою очередь он практически полностью повторял перечень 1974 года. Новый список уменьшит их на 100 позиций. «Перечень доступных для женщин профессий был пересмотрен в связи с тем, что на предприятиях тяжелой промышленности и сложных производствах за последние 20 лет внедрено большое количество современных технологий, которые позволили существенно улучшить условия труда, снизить риск негативного влияния на здоровье работников и в целом облегчить их труд», – пояснили в пресс-службе Минтруда и соавторы РФ. «Многие запреты потеряли свою актуальность. В частности, снимаются ограничения на работу на воздушном, морском, речном и железнодорожном транспорте, работу в качестве водителей большегрузных автомобилей и машинистов специальной техники», – пояснил министр труда и социальной защиты РФ Максим Топилин.

Морально устаревший перечень запрещенных для женщин профессий не раз подвергался критике со стороны законодателей. Еще пару лет назад глава Комитета Госдумы РФ по транспорту и строительству Евгений Москвичев предлагал разрешить женщинам работать машинистами поездов в метро. «В Советском Союзе женщинам запрещалось управлять поездами метро, так как у них было полуручное управление и требовалась физическая сила. Сегодня поездка метро уже совершенно другие», – отмечал он.

Московский метрополитен начал обучение женщин профессии машиниста электропоезда в марте 2020 года. Уже с начала 2021 года первые составы под управлением женщин вышли на маршруты. Так, 3 января первый поезд под управлением Марии Яковлевой отправился из электродепо «Фили» в первый самостоятельный рейс по Филевской линии, сообщил заместитель начальника метрополитена по управлению персоналом Павел Ковалев. Всего в прошлом году прошли обучение 12 женщин-машинистов и уже приступили к своим обязанностям. Есть женщины и на пригородных маршрутах. Так, 12 января первая женщина-машинист Елена Лысенко-Салтыкова вышла в рейс на пригородном поезде по маршруту Киевский вокзал – Новопеределкино на Киевском направлении железной дороги.

В ОАО «РЖД» также проводилось обучение женщин новым для них специальностям. К началу текущего года свидетельства помощника машиниста имели 17 представительниц прекрасного пола. Они работают по специальности в эксплуатационных локомотивных депо Москва–Сортировочная–Рязанская, Пермь–Сортировочная и Свердловск–Пассажирский на пассажирском движении. Для работы помощников машинистов женского пола определены локомотивы ЭП20 и ЭП2К. Все задействованные локомотивы соответствуют международным стандартам безопасности, оборудованы виброзащитными креслами, а также необходимыми санитарно-бытовыми устройствами. В домах отдыха локомотивных бригад на участках обслуживания, в депо и пунктах оборота готовы к приему женщин – помощников машинистов. Там оборудованы отдельные помещения для отдыха, раздевалки, душевые и туалетные комнаты. Разработан и утвержден комплект фирменной женской одежды для членов локомотивных бригад, сообщили в компании.

В работе над составлением перечня приняли участие Федерация независимых профсоюзов России, Научно-исследовательский институт медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова, Российский союз промышленников и предпринимателей, представители объединений работодателей и профсоюзов работников в различных отраслях экономики. В будущем список разрешенных для женщин специальностей может быть расширен.

Людмила ВЛАДИМИРОВА



Водителей не хватает

Какие меры предпринимаются

СИТУАЦИЯ

Как стало известно, в Екатеринбурге водителей городского транспорта – мигрантов заменяют вахтовиками из Волгограда и Самары.

После закрытия границ из-за пандемии коронавируса прекратился трудовой трафик из ближайших республик, число водителей резко сократилось.

По данным мэрии Екатеринбурга, для нормального функционирования гортранспорта не хватает до 20% водителей. Но решение проблемы нашли быстро – за счет не внешних, а внутренних мигрантов. Для полноценной комплектации штата водителей массово завозят вахтовиков из Волгограда и Самары.

Известно, что во время пандемии без работы остались в Волгограде многие водители. Одни устроились в такси, другие стали искать альтернативные варианты трудоустройства. Далеко не все маршруты полностью вернулись на улицы города после летних послаблений карантинных мер.

Не хватает водителей общественного транспорта и в Ростове-на-Дону – штаты компаний-перевозчиков обеспечены лишь на 55,5%, сообщил глава городского департамента транспорта Христофор Ермашов.

– В 2020 году обеспеченность снизилась на 6,6%, – уточнил он. По данным дептранса, на линию из-за нехватки водителей выходит 70–75% (710–760 единиц) от планового количества автобусов.

Как заявил Христофор Ермашов, чтобы исправить ситуацию, дептранс сотрудничает с центрами занятости, а на базе Ростовской транспортной компании организовал обучение водителей троллейбусов и трамваев.

Наш корр.

6

Новые светофоры

заработали в 40 округах Подмосковья

В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА

На региональной дорожной сети Московской области подключили более 100 новых светофорных объектов в 40 городских округах. В области в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» реализуется комплекс мер по повышению безопасности дорожного движения: в прошлом году установили светофоры типа Т.1 на перекрестках и пешеходных переходах, предназначенных для направления автомобильных потоков.

«В новом году перекрестки в 40 округах стали безопаснее – дорожные службы ввели в эксплуатацию свыше 100 светофоров типа Т.1. В конце 2020 года на региональных дорогах были установлены светофоры, оборудованные дублирующей сигнал подсветкой на Г-образной опоре, что позволяет значительно улучшить их видимость. Часть светофоров оснащена контурной поворотной секцией в соответствии с требованием нового ГОСТа. Адресный перечень работ был сформирован на основании показателей аварийности, данная мера позволит повысить уровень безопасности на перекрестках и оптимизировать движение транспорта», – рассказал министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик.

Соб. инф.

На повестке — «Дорожная сеть»

За счет средств этого регионального проекта устанавливают комплексы фотовидеофиксации

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

К концу ушедшего года в Хабаровске была завершена установка комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД на нескольких перекрестках города. В частности, улицы Волочаевской с улицей Шеронова, переулками Молдавским и Трубным; улицы Краснореченской с улицами Юности, Калараша, Флегонтова, 3-м Путевым и Индустриальным переулками; улицы Суворова с улицами Малиновского и Кутузова.

Всего в краевой столице в течение 2019–2020 годов были установлены 153 таких комплекса (10 – в 2019-м, 143 – в ушедшем), а в общей сложности в городе сегодня работают три сотни приборов фотовидеофиксации. Они расположились на 38 объектах улично-дорожной сети.

Установка оборудования на 27 перекрестках велась в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» БКАД.

«На данный момент все новые комплексы «Интегра» смонтированы, информация поступает в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений ГИБДД Хабаровского края для обработки и принятия решений в установленном законом порядке. Ежедневно в краевой столице фиксируются порядка 600 нарушений ПДД», – рассказал помощник директора предприятия по связям с общественностью и СМИ МУП «НПЦОДД» Дмитрий Дмитроченко.

Комплексы «Интегра» – это система, предназначенная для информационно-технологического и аналитического обеспечения процесса контроля над движением транспорта на автодорогах, перекрестках и пешеходных переходах, оперативного анализа дорожной ситуации и поведения требуемой информации до пользователей, обладающих правом доступа. Всего в системе заложены порядка 19 параметров для фиксации, но в Хабаровске сейчас реализованы только два направления: невыполнение требования ПДД об остановке перед стоп-линией и проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика.

Отметим, что установка комплексов фотовидео наблюдения для оперативного управления дорожным движением осуществляется за счет средств регионального проекта «Дорожная сеть» (реализуется в рамках БКАД) до 2024 года. Он распространяется на крупные агломерации – Хабаровск и Комсомольск-на-Амуре. В 2020 году на эти цели в рамках данного регионального проекта из федерального, регионального и местного бюджетов было выделено свыше 100 млн руб.

Наш корр.



Погоня со стрельбой

Как останавливали пьяного водителя

НУ И НУ!

В Слюдянском районе Иркутска во время погони полицейским пришлось применить табельное оружие, чтобы задержать нетрезвого водителя. Во время ночного дежурства на федеральной автодороге «Байкал» сотрудники ГИБДД заметили грузовик, который двигался на высокой скорости.

Требование полицейских об остановке водитель проигнорировал, увеличивая скорость. Экипаж ДПС начал преследование нарушителя, неоднократно призывая его прекратить движение. Для остановки транспортного средства автоинспекторы решили применить табельное оружие, о чем несколько раз предупредили управлявшего им мужчину. Однако это не возымело действия. Инспектор ДПС произвел два предупредительных выстрела в воздух, после чего выстрелил в заднее колесо.

Несмотря на повреждение шины, лихач не сдавался. С федеральной трассы он свернул на дорогу, ведущую в поселок Ангасолка. Нарушая требования безопасности, автомобилист мчался по узким улицам населенного пункта, создавая угрозу жизни и здоровью других участников дорожного движения. В один из моментов правонарушитель не справился с управлением, в результате чего транспорт занесло и грузовик остановился.

За рулем оказался 23-летний местный житель, который в 2018 году уже был лишен водительского удостоверения. Молодой человек имел внешние признаки опьянения, однако от прохождения освидетельствования отказался. В отношении него составлены четыре протокола об административных правонарушениях. Иномарка помещена на охраняемую стоянку.

Пресс-служба ГУ МВД России по Иркутской области

БЕЗОПАСНОСТЬ

От нестабильной до ультрабезопасной

прошла путь система управления безопасностью полетов аэропорта



СТАНДАРТЫ И РИСКИ

Авиация является самым безопасным видом массовых перевозок и одной из самых безопасных социально-технических производственных систем в истории человечества. Безопасность наряду с регулярностью и надежностью выступает одним из ключевых качеств функционирования системы воздушного транспорта, характеризующих способность противостоять внешним и внутренним угрозам состояния защищенности гражданской авиации, динамично и непрерывно возникающим в процессе функционирования авиационно-транспортной системы.

Благодаря неустанным усилиям авиационного сообщества в области обеспечения безопасности полетов всего за столетие авиация прошла путь от нестабильной до первой ультрабезопасной системы в истории транспорта. Необходимость в управлении безопасностью полетов обосновывается исходя из предсказуемого роста отрасли и потенциальной возможности увеличения числа авиационных происшествий. Управление безопасностью – ключевая функция системы, такая же, как управление финансами и людскими ресурсами. Система управления безопасностью представляет собой упорядоченный подход к обеспечению безопасности авиационной деятельности и включает необходимые организационные структуры, сферы ответственности, политику и процедуры.

Опираясь на международную практику и позицию ИКАО в вопросе управления безопасностью полетов, задолго до опубликования государственных требований к разработке и применению системы управления безопасностью полетов (далее – СУБП), поставщиками услуг в аэропорту Пулково было принято решение о внедрении собственной СУБП. Это продемонстрировало приверженность руководства вопросам безопасности, позволило занять одну из лидирующих позиций по уровню безопасности среди передовых отраслевых предприятий авиационно-транспортной системы Российской Федерации и стать образцом для других российских аэропортов.

Последовательное внедрение СУБП в соответствии с концептуальными рамками функционирования, изложенными в документах ИКАО, позволяет упорядочить и документально описать функционирование СУБП предприятия, повысить уровень культуры безопасности в организации, повысить способность выявлять источники опасности и связанные с ними риски в целях эффективного управления или контроля за возникновением этих рисков. Кроме того, дает возможность организовать взаимодействие с ключевыми поставщиками услуг посредством создания и укрепления многопрофильных групп, осуществлять непрерывный мониторинг состояния безопасности полетов, обеспечить качественный подход к обучению и подготовке персонала. И, наконец, способствует экономии существенных материальных ресурсов.

Таким образом, внедрение СУБП позволяет укрепить безопасность, в частности, и в аэропорту.

ИКАО еще в 2006 году предложила концепцию СУБП и методы ее реализации. Окончательно это было установлено стандартом ИКАО в 2013 году, когда было опубликовано приложение 19. Однако современные подходы к реализации принципов СУБП позволяют управлять деятельностью организации на более высоком уровне.

предотвращению повреждений ВС от посторонних предметов и контроля дикой природы, а также Положение о системе добровольных сообщений и Руководство по обеспечению безопасности при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры в контролируемой зоне аэродрома.

И еще документы, регламентирующие деятельность многопрофильных групп, в числе которых комиссия по безопасности на ВПП аэродрома, как один из инструментов создания всеобъемлющих процедур для поддержания высокого уровня обеспечения безопасности и эффективного уменьшения количества связанных с ВПП авиационных событий.

В частности, практика продуктивного сотрудничества между основными заинтересованными сторонами в рамках работы комиссии по безопасности на ВПП на базе аэропорта Пулково, функционирующей с 2011 года, позволила прийти к решению множества проблем безопасности. В их числе улучшение маркировки аэродромных покрытий и работы светосигнального оборудования, реализованные в тесном взаимодействии с Санкт-Петербургским центром ОрВД, использование международного передового опыта для переработки программы подготовки операторов ТС, отработки процедур наземного обслуживания и действий в случае аварийных ситуаций. Еще стоит упомянуть развитие систем видеонаблюдения на перронах и осуществление изменений в контролируемой зоне аэродрома.

Эксплуатационная среда порождает разного рода источники опасности и связанные с ними риски, которыми необходимо надлежащим образом управлять. В этой связи разрабатываются особые для каждой области деятельности механизмы и практики управления рисками для безопасности полетов. В развитии традиционного подхода к управлению рисками, предлагаемого ИКАО, в аэропорту Пулково используется международная практика оценки уровня рисков, создаваемых дикой природой, учитывающая в случае с птицами их способ-

ность к стаеобразованию и среднюю массу конкретного вида, а также другие параметры.

Проактивный подход к вопросам оценки рисков для безопасности полетов и эффективному управлению такими рисками обеспечивается путем использования методики оценки влияния проектов или изменений на безопасность полетов. Это позволяет упорядочить подходы к разработке проектов, которые могут оказать влияние на обеспечение безопасности полетов в аэропорту и нивелировать имеющиеся недостатки организационного этапа про-

В настоящее время сложно представить эффективно функционирующую СУБП организации без регулярной информационной поддержки со стороны международных, региональных и отраслевых организаций, советов и комитетов. Необходимо поддерживать достаточный уровень осведомленности о состоянии отрасли и актуальных методах противостояния современным вызовам, стоящим перед авиационно-транспортной системой в целом. Необходимая поддержка в этом направлении обеспечивается посредством прямого участия в работе организаций, советов и комитетов. Аэропорт Пулково работает в региональной группе ИКАО по безопасности на ВПП и Совете по безопасности Росавиации.

Понимая этого, мы используем практику участия в вебинарах, платформе ИКАО, Международного совета аэропортов, Евроконтроля и других ресурсов, доступ к которым значительно расширился и которые в последнее время стали весьма популярны.

Эффективное обеспечение функционирования СУБП аэропорта в современных условиях реализуется новым взглядом на организационную структуру подразделений по безопасности полетов, отличным от традиционного подхода.

В нашем аэропорту в состав инспекции по безопасности полетов входит организационно-аналитическая группа, охватывающая широкий круг вопросов обеспечения безопасности полетов. В основе работы такой группы лежат и непрерывный мониторинг за состоянием безопасности полетов аэропорта на основе регулярно поступающей информации, и осуществление сбора и оценки данных об источниках опасности и связанных с ними рисков, и проведение аналитической, исследовательской деятельности. А также поддержание в актуальном состоянии баз данных и разработка методических пособий и программ подготовки.

Современные аэропорты являются важнейшими транспортными узлами, обеспечивающими национальные и международные связи, и характеризуются большим пассажиропотоком.

Таким образом, аэропорт обязан не только предоставить инфраструктуру, но и гарантировать соответствующие безопасность, качество и своевременность обслуживания.

Аэропорты как часть транспортной системы являются важнейшим компонентом национальной, региональной и местной инфраструктуры. Это не просто поставщики общественных услуг, чья деятельность регулируется государством. Это еще и самостоятельные коммерческие комплексы с собственными бизнес-целями и стратегиями развития, направленными на рост и экономическую эффективность функционирования. Постоянное повышение эффективности обеспечения безопасности возможно, если безопасность становится одной из главных ценностей в системе координат организации, приоритетом на национальном и отраслевом уровнях.

Роман КОРНЕЕВ, инженер–инспектор организационно–аналитической группы инспекции по безопасности полетов ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы»

ДЕЛА ПРОКУРОРСКИЕ

Персональная ответственность

предпринимателя

Омской транспортной прокуратурой по обращению граждан проведена проверка исполнения законодательства о безопасности полетов в связи с осуществлением местным предпринимателем прогулочных полетов с пассажирами с нарушением требований безопасности.

Установлено, что заявители заключили через агентство по реализации услуг договор на выполнение 15-минутного прогулочного полета на самолете с посадочной площадки «Поповка». Указанный полет с двумя пассажирами на борту был осуществлен на воздушном судне авиации общего назначения С–210Г, после чего самолет совершил вынужденную посадку на территорию посадочной площадки «Поповка» из-за невыпуска одной из стоек шасси. В результате произошедшего самолет получил повреждение воздушного винта и фюзеляжа, пилот и пассажиры не пострадали.

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

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

По данному факту по материалам проверки транспортной прокуратуры следственным органом возбуждено уголовное дело по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации.

бездипломного судоводителя

Красноярской транспортной прокуратурой утверждено обвинительное заключение по уголовному делу в отношении мужчины, обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного частью 1 статьи 238 Уголовного кодекса Российской Федерации (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей).

Установлено, что житель Сухобузимского района Красноярского края, управляя негодным к эксплуатации теплоходом «Помор», в отсутствие диплома судоводителя маломерного судна, осуществил перевозку пассажиров и принадлежащих им транспортных средств через реку Енисей.

Вину в совершенном преступлении обвиняемый признал в полном объеме.

Уголовное дело направлено для рассмотрения в Сухобузимский районный суд Красноярского края.

оператора аэродрома

Норильской транспортной прокуратурой в Норильский городской суд Красноярского края предъявлен иск о возложении на ООО «Аэропорт «Норильск» обязанности разработать и направить на согласование с Федеральным агентством воздушного транспорта проект решения об установлении приаэродромной территории в аэропорту Норильск.

Прокурорской проверкой установлено, что оператором аэродрома Норильск длительное время не принимались меры к разработке проекта, который устанавливает ограничения в использовании земельных участков и осуществлении строительства объектов недвижимости, находящихся вблизи аэродрома, исключая негативное воздействие оборудования аэродрома и полетов воздушных судов на здоровье человека и окружающую среду.

Требования прокурора судом удовлетворены в полном объеме.

Решение в настоящее время исполнено. Приказом Федерального агентства воздушного транспорта для аэропорта Норильск установлена приаэродромная территория.

начальника участка

Суд наказал начальника участка на станции в Колпино, где женщина поскользнулась и ударилась головой.

Суд оштрафовал на 10 тысяч руб. начальника участка, по вине которого в январе 2020 года петербурженка поскользнулась на льду и ушибла голову. Об этом сообщает Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ.

45-летнему мужчине вменяли оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей. Он в начале января, как установил суд, не проследил за очищением площадок лестничного марша подземного тоннеля железнодорожной станции Колпино, где за новогодние праздники образовалась наледь.

В результате петербурженка, следуя по лестничному маршу на электричку, упала и ударилась головой о ступеньку, получив ушибленную рану затылка.

Матвей ТИМОШИН

Путь длиной в 258 лет

Электросамокаты покорили и почтальонов, и голливудских звезд

ПЕРЕКРЕСТКИ ИСТОРИИ

Люди давно искали способы перемещаться быстрее и удобнее. Один из результатов этих исканий – самокат, а после агрегат с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) и, наконец, самокат с электрическим двигателем. Сегодня наш рассказ об этом уникальном изобретении, а также об основных вехах его развития в датах и именах.

Электросамокаты – удобный, мобильный транспорт, его предпочитают многие любители экологичных средств передвижения. В наши дни они на пике популярности среди жителей городов и деревень. История его появления, однако, немного запутанна. Попытаемся разобраться.

Истоки

Изображения агрегатов, отдаленно напоминающих самокаты, встречаются на древних фресках, и точно указать эпоху их появления невозможно. Поэтому официальная история транспортного средства начинается в 1761 году, когда немецкий каретный мастер Михаэль Касслер создал своеобразную «машину для ходьбы». С современными моделями она имела мало общего, на ней даже не было руля. Через 30 лет французский граф де Сиврак создал нечто подобное и назвал это устройство «сеярифер». Это была уже полноценная конструкция: деревянная рама, два колеса, руль с подвижным небольшим колесиком для управления.

В 1814 году изобретение улучшил немец Карл фон Дрез. Он оборудовал устройство полноценным управляемым колесом. В 1817-м Карл добавил еще и седло. К 1820 году агрегат стали называть «дрезина» в честь создателя. Оно включало деревянную раму, колеса по 30 дюймов, вместо шин – металлические обода. Вес его составлял 30 кг, и был он по сути «беговелом» – велосипедом, который приводился в движение путем отталкивания ногами от земли. Это творение очень полюбили почтальоны, что ускорило доставку корреспонденции в 4 раза.

Фон Дрез был не только изобретателем, но и удачливым

бизнесменом: он начал активно продвигать свою дрезину. Через несколько лет на ней катались во Франции, США и Великобритании. Популярность помогла аппарату эволюционировать. Изобретатели экспериментировали с материалами и конструкцией основных узлов. Например, англичане сделали дрезину металлической, а немцы придумали удобное сиденье на деке. Ради исторической справедливости надо сказать, что в 1819-м англичанин Денис Джонсон усовершенствовал дрезину и получил патент на создание самоката.

Официальным днем создания электросамоката считается 19 сентября 1895 года. Именно тогда был выдан патент на такую машину Огдену Болтону – об этом сохранились документы. Первый электросамокат был оснащен электрическим двигателем на ступице и десятивольтовой батареей. Но информации о том, что модель мастера Болтона была выпущена, нет. И только в начале 1900-х компания Ajax Motor продемонстрировала миру первый электрический самокат. Но восторга у публики он не вызвал и популярности не получил. Специалисты полагают, что это произошло из-за того, что в то время электричество еще не было основной движущей силой. Бал правила двигатели внутреннего сгорания.

Подростки и прогресс

XX век – время активного развития этого транспортного средства. Еще в 1888 году Джон Бойд Данлоп запатентовал резиновые камеры и начал заниматься их выпуском. В начале 1900-х годов камеры и покрышки стали использовать и для колес самокатов. В 1910-х годах на агрегат установили ДВС. Но не изобретатели, а обычные подростки, чьи имена остались неизвестными. Эта инновация значительно ускорила передвижение, хоть двигатели и были всего лишь на 1,5 лошадиных силы. Конструкции вместе с мотором были громоздкими и некрисовыми, но все равно нашли своего пользователя.

В это время инженеры работали в основном над тем, чтобы уменьшить вес и габариты кон-

струкции. Изобретение складного руля облегчило самокат и сделало его транспортом №1. Все – от почтальонов до голливудских звезд, – с энтузиазмом осваивали агрегат.

Предприимчивые компании не остались в стороне. И в 1915 году производитель Autoped Company of America презентовал агрегат, у которого был складывающийся руль, ДВС в 1,5 л. с. и закрытое заднее колесо. Вслед за американцами производством занялись кон-

электросамокат. Его в основном использовали богатые люди. Серийным производством занималась компания Patmont Motor Works;

- 1986 – Вим Оботерон изобрел складывающийся миниатюрный агрегат;
- 1991 – устройстве переключатели в экстремальный спорт;
- 1992 – появление гоу-квада, улучшенного гопеда;
- 1995 – моторы гопедов заменили на экологически чистые Komatsu Zenoah G23;

ФАКТ

В начале 1900-х компания Ajax Motor продемонстрировала миру первый электрический самокат. Но восторга у публики он не вызвал и популярности не получил. Специалисты полагают, что это произошло из-за того, что в то время электричество еще не было основной движущей силой. Бал правила двигатели внутреннего сгорания.

церны Crupp (Германия) и CAS (Чехия). Отличились англичане – инженер Гранвиль Браздшоу создал Scootamota. Транспорт был оборудован мини-колесами, строго вертикальной рулевой стойкой и двигателем на 125 кубов, который запускал заднее колесо.

Прорыв

В 1950-х годах в США случился прорыв, который изменил облик самоката и сделал его очень похожим на современный агрегат. Диаметр колес уменьшился, седло исчезло. Ехало устройство благодаря толчкам ноги. Оно было очень популярно среди детей и взрослых, потому что было удобным и недорогим. Однако все попытки создать самокат на электрическом двигателе тогда заканчивались провалом из-за нехватки энергии. В 1960-е годы Union Carbide изобрел щелочной топливный элемент, и это решило проблему.

Вот краткая хронологическая справка о развитии самокатов:

- 1974 – Auranthic Corp. выпустил Charger. Модель работала на заряжающейся батарее;
- 1985 – Стив Патмонт произвел Go-red. Это де-факто

– 1996 – изготовили городской самокат Peugeot Scoot'Elec, стильный, быстрый (25 миль/час), с никель-кадмиевой батареей.

Следующий инновационный прорыв пришелся на начало 2000-х годов – были изобретены небольшие, но мощные электромоторы. Потом развитие не останавливалось ни на один год. Современные электросамокаты оснащены подвесками, амортизаторами, хорошими тормозами, дисковыми и гидравлическими, комплексом осветительных приборов, клазоном.

Вот так электросамокат прошел свой путь длиной в 258 лет – от деревянной тяжелой конструкции до стильного, удобно, экономичного «транспорта последней мили».

Наша справка. В век технологий рынок двухколесных средств для передвижения предлагает любителям активного отдыха такие виды самокатов, как:

- детский;
- городской;
- трюковый;
- дерт;
- футбайк;
- электрический;
- дог-скутер.

Самым маленьким любителям скорости, которые еще только начинают понимать равновесие, рекомендуют купить четырехколесное устройство для передвижения. Когда дети подрастают, четыре колеса сменяются на три. Для подростков можно покупать двухколесный аппарат на небольших колесах. Когда появился самокат для детей, доподлинно неизвестно, но это прекрасная игрушка для активных непосед.

Городская беспедальная конструкция предназначена для взрослых, которые любят преодолевать большие расстояния активным способом. Аппарат обеспечивает комфортное передвижение по улицам, переулкам и тротуарам. На нем можно ездить по брусчатке, тротуарной плитке, асфальту, плитам и другим покрытиям без ошущимого дискомфорта. Имеет систему складывания.

Трюковый аппарат предназначен для активного спортивного передвижения по специально предназначенным площадкам. Не имеет системы складывания, чтобы не травмировать катающегося. Его колеса гораздо тоньше, чем у городского.

Преодолеет гравийную дорожку или трамплин, не ощутив дискомфорта, поможет дерт-самокат. Аппарат не складывается и предназначен для активного отдыха.

Футбайк – это конструкция велосипеда без педалей и рамы. Колеса у такого аппарата высокие и узкие. На нем можно проезжать большие расстояния, но усилий для передвижения нужно затрачивать в несколько раз больше из-за веса конструкции, чем на классическом двухколесном аппарате.

Электросамокат позволяет ездить на нем без усилий, а дог-скутер предназначен для катания с четвероногим другом. Первые автопеды, так еще называли самокаты с моторчиком, стали появляться в 1910 году, когда кто-то из подростков додумался установить на машину для ходьбы примитивный «двигжок».

Самокат – удобный современный вид транспорта, который подходит как взрослым, так и детям. Конструкторы продолжают совершенствовать имеющиеся модели и, возможно, уже в будущем двухколесное средство для ходьбы научат невысоко парить над землей.

Поездка в любой одежде

Будь то смокинг или спортивный костюм

МОДЕЛИ

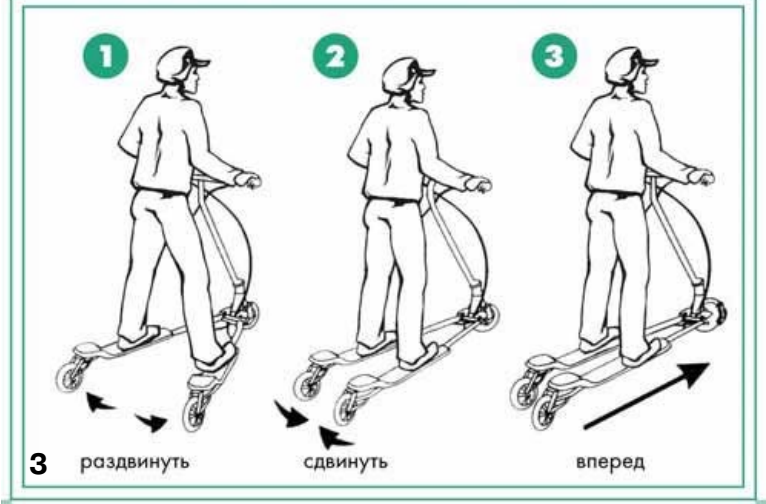
В городе самокат более предпочтителен, нежели велосипед, по двум основным причинам: во-первых, он легче велосипеда, а во-вторых, при необходимости его без проблем можно перевезти в любом городском транспорте, ведь, будучи сложным, самокат не превышает размера багажа, за который потребуются отдельные платы. Кстати, для этих целей даже предусмотрены специальные сумки.

К тому же передвигаться на самокате можно и без наличия специальных дорожек, да и ездить на них в абсолютно любой одежде, будь то смокинг или спортивный костюм. Ниже речь пойдет о необычных самокатах со всего мира, за исключением моделей с бензиновыми и электрическими двигателями – они имеют приличный вес, а потребность в заправке лишает такие агрегаты портативности – основного самокатного достоинства.

1. Самокаты, совмещенные с беговыми дорожками. Неизвестно, можно ли при разгоне на них ехать стоя, или необходимо перейти на бег?
2. Самокаты-коляски, которые определенно понравятся любящим спорт мамам.
3. Треколесная модель, приводимая в движение постоянным сведением и разведением ног.
4. Смесь велосипеда с самокатом, на которой можно прокатиться и сидя, и стоя.
5. Существуют и собакокаты, приводимые в движение собаками в упряжке.



Схема передвижения на ТРЕХКОЛЕСНОМ самокате



Страницу подготовил Виктор ДМИТРИЕВ

Фигуристы на асфальте

При выполнении флипов доска у них вращается в воздухе

ЭКСТРИМ

Скейтбординг – это экстремальный вид спорта, который широко распространен во всех странах мира. Он заключается в передвижении на специальной доске – скейтборде. Кататься можно и в стиле лайт – без преодоления препятствий и выполнения трюков. В таком случае занятие становится полезным развлечением, помогающим улучшить координацию, осанку и просто проводить больше времени на свежем воздухе. Спортсменность и определенная доля риска появляются в том случае, если используются специальные трассы для катания, включающие в себя препятствия, или если трюки выполняются на рампе. С 2017 года скейтбординг включен в олимпийские виды спорта, а в 2021 году на Олимпийских играх, которые должны пройти в Токио, спортсменов будут награждать медалями.

На суше и на море

Считается, что впервые передвигаться на досках с колесиками стали в Калифорнии. Якобы таким образом серферы или забавлялись в ожидании больших волн, или тренировались, или пытались быть на доске всегда – на суше и на море. Правда, описания такого занятия в то время почему-то включают в себя еще и ящики с колесиками, что запутывает ситуацию. Ясность способно внести изучение истории молодежных субкультур в разных странах. Еще в довоенные годы появились такие опасное увлечение – кататься по дорогам на роликовых коньках, досках с колесами и в ящиках. К дну последних и к доскам прикреплялись колеса, которые чаще всего делались из подшипников. Смелчаки брали длинные палки с крючками, цеплялись к борту грузового автомобиля, разгонялись и ехали на большой скорости по дороге. Это было отдельное увлечение, которое охватило Европу, США и СССР.

Никто не знает имя человека, который придумал скейтборд,



но явно это был тот, кто понял – для того, чтобы развить скорость, совершенно необязательно цепляться к машинам. Вполне возможно, что им был какой-то серфер из Калифорнии, который уже имел навыки передвижения на доске по волнам.

В самом начале 60-х производители досок для серфинга начинают выпускать небольшие партии досок с колесами. Идею популяризирует журнал Skateboarder Magazine. Первая заводская модель имела название Roller Derby, а ее дизайн серьезно отличался от современного. Однако самые первые попытки не имели широкого распространения, применялись в качестве разогрева перед катанием на серфе.

Не так уж и важно, кто был автором идеи самого катания. Изобрел скейтборд в современном понимании его конструкторских особенностей Лари Стивенсон. В первой половине 60-х он был издателем спортивного журнала Surf Guide. Им была организована не только PR-кампания этого спортивного развлечения, но и первые соревнования для подростков. Он выпускал собственную модель, которая называлась Makaha Surf & Ski Skateboard. Впослед-

ствии компания Makaha около десяти лет удерживала рынок. Уже в 1965 году было выпущено 4 млн досок. Однако появление огромного количества подростков на досках не считала безопасным полиция. Катающихся молодых людей начали штрафовать и даже подвергать аресту. В результате у всех производителей досок возникли некоторые финансовые трудности, а skateboarding испытал временный кризис.

Пора экспериментов

Начало 70-х годов было ознаменовано несколькими важными событиями. Скейтборд Лари Стивенсона получает полностью современные черты. Он изгибает вверх концы доски. Примерно в это же время Фрэнк Нэсворти разрабатывает полиуретановые колеса. Они более компактные, улучшают сцепление с поверхностью дороги. С этого периода скейтборд становится предметом изготовления множества компаний, а Лари вступает с ними в бесконечные судебные тяжбы. Тогда же самые разные производители и даже институты начинают экспериментировать с использованием различных материалов, но

в конце концов устанавливают, что нет ничего лучше кленовой фанеры.

Время трюкачей

Сущность мастерства сводится к тому, что скейтбордист принимает определенную стойку и выполняет трюки. Стойки делятся на те, что нужны для катания и выполнения трюков, и только для трюков. Самая простая стойка подразумевает, что правая нога будет находиться на доске перед левой, а левая – сзади, она становится толчковой. Какой-то принципиальной разницы смена ног не дает. Если толчковая левая, то стойка называется goofy, а если правая, то regular. У них существуют две производные. Монпо – передняя нога толчковая, а задняя – щелчковая, switch – передняя и толчковая постоянно меняются местами.

Есть и стойки, которые нужны только для выполнения трюков, ездить так долго не получится. Это nollie stance, когда передняя нога ставится на нос и делается щелчок, и ее производная, называемая fakie, когда движение производится спиной вперед, с передней ногой на носу скейта. Сами трюки делятся на те, что выполняются на улицах, в ходе обычного катания, и связанные с преодолением препятствий или разгоном и прыжками на рампе. Базовым считается ollie. Для его выполнения нужно оторвать доску целиком от земли на ровном месте, ну и продолжить движение после его выполнения. Дается такое только в силу постоянной практики. Остальные трюки развивают этот базовый прыжок. При выполнении флипов доска должна вращаться в воздухе. Возможно выполнение скользких движений, долгое удержание равновесия в динамике или статике, движения, которые выполняются на одной ноге и т.п.

Объединяющее начало

В настоящее время в крупных городах стали создавать-

ся специальные площадки. На их территории устанавливаются рампы и делаются различные препятствия для преодоления на скейтах. Современный скейтпарк включает в себя еще и тренажеры для физического развития. Во многих работах клубы, которые объединяют поклонников разных направлений и стилей. Кроме досок, их участники катаются еще и на специальных самокатах и велосипедах для стрит-дёрта.

Все это не могло не найти отражения в массовой культуре. Поклонники досок стремятся выделяться в одежде, вводить в язык общения специфичный сленг, вырабатывают коллективные музыкальные пристрастия. Считается, что в музыке увлечение выражает особый подвид панка, который получил название скейт-панк. Но это не точно, поскольку скейтбординг объединяет самых разных людей со всего мира, а им нравятся большое число музыкальных жанров.

В изобразительном искусстве катание на досках тоже находится самое разное выражение. В первую очередь следует упомянуть дизайн одежды, включая нанесение картинок на майки. Конечно же, тема не обошла и стрит-арт. Единение двух этих направлений самовыражения подтверждает то, что музей уличного искусства в Питере даже выставляет в качестве одного из экспонатов настоящую рампу. А образы человека на доске изображены десятками уличных художников.

В настоящее время постоянно говорят о том, что в нише скейтбординга наблюдается какой-то кризис. Нужно понимать, что касается он специализированных изданий, производителей досок, видеоигр, но не самого вида спорта. Бизнесу постоянно нужна сверхприбыль, но количество тех, кто может и будет увлекаться экстремальными видами спорта, ограничено. Просто течение достигло максимума в развитии, добилось своего официального признания и теперь выражается в жизни соответствующих клубов.

«Мальчик в полосатой пижаме»

За год самую популярную книгу скачали более 4,6 тысячи раз

КНИЖНАЯ ПОЛКА

«Мальчик в полосатой пижаме» Джона Бойна – грустная и глупая история, происходящая во время Второй мировой войны. Она рассказывает о двух мальчиках, разделенных колючей проволокой. Роман был написан в начале XXI века. Издан более чем на 50 языках. Номинирован на два десятка литературных премий, в том числе и на British Book Award.

На втором месте рейтинга «Леденцовые туфельки» Джоанн Харрис о жизни Янны и ее дочерей, Розетт и Анни, которые живут над шоколадной лавкой. Внезапно в спокойную и счастливую жизнь семьи вторгается Зози де л'Альба, женщина в ярко-красных, блестящих, как леденцы, туфлях, и все начинает стремительно меняться. Книгу выбрали почти 4,5 тыс. читателей.

Замыкает тройку лидеров «И вдруг никого не стало» Изабель Оти-сье. Автобиографичную книгу одной из самых героических женщин нашего времени, совершившей несколько раз одиночное кругосветное путешествие на яхте, сумевшей пережить штормы и выйти на необитаемом острове, выбрали более 4,2 тыс. человек.

В десятку самых читаемых книг также вошли «Дерево йогги. Ежедневная практика» Беллур Айенгар, «Грозовой перевал» Эмили Бронте, «Таня Гроттер и Исчезающий Этаж» Дмитрия Емца, «Господа Головлевы» Михаила Салтыкова-Щедрина, «Как любить ребенка» Януша Корчака, «Первый человек в Риме» Колина Маккалоу и «Ты изменил мою жизнь» Абделя Селлу.

Всего за год в мобильную библиотеку компании записались более 38 тыс. новых читателей. Наибольшей популярностью она пользовалась в августе – более 23 тыс. новых зарегистрированных пользователей.

Цифровая библиотека ЦППК создана совместно с ЛитРес, крупнейшим книжным сервисом в России и странах СНГ.

На цифровых полках – сто произведений российских и зарубежных писателей, список обновляется раз в три месяца. В электронной библиотеке есть книги на любой вкус: от классики Диккенса, Стендаля, Конана Дойла до произведений современных авторов, среди которых Джейми Макгвайр, Шон Байтелл и другие. Пассажиры ЦППК могут выбрать романы, детективы, нон-фикшн, книги по психологии и даже сборники кулинарных рецептов.

Департамент по связям с общественностью АО «Центральная ППК»

Задание выполнено!

Житель Москвы победил в программе «Тайный пассажир» в аэропорту Симферополь

АНКЕТИРОВАНИЕ

Победителем программы «Тайный пассажир» в аэропорту Симферополь в 2020 году стал житель Москвы, который направил отзывы о работе служб по итогам каждого из 18 совершенных полетов. Всего «тайными пассажирами» в прошедшем году стали 40 человек, приславшие в общей сложности 102 анкеты с выполненными заданиями.

При выборе победителя оценивалась полнота предоставленной в анкетах информации, наличие фото- и видеоматериалов, а также предложений и пожеланий. Победитель программы и еще четыре наиболее активных участника получат от аэропорта Симферополь набор брендированных подарков, а также сертификаты на пользование VIP–залом.

Большое число отзывов и пожеланий «Тайных пассажиров» в 2020 году касались внедрения в аэропорту Симферополь электронных сервисов. Итогом работы с отзывами стало внедрение на официальном сайте аэропорта специальных форм по онлайн-заказу услуг проката автомобилей, обслуживанию маломобильных граждан, услуг бизнес– и VIP–залов. Вот что сказал директор по взаимодействию с органами власти и связям с общественностью ООО «Международный аэропорт «Симферополь» Игорь Лаптев:

«В аэропорту Симферополь большое внимание уделяется инструментам обратной связи с пассажирами. Все полученные отзывы анализируются, а пожелания оперативно реализуются. Отзыв о работе всех служб может оставить не только участник программы «Тайный пассажир», но и любой желающий. Анкету с оценкой качества обслуживания можно заполнить на официальном сайте аэропорта и странице в социальной сети «ВКонтакте». Для отзывов и предложений на сайте создан специальный раздел «Обратная связь». На постоянной основе проводится мониторинг отзывов пассажиров в социальных сетях и специальных сервисах. Также в стерильной зоне аэропорта установлена стойка обратной связи, которая позволяет оставить отзыв о качестве услуг в аэропорту как на бумажной анкете, так и в электронном виде при помощи планшетов».

Наша справка. Программа «Тайный пассажир» в аэропорту Симферополь работает с 2017 года. Она направлена на улучшение сервиса в соответствии с лучшими международными практиками аэропортовых услуг. Участники программы оценивают качество обслуживания в аэропорту Симферополь, а также направляют рекомендации и предложения по улучшению производственных процессов, инфраструктуры нового терминала и услуг для пассажиров.

Участником программы может стать любой вылетающий или прилетающий пассажир старше 18 лет, не являющийся сотрудником аэропорта Симферополь.

Анкеты для «тайных пассажиров» составлены на основе материалов, используемых для исследования по качеству обслуживания, Международным советом аэропортов и предлагают оценить оказанные услуги аэропорта по шкале от одного до пяти по 34 пунктам. Дать свою оценку работе аэропорта нужно в течение 14 дней после совершения перелета.

Пресс–служба

ООО «Международный аэропорт «Симферополь»

Транспорт России

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»

ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

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

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

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

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

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

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

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

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная Зак. № 1153–2021

ДОБРЫЕ ВЕСТИ

У тружеников БАМа – новоселье!

Новый жилой дом сдан в эксплуатацию на станции Верхнезейск

Тот день для работников станции Верхнезейск Дальневосточной железной дороги стал знаковым. В торжественной обстановке был сдан в эксплуатацию новый 27–квартирный дом.

Технологическое жилье для тружеников БАМа построено в рамках программы первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона.

Строительные работы производились с применением технологии каркасного быстровозводимого жилья. В жилом здании обустроены 27 комфортных двухкомнатных квартир, площадь каждой со-

ставляет почти 60 кв. метров. Все квартиры полностью готовы для заселения. В жилых помещениях завершены отделочные работы, установлена сантехника, бойлеры и электроплиты.

Удобная планировка, современное инженерное оборудование и качественные отделочные материалы обеспечивают комфортное и безопасное проживание. На придомовой территории возведена детская игровая площадка.

Напомним: в начале декабря прошлого года на станции Юктали был сдан в эксплуатацию 18–квартирный жилой дом, построенный по аналогичной технологии.



В условиях увеличения грузопотока на Дальневосточной железной дороге вопрос обеспечения жильем является од-

ним из самых важных для укрепления квалифицированных кадров.

Эдуард КРУГЛОВ

Туристам на радость

Федеральная пассажирская компания запустила из Москвы поезд выходного дня в Великий Устюг и Кострому

Расписание туристического поезда разработано таким образом, чтобы путешествен-

ники могли приезжать в Великий Устюг и Кострому по утру, день посвящать прогулкам и

достопримечательностям в каждом городе, а ночь проводить в пути.

Поезд будет отправляться в 17:05 с Ярославского вокзала Москвы каждую пятницу (за исключением рейсов 20 февраля и 6 марта, когда из-за праздничных дат последний рабочий день недели станет субботой). В Великий Устюг поезд будет прибывать в 10:40 на следующие сутки, а отправляться из Великого Устюга в Кострому в 18:10. В Кострому туристы будут прибывать в 10:15 утра по последнему выходного дня. Назад в Москву из Костромского поезда отправится вечером в 17:50, прибывая на Ярославский вокзал Москвы в 23:35.

По пути из Великого Устюга от Галича до Костромы туристический поезд будет следовать

на паровозной тяге. Пассажиры смогут увидеть, как на станции Галич стыкуется паровоз Л–3108 с поездом, а также сделать фото на фоне паровоза.

Чтобы оформить билет на официальном сайте РЖД или в мобильном приложении «РЖД», пассажирам надо задать на странице поиска маршрут Москва–Ярославская – Москва–Ярославская–Туристическая. Система бронирования предложит выбрать предпочтительную дату отправления (29 января, 5, 12, 20, 26 февраля, 6, 12, 19, 26 марта), определиться с типом вагона и местами и оплатить билет банковской картой. В составе поезда курсируют вагоны СВ, купе и плацкартные, а также вагон–ресторан.

Наш корр.



Исполнение желаний

Дальневосточная железная дорога помогла в этом воспитаннику детского дома

Благодаря акции «Елка желаний» второклассник Саша Р. из села Найхин Хабаровского края, мечтающий стать машинистом, смог осуществить свое самое заветное желание – прокатиться в кабине локомотива. Об этом он написал в письме Деду Морозу. Исполнить мечту воспитаннику детского дома помогли Дальневосточная железная дорога и министерство транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края.

Железнодорожники специально подобрали живописный маршрут и организовали поездку. Мальчик проехал в кабине пригородного поезда от станции Приамурская в ЕАО, через Амурский мост до вокзала станции Хабаровск–1. В пути машинисты рассказывали Саше об устройстве поезда и его управлении, а также пода-

рили ему настоящую железнодорожную фуражку.

На платформе мальчика встретили министр транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края Роман Мирошин и начальник Дальневосточной региональной службы развития пассажирских перевозок Сергей Фомичев. Они провели экскурсию по хабаровскому вокзалу и вручили школьные подарки.

– Сегодня мы старались показать Саше всю красоту железной дороги из кабины машиниста, рассказать ему, как все у нас работает, – говорит Сергей Фомичев. – Уже летом мы ждем его в гости на детскую железную дорогу и музей Амурского моста, чтобы он смог увидеть технику, познакомиться с историей развития железнодорожного транспорта.



Наша справка. «Елка желаний» – традиционная всероссийская благотворительная акция, проходящая в новогодние праздники. В ней участвуют

дети из малоимущих, многодетных или приемных семей, детских домов, а также ребята с особенностями развития.

Соб. инф.

РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 3. Судно специальной постройки, специальное перевозить сыпучие и

жидкие грузы. 8. Число участников собрания, достаточное для признания его полномоч-

сти. 9. Небольшое плоскодонное парусно–гребное судно. 12. Клеймо на шкуре животного. 13. Тип закрытого автомобильного кузова. 14. Доля возможного участия в совместном деле. 17. Крупнейший по территории штат США. 18. Торжественное обещание. 19. Парусно–паровое торговое судно XIX и XX веков. 21. Большая лодка для перевозок на рейдах. 25. Ревностный приверженец какого-либо учения. 26. Гребной военный корабль. 27. Настоятель католического монастыря. 30. Большое соединение кораблей или самолетов. 31. Роман Михаила Шолохова «Поднятая ...» 32. Бездвигательный летательный аппарат.

По вертикали: 1. Тихоокеанская промысловая рыба. 2. Приспособление для гребли на плавучих средствах. 4. Помеще-

ние на судне для приготовления пищи. 5. Сорт неочищенного цилиндрического масла, получаемое при переработке нефти. 6. Опасное техногенное происшествие. 7. Средиземноморское парусно–гребное судно. 10. Группа следующих друг за другом автомашин или мотоциклов. 11. Воздушный шар для полетов на высоту более 11 км. 15. Одноместная спортивная лодка с подвесным мотором. 16. Предохранительный диск в паровом котле. 20. Ввоз товаров в страну из-за границы. 22. Часть транспортного средства, в которой работает водитель. 23. Место для стоянки, ремонта и отстоя судов. 24. Несамостоятельное транспортное средство позади автомобиля. 28. Лодка с мотором для коротких поездок. 29. Прозрачный драгоценный камень.

Ответы

По горизонтали: 3. Катер. 8. Кворум. 9. Яхта. 12. Шкура. 13. Кабриолет. 14. Доля. 17. Мэйн. 18. Обещание. 19. Шхуна. 21. Корабль. 25. Корабль. 26. Корабль. 27. Аббат. 30. Корабль. 31. Корабль. 32. Корабль. По вертикали: 1. Корабль. 2. Корабль. 4. Корабль. 5. Корабль. 6. Корабль. 7. Корабль. 10. Корабль. 11. Корабль. 15. Корабль. 16. Корабль. 20. Корабль. 22. Корабль. 23. Корабль. 24. Корабль. 28. Корабль. 29. Корабль.

В КОНЦЕ НОМЕРА

Четвероногий. Друг или враг?

Собака выстрелила в амери-

канского охотника по имени Уильям Рэнкерт из его же ружья. 36–летний мужчина из города Лебанон, штат Нью-Гэмпшир, охотился на фазанов вместе с тремя друзьями, когда ему в спину попала дробь из его же охотничьего ружья двенадцатого калибра, лежавшего на земле. Виновиком инцидента оказалась собака, случайно наступившая на спусковой крючок. Выстрел был совершен с расстояния приблизительно 20 метров. Мужчину доставили в больницу.

«Ему еще повезло, что дистанция была именно такой, потому что охотничьи ружья куда опаснее на коротких расстояниях», – пояснил представитель природоохранной организации штата Кен Лоннеман.

Шестимесячный щенок случайно зажег конфорку и устроил пожар в доме своих хозяев в английском городе Фавершам, графство Кент.

Шестимесячный метис кокер-спаниеля и джек–рассел–терьера по кличке Мэк остался один дома. Его внимание привлекла плита, на которой стояла корзина с бельем.

Щенок случайно зажег конфорку, и корзина начала дымиться. Соседи услышали пожарные сирены и вызвали спасателей, благодаря чему пламя не успело распространиться по дому. Щенок не пострадал.

Пожарные рекомендовали местным жителям никогда не оставлять на плите не предназначенные для приготовления пищи вещи. Они также напомнили владельцам животных, что лучше держать питомцев подальше от кухонных принадлежностей и убедиться в наличии хотя бы одной работающей пожарной сигнализации на каждом этаже дома.

В британском городе Рексем на севере Уэльса собаки случайно задушили хозяйку.

Инцидент произошел, когда 47–летняя Дебора Мэри Робертс вывела на утреннюю прогулку своих питомцев: двух стаффордширских бульдьеров Тайсона и Руби. Позднее ее нашли мертвой. Женщина лежала на земле лицом вниз, а собаки со скулинием тянули за поводки, затянутые у нее на шею.

Во время следствия выяснилось, что Робертс часто вешала поводки на шею, когда отпускала собак побегать. Вероятно, во время прогулки женщина упала и не смогла подняться. Это может быть связано с тем, что она страдала болезнью Гентингтона, часто сопровождающейся нарушением координации движений. Собаки, пытаясь помочь хозяйке, стали тянуть за поводки и затянули их у нее на шею.

Собака привела отдыхавшего на охоте полицейского к хозяину, который потерялся в лесу вблизи американского города Манчестер, штат Нью-Джерси.

Дочь пропавшего мужчины позвонила в полицию вечером. Она сообщила, что отец не выходит на связь около четырех часов. Полицейские не смогли найти мужчину и его автомобиль, также они несколько раз безуспешно пытались дозвониться до него по мобильному телефону.

Утром следующего дня американец все же ответил на звонок и заявил сотрудникам правоохранительных органов, что он разбил машину в лесу и не знает, где находится. Затем мужчина сказал, что вместе с ним есть полицейский, который в тот день был на отдыхе и отправился в этот лес на охоту.

Сержант полиции Чарльз Брукс охотился и увидел на тропинке собаку. Он понял, что животное убежало от хозяина и решил проследовать по следам пса, чтобы отыскать его владельца. На расстоянии нескольких сотен метров Брукс обнаружил пропавшего мужчину. Он сообщил коллегам о местонахождении американца.

Виктор АНАХОПЕТ

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор АО «Издательство Дороги»

Ефимов В.И.

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

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

По вопросам выставочной деятельности и рекламы Перевезенцева Е.А.
E-mail: kate@izdatelstvo–dorogi.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 зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ТИ № ФЧ77–25210
Номер подписан в печать 18.02.2021 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.

ИНФОРМАЦИОННО-РЕКЛАМНОЕ

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «КомпАК» в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ от 23.11.1995 «Об экологической экспертизе», приложением к Приказу № 372 от 16 мая 2000 года Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением Администрации г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 уведомляет о начале общественных обсуждений на этапах:

- уведомление, предварительной оценки и составления технического задания (далее – ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы «Установка и технология для обезвреживания отходов» (далее по тексту объект, название этапа – этап УТЗ);
- проведения исследований по ОВОС, подготовки проектной документации (далее – ПД) и предварительного варианта материалов по оценке воздействия (далее – ОВ) объекта государственной экологической экспертизы (далее по тексту название этапа – этап ПОВ).

Название намечаемой деятельности: «Установка и технология для обезвреживания отходов»; цель: производство оборудования для обезвреживания отходов, расположенное по адресу: г. Иркутск, ул. Ракитная, 14, кадастровый номер земельного участка 38:36: 000031:25178.

Наименование и адрес Заказчика и исполнителя работ по ОВОС: ООО «КомпАК», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 133/2, оф. 5, тел. 8 (3952) 40-35-03. ИНН 3837003041.

Примерные сроки проведения ОВОС: февраль – май 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация города Иркутска (отдел экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского хозяйства) 664011, г. Иркутск, ул. Пролетарская, 11, каб.10, тел.: 8 (3952)52-04-24 совместно с Заказчиком намечаемой деятельности.

Форма общественных обсуждений: слушания или онлайн-конференция.

В случае установления режима самоизоляции информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будет размещена на сайте бюджетных учреждений г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Общественные обсуждения назначены по адресу: г. Иркутск, ул. Пролетарская, 11, каб. 10:

- на этапе УТЗ в форме публичных слушаний 23.03.2021 в 11:00 часов местного времени;
- на этапе ПОВ в форме публичных слушаний 05.05.2021 в 11:00 часов местного времени.

Сроки и места доступности для ознакомления заинтересованной общественности, предоставления замечаний и предложений:

- на этапе УТЗ – ТЗ по ОВОС объекта и обосновывающей документации: в течение 30 дней со дня опубликования настоящего уведомления - в рабочее время - пн – пт, с 09:00 до 17:00 по адресу Организатора и Заказчика;
- г. Иркутск, ул. Пролетарская, 11, каб.10;
- г. Иркутск, ул. Красноказачья, д. 133/2, оф. 5;

- на этапе ПОВ – предварительного варианта материалов ОВ, разработанного на основании утвержденного ТЗ на проведение ОВ, ПД объекта: в течение 30 дней до и после дня проведения публичных слушаний - в рабочее время - пн – пт, с 09:00 до 17:00 по адресу Организатора и Заказчика.

Форма предоставления замечаний и предложений: письменная.

Доступ заинтересованной общественности будет обеспечен к утвержденному ТЗ по ОВОС и предварительному варианту материалов по ОВ до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности в рабочее время - пн – пт, с 09:00 до 17:00 по адресу Организатора и Заказчика.

Извещение

ООО «ЦентрГрадПроект» в соответствии с Федеральным законом РФ от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Федеральным законом от 13.07.2020 №194-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ» извещает о проведении общественных обсуждений проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы (цифры №0190200000319001831/13) на объект капитального строительства «Строительство tuberculosisного отделения на 12 коек ГБУЗ «Ямало-Ненецкий противотуберкулезный диспансер» п. Тазовский, Тазовский район, в том числе проектно-изыскательские работы».

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: строительство tuberculosisного отделения в п. Тазовский Тазовского района, ЯНАО.

Наименование и адрес заказчика: государственное казенное учреждение «Дирекция капитального строительства и инвестиций Ямало-Ненецкого автономного округа»; адрес: 629008, Российская Федерация, Ямало-Ненецкий АО, Салехард г, Ямальская, 11-1, тел. +7 (34922) 20927, +7 (34922) 20928, e-mail: dks@yanao.ru.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «ЦентрГрадПроект»; адрес: 440026 г. Пенза, ул. Маршала Крылова, 13; тел: (8412) 452709, e-mail: info@csdroekt.ru.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду -февраль — апрель 2021 г. Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений Департамент муниципальных и земельных отношений Администрации Тазовского района. Ответственное лицо — начальник отдела учета земельных участков Шумов Сергей Владимирович, тел.:8 (34940) 2-42-69.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «ЦентрГрадПроект». Замечания и предложения принимаются по e-mail: kotkov@csdroekt.ru, а также по телефону 8 (8412)45-27-09 (по будням с 08.30 до 17.30, перерыв с 13.00 до 14.00). Ответственное лицо — главный инженер проекта Илья Викторович.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – дистанционная(видео-конференция).

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения короновирусной инфекции COVID-19, ознакомление с указанными материалами будет доступно в сети Интернет.

— на официальном сайте Администрации Тазовского района в разделе «Местное самоуправление», подраздел «Муниципальный контроль», вкладки «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте Департамента муниципальных и земельных отношений Администрации Тазовского района в разделе «События» вкладки «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте ООО «ЦентрГрадПроект» по ссылке <http://csdroekt.ru/>.

Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду доступно для замечаний и предложений на сайте с 15.02.2021 г. по 19.03.2021 г. Проектная документация объекта государственной экологической экспертизы, материалы ОВОС доступны для замечаний и предложений с 20.03.2021 г. по 20.04.2021 г.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 21 апреля 2021 года в 17.00 часов посредством видеоконференцсвязи с использованием платформы bigbluebutton по ссылке: <https://bigbluebutton.org/ja/42300-471-n7tt>.

В случае изменения сроков и места проведения ОС соответствующая информация будет опубликована на менее чем за 7 дней до проведения ОС.

В соответствии с п.4,10 Положения об ОВОС в РФ, ул. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 №372, после окончания ОС замечания и предложения будут приниматься по указанному адресу и телефону в течение 30 дней.

Уведомление

Министерство природных ресурсов и экологии Омской области совместно с Администрацией Любимского района Омской области уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы по проектной документации «Проектные работы для реализации мероприятий по предупреждению причинения вреда окружающей среде при размещении отходов пестицидов, утративших потребительские свойства, и пестицидов, запрещенных к применению», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: Проектные работы для реализации мероприятий по предупреждению причинения вреда окружающей среде.

Месторасположение намечаемой деятельности: Сибирский федеральный округ, Омская область, Любимский муниципальный район Омской области, Пролетарское сельское поселение, в 5 км от д. Шулаевка.

Наименование и адрес заказчика: Министерство природных ресурсов и экологии Омской области. Юридический адрес: 644001, РФ, Омская область, г. Омск, ул. Куябышева, 63.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 1-2 квартал 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Любимского района Омской области.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения по проектной документации и ОВОС принимаются в письменной форме в общественной приемной по адресу: Сибирский федеральный округ, Омская область, Любимский район, р.п. Любимский, г.п. 70 лет Октября, 3, тел.: +7 (38175)21-9-83.

Сроки и место доступности проектной документации, ТЗ на ОВОС, ОВОС: ознакомится с материалами проектной документации, в том числе ОВОС возможно в общественной приемной с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 в течение 30 дней с момента опубликования извещения по адресу: Сибирский федеральный округ, Омская область, Любимский район, р.п. Любимский, ул. 70 лет Октября, 3, тел.: +7 (38175)21-9-83.

Сроки доступности 1-2 квартал 2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 646160, Омская область, Любимский район, р.п. Любимский, ул. 70 лет Октября, 3.

Сроки представления замечаний и предложений: 30 дней с даты опубликования настоящего извещения и 30 дней после проведения общественных обсуждений в форме слушаний.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Проектные работы для реализации мероприятий по предупреждению причинения вреда окружающей среде при размещении отходов пестицидов, утративших потребительские свойства, и пестицидов, запрещенных к применению», включая материалы оценки воздействия, состоятся:

22 марта 2021 года в 15.00 в зале заседаний (1 этаж Администрации Любимского района Омской области по адресу: Сибирский федеральный округ, Омская область, Любимский район, р.п. Любимский, ул. 70 лет Октября, 3).

Извещение

В соответствии с ФЗ от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» РФ № 372 от 16.05.2000 г., организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы «Реконструкция молочной фермы в местности Вережца Прибайкальского р-на РБ. Второй этап».

Цель намечаемой деятельности: Реконструкция молочной фермы в местности Вережца Прибайкальского р-на РБ.

Заказчик: СПК «Прибайкалец».

Разработчик проектной документации материалов ОВОС: ИП Барский И.М. Выписки из реестра членов саморегулируемой организации № 1633 от 10.10.2018 г., СРО-П-185-16052013.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 18.02.2021 г. по 18.03.2021 г.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: МО Прибайкальский р-н, 671260, РБ, Прибайкальский р-н, с. Турнтаево.

Время и место проведения обсуждений 22.03.2021 г. в 9:00 по адресу: 671260, РБ, Прибайкальский р-н, с. Турнтаево, ул. Ленина, 55.

Материалы проектной документации, включая ОВОС, доступны для ознакомления и внесения в письменной форме замечаний и предложений заинтересованными лицами с момента опубликования настоящего извещения до 22.04.2021 г. с 9:00 до 17:00 по адресу: 671260 - Прибайкальский р-н, с. Турнтаево.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственно и иной деятельности в рамках оценки воздействия на окружающую среду на территории муниципального образования городского округа «Воркута», которая подлежит экологической экспертизе» утвержденным Постановлением Администрации муниципального образования городского округа «Воркута» Республики Коми от 16.03.2016 № 473 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Чум - Лабитнягини, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Перестройство моста на водопропускную трубу на 28 км пк9 на перегоне Чум - Никита Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации, Республика Коми, городской округ «Воркута».

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ov.ru, dksr-karvorgado@ntr.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленигипротранс» (АО «Ленигипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@igt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация городского округа «Воркута», г. Воркута, пл. Центральная, 7, телефон +7 (82151) 3-23-23, e-mail: apo@mayorg.vorkuta.ru.

С документацией можно ознакомиться с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: • 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, администрация городского округа «Воркута».

• также же в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/s/3YSE7m3kGoPqG3r>, либо по краткой ссылке: <https://click.ru/T4TzT>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, а также же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 24 марта 2021 года, в 11:40 местного времени, по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, в администрации городского округа «Воркута», каб. 504.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственно и иной деятельности в рамках оценки воздействия на окружающую среду на территории муниципального образования городского округа «Воркута», которая подлежит экологической экспертизе» утвержденным Постановлением Администрации муниципального образования городского округа «Воркута» Республики Коми от 16.03.2016 № 473 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитнягини, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Перестройство моста на водопропускную трубу на 28 км пк9 на перегоне Чум - Никита Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации, Республика Коми, городской округ «Воркута».

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ov.ru, dksr-karvorgado@ntr.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленигипротранс» (АО «Ленигипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@igt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация городского округа «Воркута», г. Воркута, пл. Центральная, 7, телефон +7 (82151) 3-23-23, e-mail: apo@mayorg.vorkuta.ru.

С документацией можно ознакомиться с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: • 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, администрация городского округа «Воркута».

• также же в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/s/NH9J5m3ZkCqQdT>, либо по краткой ссылке: <https://click.ru/T4sCsQ>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, а также же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 24 марта 2021 года, в 11:40 местного времени, по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, в администрации городского округа «Воркута», каб. 504.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственно и иной деятельности в рамках оценки воздействия на окружающую среду на территории муниципального образования городского округа «Воркута», которая подлежит экологической экспертизе» утвержденным Постановлением Администрации муниципального образования городского округа «Воркута» Республики Коми от 16.03.2016 № 473 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитнягини, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Перестройство моста на водопропускную трубу на 40 км пк1 на перегоне Никита-Елешская Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации, Республика Коми, городской округ «Воркута».

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ov.ru, dksr-karvorgado@ntr.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленигипротранс» (АО «Ленигипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@igt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация городского округа «Воркута», г. Воркута, пл. Центральная, 7, телефон +7 (82151) 3-23-23, e-mail: apo@mayorg.vorkuta.ru.

С документацией можно ознакомиться с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: • 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, администрация городского округа «Воркута».

• также же в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/s/OMtaQeWtKNCsEb>, либо по краткой ссылке: <https://click.ru/T4sTSD>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 21 февраля по 24 апреля 2021 года по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, 7, а также же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 24 марта 2021 года, в 12:20 местного времени, по адресу: 169900, Республика Коми, г. Воркута, пл. Центральная, в администрации городского округа «Воркута», каб. 504.

Общественные слушания

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Приказом Госкомэкологии России от 16.05.2000 г. № 372 «Об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» Заказчик совместно с Исполнителем извещают о начале разработки материалов «Оценка воздействия на окружающую среду» (ОВОС) хозяйственной деятельности АО «Газпром газораспределение» при реализации Программы реконструкции и технического перевооружения газового хозяйства по объекту «Газопровод, назначение: 9, иные сооружения промисленного назначения (Газопровод АГРС «Мамедова Шель» - Тупассе - Небур). Площади: общая протяженность: 55505 м. Адрес (местоположение): Россия, Краснодарский край, Туапсинский район. (Реконструкция 2 этап, территория Туапсинского района). Код отрасли 63596-2».

Цель разработки материалов ОВОС – предотвращение или смягчение воздействия на окружающую среду в процессе ведения хозяйственной деятельности и связанных с ней социальных, экономических и иных последствий.

Месторасположение планируемой деятельности – Россия, Краснодарский край, Туапсинский район.

Заказчик материалов – АО «Газпром газораспределение» (197110, город Санкт-Петербург; набережная Адмирала Лазарева, дом 24, литер а, тел. 8 (812) 609-55-55).

Исполнитель-генпроектировщик – АО «Проектный институт № 1» (190005, г. Санкт-Петербург; Державинский пер., д. 5, литер Б, тел. 8 (812) 244-57-57).

Исполнитель-разработчик ОВОС – ООО «Кубань-ЭКОпроект» (350007, г. Краснодар, ул. Песчаная, 9, тел. 8 (861) 268-82-08).

Сроки проведения ОВОС – февраль 2021 г. – июнь 2021 г.

Органы, ответственные за организацию и проведение общественных обсуждений (в форме слушаний) – Администрация муниципального образования Туапсинский район совместно с Заказчиком и Исполнителем материалов ОВОС.

О месте проведения общественных слушаний будет сообщено дополнительно.

Замечания и предложения к материалам ОВОС могут быть представлены по адресу разработчика: 350007, г. Краснодар, ул. Песчаная, 9, на электронную почту kubaneo@mail.ru.

С техническим заданием на выполнение ОВОС можно ознакомиться с 24.02.2021 г.:

- на сайте разработчика - www.kubaneo.ru;
- на сайте администрации МО Туапсинский район – www.tuapseregion.ru.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственно и иной деятельности в рамках оценки воздействия на окружающую среду на территории муниципального образования городского округа «Воркута», которая подлежит экологической экспертизе» утвержденным Постановлением Администрации муниципального образования городского округа «Воркута» Республики Коми от 16.03.2016 № 473 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитнягини, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Перестройство моста на водопропускную трубу на 12 км пк9 на перегоне Чум - Никита Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации, Республика Коми, городской округ «Воркута».

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ov.ru, dksr-karvorgado@ntr.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленигипротранс» (АО «Ленигипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@igt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1,

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду на территории муниципального образования Приуральский район» утвержденным Решением Районной Думы муниципального образования Приуральский Район от 01 июня 2012 года №29 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитынанги, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Переустройство фильтрующей насыпи на 120 км пк1 на водопропускную трубу на перегоне Сось - Харп-Северное Сияние Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Приуральского района Ямало-Ненецкого автономного округа.

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ow.ru, dkr-karvagovo@ng.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс» (АО «Ленгипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@lgt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Приуральский район, 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

С документацией можно ознакомиться с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу:

- 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, Центральная межпоселенческая библиотека с. Аксарки, читальный зал;
- а также в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/sd/GLDSNiOQDJ7a8>, либо по краткой ссылке: <https://clck.ru/T4tsyd>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, а так же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоят 30 марта 2021 года, в 10:40 местного времени, по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду на территории муниципального образования Приуральский район» утвержденным Решением Районной Думы муниципального образования Приуральский Район от 01 июня 2012 года №29 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитынанги, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Переустройство фильтрующей насыпи на 126 км пк1 на водопропускную трубу на перегоне Сось - Харп-Северное Сияние Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Приуральского района Ямало-Ненецкого автономного округа.

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ow.ru, dkr-karvagovo@ng.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс» (АО «Ленгипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@lgt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Приуральский район, 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

С документацией можно ознакомиться с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу:

- 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, Центральная межпоселенческая библиотека с. Аксарки, читальный зал;
- а также в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/sd/qaoQ2C4dRZstnPt>, либо по краткой ссылке: <https://clck.ru/T4T5E>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, а так же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоят 30 марта 2021 года, в 11:40 местного времени, по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

Информационное сообщение

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000г, организованы общественные обсуждения (в форме слушаний) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство овоощехранилища в с.Верхний Сантуйт, ул.Ленина, дом 73 «а», Тарбагатайского района Республики Бурятия».

Цель намечаемой деятельности – строительство овоощехранилища.

Местонахождение объекта: Республика Бурятия, Тарбагатайский район, с. Верхний Сантуйт, ул.Ленина, дом 73 «а», кадастровый номер земельного участка 03:19:060102:053.

Заказчик работ: «Гарантийный фонд содействия кредитованию субъектов малого и среднего предпринимательства и развития промышленности Республики Бурятия» (670000, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Смолина, 65).

Разработчик проектной документации и материалов ОВОС - ООО «Архитектурная мастерская «Параллели» (Юридический адрес: 670002, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Буйко, 20А – 95, тел. +7 924-356-60-07).

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Тарбагатайский район» Республики Бурятия (Республика Бурятия, Тарбагатайский район, с.Тарбагатай, ул.Школьная, 1, тел/факс 8(30146)56-0411).

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: февраль-апрель 2021г.

Материалы проектной документации, включая ОВОС и ТЗ, доступны для ознакомления и внесения в письменной форме замечаний и предложений заинтересованным лицам – с момента опубликования настоящего извещения до 26 апреля 2021 года по адресу: Республика Бурятия, Тарбагатайский район, с. Тарбагатай, ул.Школьная, 1 по рабочим дням с 8-00 ч до 16-00 ч, тел/факс 8(30146)56-0411.

Общественные слушания состоятся 23 марта 2021 года в 14-00 ч по адресу: Республика Бурятия, Тарбагатайский район, с.Верхний Сантуйт, сельский клуб.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду на территории муниципального образования Приуральский район» утвержденным Решением Районной Думы муниципального образования Приуральский Район от 01 июня 2012 года №29 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитынанги, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Переустройство фильтрующей насыпи на 125 км пк8 на водопропускную трубу на перегоне Сось - Харп-Северное Сияние Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Приуральского района Ямало-Ненецкого автономного округа.

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ow.ru, dkr-karvagovo@ng.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс» (АО «Ленгипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@lgt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Приуральский район, 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

С документацией можно ознакомиться с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу:

- 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, Центральная межпоселенческая библиотека с. Аксарки, читальный зал;
- а также в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/s/bKanZLb2QdWb6f1n>, либо по краткой ссылке: <https://clck.ru/T4T3cs>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, а так же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 30 марта 2021 года, в 11:20 местного времени, по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

Объявление

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» ООО «Газпромнефть-Оренбург» извещает о проведении общественного обсуждения в заочной форме объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту ООО «Газпромнефть-Оренбург»: «Уранский лицензионный участок. Поисково-оценочная скважина №6УР».

Намеченная деятельность: «устройство поисково-оценочной скважины №6УР с размещением соответствующего технологического оборудования для добычи и сбора продукции скважин;

- подключение выкидного нефтепровода к МБСНУ;
- подключение выкидного трубопровода от точки врезки в нефтегазосборный коллектор от скважины №6УР до точки врезки в АГЗУ-4 до АГЗУ-7.

Цели намечаемой деятельности:

Орбор нефти и газа с поисково-оценочной скважины №6УР.

Месторасположение намечаемой деятельности:

Российская Федерация, Оренбургская область, Сорочинский городской округ. Уранский лицензионный участок.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности:

ООО «Газпромнефть-Оренбург», 460024, г. Оренбург, ул. Краснознаменская, д. 56/1, тел. (3532) 911-37-47, e-mail: orb-priemnaya@gazprom-neft.ru.

Представитель заказчика:

ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис», 450104, г. Уфа, ул. Российская, 33/4, тел. (347) 292-19-47, e-mail: slunagatov@tpb-expert.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 17 февраля 2021 г. – 22 марта 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений:

Администрация муниципального образования Сорочинский городской округ. Форма общественного обсуждения: общественные обсуждения в заочной форме.

Форма предоставления замечаний и предложений: дистанционная.

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

Ознакомитсья с техническим заданием и предварительными материалами оценки воздействия на окружающую среду, а также предоставить рекомендации и предложения можно следующим образом:

- дистанционно на сайте ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис»: <http://tps-expert.ru/dpp/>;

- предложения и рекомендации направлять на электронные адреса: orb-ordatov@tps-expert.ru и admin@tps-expert.ru;

Период ознакомления, получения рекомендаций и предложений:

- 30 календарных дней с момента публикации настоящего объявления.

Общественные обсуждения:

- по результатам обсуждений в заочной форме с учетом поступивших замечаний и предложений будет составлен протокол заочной формы.

Ответственные организаторы:

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

- ООО ЭПЦ «Трубопроводсервис»: главный инженер проекта – Сунагатов Марат Рашитович, тел. +7-917-341-90-01, slunagatov@tps-expert.ru.

Оповещение

о начале проведения общественных обсуждений

ООО «БЕЛСАХ+» совместно с администрацией Беловского городского округа оповещает о начале работ по началу обсуждений проектной документации по оценке воздействия на окружающую среду, технического задания объекта: «Мусороперерабатывающий завод, расположенный по адресу: Кемеровская область, Беловский городской округ, г. Белово».

Цель намечаемой деятельности: строительство объекта: «Мусороперерабатывающий завод».

Месторасположение намечаемой деятельности: Кемеровская область, город Белово.

Наименование и адрес заявителя: ООО «БЕЛСАХ+», 652600, Кемеровская обл. - Кузбасс, г. Белово, ул. Кузбасская, 1, тел. 8 (384 52) 2 36 76, e-mail: law@belzkh.ru, rochta@belzkh.ru.

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

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

Форма общественных обсуждений: общественные слушания.

Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомитсья с материалами по объекту оценки воздействия на окружающую среду можно: материалы по оценке воздействия на окружающую среду, техничское задание объекта: «Мусороперерабатывающий завод, расположенный по адресу: Кемеровская область, Беловский городской округ, г. Белово» по теме общественных слушаний представлены по адресу:

- 652600, Кемеровская обл. - Кузбасс, г. Белово, ул. Кузбасская, 1, этаж 2, кабинет юридического отдела (здание ООО «БЕЛСАХ+»). Часы работы: с понедельника по пятницу с 09:00 до 17:00 местного времени. Обеденный перерыв с 12:00 до 13:00 местного времени.

- а также на официальном Интернет сайте администрации Беловского городского округа: <https://www.belovo42.ru/> к/рулоусточно.

Замечания и предложения от представителей организаций и общественности принимаются по адресу: 652600, Кемеровская область - Кузбасс, г. Белово, ул. Советская, 21, этаж 2, приемная (здание администрации Беловского городского округа), тел. 8 (384 52) 2 86 40, e-mail: 28640ghn@mail.ru в письменной форме, посредством записи в журнал учета посетителей организаций и общественности. Часы работы: с понедельника по четверг с 09:00 до 17:00 местного времени, пятница с 09:00 до 16:00 местного времени. Обеденный перерыв с 12:00 до 13:00 местного времени с 18 февраля до 22 марта 2021 года, и после проведения общественных обсуждений (в форме слушаний) в течение 30 дней.

Дата проведения общественных обсуждений: 22 марта 2021 года в 16:00 местного времени по адресу: 652600, Кемеровская область - Кузбасс, г. Белово, ул. Советская, 21, этаж 3, актовый зал (здание администрации Беловского городского округа).

Начало регистрации участников общественных обсуждений в 15:45 местного времени. При себе иметь документ, удостоверяющий личность.

Оповещение

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

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 года №372 и «Положением о порядке организации и проведения общественных обсуждений воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду на территории муниципального образования Приуральский район» утвержденным Решением Районной Думы муниципального образования Приуральский Район от 01 июня 2012 года №29 организованы общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Чум - Лабитынанги, реконструкция железнодорожной инфраструктуры. Переустройство фильтрующей насыпи на 135 км пк7 на водопропускную трубу на перегоне Сось - Харп-Северное Сияние Северной железной дороги».

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Приуральского района Ямало-Ненецкого автономного округа.

Цель намечаемой деятельности: предупреждение развития имеющихся дефектов конструкции и доведения параметров сооружения до современных требований и снижение затрат на содержание объекта.

Вид намечаемой деятельности: реконструкция железнодорожной инфраструктуры.

Заказчик общественных обсуждений: Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта группа заказчика по строительству объектов железнодорожного транспорта в северо-западном регионе (ДКРС-Санкт-Петербург ОАО «РЖД»). Фактический (почтовый) адрес: 191119, г. Санкт-Петербург, ул. Социалистическая, 14, литера А, тел. +7 (812) 458 99 50, +7 (4852)79 65 35, e-mail: gz_chengizma@ow.ru, dkr-karvagovo@ng.ru.

Генеральная проектная организация: Акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс» (АО «Ленгипротранс»). Фактический (почтовый) адрес: 196105, г. Санкт-Петербург, Московский пр., 143, тел. +7 (812) 200 15 20, e-mail: 1520@lgt.ru.

Исполнитель: Общество с ограниченной ответственностью «МосОблТрансПроект» (ООО «МОТП»). Фактический (почтовый) адрес: 129164, Москва, Зубарев переулок, 15, корп. 1, тел. +7 (495) 909 85 24, e-mail: info@motpr.ru.

Орган ответственный за проведение общественных обсуждений: Администрация муниципального образования Приуральский район, 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

С документацией можно ознакомиться с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу:

- 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, Центральная межпоселенческая библиотека с. Аксарки, читальный зал;
- а также в электронном виде: по ссылке <https://file.motpr.ru/index.php/s/ETnGsMtGCGRT8j>, либо по краткой ссылке: <https://clck.ru/T4T7G>.

Замечания и предложения принимаются и фиксируются в Журнале учета замечаний и предложений с 27 февраля по 30 апреля 2021 года по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Советская, 9, а так же на e-mail: t.abdurashidov@motpr.ru.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 30 марта 2021 года, в 12:00 местного времени, по адресу: 629620, Ямало-Ненецкий автономный округ, Приуральский район, село Аксарка, ул. Первомайская, 24.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Министерство природных ресурсов и экологии Калининградской области совместно с Администрацией муниципального образования «Гусевский городской округ» Калининградской области информирует о проведении процесса оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом экологической экспертизы по объекту «Рекультивация городской свалки твердых коммунальных отходов г. Гусева Калининградской области», а также о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) и техничского задания (далее-ТЗ) на проведение оценки воздействия на окружающую среду

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация городской свалки.

Месторасположение намечаемой деятельности: Свалка расположена по адресу: Калининградская область, г. Гусев, ул. Победы, д. 82 на земельных участках с кадастровыми номерами: 39:04:410005:27, 39:04:410005:28.

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Министерство природных ресурсов и экологии Калининградской области. Местонахождение/юридический адрес: 236022, г. Калининград, ул. Дмитрия Донского, 7а.

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

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Гусевский городской округ» Калининградской области.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения к техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к материалам ОВОС принимаются в письменной форме в общественной приёмной по адресу: 238050, г. Гусев Калининградской обл., ул. Ульяновых, д.8.

Сроки и место доступности ТЗ на ОВОС: ознакомиться с материалами возможно в общественной приёмной с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 с момента опубликования настоящего извещения по адресу: 238050, г. Гусев Калининградской обл., ул. Ульяновых, д.8.

Администрация муниципального образования «Гусевский городской округ» Калининградской области. Срок доступности: март-май 2021 года.

С материалами ОВОС возможно ознакомиться в общественной приёмной с 10.03.2021г. с понедельника по пятницу с 9.00 до 17.00 по адресу: 238050, г. Гусев Калининградской обл., ул. Ульяновых, д.8, Администрация муниципального образования «Гусевский городской округ» Калининградской области. Срок доступности: март-май 2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 238050, г. Гусев Калининградской обл., ул. Ульяновых, д.8, тел.: (40143) 3-60-14, (40143)3-60-15, (40143) 3-60-06, «Гусевский городской округ» Калининградской области) и/или Министерство природных ресурсов и экологии Калининградской области. Местонахождение/юрид

12

Общественные обсуждения

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 г. № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372-Об утверждения Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», постановлением И. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной деятельности: отработка технологии закладки килоло гра в пласт вместо производства серы. В перспективе, при положительном результате, уменьшение выбросов с установок производства серы.

В административном отношении проектируемые объекты находятся на территории МО «Жданский сельсовет» Красноярского края Астраханской области. Заказчик, планирующей строительство объекта, г.Иркутск, 1971-00, город Санкт-Петербург, Стартовая улица, дом 6, лит.Д, тел. +7 812 455-17-00, e-mail: office@invest.gazprom.ru).

Агент - ООО «Газпром добыча Астрахань» (414000, Астраханская область, г.Астрахань, ул. Ленина/ул. Бабушкина, 30/33, строение А, тел. 8 (8512) 31-60-39, e-mail: adm@astrakhan-dobycha.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: gazpromproj@gazpromproject.ru).

Разработку материалов 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: saragot@gazpromproject.ru).

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) - I квартал 2021 г. - II квартал 2021 г. Предлагаемая форма общественных обсуждений: общественные приемные и общественные слушания.

Организаторы общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Жданский сельсовет» Астраханской области, ООО «Газпром добыча Астрахань», ООО «Газпром проектирование». Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений - администрация муниципального образования «Жданский сельсовет» Астраханской области.

Техническое задание на проведение ОВОС будет доступно для ознакомления с 22.02.2021г. Проектная документация, включая материалы ОВОС, будет доступна для ознакомления с05.03.2021г. Техническое задание и материалы ОВОС будут размещены в общественной приемной по адресу - Астраханская область Красноярский район село Джанай ул.Молодежная дом 2 Режим работы общественной приемной: пн-пт - с 8.00 до 16.00, обед с 12.00 - 13.00, сб, вс - выходной.

Предложения и замечания от граждан, общественных организаций по Техническому заданию на ОВОС, материалам проектной документации, включая материалы ОВОС, принимаются в общественной приемной в форме записки в Книгах замечаний и предложений, а также письменная 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.

Общественные слушания состоятся: 23.03.2021 в 10 часов в Администрации муниципального образования «Жданский сельсовет» по адресу: Астраханская область, Красноярский район, село Джанай, ул.Молодежная, дом 2.

Замечания и предложения от граждан и общественных организаций будут приниматься в письменной форме в течение 30 дней после окончания общественных слушаний в общественных приемных в форме записки в «Книге замечаний и предложений» и по e-mail: saratov@gazpromproject.ru.

Извещение

ООО «ЦентрГрадПроект» в соответствии с Федеральным законом РФ от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Федеральным законом от 13.07.2020 № 194-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ извещает о проведении общественных обсуждений проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы (шифр №0190200000319004501/26) на объект капитального строительства «Станционная котельная учреждения на 70 коек с отделениями и теплым переходом, с. Яр-Сале, Ямальский район, в том числе затраты на проектно-исследовательские работы».

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: строительство стационарного корпуса медпункта учреждения на 70 коек с отделениями и теплым переходом, с. Яр-Сале, Ямальский район, ЯНАО. Наименование и адрес заказчика: Государственное казенное учреждение «Дирекция капитального строительства и инвестиций Ямало-Ненецкого автономного округа»; адрес: 629008, Российская Федерация, Ямало-Ненецкий АО, Салехард г. Ямальская, 11-й, тел. +7 (34922) 20927, +7 (34922) 20928, e-mail: dks@yanao.ru.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «ЦентрГрадПроект»; адрес: 440026 г. Пенза, ул. Маршала Крылова, 13; тел: (8412) 452709, e-mail: info@cgproekt.ru.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду -февраль — апрель2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация муниципального образования Ямало-Ненецкий автономный округ (629008, Ямальский район, с. Яр-Сале, ул. Мира, 12, тел.: (34996) 3-02-63, e-mail: adm@yanao.ru). Контактные лица: Владимир Сергей Сергеевич заведующий сектором по работе с населением межселенной территории, Худи Константин Таюдович специалист сектора по работе с населением межселенной территории, телефон 8(34996)3-05-34.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «ЦентрГрадПроект». Замечания и предложения принимаются по e-mail: gir-csr@cgproekt.ru, а также по телефону 8 (8412)45-27-09 (по будням с 08.30 до 17.30, перерыв с 13.00 до 14.00). Ответственное лицо — главный инженер проекта Стрелько Сергей Александрович.

Предполагаемая форма общественного обсуждения - дистанционная(видео-конференцсвязь).

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения коронавирусной инфекции COVID-19, ознакомление с указанными материалами будет доступно в сети Интернет:

—на официальном сайте муниципального образования Ямальский район: www.p0-yamal.ru в разделе «Новости портала» вкладки «Новости района».

на официальном сайте ООО «ЦентрГрадПроект» по ссылке http://cgproekt.ru/

Замечания и предложения принимаются в период: — с 18.02.2021 г. по 19.03.2021 г. - к техническому заданию по оценке воздействия на окружающую среду;

с 22.03.2021 г. по 23.03.2021 г. с материалами ОВОС.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 23 апреля 2021 года в 13.00 часов (по московскому времени) посредством видеоконференцсвязи с использованием платформы bigbluebutton по ссылке: https://bigbluebutton.yanao.ru/

В случае изменения сроков и места проведения ОС соответствующая информация будет опубликована на менее чем за 7 дней до проведения ОС.

В соответствии с п.4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 N372, после окончания ОС замечания и предложения будут приниматься по указанному адресу и телефону в течение 30 дней.

Общественные обсуждения

ООО «ЦентрГрадПроект» в соответствии с Федеральным законом РФ от 23.11.1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Федеральным законом от 13.07.2020 № 194-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000г. №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в РФ извещает о проведении общественных обсуждений проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы (шифр №0190200000319001818/14) на объект капитального строительства «Инфекционное отделение на 13 коек п. Тазовский, Тазовский район, в том числе проектно-исследовательские работы».

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: строительство инфекционного отделения в п. Тазовский Тазовского района, ЯНАО.

Наименование и адрес заказчика: Государственное казенное учреждение «Дирекция капитального строительства и инвестиций Ямало-Ненецкого автономного округа»; адрес: 629008, Российская Федерация, Ямало-Ненецкий АО, Салехард г. Ямальская, 11-й, тел. +7 (34922) 20927, +7 (34922) 20928, e-mail: dks@yanao.ru.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «ЦентрГрадПроект»; адрес: 440026 г. Пенза, ул. Маршала Крылова, 13; тел: (8412) 452709, e-mail: info@cgproekt.ru.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду -февраль — апрель2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений Департамент имущественных отношений Администрации Тазовского района, Ответственное лицо — начальник отдела учета земельных участков Шумов Сергей Владимирович, тел.:8 (34940) 2-42-69.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «ЦентрГрадПроект». Замечания и предложения принимаются по e-mail:kogotkov@cgproekt.ru, а также по телефону 8 (8412)45-27-09 (по будням с 08.30 до 17.30, перерыв с 13.00 до 14.00). Ответственное лицо — главный инженер проекта Коротков Илья Викторович.

Предполагаемая форма общественного обсуждения - дистанционная(видео-конференцсвязь).

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения коронавирусной инфекции COVID-19, ознакомление с указанными материалами будет доступно в сети Интернет:

— на официальном сайте Администрации Тазовского района в разделе «Местное самоуправление», подраздел «Муниципальный контроль», вкладка «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте Департамента имущественных и земельных отношений Администрации Тазовского района в разделе «События» вкладки «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте ООО «ЦентрГрадПроект» по ссылке http://cgproekt.ru/.

Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду доступно для замечаний и предложений на сайте с 15.02.2021 г. по 19.03.2021 г. Проектная документация объекта государственной экологической экспертизы, материалы ОВОС доступны для замечаний и предложений с 20.03.2021 г. по 20.04.2021 г.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 21 апреля 2021 года в 16.00 часов посредством видеоконференцсвязи с использованием платформы bigbluebutton по ссылке: https://demo.bigbluebutton.org/j/42-80h-d7f-vrm.

В случае изменения сроков и места проведения ОС соответствующая информация будет опубликована на менее чем за 7 дней до проведения ОС.

В соответствии с п.4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 N372, после окончания ОС замечания и предложения будут приниматься по указанному адресу и телефону в течение 30 дней.

Объявление

о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», руководствуясь Уставом муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области, администрация Новосергиевский района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (общественными) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 666319 «Сбор нефти и газа со скважин №№ 818 Новобоголобовского участка недра».

Цели намечаемой деятельности: Сбор нефти и газа со скважин №№ 818 Новобоголобовского участка недра;

Месторасположение намечаемой деятельности: Нестеровский и Среднеуранский сельсоветы Новосергиевского района Оренбургской области;

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

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

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

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Апрель 2020 г. – Апрель 2021 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Сроки и место доступности материалов оценки воздействия на окружающую среду: Обсуждению подлежат объект намечаемой деятельности, включая техническое задание на выполнение оценки воздействия намечаемой деятельности на окружающую среду, предварительные материалы оценки воздействия, в том числе проектная документация;

Ознакомитесь с материалами, а также предоставьте рекомендации и предложения с 20 февраля 2021 года по 23 марта 2021 года, а так же в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, по адресу:

- Администрация муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области: 461200, Оренбургская область, Новосергиевский район, поселок Новосергиевка, ул. Красноартизанская д. 20, каб. 313, тел. 8(35339) 2-34-00.

- В электронном виде на официальном сайте Новосергиевского района (www.p0-oren.ru).

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

Обсуждение состоится 24 марта 2021 года в 14.30 (время местное – МСК+2) по адресу: 461200, Оренбургская область, Новосергиевский район, поселок Новосергиевка, ул. Красноартизанская д. 20 (актовый зал администрации района).

Ответственные организаторы от:

- Администрация муниципального образования Новосергиевский район Оренбургской области – главный специалист - землеустроитель Рыжов Алексей Викторович, тел.8 (35339)24269.

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

Извещение

о проведении общественных обсуждений

МКУ «УКС г. Иркутска», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городского округа и контроля городской администрации г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Физкультурно-оздоровительный комплекс с универсальным спортивным залом по адресу: г. Иркутск, мкр. Лесной», на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки повышающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации, материалов исследований и оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной и иной деятельности, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду.

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Физкультурно-оздоровительный комплекс с универсальным спортивным залом по адресу: г. Иркутск, мкр. Лесной», предусмотрено строительство физкультурно-оздоровительного комплекса с универсальным спортивным залом по адресу: Иркутская обл., г. Иркутск, Куйбышевский район, мкр. Лесной. Кадастровый номер земельного участка 38:36:000015:2269.

Наименование и адрес заказчика: и его представителя: МКУ «УКС г. Иркутска», адрес: 664025, Иркутская обл. г.Иркутск, ул. Ленина, д. 146.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: ноябрь 2020 г. - апрель 2021 г.

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

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности материалов оценки воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, материалы ОВОС, в соответствии с утвержденным техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду и журнал учета предложений и замечаний по объекту: «Физкультурно-оздоровительный комплекс с универсальным спортивным залом по адресу: г. Иркутск, мкр. Лесной» доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.217 г. г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Физкультурно-оздоровительный комплекс с универсальным спортивным залом по адресу: г. Иркутск, мкр. Лесной» назначены на 24 марта 2021 г. в 11:00 часов, в отделе экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства администрации г. Иркутска по адресу г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.14, в случае продления режима самоизоляции, слушания будут проведены с использованием средств дистанционной коммуникации.

Исполнитель работ по ОВОС: ООО «АйкьюЭкологидж», адрес: 664081, г. Иркутск, ул. Красноказачья, д.115, оф.217. Тел./факс 8(3952) 259-159.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: г. Иркутск, мкр. Лесной, г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10, с 9-00 до 17-00 часов.

Цель и месторасположение намечаемой деятельности: строительство инфекционного отделения в п. Тазовский Тазовского района, ЯНАО. Наименование и адрес заказчика: Государственное казенное учреждение «Дирекция капитального строительства и инвестиций Ямало-Ненецкого автономного округа»; адрес: 629008, Российская Федерация, Ямало-Ненецкий АО, Салехард г. Ямальская, 11-й, тел. +7 (34922) 20927, +7 (34922) 20928, e-mail: dks@yanao.ru.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «ЦентрГрадПроект»; адрес: 440026 г. Пенза, ул. Маршала Крылова, 13; тел: (8412) 452709, e-mail: info@cgproekt.ru.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду -февраль — апрель2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Департамент имущественных отношений Администрации Тазовского района, Ответственное лицо — начальник отдела учета земельных участков Шумов Сергей Владимирович, тел.:8 (34940) 2-42-69.

Организатор проведения общественных обсуждений: ООО «ЦентрГрадПроект». Замечания и предложения принимаются по e-mail:kogotkov@cgproekt.ru, а также по телефону 8 (8412)45-27-09 (по будням с 08.30 до 17.30, перерыв с 13.00 до 14.00). Ответственное лицо — главный инженер проекта Стрелько Сергей Александрович.

Предполагаемая форма общественного обсуждения - дистанционная(видео-конференцсвязь).

В связи с действием режима «повышенной готовности» в субъектах РФ по причине угрозы распространения коронавирусной инфекции COVID-19, ознакомление с указанными материалами будет доступно в сети Интернет:

— на официальном сайте Администрации Тазовского района в разделе «Местное самоуправление», подраздел «Муниципальный контроль», вкладка «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте Департамента имущественных и земельных отношений Администрации Тазовского района в разделе «События» вкладки «Материалы по оценке воздействия на окружающую среду»;

— на официальном сайте ООО «ЦентрГрадПроект» по ссылке http://cgproekt.ru/.

Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду доступно для замечаний и предложений на сайте с 15.02.2021 г. по 19.03.2021 г. Проектная документация объекта государственной экологической экспертизы, материалы ОВОС доступны для замечаний и предложений с 20.03.2021 г. по 20.04.2021 г.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Дата и место проведения общественных слушаний: 21 апреля 2021 года в 16.00 часов посредством видеоконференцсвязи с использованием платформы bigbluebutton по ссылке: https://demo.bigbluebutton.org/j/42-80h-d7f-vrm.

В случае изменения сроков и места проведения ОС соответствующая информация будет опубликована на менее чем за 7 дней до проведения ОС.

В соответствии с п.4.10 Положения об ОВОС в РФ, утв. Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 N372, после окончания ОС замечания и предложения будут приниматься по указанному адресу и телефону в течение 30 дней.

Извещение

Общество с ограниченной ответственностью «Сибирский титан» (ООО «Сибирский титан») в соответствии с распоряжением Администрации ЗАТО Северск объявляет о начале процесса общественных обсуждений проектной документации «Промышленное производство пигментного диоксида титана на основе фторидной технологии».

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

Документация разработана ООО «Сибирский титан».

Разработчиком материалов ОВОС является ООО «ЭБЛЭТ» (Россия, 109028, г. Москва, Яузский б-р, д. 13, стр. 3, офис 11, тел. +7(495) 917-36-15.

Название намечаемой деятельности – Промышленное производство диоксида титана на основе фторидной технологии.

Цель намечаемой деятельности – Промышленное производство пигментного диоксида титана на основе фторидной технологии производительностью 20 000 тонн в год по илментитовому концентрату.

Месторасположение намечаемой деятельности – Томская область, ЗАТО Северск, г.Северск, промышленная площадка АО «СХК».

Наименование и адрес заказчика – ООО «Сибирский титан», 636000, г. Северск Томской области, дорога Автотораго, д.14/17, стр. 54.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – Администрация ЗАТО Северск Томской области совместно с заказчиком.

Предполагаемая форма общественного обсуждения – общественные слушания.

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

Сроки и место доступности Технического задания по ОВОС - документация, содержащая материалы ОВОС, в том числе Техническое задание по ОВОС, доступны с 19 февраля по 24 марта 2021 г. на официальном сайте Администрации ЗАТО Северск в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» (https://zato-seversk.ru) и в общественных приемных по адресам:

а) г.Томск, пл.Ленина, д. 8, Автономная некоммерческая организация «Информационный центр по атомной энергии» в г. Томске, режим работы общественной приемной: понедельник-пятница с 10-00 ч. до 17-00 ч.;

б) ЗАТО Северск, г.Северск, ул. Курчатова, д. 16, Муниципальное бюджетное учреждение ЗАТО Северск «Центральная городская библиотека», режим работы общественной приемной: в соответствии с рабочим временем библиотеки.

Общественные слушания состоятся 25 марта 2021 года в 15-00 час. по адресу: Томская область, ЗАТО Северск, г.Северск, просп. Коммунистический, д. 51, большой зал здания Администрации ЗАТО Северск.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений по документации (в том числе материалов ОВОС и Техническому заданию по ОВОС) обеспечивается ООО «Сибирский титан» в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения по e-mail: info@sibtitanium.com и адресу: 636000, Томская область, г.Северск, дорога Автотораго, д. 14/17, стр. 54.

Информирование

общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации» ООО «НОВАТЭК-Мурманск» совместно с Администрацией Колынского района информирует о начале общественных обсуждений проектной документации по объекту «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС). Вахтовый жилой комплекс (ВЖК). Этапы 4-6», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Намечаемая деятельность: Вахтовый жилой комплекс. Цель намечаемой деятельности: строительство вахтового жилого комплекса (ВЖК), предназначенного для размещения рабочих, персонала управления, а также представителей партнеров и подрядных организаций, работающих вахтовым методом или прибывающим в командировку в период строительства и эксплуатации объекта «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС)» ООО «НОВАТЭК-Мурманск».

Местоположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Мурманская область, Колынский район, сельское поселение Междуречье, село Белокменная.

Заказчик: ООО «НОВАТЭК-Мурманск», 163005, Мурманская область, г. Мурманск, улица Солопки, дом 4а.Тел.: 8 (495) 730-60-00, E-mail: murtmansk@nn.povatek.ru.

Проектная организация: ООО НИПИ ОНГМ, РФ, 450059, Республика Башкортостан г. Уфа, ул. Рихарда Зорге д.19, электронная почта: npi@ongm.ru, npi@ongm.ru, тел. +7 (347) 293-68-58, факс +7 (347) 293-68-59.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация Колынского района. Адрес: г. Кола, пр-т Советский, д. 50, тел.: (81553) 3-28-55, e-mail: ays@kol.gov.ru, yuliyev@kol.gov.ru.

Ориентировочные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду по обсуждаемому объекту: январь 2021 – апрель 2021.

С целью недопущения распространения новой коронавирусной инфекции (2019-nCoV) общественные обсуждения будут проходить в форме опроса в два этапа.

1 этап. Ознакомление с проектом Технического задания (ТЗ) на проведение оценки воздействия (ОВОС) в составе проектной документации. Замечания и предложения к техническому заданию принимаются с 20 февраля 2021 г. по 21 марта 2021 г.

Техническое задание будет доступно общественности в течение всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду.

2 этап. Общественные обсуждения проектной документации по объекту «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС). Вахтовый жилой комплекс (ВЖК). Этапы 4-6». Замечания и предложения к материалам проектной документации, включая предварительный вариант раздела ОВОС, технического задания на проведение ОВОС, резюме нетехнического характера, принимаются с 22 марта 2021 г. по 23 апреля 2021 г.

Материалы общественных обсуждений будут размещены на следующих ресурсах: