



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно–аналитическая газета № 9 (1180) 1 – 7 марта 2021 года

ХРОНИКА

- Президент России подписал закон о запрете на высадку детей–безбилетников из общественного транспорта.
- Введение в РФ нового порядка техосмотра автомобилей будет перенесено с 1 марта на 1 октября.
- Минтранс России утвердил обновленные правила перевозки животных по железной дороге.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Вводится льгота

Детям–инвалидам, проживающим на территории Дальневосточного федерального округа, будут оплачивать авиабилеты к месту лечения. Соответствующее постановление подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Ранее такая льгота действовала в том случае, если до места лечения (в том числе санаторно–курортного) нельзя добраться на поезде. Теперь же Фонд социального страхования (ФСС) будет обеспечивать детей авиабилетами в оба направления независимо от наличия железнодорожного сообщения.

Согласно постановлению, которое подписал Михаил Мишустин, ФСС также должен предоставить льготный билет взрослому, сопровождающему ребенка–инвалида.

Решение позволит сэкономить время на проезд до места реабилитации, повысит доступность качественной медицинской помощи для детей, которые в ней нуждаются.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Регион новых возможностей

В рамках прошедших в верхней палате парламента Дней региона председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов провел расширенное заседание, где были рассмотрены инвестиционный капитал и инфраструктурное развитие Амурской области.

В мероприятии приняли участие губернатор Амурской области Василий Орлов, заместитель председателя правительства Амурской области Павел Матюхин и Петр Пак, министр экономического развития и внешних связей Амурской области Людмила Старкова, представители Министерства экономического развития РФ, Министерства энергетики РФ, Федерального дорожного агентства, ПАО «Газпром».

Окончание на 2–й стр.

В ГОСДУМЕ РФ



Предлагается нововведение

Госдума приняла в первом чтении правительственный законопроект о введении нового документа – карты международного маршрута регулярных перевозок.

Законопроект в целом направлен на урегулирование отношений, связанных с установлением, изменением, отменой международных маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к их осуществлению.

Окончание на 2–й стр.

О ГЛАВНОМ

” Вызовы, с которыми мы столкнулись, еще раз показали, что наша страна эффективно развивается, мы можем многое: мы спасаем жизни людей, мы помогаем друг другу, мы сделали все от нас зависящее для того, чтобы экономика, столкнувшись с такими проблемами, не снижала сильно темпы.

Председатель Государственной думы РФ
Вячеслав Володин



Нацпроект расширит границы

На строительство дорог в российских регионах дополнительно направят 100 миллиардов рублей



АКТУАЛЬНО!

На улучшение транспортной инфраструктуры в регионах будет дополнительно выделено 100 млрд руб. Вопрос предоставления бюджетам субъектов РФ межбюджетных трансфертов на финансовое обеспечение дорожной деятельности был рассмотрен 25 февраля на заседании Правительства РФ.

Дополнительные средства на развитие дорог планируется направить в 69 регионов. Так, на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2021 году планируется выделить еще 53,8 млрд руб. На мероприятия ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» Госпрограммы «Развитие транспортной системы» – 16,7 млрд руб. в 2021 году и 29,5 млрд руб. – в 2022 году.

«Всего в регионе будет направлено 100 млрд руб., 27 млрд из

них предназначены на ремонт существующего дорожного полотна в 58 регионах. В прошлом году мы выделяли дополнительные средства на дорожное строительство, и это позволило достичь лучших

реконструкцию автодороги Улан–Удэ – Турнтаево – Курумкан – Новый Уоян в Республике Бурятия, строительство Большого Казанского кольца в Татарстане, строительство второй очереди Фрун-

став вошли два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети». Отдельное внимание будет уделено ремонту и реконструкции аварийных и предаварийных мостов, а также строительству путепроводов на региональных и местных дорогах. Мероприятия будут реализованы в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть».

Нацпроект существенно расширит свои границы. С 2021 года к 83 субъектам–участникам присоединился Санкт–Петербург, а с 2025 года в проект включены задачи приведения к 2030 году в нормативное состояние до 85% дорог в агломерациях с населением от 100 до 200 тыс. человек. Таких агломераций – 51. Также в порядок будут приведены дороги в населенных пунктах Дальневосточного федерального округа с численностью населения свыше 20 тыс. человек.

Наш корр.

ФАКТ

” Дополнительные средства на развитие дорог планируется направить в 69 регионов. Так, на реализацию национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2021 году планируется выделить еще 53,8 млрд руб.

результатов по сравнению с 2019 годом, несмотря на пандемию коронавируса», – заявил заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Остальная часть финансирования будет направлена на капиталоемкие мероприятия в субъектах. В частности, дополнительные средства выделят на строительство северного обхода Лобни в Московской области,

зевского моста и реконструкцию автодороги Тольятти – Ягодное в Самарской области, строительство моста через реку Шексна в Череповце.

Всего в программу дорожных работ нацпроекта в 2021 году вошли более 4,7 тыс. объектов. Сейчас в российских регионах завершается этап контрактации.

Нацпроект БКАД продлен до 2030 года. В 2021 году в его со-

Стратегия обновления

В 2021 году новый общественный транспорт поступит в 13 городских агломераций

ПЕРСПЕКТИВА

Актуальные проблемы сферы общественного транспорта обсуждались на заседании «Круглого стола» Общероссийского народного фронта, которое прошло в Москве в формате видеоконференции. В мероприятии приняли участие первый заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк и генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих.

На заседании было отмечено, что на сегодняшний день порядка 70% подвижного состава общественного транспорта в регионах находится в изношенном состоянии. Первые серьезные шаги по исправлению ситуации уже сделаны.

С 2020 года благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» началась реализация мероприятий по обновлению подвижного состава городского пассажирского транспорта в городских агломерациях. Она осуществляется с применением механизма льготного лизинга на

основании конкурсного отбора субъектов Российской Федерации для предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств с 60%–ной скидкой.

В 2020 году в 14 агломераций, прошедших конкурсный отбор, были поставлены 654 транспортных средства – 437 автобусов, 64 троллейбуса и 43 трамвая. Объем средств, выделенных на эти цели из федерального бюджета, составил 5,8 млрд руб.

«С 2021 года мы осознанно приняли решение, что мероприятия по обновлению подвижного состава будут реализовываться в рамках отдельного федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в составе национального проекта», – рассказал Андрей Костюк. – На эти цели пока предусмотрено 3,5 млрд руб. В соответствии с установленным порядком отобраны 13 городских агломераций, в которые будут поставлены 412 транспортных средств – 305 автобусов и 107 троллейбусов».

По словам Андрея Костюка, перед Минтрансом России стоит

задача обновить транспорт в 30 агломерациях до 2024 года и в 105 агломерациях – до 2030 года. «Если говорить о ключевых инициативах Минтранса при подготовке стратегических инициатив в новой редакции, то обновление городского пассажирского транспорта фактически является таковой», – подчеркнул он.

Оператором программы поставок общественного транспорта в рамках национального проекта является АО «ГТЛК». Как отметил генеральный директор компании Евгений Дитрих, в прошлом году был внедрен целый ряд инновационных решений – весь транспорт, поставленный в регионы, оборудован цифровыми средствами оплаты проезда, новыми системами контроля усталости водителя. Все это призвано снизить количество ДТП на маршруте. Кроме того, это экологичный транспорт, работающий на газомоторном топливе.

Уже сегодня между регионами и АО «ГТЛК» заключены пять договоров лизинга, начались поставки транспорта на общую сумму 2,3 млрд руб. «Сейчас совместно с ВЭБ РФ обсуждаются

вопросы, связанные с обновлением инфраструктуры общественного транспорта. Если улично–дорожная сеть обновляется в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», то трамвайные пути, электросети, зарядные подстанции для электробусов сегодня в него не включены. Исходя из этого предлагаются коммерческие модели с участием государства по реализации этих проектов», – отметил Евгений Дитрих.

Председатель Общероссийского объединения пассажиров, член Общественного совета при Минтрансе России Илья Зотов акцентировал внимание на вопросе комплексного подхода к модернизации городского транспорта. В частности, это касается оборудования современных остановочных павильонов, своевременного обновления расписания и схем движения автобусов. При реформировании и запуске новых маршрутов движения общественного транспорта необходимо учитывать мнение местных жителей.

Юрий ПАВЛОВ

ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Инфраструктуре – развитие

Руководитель Росавиации и губернатор Пензенской области провели рабочую встречу

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько и губернатор Пензенской области Иван Белозерцев обсудили планы реконструкции регионального аэропорта.

«Пензенская область развивается, все больше людей пользуются воздушным транспортом, но, к сожалению, наш аэровокзал уже не удовлетворяет современным требованиям. Мы ведем работу по проекту его модернизации», – отметил глава региона.

Он рассказал руководителю Росавиации о планируемых изменениях, связанных с реконструкцией аэропорта, и планах по дальнейшему увеличению его пропускной способности.

Александр Нерадько поддержал инициативу губернатора Пензенской области по развитию аэропортовой инфраструктуры столицы области, учитывая, что за последние годы в аэропорту Пенза отмечается рост пассажиропотока.

Стороны договорились в ходе деловой встречи о совместной проработке проекта реконструкции пензенского аэровокзала и его софинансировании.

Задача – усилить контроль

Руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин совершил рабочую поездку в Северо–Кавказский федеральный округ

В пятигорске состоялась рабочая встреча руководителя Ространснадзора Виктора Басаргина с Полномочным представителем Президента РФ в Северо–Кавказском федеральном округе Юрием Чайкой.

В ходе встречи были рассмотрены итоги работы Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Северо–Кавказскому федеральному округу (МТУ СКФО) и приоритетные задачи по усилению контроля в области гражданской авиации, использования воздушного, морского, железнодорожного, промышленного транспорта и дорожного хозяйства, авиационной безопасности, а также обеспечения транспортной безопасности на территории субъектов СКФО.

В рамках поездки Виктор Басаргин также провел совещание с сотрудниками МТУ СКФО, на котором обсудили организационно–штатные мероприятия, связанные с реформой государственного управления, вопросы цифровой трансформации контрольно–надзорной деятельности службы, отвечающей современным тенденциям.

Начальник МТУ СКФО Дмитрий Кравцов доложил об итогах контрольно–надзорной деятельности управления за 2020 год и о поставленных задачах на 2021–й.

Виктор Басаргин отметил значительный рост показателей в деятельности управления (из 25 межрегиональных управлений госавтотранснадзора оно поднялось с 23–го на 3–е место), вручил выпел и благодарственные письма коллективу МТУ СКФО за достигнутые в 2020 году успехи.

Результаты – достойные

Состоялось заседание Общественного совета Росавтодора

Главной темой заседания стала деятельность агентства за 2020 год.

Итоговый доклад о работе агентства в прошлом году представил врио руководителя Федерального дорожного агентства Роман Новиков. В 2020 году федеральные дорожники ввели в эксплуатацию 238,6 км федеральных трасс. В составе введенных участков построены и реконструированы искусственные сооружения общей длиной более 6 тыс. пог. м.

Кроме того, на федеральной дорожной сети, подведомственной Росавтодору, специалисты отремонтировали участки общей протяженностью 7381 км. Из них 1875 км ввели после капитального ремонта, в том числе свыше 140 км дорог II категории расширили до четырех полос движения в центральной разделительной полосой, имеющей ограждения. Также были проведены ремонтные работы на 552 искусственных сооружениях общей длиной свыше 21,4 тыс. пог. м.

В полном объеме дорожники выполнили мероприятия, направленные на повышение безопасности дорожного движения. И это принесло ощутимые результаты: в прошлом году по сравнению с аналогичным периодом 2019 года количество ДТП снизилось на 12,5%, пострадавших – на 17,2%, погибших – на 9,8%.

В своем докладе Роман Новиков отметил и проведенную работу по формированию опорной сети федеральных автодорог. В 2020 году в федеральную собственность приняли 2938 км автомобильных дорог различных форм собственности, в том числе входящих в состав туристического маршрута «Золотое кольцо».

Одной из центральных тем обсуждения стало финансирование из федерального бюджета, предусмотренное на различные государственные программы и нацпроекты в сфере дорожного хозяйства. В 2020 году на дорожно–эксплуатационные работы было выделено 324,9 млрд руб. (44% средств), на строительство и реконструкцию федеральных дорог – 125,5 млрд руб. (17%), на предоставление межбюджетных трансфертов субъектам РФ – 255,8 млрд руб. (34,6%), на прочие виды работ – 32,2 млрд руб. (4,4%).

Во время обсуждения доклада участники затронули вопросы распределения средств на разные виды дорожных работ, статистических показателей по безопасности дорожного движения, совершенствования нормативно–правовой базы по государственным закупкам.

В 2020 году представители совета посетили с инспекционными поездками 12 субъектов РФ, где проводились дорожные работы в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Оценивая работу подрядных организаций в этих субъектах, заместитель председателя Общественного совета Глеб Киндер высказал мнение о необходимости внедрения новейших технологий и стандартов во всех регионах страны, а также распространения систем весогабаритного контроля на дорогах. Также он отметил работу отдельных подведомственных Росавтодору ФКУ, которые отлично проявили себя в кураторской работе по передаче инженерных компетенций своим коллегам из регионов.

По сообщениям наших корреспондентов

ФАКТЫ. СОБЫТИЯ. КОММЕНТАРИИ

Регион новых возможностей

Сенаторы поддержали амурчан

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1—й стр.

«Амурская область сегодня – это регион, где открываются новые возможности для инвесторов. Область занимает третье место по темпу экономического роста среди регионов России, второй год подряд входит в десятку лучших регионов по привлечению инвестиций. В 2020 году оценочный объем инвестиций составил 322 млрд руб.», – сказал Петр Пак.

Он отметил уникальное географическое положение области, которое позволяет успешно реализовывать совместно с Китаем проекты международного уровня. Один из них – строительство приграничного международного автомобильного моста через реку Амур. «В этом году планируем открыть движение грузов. Не менее амбициозный проект – первая в мире трансграничная канатная дорога, связывающая две страны. Реализация этого проекта позволила привлечь дополнительные инвестиции в туристическую инфраструктуру», – подчеркнул зампредседателя правительства Амурской области.

По итогам 2019 года Амурская область – лидер Дальнего Востока по приросту объема инвестиций в основной капитал и занимает первое место по объему инвестиций среди субъектов Дальневосточного федерального округа. В 2019 году в Амурскую область поступило рекордное за последние 10 лет количество инвестиций – 340 млрд руб., что на 26% больше, чем за 2018 год.

В области создан перечень приоритетных инвестиционных проектов. Сегодня их в этом списке 22, в том числе значимые для региона инфраструктурные проекты: пограничный мостовой переход через реку Амур (Хайлунцзян) в районе городов Благовещенск (Российская Федерация) – Хэйхэ (Китайская Народная Республика); таможенно–логистический терминал в районе международного автомобильного пункта пропуска «Кани–Курган»; мостовой переход через реку Зея в городе Благовещенске; трансграничная канатно–подвесная дорога через реку Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ.

Транспортно–географическое положение региона благоприятствует развитию всестороннего сотрудничества с КНР. Протяженность российско–китайской границы в Амурской области составляет 1250 км.

На территории области действуют два международных пункта пропуска: Благовещенск – Хэйхэ и Поярково – Сонькэ, а с окончанием строительства трансграничного автомобильного моста через реку Амур и вводом в эксплуатацию международного пункта пропуска «Кани–Курган» открываются уникальные логистические возможности для развития экономики области и страны, международной торговли, туризма и предпринимательства.

Сейчас ведется подготовка моста к сдаче в эксплуатацию. Реализация проекта обеспечит грузооборот до 4 млн тонн и пассажиропоток до 2 млн человек ежегодно. Фактически в ДФО будет создан новый международный транспортный коридор с КНР, который создаст условия для развития современных экспортно ориентированных производств (газовая отрасль, агропромышленный комплекс) и услуг (транспортные, логистические, деловые, туристические и иные сопутствующие услуги). Продолжением развития проекта является создание возле моста необходимой логистической инфраструктуры. Инвестиции в предмостовую зону составят 8 млрд руб.

Серьезную роль в развитии международных связей и туризма, бесспорно, сыграет уникальная пассажирская канатная дорога между Благовещенском и Хэйхэ.

Строительство первой в мире трансграничной канатной дороги вступило в активную фазу в 2020 году, запуск объекта запланирован на 2022 год. Стоимость проекта с российской стороны составляет 9 млрд руб. Проект включает в себя канатную дорогу и четырехэтажную терминальную станцию на площади 4,9 га, которая, помимо залов пункта пропуска, включит торговые площадки, культурные площадки. Данный проект станет якорным для последующей застройки территории центральной части города Благовещенска.

Возможность перемещения через границу по канатной дороге открывает перспективы для развития международного туризма и бизнеса, обеспечив ежегодный пропуск через российско–китайскую государственную границу до 2 млн туристов.

Губернатор Амурской области Василий Орлов затронул тему финансирования дорожного строительства в регионе, рассказал о сложностях при реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

По итогам обсуждения Комитет СФ подготовил предложения для включения в проект постановления палаты «О государственной поддержке социально–экономического развития Амурской области». В частности, Правительству РФ предложено рассмотреть вопрос о внесении изменений в федеральный проект «Дорожная сеть», предусматривающих увеличение финансирования из федерального бюджета бюджету Амурской области, чтобы привести в нормативное состояние к 2024 году 50% региональных автомобильных дорог.

Также рекомендовано рассмотреть вопрос о направлении в Федеральный дорожный фонд дополнительных бюджетных ассигнований на реализацию мероприятий по реконструкции участка автомобильной дороги Введенновка – Февральск – Экимчан (км 21+880 – км 46+200) в Амурской области в рамках Государственной программы РФ «Развитие транспортной системы на период до 2024 года».

Министерству финансов РФ совместно с Министерством экономического развития РФ предложено доработать постановления Правительства РФ, предусмотрев в них корректировку понятия «создание отдельного юридического лица для реализации инвестиционного проекта» в целях расширения перечня возможных инвестиционных проектов. При этом Амурскую область сенаторы предложили определить в качестве пилотного региона, на который будут распространяться предлагаемые нормы.

Татьяна ЛАРИОНОВА,
обозреватель «ТР»

Предлагается нововведение

Появятся карты международного маршрута регулярных перевозок

В ГОСДУМЕ РФ

Окончание. Начало на 1—й стр.

Законопроектом предусмотрено установление нового документа – «карты международного маршрута регулярных перевозок», в которой будут содержаться сведения о маршруте регулярных перевозок». При этом учитывается положительный опыт применения в контрольно–надзорной деятельности на внутрироссийских маршрутах регулярных перевозок такого разрешительного документа.

Помимо этого, реестр остановочных пунктов по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок дополняется остановочными пунктами, которые используются при международных маршрутах регулярных перевозок. Это делается в целях исключения фактов оказания пассажирам, следующим по международным маршрутам регулярных перевозок, на автовокзалах и автостанциях услуг более низкого качества, чем пассажирам, следующим по межрегиональным маршрутам регулярных перевозок.

«Принятие законопроекта будет способствовать развитию рынка регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по международным маршрутам, объектов транспортной инфраструктуры (автовокзалов и автостанций)», – говорится в пояснительных материалах.

Испытательный рейс

Реализуется проект безэкипажного судовождения



ПРОЕКТЫ

Грузовое судно ФГУП «Росморпорт» впервые в рамках проекта по внедрению безэкипажного судовождения совершило рейс в автоматическом режиме под контролем экипажа. Испытания оборудования для безэкипажного судовождения в 2020 году. Проект реализуется при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ и при участии Министерства транспорта РФ и Росейского морского регистра судоходства.

В 2019 году для отработки технологий безэкипажного судовождения в рамках проекта по внедрению безэкипажного судовождения АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ» Национальной технологической инициативы Росморпорт выделил под испытания связку судов в составе днуоглубительного каравана: земснаряд «Редут» и построенную в 2019 году шаланду «Рабочая».

Испытания днуоглубительного каравана судов будут продолжены. Предприятие рассчитывает, что в дальнейшем один экипаж на головном судне – земснаряде сможет одновременно вести управление сразу всеми судами каравана. Это позволит оптимизировать количество персонала на судах и улучшить координацию его работы. В случае успешного завершения пилотного проекта дистанционное и автоматическое управление судами днуоглубительного

каравана можно будет считать вкладом ФГУП «Росморпорт» в инновационное развитие мирового судоходства.

Кроме того, в 2020 году распоряжением Федерального агентства морского и реч-

и ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Тестовая акватория состоит из речного и озерного сегментов, которые размещены на водных путях Волго–Балта и включают участок Невы, Ладожского озера и устья р. Свирь.

Площадка на 1371–м км р. Невы в Санкт–Петербурге площадью 0,6 кв. мили «заточена» под испытания небольших моделей автономных судов, вывести которые на Ладогу нецелесообразно.

Тестовая акватория позволяет проводить испытания судов всех четырех уровней автономности согласно классификации Международной морской организации.

Помимо работ по проведению испытаний полноценных грузовых автономных судов, достаточно перспективным является направление по испытаниям судов–роботов», обеспечивающих обслуживание водных путей, например, производством гидрографических исследований, траление, контроль местоположения средств навигационного оборудования и др. Первые испытания маломерных беспилотных плавсредств на Невской площадке полигона прошли в сентябре 2020 года.

Пресс–служба
Росморречфлота

ФАКТ

Грунтоотвозная шаланда «Рабочая» осуществила испытательный рейс в районе морского порта Геленджик. В ходе рейса испытана возможность шаланды распознавать цели и предлагать оптимальный маршрут маневрирования.

альная аппаратура в составе единой базовой технологической платформы установлена и на шаланде.

Испытания днуоглубительного каравана судов будут продолжены. Предприятие рассчитывает, что в дальнейшем один экипаж на головном судне – земснаряде сможет одновременно вести управление сразу всеми судами каравана. Это позволит оптимизировать количество персонала на судах и улучшить координацию его работы. В случае успешного завершения пилотного проекта дистанционное и автоматическое управление судами днуоглубительного

ного транспорта в границах Невско–Ладожского района ФБУ «Администрация «Волго–Балт» создана тестовая акватория «Беспилотник». Она уже зарегистрирована на официальном портале научно–технологической инфраструктуры РФ в качестве уникальной научной установки с регистрационным номером 1793429.

Проект также нацелен на испытания беспилотной морской и речной техники и технологий безэкипажного судоходства и реализуется по поручению Минтранса России и ФАМРТ в рамках сотрудничества ФБУ «Администрация «Волго–Балт»

Навигация: итоги и перспективы

Их обсудили на заседании Общественного совета Волжского бассейна

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

В заседании принял участие заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

На ежегодное мероприятие, которое прошло в офисе Волжского пароходства под председательством руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрия Бессмертного, прибыли представители 30 крупнейших судоходных компаний региона.

Заместитель руководителя бассейнового администрации Сергей Булашов сообщил, что в соответствии с госзаданием на 2020 год для судоходства были открыты 4008,6 км водных путей, из них с гарантированными габаритами 3194,6 км. Кроме того, 130 км водных путей обслуживалось по договорам со сторонними организациями, а также за счет внебюджетных источников администрации (убежища и подходы обстановочных бригад). Госзадание выполнено в полном объеме.

В 2020 году произошло увеличение протяженности водных путей, обслуживаемых по госзаданию: на Чебоксарском водохранилище – подход к пристани Макарьево протяженностью 5 км, используемый местными линиями Нижегородской области, был переведен из 7–й категории в 1–ю (с освещающей обстановкой и гарантированными габаритами пути).

В осенний период навигации были проведены инспекторские осмотры судоходных путей во всех филиалах, признавшие соответствующим нормативам и обеспечиваю-

щим безопасное судоходство качество судоходной обстановки на водных путях.

В соответствии с госзаданием на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов в 2021 году планируется открыть 4137,1 км водных путей (+128,5 км к 2020 году), в том числе с гарантированными габаритами 3311,1 км (+116,5 км к 2020 году).

ЗАДАЧА

В соответствии с госзаданием на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов в 2021 году планируется открыть 4137,1 км водных путей (+128,5 км к 2020 году), в том числе с гарантированными габаритами 3311,1 км (+116,5 км к 2020 году).

Выступающий отметил, что, несмотря на то, что уровни воды опускались ниже проектных значений, навигация 2020 года была средней по водности, ограничения по осадке судов не вводились.

На перспективу с 2022 до 2030 год в целом по Волжскому бассейну запланировано улучшение показателей на 28 участках внутренних судоходных путей.

В государственном судовом реестре по Волжскому бассейну зарегистрированы порядка 4000 единиц флота и более 1500 организаций различных форм собственности. Значительное количество судов осуществляет межбассейновое транзитное судоходство. В среднем суточном движении находятся более 250 судов различных типов и классов.

Общий объем грузоперевозок по ВВП РФ по итогам 2020

года составил 107 млн тонн. Из этого количества в бассейне перевезено более 41 млн тонн грузов (+3,4%) и 615,5 тыс. пассажиров в транзитных перевозках.

Таким образом, Волжский бассейн обеспечил 38% всех перевозок по ВВП РФ.

Статистика совершенных за навигацию рейсов через Го-

были полностью остановлены, частично, по согласованию с региональными подразделениями Росздравнадзора, работали только социально значимые маршруты.

Большая часть круизных теплоходов так и не вышла в навигацию, введенные карантинные мероприятия отразились на возможности фактического движения теплоходов по отдельным регионам маршрута следования. В итоге пассажирские транзитные рейсы по бассейну сократились на 20%, по Горькому – на 38%, количество перевезенных пассажиров в транзите по бассейну сократилось на 30%, по Горькому – на 53%.

Капитан Волжского бассейна остановился на практике применения новых нормативно–правовых документов, регламентирующих безопасность судоходства, вступивших в силу в 2020–2021 годах. Выступающий подчеркнул, что в навигацию текущего года корректировка ставки сбора по «обеспечению безопасности плавания судов по ВВП Волжского бассейна» не планируется.

О подготовке Волжского бассейна к пропуску паводка на водохранилищах Верхней Волги рассказала начальник отдела водных ресурсов Верхне–Волжского бассейнового управления Елена Дементьева.

В заключение мероприятия Константин Анисимов ответил на вопросы участников совещания, остановился на некоторых аспектах стратегии развития отрасли.

Наш корр.

НОВОСТИ

В рамках нацпроекта

В Ставропольском крае в рамках реализации национально-го проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ведутся работы по внедрению интеллектуальной транспортной системы.

Система начнет свою работу в краевом центре – городе Ставрополе. Она включает в себя интеллектуальную систему видеонаблюдения и видеофиксации. Проект внедрения уже разработан и рассчитан на три года реализации – с 2021 по 2023 год.

«Функционирование интеллектуальной транспортной системы предполагает создание единой платформы управления транспортной системой. Благодаря этой системе станет возможным снизить количество аварийно опасных участков на автодорогах, уменьшить количество погибших в дорожно–транспортных происшествиях, постепенно устранить загруженность дорог и свести на нет ущерб, наносимый дорогам большегрузным транспортом», – отметил министр дорожного хозяйства и транспорта Ставропольского края Евгений Штепа.

Грядет реконструкция

Аэропорт Липецка активно развивается. Как сообщает инвестиционный портал Липецкой области, победителем аукциона по поиску подрядчика для разработки проектной документации реконструкции липецкого аэропорта стало АО «Новая авиация». Стоимость работ – 33,19 млн руб.

Реконструкция аэропорта запланирована на 2021–2023 годы. В рамках модернизации будут реконструированы взлетно–посадочная полоса, перрон, места стоянок самолетов, рулежные дорожки. А также обустроят очистные сооружения, водосточную сеть, построят аварийно–спасательную станцию, установят светосигнальное оборудование, электроосвещение, ограждения по периметру.

Впервые за 10 лет

В Калужской области по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» капитально отремонтировали дорогу М–3 «Украина» – Судимир – Хвостовичи – Теревень.

Для региона дорога стала самым протяженным объектом, отремонтированным по нацпроекту. Здесь проходят маршруты рейсовых и школьного автобусов, автомобили скорой помощи перевозят пациентов в районные больницы и фельдшерско–акушерские пункты, грузовики транспортируют продукцию промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Капитального ремонта дороги не было более десяти лет.

Третий сухогруз

Невский судостроительно–судоремонтный завод передал заказчику – Государственной транспортной лизинговой компании третий сухогруз проекта RSD59 «Пола Гали» для судоходной компании «Пола Райз», сообщает пресс–служба предприятия. Он стал третьим сданным судном в серии и будет эксплуатироваться компанией «Пола Райз».

Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля и опасных грузов. Проект RSD59 разработан Морским инженерным бюро.

Круизы возобновятся

Круизы по Черному и Азовскому морям отечественные лайнеры планируют возобновить в летнем сезоне.

В июне теплоход «Князь Владимир» отправится в круиз по маршруту Сочи – Новороссийск – Ялта – Севастополь – Сочи, теплоход «Мустай Карим» совершит шесть путешествий из Ростова–на–Дону и Анапы.

Второе судно также планирует выполнить три оборотных круиза со стоянками в Ростове–на–Дону, Азове, Новороссийске и Анапе.

При благоприятной эпидемиологической ситуации в порты Краснодарского края зайдут зарубежные лайнеры. В планах международных круизов 12 заходов судов в Сочи и два – в Новороссийск. Иностранные лайнеры не заходили в эти города с 2018 года.

По сообщениям
информационных
агентств

Дороги жизни для Арктики

Их проектированием и строительством занимаются ученые МАДИ

АКТУАЛЬНО!

Ресурсный потенциал Арктической зоны, по данным Минэнерго России по состоянию на февраль 2019 года, составлял более 35 млрд тонн нефти и 210 трлн куб. м газа. Поэтому поддержка геологоразведки и добычи в регионе является залогом будущего отечественной нефтегазовой отрасли. Серьезные изыскания природных ресурсов ожидаются, в частности, в северных районах Западной Сибири, смежных районах Иркутской области, Якутии. Из всего этого следует, что освоение Арктики сегодня рассматривается как одна из приоритетных задач развития России на ближайшие годы.

В октябре 2020 года Президентом России был подписан Указ № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Среди задач развития в документе говорится о строительстве и реконструкции автомобильных дорог местного значения, а также о разработке и внедрении технологий, жизненно важных для освоения Арктики, в том числе для создания новых функциональных и конструктивных материалов, необходимых для осуществления хозяйственной деятельности в арктических условиях.

Моста связующая нить

Одними из первых в России, кто вплотную занялся решением этих стратегических вопросов еще до выхода в свет указа президента, стал коллектив Малого инновационного предприятия «МАДИ Информационные проекты» (МИП МАДИ) Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета. Сегодня участники группы – российские ученые, профессора, профессионалы-дорожники, прекрасно разбирающиеся в мостовом и аэродромном строительстве, вопросах дорожно-транспортного строительства, цифровизации процессов, связанных с этими видами работ. Рабочая группа была создана чуть больше года назад с целью реализации всех научных разработок, создаваемых в МАДИ, для дорожно-транспортного строительства в России. И прежде всего в ее Арктической зоне.

Учредителем МИП МАДИ является сам университет, придавая, таким образом, инновационному предприятию статус государственного учреждения. Впрочем, еще до создания предприятия на протяжении нескольких лет ученые занимались вопросами, связанными с научно-техническим сопровождением мостового перехода через реку Лена. Задача научно-технического сопровождения (НТС) – совместно с заказчиком, генеральным проектировщиком, основным концессионером решить проблемные вопросы проектирования и довести их до необходимого уровня существующих сегодня нормативных документов. Как отметил генеральный директор МИП МАДИ доктор транспорта Российской академии транспорта (РАТ) Сергей Майоров, неоднократно посещение объекта, обследование створа реки, подъездных путей дали возможность подготовить предложения к техническому заданию для представления его в правительство Республики Саха (Якутия).

4 сентября 2019 года в рамках Восточного экономического форума мы подписали соглашение с правительством Республики Саха (Якутия) о проведении научно-технического сопровождения по мостовому переходу через реку Лена, – пояснил Сергей Майоров. – В 2020 году по поручению министерства транспорта Республики Саха (Якутия) были проведены четыре экспертизы: по предварительным



изысканиям, конструктиву, по вопросам, связанным с расчетом предварительного технико-экономического обоснования и по ряду определенных трассировок, связанных с подходом к самому мостовому переходу. Не обошлось, правда, без спорных моментов. В частности, речь о подходе к мостовому переходу через поселок Нижняя Табага. Были даже предложения снести здания в поселке. Но здравый смысл восторжествовал, удалось найти компромиссное решение в виде обхода поселка с минимальным коэффициентом удорожания, равным 0,1%.

Недавно Сергей Майоров встретился с председателем правительства Республики Саха (Якутия) Андреем Тарасенко по вопросу дальнейшего взаимодействия между инновационным предприятием и республиканским руководящим органом. Цель этой встречи – создание единой команды из числа министров, министров, министерств экономики и ряда других ведомств республики, деятельность которых была бы сосредоточена на дальнейшем строительстве моста через реку Лена и благополучном его завершении. Кстати, власти Якутии планируют завершить работы по мостовому переходу в 2024 году. Мост станет первым вантовым сооружением в России, построенным в суровых климатических условиях. Пропускная способность будущего объекта составит 7 тыс. машин в сутки, грузопоток увеличится в 2–3 раза, а перевозочные расходы могут сократиться на 30%. Все это обеспечит более комфортную жизнь в регионах Арктической зоны России.

В рамках организации единой команды была создана дирекция по строительству Ленского моста, утвержденная в середине января 2021 года. На сегодняшний день дирекция уже имеет юридический статус. Состоялось также оформление пакета документов по продолжению научно-технического сопровождения работ по мостовому переходу.

Очень важно учитывать местные климатические условия, – отметил Сергей Майоров. – Мы уже сталкивались с серьезными проблемами на мосту на острове Русский, который расположен в километре от Владивостока. В ноябре 2020 года здесь были серьезные температурные перепады, прошел ледяной дождь, из-за которого произошло обледенение моста, что привело к серьезным излишним нагрузкам на него. Все это могло пагубно отразиться на состоянии всего вантового моста. Но он выдержал. Правда, небольшая неприятность все же имела место: на одном из вантов оборвался верхний кожух и опасения были относительно возможного обрыва льда, глыбы которого могли упасть на идущий внизу транспорт. Конечно, все было отремонтировано, но с

учетом высоты пилонов в 324 м пришлось задействовать альпинистов, которые долбили лед. Дней на десять пришлось перекрывать движение по мосту, который, кстати, является единственной артерией, соединяющей остров Русский с материковой частью Владивостока – полуостровом Муравьева-Амурского.

Чтобы исключить подобные коллизии, группа МИП МАДИ в своем научно-техническом сопровождении предупредила и

Исходя из необходимости решения этих жизненно важных вопросов, командой МИП МАДИ совместно с правительством Республики Коми, Управлением автомобильных дорог Республики Коми, АО «Коми дорожная компания» в июне 2020 года в городе Ухта в рамках выездной сессии Совета Федерации были определены задачи, которые необходимо решать при строительстве дорожно-транспортной инфраструктуры Республики Коми.

ФАКТ

Мостовой переход через реку Лена сегодня крайне необходим. Паромы, которыми все еще пользуются местные жители, это позавчерашний день, а новый мостовой переход повысит уровень экономической связанности всей территории Российской Федерации. Мост придаст ускорение дальнейшему инфраструктурному развитию самой Якутии и, как говорится, прорубит окно дальше на север, в Арктику, чтобы ее регионы тоже развивались в рамках программы по освоению Арктической зоны.

проектировщика, и генподрядчика, и, естественно, заказчика о том, что такие неприятности имеют место, но обнаруживаются, когда объект уже сдан в эксплуатацию.

– Мостовой переход через реку Лена сегодня крайне необходим, – отметил Сергей Майоров. – Паромы, которыми все еще пользуются местные жители, это позавчерашний день, а новый мостовой переход повысит уровень экономической связанности всей территории Российской Федерации. Мост придаст ускорение дальнейшему инфраструктурному развитию самой Якутии и, как говорится, прорубит окно дальше на север, в Арктику, чтобы ее регионы тоже развивались в рамках программы по освоению Арктической зоны.

Еще одним объектом, проектирование и строительство которого занимает сегодня умы ученых МИП МАДИ, является мостовой переход через реку Печора в Республике Коми. Отсутствие автомобильного моста серьезно отражается на социальном-экономическом состоянии населения городов Печора, Усинск, Инта, Воркута, которые фактически находятся в изоляции. Снабжение этих городов осуществляется по железнодорожному мосту, что приводит к удорожанию товаров массового потребления, материалов и услуг. Высокая стоимость проживания в этих городах ведет к миграции населения в южные районы страны, что в свою очередь тормозит и развитие производства в богатых природных ресурсами районах Республики Коми.

– Учитывая, что главной из задач является строительство моста через реку Печора, первое, что было сделано – определен створ мостового перехода, который будет проходить недалеко от поселка Усть-Уса, – пояснил Сергей Майоров. – На сегодняшний день подготовлены девять вариантов моста, проведен сравнительный анализ параметров и характеристик трех основных предлагаемых вариантов.

По поручению Минтранса России для строительства моста было разработано техническое задание по обоснованию инвестиций на проектирование, строительство и эксплуатацию мостового перехода. Основная роль среди разработчиков была отведена МИП МАДИ. На сегодняшний день работа в этом направлении завершена. Выделены пять мероприятий по обоснованию инвестиций. В том числе моделирование движения транспорта (прогноз интенсивности) на проектируемом объекте с учетом перспективного территориального планирования, взимания платы за проезд, изменения пропускной способности объекта и примыкающих к нему дорог на 2021, 2025 и 2030 годы. Техническое задание передано для утверждения в правительстве Республики Коми и Минтранса России.

При строительстве моста планируется применять новые технологии по конструктивам мостового перехода. В частности, облегченные инновационные материалы. Они же будут использоваться и при строительстве подъездных дорог. Это важно как с точки зрения прочности, так и с экономической точки зрения, поскольку эти материалы дешевле традиционных.

Уйти от мерзлоты

Где можно получить эти материалы? Есть в Коми градообразующие предприятия – ОАО «Монди Сыктывкарский лесоперерабатывающий комбинат», АО «Воркутауголь» и генерирующая компания «Т Плюс», у которых в процессе производства образуются отходы, которые довольно сложно утилизировать. МИП МАДИ были проведены комплексные испытания этих отходов на предмет возможного использования в дорожном строительстве. Результат ученых приятно удивил. Особенно в части прочностных характеристик. Как отметил Сергей Майоров, при использо-

вании производственных отходов с помощью инновационных технологий МИП МАДИ получают материалы в пять раз прочнее традиционных. Применение таких технологий дает возможность значительно ускорить и удешевить строительство автомобильных дорог именно в условиях Крайнего Севера.

Наиболее оптимальным регионом для практических испытаний инноваций является Республика Коми. Структура автомобильных дорог здесь представлена в основном дорогами 3-й категории с покрытием переходного типа.

Сергей Майоров показал фотографии нынешних, с позволения сказать, дорог в республике. После их просмотра первый вопрос, которым задастся любой здравомыслящий человек: как же там люди живут? Между тем население региона составляет порядка 840 тыс. человек. Эта ситуация подтолкнула разработчиков и проектировщиков объединиться с дорожниками. В результате с заместителем министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Республики Коми Эдуардом Слабиковым, руководителем ГКУ РК «Управдорком Коми» Валерием Прониным и генеральным директором АО «Коми Дорожная Компания» Львом Панченко была подписана дорожная карта, предусматривающая использование новых технологий по строительству дорог в Коми, в частности, в городах Усинск, Печора, Троицко-Печорск. Но самое главное – это разработка проектно-сметной документации для использования ее при ремонте дорог в Усть-Куломском районе.

– Есть, правда, одна серьезная проблема, – подчеркнул Сергей Майоров. – Мы замкнулись на большой объект протяженностью чуть ли не 100 км, но, к сожалению, с учетом проблем, связанных с пандемией, финансирование на проведение работ пока не получили. В надежде хотя бы на поэтапное финансирование мы разделили участок на несколько составляющих и начали с участка между селами Усть-Кулом и Керчомья. Следующий участок – Керчомья – Зимстан, и третий участок – Зимстан – Дзель. Что касается технической документации, то она сейчас в процессе разработки и скоро будет готова, выполнены технологические карты подбора состава грунта для нижних слоев дорожной одежды, дорожно-строительную технику предоставит АО «Коми дорожная компания». Словом, работать мы готовы.

Команда энтузиастов-профессионалов МИП МАДИ обратилась в Минтранс России, просив уделить внимание этим работам. Минтранс взял вопрос под контроль и пообещал поддержку. Кроме того, соответствующее письмо с просьбой о поддержке проекта было направлено в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики.

По мнению разработчиков, подкрепленному многочисленными как лабораторными, так и практическими испытаниями, инновационные технологии, несмотря на их использование в условиях вечной мерзлоты, дают возможность уйти от нее. Реально существующий пример такой технологии – свайно-эстакадная дорожная конструкция, используемая в особых условиях.

– Первый участок дороги Усть-Кулом – Керчомья длиной 35 км готов, и в этом году его можно привести в нормативное состояние, реализуя инновационные технологии дорожной конструкции, и одновременно проектировать следующие участки дороги, – пояснил Лев Панченко. – Надеемся, что необходимое финансирование в этом году будет выделено. В Республике Коми довольно про-

блематично с материалами для строительства дорожной одежды по традиционным рецептам, но зато есть возможность путем развития инновационных технологий и использования, что называется, «подкожных» материалов привести транспортный каркас республики в нормативное состояние.

Очень важным для плодотворной работы ученых является их сотрудничество с заводом АО «Бецема», где идут разработка и производство новой строительной техники и где у МИП МАДИ есть свое конструкторское бюро. Там трудятся бывшие и нынешние студенты университета, которые принимают участие в разработке новых видов дорожно-строительной техники. Координация данной работы осуществляется МИП МАДИ и председателем правления ассоциации «Спецавтопром» Геннадием Кустаревым.

В гости к священным разбойникам

Столбы выветривания – достопримечательность Республики Коми, попавшая в проект «Семь чудес России», расположена на территории Печоро-Ильичского заповедника, одного из старейших заповедников Урала, и занесенная в список всемирного природного наследия ЮНЕСКО. Столбы находятся на горе Маньпупунер. Название это на языке коренного народа Северного Урала манси означает «малая гора идолов». С Маньпупунером связаны многочисленные легенды. Прежде он являлся объектом культа манси. По местным поверьям, семь истуканов, стоящие на плоскостях и вытянувшиеся на высоту 10–этажных домов – это разбойники, превращенные в камни. Поэтому территория у местных народов считается мистической и священной.

– Если прибавить здешнюю необитаемость, то можно представить, какая первозданная тишина и чистота встретят путешественников на этом величественном плато, – подчеркнул Сергей Майоров. – Правда, добраться сюда практически невозможно. Во всяком случае, для этого потребуется как минимум дважды воспользоваться автомобилем, один раз преодолеть 200 км на моторной лодке и пройти 40 км... пройти пешком. Мы же, обратившись в правительство Республики Коми и его министерство культуры, предложили инновационный проект, благодаря которому путь в этот уникальный природный заповедник заметно сократится, что делает из него популярнейшую туристическую зону. Новая технология также значительно сократит затраты на строительство и капитальный ремонт дороги, повысив при этом ее прочность.

Мало того, разработчики хотят уйти от привычной серости и невзрачности дорог. Для подхода к природным памятникам они предлагают сделать дорожное покрытие в цвете, олицетворяющем флаг Республики Коми. Плюс организовать парковочные места и дорожные развязки. Ночной пейзаж они хотят обогатить флуоресцентными участками, которые превратят ночную дорожку, кстати, на тротуарную и оставленную в первозданном виде, в Млечный Путь. Для создания таких цветных дорожек и материалов требуются только два материала: кварцевый песок, который прочнее гранита, окрашенный по специальной технологии, и связующее, придающее покрытия уникальные эксплуатационные свойства. Пример применения такой технологии – подход к одной из местных церквей выполнен, будто зеркало отражает небо. Можно создавать и сезонные декоративные элементы методом закрепления рисунков из цветного песка. Сохранность цвета не менее семи лет. Эксплуатация возможна в любых климатических условиях. Диапазон температур: –60/+60 оС. Прочность и износостойкость таких покрытий превосходит аэродромные.

Развитие Арктики без применения инновационных технологий – дело сложное и дорогостоящее. Поэтому решения, которые генерируются сегодня в МИП МАДИ, современные, разумные и перспективные. Их надо хотя бы попробовать применить. Республика Коми для этих целей – край уникальный, поскольку территория его находится в разных климатических зонах. И если сегодня провести испытания новых технологий в реальных условиях, то уже через год-другой можно будет убедиться в их надежности.

На снимках: сверху – проект моста через реку Лена; паромы на реке Лена

НОВОСТИ

Инновации для Коми

На площадке ТПП Российской Федерации представители Московского автомобильно-дорожного государственного университета (МАДИ) встретились с представителями регионального бизнеса, общественных организаций по поддержке и развитию предпринимательства, научно-го сообщества. Совещание, прошедшее в формате видеоконференции между Москвой и Сыктывкар, было посвящено вопросам сотрудничества секции транспортного и инфраструктурного развития Арктической зоны России Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ, правительства Коми Саха (Якутия) и МАДИ.

Ученые Малого инновационного предприятия «МАДИ Информационные проекты» (МИП МАДИ) рассказали об успешных проектах в других регионах страны, реализованных в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Генеральный директор ООО МИП «МАДИ-Инфраструктурные проекты» Сергей Майоров отметил, что по технологическим наработкам одним из основных компонентов при строительстве дорог должны быть местные инертные материалы – отходы промышленных предприятий Коми, отходы нефтяных компаний и применение их в инновационной деятельности. Свои предложения и пожелания по развитию этого направления высказали и дорожники республики.

Особое внимание участники встречи уделили строительству в Коми мостовых переходов, автомобильных дорог с учетом паводковых ситуаций и предупреждения ЧС в районах республики, развитию малой авиации, подготовке кадров для дорожно-строительной отрасли.

Представители МИП МАДИ рассказали о реализованных научных работах в сфере дорожного строительства и возможностях применения этих наработок на арктических территориях Коми – в Воркуте, Инте, Усинске, Печоре. Возможность использования отходов промышленности и местных инертных материалов в строительстве муниципальных и промышленных дорог заинтересовали представителей регионального сообщества.

Участники встречи были едины во мнении: практический опыт и научные разработки – синергия, которая должна стать вектором в развитии строительного и дорожного хозяйства Республики Коми.

Совместными усилиями

Основной транспортной каркаса Арктической зоны Республики Саха (Якутия) как пятьдесят лет назад, так и сегодня являются реки, большую часть года скованные льдом, и северные аэропорты, работа которых также очень сильно зависит от капризов погоды. Соглашения, подписанные республикой с отдельными промышленными предприятиями в рамках развития Арктической зоны Якутии, призваны улучшить ситуацию.

К примеру, в конце 2020 года между руководством республики и добывающей компанией «Полиметалл» (в ее состав входит ООО «Прогноз-Серебро») был подписан документ, в рамках которого в 2021 году будет вестись капитальный ремонт автодороги «Яна», связывающей четыре северных района Якутии с федеральной трассой «Колыма». Таким образом, компании предстоит за счет собственных средств приводить в порядок автозимник протяженностью 350 км с продленным сроком эксплуатации по маршруту село Топolino Томпонского улуса – месторождение «Прогноз» – село Барылас Верхоянского района. Кроме того, компания опять же за свой счет проведет необходимые изыскания и проектирование подъездной дороги и мостового перехода через реку Томпо с примыканием к региональной дороге «Яна» и сухопутному автозимнику.

В рамках соглашения республика осуществит реконструкцию 67 км региональной дороги «Яна» и четырех мостов на ней. В общей сложности предполагается, что республика вложит в этот проект около 2,3 млрд руб., а компания – 2,06 млрд руб.

Материалы страницы подготовил Валерий БУДУМЯН, обозреватель «ТР»





Новая реальность,

или Как сказалась пандемия на состоянии транспортной инфраструктуры

ОБОЗРЕНИЕ

Новая реальность – такое определение нашли аналитики и экономисты состоянию экономики страны после целого года, который прошел в условиях распространения коронавируса. Пришло время сверить часы и прикинуть, как эта новая реальность отразилась на транспортной инфраструктуре. Именно этим и занялись специалисты аналитического подразделения инвестиционной компании InfraOne, которые проанализировали основные показатели отрасли за отчетный период.

Лидер антирейтинга

Общий объем потерь в выручке инфраструктурных компаний по итогам 2020 года достиг 1,93 трлн руб., из которых 66% (1,27 трлн руб.) пришлось на транспортную инфраструктуру. Компании, эксплуатирующие такие объекты, в среднем потеряли 18,4% дохода, сообщается в исследовании. Авторы поясняют, что объемы годовой выручки в отрасли оценивались на основе данных о финансовых показателях профильных компаний за 2019 год в системе СПАРК. Выводы были сделаны с учетом информации от отраслевых министерств, ассоциаций и самих компаний. Индикаторами данных о падении или росте спроса служили официальные публикации федеральных и региональных властей, Росстата, сообщения профильных компаний и ассоциаций. При этом оценка потерь из-за ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса на территории России, приведена на 31 декабря 2020 года.

В транспортной сфере основной удар пришелся на компании, работающие с инфраструктурой воздушных перевозок. Так что авиаотрасль стала лидером своеобразного антирейтинга. Из-за закрытых для прямых перелетов границ и низких пассажиропотоков на внутренних авиалиниях отрасль недополучила порядка 713 млрд руб., или около 42,5% годовой выручки. Из этих средств 113 млрд руб. пришлось на аэропорты, 600 млрд руб. – на авиакомпании. В среднем отрасль потеряла 40–45 млрд руб. в месяц от недополучения выручки. Да, под конец прошлого года регулярно авиасообщение было возобновлено, однако лишь с несколькими странами. Без пересадок можно было попасть лишь в 12 государств, причем открытые еще в августе 2020 года сообщения с Великобританией из-за обнаружения новой мутации коронавируса прервали это ограничение до февраля 2021 года. Сейчас россиянам разрешен въезд в более чем 30 стран мира, но не со всеми из них сейчас восстановлено регулярное авиасообщение.

Частичное открытие границ с другими странами в июле 2020 года существенно не изменило положение дел с загрузкой междуна-

родных авиалиний. Пассажиропоток российских аэропортов в этом сегменте даже в лучшие с начала пандемии месяцы – в сентябре и октябре – был ниже на 80%, по сравнению с теми же периодами предыдущего года. А в ноябре падение на международных линиях составило 85% относительно ноября 2019–го. Ограничение на полеты за рубеж в отпускной сезон заметно увеличило пассажиропоток на внутренних авиалиниях: так, в августе и сентябре 2020–го

они стали расти и приближаться к прошлогодним показателям. Но пассажиропоток по меньшей мере в октябре и ноябре был ниже по сравнению с аналогичными месяцами 2019–го на 22% и 28% соответственно. То есть он падал значительно, чем, например, на внутренних авиалиниях.

Показатели в сфере автомобильных грузоперевозок заметно снизились. Их осенне-зимнее падение (по данным Росстата, на 10,5–11%) было сравнимо с тем,

относительно главным угасанием: завершением вакцинации, отменой строгих ограничений в социальной инфраструктуре, постепенным ростом экономической активности, открытием границ между странами и т. д.

Для того чтобы оценить, сколько может потерять инфраструктура в 2021 году, эксперты InfraOne выделили три сценария развития событий. Согласно первому, наиболее оптимистичному, проблеме удастся решить к концу мая текущего года (в том числе провести основные этапы вакцинации и открыть границы). В этом случае инфраструктура может потерять еще 635 млрд руб., из которых 472 млрд руб. придется на транспортную сферу. Уменьшение потерь до незначительных величин в таком раскладе произойдет к середине осени, когда спрос и выручка восстановятся до «допандемических» значений.

В рамках умеренного сценария снятие ограничений и нормальная работа отраслей будут возможна лишь в конце августа, когда завершатся основные этапы вакцинации населения. В этом случае восстановление большинства отраслей будет продолжаться еще до весны 2022 года. Общий объем потерь в выручке в течение 2021 года, по оценке InfraOne, в этом случае составит 857 млрд руб, включая 619 млрд руб. потерь транспортной сферы.

Если же события станут развиваться по консервативному сценарию, то наиболее пострадавшие отрасли будут испытывать влияние ограничений почти весь 2021 год. Это может оказаться серьезным испытанием для компаний, и вряд ли часть из них его выдержит. В таком случае потери за 2021 год увеличатся до 1,09 трлн руб. (на транспорт придется 780 млрд руб.) и будут продолжаться почти всю первую половину 2022 года. Впрочем, эксперты надеются, что этот сценарий наименее вероятен.

Наибольшее снижение выручки специалисты ожидают в пассажирских перевозках. Именно это направление будет дольше всего находиться под воздействием даже относительно мягких ограничений. В целом на транспортную сферу в 2021 году может прийти 93–94% потерь вне зависимости от сценария. В 2020 году эта доля была около 88%.

Суммарные потери в выручке инфраструктурных компаний на конец 2021 года с начала пандемии по трем описанным сценариям могут составить 2,56 трлн руб., 2,79 трлн руб. и 3,02 трлн руб. соответственно, но будут сглажены тем, что основная их часть пришла на 2020 год. К сожалению, наличие столь больших потерь снизит возможности компаний по инвестициям в сферу по меньшей мере в течение ближайших двух лет. Однако ситуация может улучшиться, в том числе за счет того, что компании будут прибегать к инструментам проектного финансирования и государственного-частного партнерства и искать способы распределить риски в проектах, резюмируют аналитики InfraOne.

Прогнозы и перспективы

Дальнейшее развитие событий с инфраструктурными потерями будет связано с продолжительностью, охватом и эффективностью вакцинации, длительностью действия относительно мягких ограничений и открытием прежних сообщений между Россией и большинством государств мира. По данным на начало февраля 2021 года, вторая волна коронавируса в российских регионах с высокой степенью вероятности прошла свой пик. Следовательно, более жестких ограничений в отношении инфраструктурных объектов региональные и федеральные власти в ближайшие несколько недель вводить не будут, прогнозируют эксперты. Такие решения могут быть локальными и коснутся отдельных городов и регионов, но вряд ли сильно изменят общую картину. Поэтому можно предположить, что дальнейшее распределение инфраструктурных потерь будет связано с их

Лицо вместо билета

Авиация внедряет биометрическую идентификацию личности

АВИАЦИЯ

За минувший год вынужденно приземленная авиация пережила самое заметное снижение пассажиропотока за всю свою историю. В марте 2020 года объем авиаперевозок российских авиакомпаний упал на 28%, апреле и мае – 90%, июне 77%. Но встряска в чем-то даже пошла на пользу: сейчас в авиации активно внедряются технологии, позволяющие гарантировать «вирусную безопасность» на борту, а также бесконтактные способы контроля пассажиров.

В настоящее время самолет, пожалуй, самое безопасное место, свободное от вирусов. «На борту заразиться практически невозможно. Благодаря HEPA-фильтрам чистота воздуха в самолете доходит до чистоты операционной – 99,98%. Воздух меняется каждые три минуты. По данным ICAO за прошлый год, на 27 миллионов пассажиров приходится один заболевший, поэтому бояться самолета не надо. Тем не менее инфраструктура, в том числе подъезды к аэропорту, конечно, подвержены большому риску», – рассуждал министр транспорта РФ Виталий Савельев.

Кстати, аэропорты также осваивают бесконтактные способы контроля и вводят биометрические системы идентификации пассажиров. В частности, Домодедово планирует в ближайшее время внедрить контроль пассажиров по биометрии лица. Это станет возможным после подписания приказа Минтранса России, который вводит возможность биометрической идентификации личности при проведении предполетного досмотра (сейчас документ проходит общественное обсужде-

ние). В этой воздушной гавани уже установлены автоматизированные турникеты (eGate) в зоне таможенного контроля, галерее вылета международных рейсов и у выходов на посадку. В ближайшем будущем их оснастят видекамерами для распознавания лиц, рассказали в пресс-службе аэропорта. Также в Домодедово пассажир самостоятельно сможет внести свои биометрические данные на стойках регистрации и в CUSS-киосках для регистрации багажа.

Система обработки биометрических данных позволит полностью автоматизировать прохождение предполетных процедур с момента регистрации до посадки на самолет, минимизировав участие человека, считают представители Домодедово. В результате путешественник, предоставив биометрические данные, будет проходить все предполетные процедуры без предъявления бумажных документов. Чтобы получить такую возможность, гражданину России необходимо будет сдать данные в Единую биометрическую систему в одном из отделений банков, а также дать согласие на использование биометрии в конкретных целях.

Работы по внедрению биометрического контроля ведутся и в Шереметьево. Технологии обработки биометрических данных в аэропорту уже используются в целях обеспечения транспортной и авиационной безопасности, сообщили в пресс-службе аэропорта. «Проводятся подготовительные работы для того, чтобы после внесения изменений в федеральные авиационные правила в кратчайшие сроки предоставить услугу био-

метрической идентификации пассажирам», – заверили там.

Впрочем, применять возможности технологий искусственного интеллекта можно лишь после изменения действующих нормативно-правовых актов. Без этого в России пока невозможно отказаться от использования посадочного талона и паспорта в пользу применения технологий лицевой биометрии. Уровень безопасности при использовании биометрических данных существенно вырастет, но внедрение этих технологий требует и соответствующего развития государственных биометрических систем, являющихся неотъемлемой частью этого процесса, считают в Шереметьево.

Тем не менее регулятор довольно оптимистично оценивает перспективы этой технологии. По прогнозам Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ, уже к 2030 году доля пассажиров, обслуживаемых в российских аэропортах с использованием данных из ЕБС, может достигнуть 30%. Применение биометрической идентификации делает прохождение всех процедур в аэропортах удобнее и исключит физический контакт сотрудников аэропортов и пассажиров с документами, заявили в министерстве. Возможно, оптимизма регулятор добавляет международный опыт. Согласно исследованиям SITA, в ближайшие годы инвестировать в биометрические технологии планируют около 75% международных аэропортов. Безбумажные системы Self-Boarding уже активно внедряются, например, в аэропортах Хитроу (Великобритания), Караско (Уругвай), в Гонконге, Дубае, Мексике и других странах.

Идет восстановление

общественного транспорта столицы

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Общественный транспорт сыграл важную роль в критическое время пандемии, обеспечивая мобильность населения как в небольших российских городах, так и в столицах. Эксперты признают, что транспортный сектор сильно пострадал из-за резкого падения числа пассажиров и растущего финансового давления. Сейчас он постепенно отвоевывает позиции и даже наращивает потенциал.

Объем перевозок в Москве за время пандемии снизился на 40%, однако столичные власти приняли решение не уменьшать объем транспортной работы, так что метро и автобусы работали, несмотря на снижение пассажиропотока. Это было сделано для того, чтобы обеспечить социальную дистанцию, рассказал заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов на недавнем вебинаре Международного союза общественного транспорта (UITP) «Стратегическое развитие городов в эпоху COVID». С января 2021 года в столице были сняты ряд ограничений, так что власти ожидают постепенную загрузку городского наземного транспорта, даже несмотря на то, что часть населения пересела на личные автомобили.

Впрочем, важнейшим видом транспорта для москвичей во время пандемии оставался столичный метрополитен. Несмотря на довольно интенсивный поток пассажиров и потенциально высокий риск заражения,

метро оставалось вполне безопасным. Об этом заявили специалисты Международного союза общественного транспорта, исследовав способы борьбы с распространением коронавируса в 16 метрополитенах мира. В частности, они анализировали подземки Пекина, Сеула, Берлина, Парижа, Лондона, Мадрида, Гонконга и ряд других. Оказалось, что Московский метрополитен – наиболее безопасный среди всех изученных. Возможно, потому, что во время пандемии в нем почти в десять раз был увеличен объем уборки, причем дезинфицировали не только павильоны, но и тоннели. Лаборатории 16 раз проверяли московское метро на наличие коронавируса на поручнях и других поверхностях, с которыми соприкасаются пассажиры, но ни разу не было найдено ни одного источника вируса. Кроме того, в январе 2021 года ежедневно более 500 сотрудников московского транспорта вакцинировались от коронавируса. Это в депо работали шесть мобильных пунктов вакцинации.

Кстати, как ни странно, COVID вольно или невольно стимулировал интерес к новым технологиям, способствующим снижению вирусной нагрузки в транспорте. В частности, в настоящее время в столичном метрополитене разрабатывается система бесконтактной оплаты проезда – через систему распознавания лиц (FacePay). Использование подобной технологии позволит в том числе значительно уменьшить оборот наличных денег – одного из ка-

налов передачи вирусов. Эта технология может заработать на турникетах столичного метро к концу 2021 года. «У нас уже есть фокус-группа, несколько тысяч человек, которая сейчас с нами тестирует эту систему. К концу года мы ее запустим в промышленную эксплуатацию», – прокомментировал заместитель мэра Москвы Максим Ликсутов. По его словам, камеры, которые распознают лица, стоят на всех турникетах на станциях метро и Московского центрального кольца. Он подчеркнул, что даже лица в масках система распознает с высокой четкостью.

Такая технология, пожалуй, пришла бы кстати и в Северной столице, где в подземке для оплаты проезда до сих пор используются жетоны. И их приходится ежедневно обрабатывать (обеззараживать) от вирусов. Для начала их насыпают в небольшие мешки, потом на большой тележке везут в специальное помещение подземки – для этой процедуры. Уже очищенные жетоны лежат «на самоизоляции» еще две недели. Специалисты метрополитена отмечают, что из-за пандемии и снижения пассажиропотока собираемых ежедневно жетонов стало меньше. Например, год назад только на «Ладжской» их вынимали около 20 тыс. ежедневно, сейчас – всего 2,5 тыс. Сейчас питерцы все чаще пользуются проездными. Тем не менее от металлических жетонов, которые считаются одним из символов ленинградского-петербургского метрополитена, руководство в ближайшие годы отказываться не планирует.

Материалы страницы подготовила Людмила ИЗЬЮРОВА, обозреватель «ТР»

Инфраструктурные сегменты, которые несли потери в выручке из-за пандемии

Вид инфраструктуры	Объем потерь в 2020 году, млрд руб.	Доля потерь в объеме годовой выручки подсферы*	Причины снижения доходов
Аэропорты	113	42,5 %	Снижение внутреннего и внешнего пассажиропотока, ограничения по зарубежным вылетам/прилетам, введение режима самоизоляции в большинстве российских регионов. С начала июня в стране наблюдается рост трафика, однако сообщение с большинством зарубежных стран пока не восстановлено.
Авиакомпании	600,4	42,5 %	
Железные дороги	143,3	7,3 %	Уменьшение пассажиропотока в пригородном и дальнем следовании (закрытие отдельных маршрутов) из-за режима самоизоляции, а затем из-за не восстановившейся до конца туристической активности.
Внутренние водные пути	15,9	12,7 %	Снижение объемов туристических и пассажирских перевозок по сравнению с прошлым годом из-за весеннего режима самоизоляции. Частичное восстановление в отсутствие зарубежных туристов. Падение грузоперевозок как многолетняя тенденция в самой отрасли.
Платные автодороги	4,5	16,5 %	Падение трафика на платных автомагистралях из-за введенного режима самоизоляции весной 2020 года, затем некоторое восстановление спроса.
Метрополитен	49,7	28,9 %	Уменьшение пассажиропотока из-за весенней самоизоляции и осенне-зимнего ограничения социальной активности некоторых категорий населения (перевод части сотрудников на удаленную работу, самоизоляция пенсионеров, дистанционное обучение студентов и старшеклассников и т. д.).
Городской наземный транспорт	83,4	28,7 %	
Такси**	125,9	16,8 %	
Каршеринг	6,4	32 %	
Автомобильные грузоперевозки	129,9	6,6 %	Снижение объемов перевозок из-за падения экономической активности (при этом, например, в сфере продуктового ритейла показатели были относительно стабильны).

Источник: компания InfraOne

* За общую выручку подсферы принималась ее прогнозная величина на 2020 год без учета влияния коронавируса.

** Доля «серого» сегмента в отрасли по-прежнему существенна, что затрудняет итоговую оценку.

Вагон качнуло в профицит

О проблемах и перспективах развития грузового и пассажирского вагоностроения

АКТУАЛЬНОЕ
ИНТЕРВЬЮ

Железнодорожное машиностроение России переживает не лучшие времена. Из-за переизбытка подвижного состава на сети вагоностроители обеспокоены ближайшими перспективами, особенно учитывая нестабильную экономическую ситуацию, снижение спроса и объемов погрузки. В интервью газете «ТР» заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук поделился своим прогнозом и видением ситуации.

— Владимир Борисович, согласно данным Росстата, выпуск грузовых вагонов в России в 2020 году снизился более чем на 28%. ИПЕМ неоднократно прогнозировал подобный пессимистичный сценарий. Какие негативные тренды усугубили течение кризиса в отечественном вагоностроении?

— Хочу напомнить о том, что проведение системной оценки спроса на грузовые вагоны как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе позволяет минимизировать риски для всех участников рынка грузовых железнодорожных перевозок и вагоностроения. Совершенствовать методику прогнозирования крайне важно с учетом того, что в силу различных обстоятельств дисбаланс спроса и предложения на рынке перманентно нарастает, образуя качели, которые приходят в равновесие лишь в довольно ограниченный, буквально в несколько месяцев, промежуток времени.

Так, если в 2015 году заводами-производителями было выпущено минимальное количество вагонов – менее 30 тыс., то в 2019 году производство вагонов достигло исторического максимума – 79,6 тыс. шт. При этом, к примеру, в соответствии с нашей моделью прогнозирования технологически обусловленный спрос объемами перевозок должен быть меньше. Свои коррективы вносят сугубо рыночные факторы, ведь каждый собственник сам определяет объем закупок вагонов. Из-за того что рыночный спрос несколько обгонял технологически обусловленный, возник профицит парка вагонов на железнодорожной сети.

Пандемия коронавируса, безусловно, сдвинула темпы па-



дения производства грузовых вагонов по временной шкале влево. Прямое следствие профицита – снижение ставок операторов грузовых вагонов, что приводит к резкому сокращению оплаченного спроса на новые вагоны. В результате меняется сама структура закупок парка: снижение спроса наблюдается даже в тех видах подвижного состава, который ранее

отечественного рынка грузового вагоностроения будет еще более непростым, нежели предыдущий. Во многом это связано с отсутствием перспектив на быстрое восстановление спроса. Потребность в вагонах сейчас небольшая, и массового списания парка в различных сегментах перевозок пока не ожидается. Объемы перевозок на сети РЖД если и вырастут, то очень незначительно. При этом покупательский спрос восстановится нескоро, поскольку ставка оперирования будет находиться на низком уровне. В таких условиях конкуренция между производителями будет только нарастать.

— Очевидно, что в условиях профицита парка грузовых вагонов необходимо как-то оптимизировать избыточные мощности вагоностроительных предприятий. Можно ли,

ориентация производственных мощностей уже началась.

Основные опасения вызывает необходимость загрузки таких производственных гигантов, как Уралвагонзавод, где трудятся порядка 30 тыс. человек. Еще в 2018 году специалисты ИПЕМ проанализировали количество и структуру сертификатов для производства грузовых вагонов ряда вагоностроительных предприятий, сопоставив этот модельный ряд с их реальной востребованностью на рынке. Одним из лидеров нашего риск-рейтинга стал УВЗ, оказавшийся в «красной зоне» из-за ограниченной диверсифицированной структуры по выпуску модельного ряда. Напротив, заводы с диверсифицированным модельным рядом относительно ровно проходят кризисный период. В их числе компания «РМ Рейл», даже нарастившая в последнее время объемы выпуска вагонов. ПАО «НПК ОВК» также находится в лидерах, делая ставку на производство широкого модельного ряда специализированных вагонов. ОВК стремится сформировать новые рыночные ниши и закрепиться в них. Например, недавно компания запустила линейку вагонов сочлененного типа.

— Весной прошлого года Правительство РФ включило машиностроение в перечень пострадавших от коронавируса отраслей. ИПЕМ непосредственно участвовал в разработке мер господдержки предприятий железнодорожного машиностроения. На решение каких приоритетных задач были направлены антикризисные мероприятия?

— В тот непростой период практически каждая отрасль стремилась попасть в данный список, рассчитывая на существенную финансовую поддержку со стороны государства. Тем не менее для каждой из них были сформированы различные подходы с учетом того, что были отрасли, пострадавшие серьезно (например, авиаперевозки), а были и такие, в которых ситуация выглядела не столь катастрофичной (в их числе машиностроение).

В отношении железнодорожного машиностроения была принята единственная прямая мера поддержки. Так, в рамках постановления Правительства РФ № 667 от 13 мая 2020 года предполагалось субсидирование приобретения вагонов платформ, оборудованных фи-

тинговыми упорами, с длиной по осям автоцепки менее 19 метров, обеспечивающих перевозку колесной и гусеничной техники, а также маневровых локомотивов мощностью не более 1200 лошадиных сил. К сожалению, общий объем поддержки составил всего 950 млн руб. на весь 2020 год. В настоящий момент рассматривается вопрос о продлении данной меры по результатам того, была ли выбрана данная сумма в полном объеме. Дело в том, что использование этих средств было сопряжено с рядом трудностей: для того чтобы воспользоваться новой мерой поддержки, необходимо было собрать целый комплект документов, на что уходило от 6 месяцев. И это с учетом того, что сама мера начала действовать не с начала года.

В то же время на железнодорожное машиностроение распространился ряд общеотраслевых мер. Например, субсидии на НИОКР в рамках реализации инновационных проектов (ПП РФ № 1649 от 12.12.2019), субсидирование кредитов на приобретение спецтехники (ПП РФ от 17.02.2018 г. № 163, действие меры распространяется на вагоны электро- и дизель-поездов, трамваи), а также субсидии на приобретение в лизинг наземного городского пассажирского транспорта (ПП РФ от 17.06.2020 г. № 867, действие меры распространяется на трамваи).

— Сможет ли ОАО «РЖД» в условиях падения пассажиропотока и отмены ряда поездов дальнего следования своевременно решить вопрос обновления парка пассажирских вагонов, более половины которого устарело?

— Как известно, существует долгосрочный контракт, в рамках которого АО «Трансмашхолдинг» намерено поставить АО «ФПК» (дочка ОАО «РЖД») до 2025 года порядка 3,7 тыс. пассажирских вагонов. При этом ФПК с учетом последствий COVID-19 оказалась, как и многие другие пассажирские перевозчики, в крайне непростом положении. У компании резко сократилась выручка, а расходы они урезать не могли, поскольку обязаны были осуществлять функционирование существующей маршрутной сети, так что каких-то особых возможностей для ее оптимизации не было. В частности, ФПК вынуждена была продавать билеты в поезда с учетом ограничений по раскладке.

По предварительным оценкам, по итогам 2020 года ФПК может понести убытки в размере не менее 30 млрд руб. И почти наверняка это повлияет на исполнение долгосрочного контракта в плане оптимизации закупки пассажирского подвижного состава.

Пассажирские вагоны, которые выходят за срок службы, конечно, на сети не эксплуатируются. Но у ФПК есть и морально устаревшие вагоны, которые в основном находятся в резерве и задействуются, когда необходимо обеспечить летний пик объемов перевозок. И, как правило, в такие вагоны перевозчик продает билеты дешевле, чем в поезда, укомплектованные более современными вагонами. Так что проблема, безусловно, есть, но она не такая критичная.

Современный пассажир желает большего комфорта в поездке. ФПК в силу своих финансовых возможностей реализует программу обновления подвижного состава. Постепенно происходит обновление модельного ряда компании: появляются вагоны капсульного типа, двухвагонные пассажирские сцепы и т. д.

— Выходит, ситуация в сфере производства пассажир-

ских вагонов не столь критична, как и в производстве грузовых вагонов?

— В 2020 году с пассажирскими вагонами у нас сложилась довольно нетривиальная ситуация: их производство даже выросло, причем сразу на 30%, по сравнению с предыдущим годом. Хорошие показатели достигнуты за счет реализации ряда экспортных контрактов, прежде всего на поставку железнодорожных пассажирских вагонов в Египет. Напомним, что контракт на поставку 1,3 тыс. пассажирских вагонов для нужд Египетских национальных железных дорог (ЕНЖД) стоимостью более миллиарда евро был подписан еще в 2018 году. Трансмашхолдинг полностью исполнил план поставок в Египет на 2020 год, отправив заказчику 226 пассажирских вагонов производства Тверского вагоностроительного завода (ТВЗ).

Рынок производства вагонов в России – один из крупнейших в мире. Но когда мы говорим о потенциале для экспорта в Европу, то надо понимать, что этот рынок довольно скромный, основную его часть занимают пассажирские перевозчики. Производство в Европе достаточно локализовано. Еще один нюанс этого рынка – высокая конкуренция со стороны местных производителей подвижного состава. Тем не менее у наших компаний успехи есть, правда, их стоит рассматривать с кое-какими оговорками. К примеру, у заводов ОВК имеется опыт экспорта комплектующих в США. И эта отечественная компания даже победила в международном тендере Deutsche Bahn (DB) – крупнейшего железнодорожного оператора и владельца инфраструктуры в Европе – на поставку сочлененных фитинговых платформ. Но исполнение контракта с учетом сертификации для рынка Европы было продолжительно по времени.

Сейчас одним из наиболее перспективных рынков для сбыта является Индия. При этом, как и любая другая страна, она выдвигает свои условия – продукция должна быть произведена на территории Индии. На это (локализацию производства) готов пойти далеко не каждый производитель. А вот подходы отечественных компаний вполне соответствуют предъявленным критериям.

Так что, безусловно, экспортный потенциал у России имеется, однако для его реализации требуется серьезная поддержка со стороны государства. Это необходимо для того, чтобы мы были конкурентоспособными по сравнению с другими производителями не только по техническим характеристикам, но и по параметрам ценового предложения, размера банковских процентов и пр. При разработке Стратегии экспорта железнодорожного машиностроения России, которую ИПЕМ готовил по заказу Минпромторга России и АО «Российский экспортный центр», мы указали, что каждый успешный производитель в мире приходит на зарубежные рынки, заручившись как экономической, так и административно-политической поддержкой своей страны, причем на уровне ее руководства. Так, Китай за счет предоставления крайне дешевых кредитов, обусловленных экспортной политикой государства, делает свою продукцию максимально конкурентной по цене. Нет никаких сомнений в том, что даже производя качественный подвижной состав, необходимо обеспечивать конкурентоспособность, в том числе за счет выгодных финансовых предложений со стороны российских банков.

Артем ОЗУН,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Инновационный «Корсар»



В Калининграде у Южного железнодорожного вокзала состоялась церемония передачи акта Межведомственной комиссии о запуске трамвайного вагона 71-921 «Корсар», предназначенного для узкоколейных трамвайных путей шириной 1000 мм, в серийное промышленное производство.

Соответствующий сертификат во время торжественной церемонии президенту «ПК Транспортные системы» Феликсу Винограду вручил губернатор Калининградской области Антон Алиханов. Столица самого западного региона России стала площадкой для испытаний инновационной техники с богатым экспортным потенциалом.

Тест-драйв новой модели трамвая проходил меньше месяца. Первые испытания на улицах города начались в январе 2021 года. Проверялись геометрия, клиренсы, вписываемость в кривые, выносы, тягово-энергетические показатели, максимальная скорость, ускорение и замедление, время разгона, тормозные свойства и другие технические характеристики. По итогам проверки представителей НИИ Горэлектротранспорта модель 71-921 «Корсар» признана годной для промышленного производства. По завершении тест-драйва выработаны технические решения по улучшению потребительских свойств трамвая. Небольшие замечания, возникшие в ходе испытаний, устранены на месте специалистами «ПК Транспортные системы».

«Корсар» – уникальный на российском рынке продукт. Его стопроцентная низкорольность позволяет ускорить пассажирооборот и делает вагон более комфортным и доступным для маломобильных граждан. Использование алюминиевых сплавов в обустройстве интерьера делает новый трамвай самым пожаробезопасным в своем сегменте, а также износостойким. Система пассивной безопасности снижает риски травмирования пассажиров и водителя, а также защищает основные конструкции вагона в случае аварийного столкновения.

«Корсар» обладает ярким стильным дизайном и стал настоящим украшением городских улиц Калининграда. В салон интегрирована улучшенная система климат-контроля, мультимедийные комплексы, USB-розетки, доступ к Wi-Fi. В трамвае предусмотрено 29 комфортабельных сидений мест. Максимальная пассажироемкость – 177 человек. Запас автономного хода – до 1000 метров.

Кабина водителя обладает максимальной обзорностью и эргономичностью. Здесь установлена наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации. Кроме этого, трамвай обладает низким удельным энергопотреблением на тягу, что позволяет снизить расходы на электроэнергию эксплуатирующей организации.

Наш корр.

Встречайте, ретротрамвай



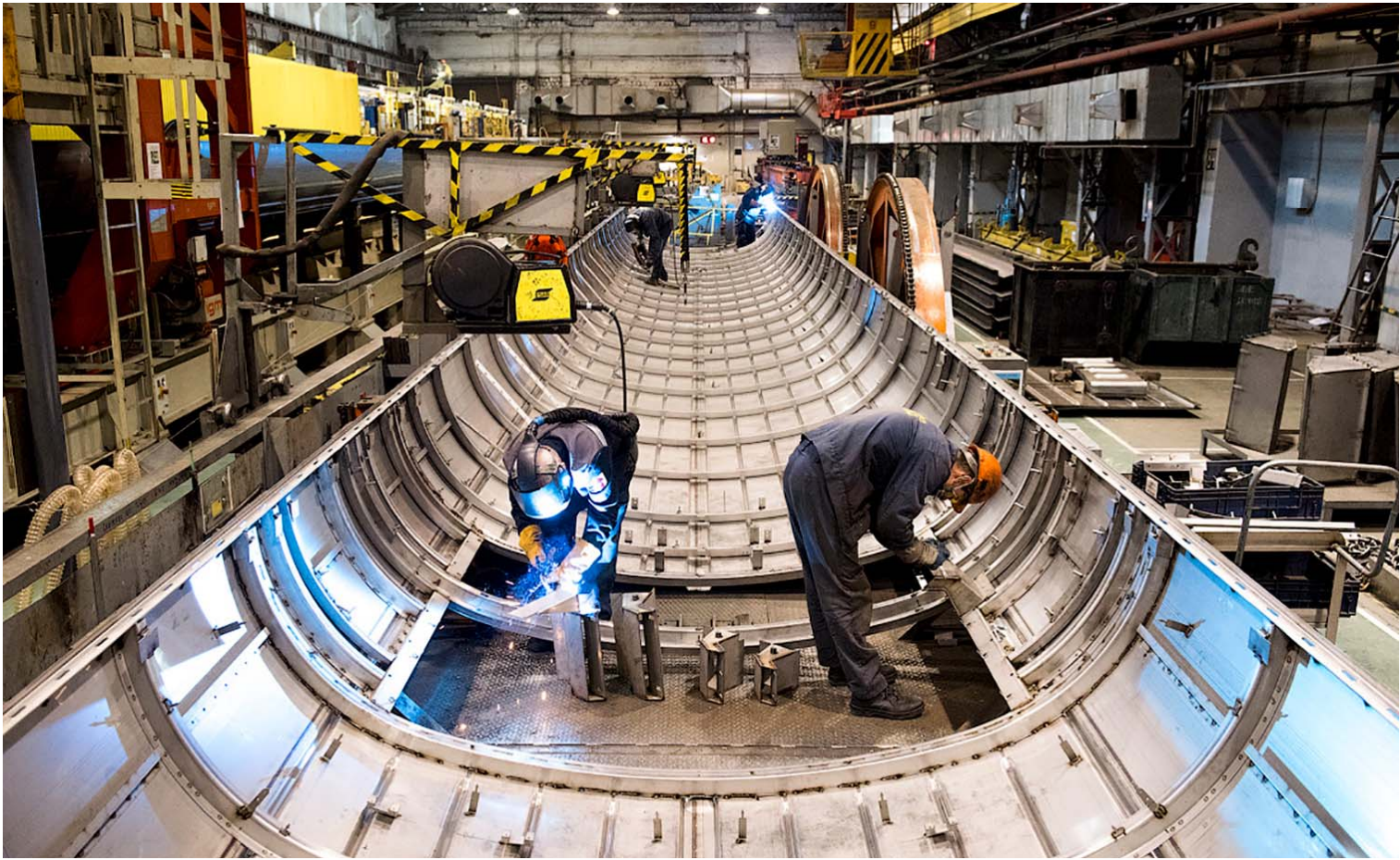
Его презентовал завод «Уралтрансмаш», входящий в концерн «Уралвагонзавод» госкорпорации «Ростех».

Трамвай создан на основе модели 71-415. Длина вагона – 16,5 метра, количество мест для сидения – 30, общая вместимость – 199 человек. Новый трамвай объединяет в себе современное оснащение и передовые технологии, исполненные в ретро-эстетике. «Ретротрамвай может стать символом города, создать туристическую привлекательность, объединить историю и современность», – уточнили на предприятии.

Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев отметил в своем Instagram, что такой трамвай может стать одной из визитных карточек города. «Он понравится и горожанам, и туристам, которых мы с окончанием эпидемии очень ждем. Отличный вагон! Спасибо разработчикам и конструкторам за идею и реализацию», – добавил он.

«Уралтрансмаш» – единственный в стране производитель самодвижных артиллерийских орудий. Первый выпуск продукции датирован 8 сентября 1817 года. За более чем 200 лет накоплен гигантский опыт, созданы, освоены и отработаны уникальные технологии. Сегодня предприятие специализируется на продукции как военного, так и гражданского назначения.

Евгений БИРДЛОВ



Поезда завтрашнего дня

создаются сегодня на Урале

ПЕРСПЕКТИВА

Сразу в трех регионах России формируется крупнейший машиностроительный кластер для разработки и производства высокоскоростного железнодорожного транспорта. Планируется выпускать высокоскоростной поезд с крейсерской скоростью 360 км/ч (максимальная – 400 км/ч). Проект реализуется в рамках Уральского межрегионального научно-образовательного центра (НОЦ) мирового уровня «Передовые производственные технологии и материалы». Об этом сообщают в Свердловском областном союзе промышленников и предпринимателей.

Свердловская область выступила инициатором создания этого межрегионального научно-образовательного цен-

тра. Уральский федеральный университет выполняет функции проектного офиса. В развитии центра активное участие принимают вузы, академические институты, предприятия, а также правительства Свердловской, Челябинской и Курганской областей. В 2020 году центром разработано более 250 технологий для внедрения на промышленных предприятиях.

Производство поездов планируется развернуть на заводе «Уральские локомотивы» Группы Синара под Екатеринбургом с привлечением партнеров из Челябинской и Курганской областей. Будут созданы и внедрены новые конструкционные материалы, а также разработаны интеллектуальные системы управления транспортом. Благодаря проекту появятся несколько тысяч рабочих мест.

«При создании высокоскоростного поезда завод «Уральские локомотивы» активно взаимодействует с ОАО «РЖД», – говорит первый заместитель генерального директора по технической политике ООО «Уральские локомотивы» Виталий Брексон. – Я полагаю, что уже с 2026 года он будет обслуживать участок Санкт-Петербург – Москва. Сделать предстоит еще достаточно много по созданию этого поезда. Мы рассчитываем в рамках работы НОЦа на сотрудничество в сфере производства тяговых приводов, силовой электроники, разработки материалов с новыми качествами и свойствами».

Большое значение в проекте имеет сфера силовой электроники. В Екатеринбурге компания «Горизонт» плотно сотрудничает с Уральским федеральным университетом (УрФУ) при раз-

работке и изготовлении ряда образцов тяговых преобразователей. И перспектива развития у этих изделий очень широкая.

Кроме того, очень актуальной является область развития материалов. Сегодня на железных дорогах существует проблема использования стали для колес.

«Сейчас используются стали, разработанные 30–40 лет назад», – отмечает Виталий Брексон. – К сожалению, дальнейшая научная работа в этом направлении велась вяло. А сегодня эта тема назрела, этим надо заниматься. Это очень серьезная вещь, особенно по отношению к тягосовместимому движению и высокоскоростным перевозкам. Создание полиуретанов и резины. Часть этих изделий мы уже начали покупать за рубежом. Благодаря опыту мы уже создали технические требования для ряда таких изделий. Они долж-

ны быть разработаны в России, и мы здесь ставим такую задачу перед нашими учениками».

Виталий Брексон рассказал и о других проектах, над которыми работает завод. Что касается линейки тяжеловесных локомотивов, то завод уже приступил к сборке опытного образца электровоза 2ЭС6А с отечественным асинхронным приводом. Его поставит компания «Тяговые компоненты», также входящая в Группу Синара. Все элементы этого привода создадут на Урале. Данный электровоз выйдет на испытания в начале 2022 года. В перспективе он должен стать флагманом, новой базовой платформой, на основе которой «Российские железные дороги» смогут получить самую разнообразную линейку машин, которая будет использоваться в ближайшие десятилетия.

Перспективным является и создание двухэтажных поездов, которые имеют рабочее название «Меридиан». Их планируется использовать на направлении Москва – Юг. Они будут производиться на базе поездов «Ласточка».

«Тем не менее это совсем другой поезд», – рассказывает Виталий Брексон. – Внутри проекта есть различные модификации. Создание такого поезда требует от нас поиска в разработке достаточного количества инновационных тем – от отдельных материалов до кресел для пассажиров и локомотивной бригады. И я надеюсь, что наука и поддержка, и поможет. И мы вместе сможем обеспечить своевременное качественное выполнение этих проектов».

Евгений УШЕНИН,
собкор «ТР»

Екатеринбург

О методике и стандартах

Какие новеллы появились в сфере обеспечения БДД в рамках национального проекта



ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

Уже на практике доказано, что правильная расстановка и своевременная передислокация технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (далее – комплексы фотовидеофиксации (КФ) или специальные технические средства (СТС)) позволяет эффективно бороться с ДТП в местах их концентрации и в целом дисциплинировать водителей.

Значительное место в федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» уделено именно размещению этих СТС.

Для оказания методической помощи регионам в расстановке КФ в рамках данного федерального проекта разработана Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Методика распространяется на стационарные и передвижные КФ. Методика утверждена Проектным комитетом по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На заседании Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог и обеспечения БДД Президент Российской Федерации Владимир Путин обратил внимание на то, что цель установки КФ – это снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. «Штраф – это не самоцель, это только средство достижения нужного нам результата», – сказал он.

С учетом этого для положений вышеназванной методики разработан основной принцип: выбор места установки технического средства автоматической фотовидеофиксации должен быть обусловлен целью повышения безопасности дорожного движения, а не обеспечения поступления средств в бюджет от взимываемых штрафов.

Кроме того, предусмотрена открытость установки всех КФ. Для чего в ней указано на необходимость обязательного размещения информации о местах установки стационарных комплексов (СК), в том числе географических координат этого места, на общедоступных информационных ресурсах.

Перед СК устанавливают дорожные знаки с табличкой 8.23 «Фотовидеофиксация» по ГОСТ Р 52290–2004 для информирования водителей о возможности фиксации нарушений ПДД и (или) наносят соответствующие линии дорожной разметки по ГОСТ Р 52289–2019.

Дополнительно допускается установка специальных щитов для информирования водителей о работе СК фотовидеофиксации по выявлению нарушений правил дорожного движения на контролируемом участке дороги или улицы.

Для информирования водителей о возможности фиксации нарушений ПДД передвижными комплексами применяются специальные информационные щиты, на которые наносится изображение таблички 8.23 «Фотовидеофиксация» с информацией о контролируемых условиях

и режимах движения. При этом щиты устанавливаются в населенном пункте от 50 до 100 м перед зоной контроля специальными техническими средствами, вне населенного пункта – от 150 до 300 м, с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения.

При значительной плотности размещения комплексов фотовидеофиксации в населенном пункте (более 100 на один населенный пункт) методикой до-

то есть когда на данном участке дороги или улицы в течение одного года не произошло ни одного ДТП с пострадавшими.

2. При стабильном спаде фиксируемых нарушений ПДД, например, в потенциально аварийно опасных участках, в течение полугода с даты установки комплексов более чем на 80%.

3. При сезонных изменениях условий движения, повлиявших на формирование мест концентрации ДТП.

Включены требования к эксплуатационным характеристикам временных ТСОДД и указан перечень их дефектов.

Установлены требования по ограничению максимальной скорости движения в рабочей зоне и определены этапы ее ступенчатого ограничения.

Установлены требования к ширине полос движения в рабочей зоне и требованиям к длине функциональных зон в зоне работ.

Представлены примеры устройства зоны работ временными дорожными знаками и разметкой.

Приказом Росстандарта утверждено Изменение № 3 ГОСТ Р 52290–2004.

В частности, вводится целый ряд изображений новых дорожных знаков, большинство которых уже внесены в Правила дорожного движения.

Документом также увеличиваются гарантийные сроки для изготовителей дорожных знаков, устанавливается возможность комбинаций на одном поле некоторых знаков, например, знака 6.4 «Парковка (парковочное место)» с табличками 8.8 «Платные услуги» или 8.17 «Инвалиды», а также сразу несколько их символов знаков сервиса на одном большом щите синего цвета.

Изменением вводится значительное ограничение требований к перечню возможных объектов, указываемых на информационных знаках. В частности, теперь на таких знаках запрещено указывать «производственные и торговые предприятия».

Приказом Росстандарта утверждено ГОСТ Р 52289–2019.

В нем, в частности, введен запрет на применение знаков приоритета особой формы 2.1 «Главная дорога», 2.2 «Конец главной дороги», 2.4 «Уступки дороге», 2.5 «Движение без остановки запрещено» по ГОСТ Р 52290–2004 на дорожных участках.

При этом в местах концентрации ДТП и на потенциально аварийно опасных участках в качестве временной меры для профилактики возникновения ДТП допускается применение передвижных комплексов.

Для нормативно-технического обеспечения успешного выполнения этих мероприятий в ФАУ «РОСДОРНИИ» ведется активная работа по обновлению требований национальных стандартов. Так, с 1 июня 2019 года введено в действие Изменение № 1 ГОСТ Р 52282–2004 на дорожные светофоры. В документе уточнены требования по светораспределению сигналов светофора для их лучшего восприятия.

Стандарт дополнен требованием об обязательном наличии на дополнительных секциях светофоров кольца красного цвета на черном фоне при отсутствии экрана белого цвета, а если устанавливается привычный экран белого цвета, то теперь он должен обязательно иметь световозвращающую поверхность с коэффициентом световозвращения для пленок типа А по ГОСТ Р 52290–2004.

С 1 июля 2019 года введен в действие ГОСТ Р 58350–2019 на технические требования и правила применения технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) в местах производства работ.

В нем содержится требование к применению временных ТСОДД, увязанные с видами работ и их продолжительностью.

Олег КУЗЬМИН,
начальник отдела
инженерного обустройства
автомобильных дорог
ФАУ «РОСДОРНИИ»

Преступность не села на карантин

Пандемия коронавируса добавила работы и сотрудникам транспортной полиции

ПАРТНЕРЫ

Как сказал начальник ЛУ МВД России на станции Москва–Ярославская полковник полиции Валерий Береснев, пандемия в очередной раз поменяла приоритеты.

– Теперь нашим сотрудникам добавился контроль за соблюдением масочно-перчаточного режима, – пояснил он. – Казалось бы, небольшая нагрузка. Но это не хулиганство, которое в обществе однозначно осуждается и не требует оправдания действий полицейского. А тут можно списать на забывчивость или отрицание самой болезни от коронавируса. Приходится объяснять, убеждать, принуждать уже в более сложных психологических обстоятельствах. К тому же опасность заражения для личного состава велика. Когда в начале года объявили жесткую изоляцию, сотрудники все равно работали. Преступность – то не села на карантин. Сотрудники болеют, и я одним из первых «проверил» вирус на себе. Но в нашей структуре были потери. Например, в возрасте 36 лет скончался начальник линейного отдела МВД России на станции Москва–Ленинградская подполковник Сергей Прохоренко. Полицейские нашего линейного управления, к счастью, все живы и уже здоровы. Лечились в ведомственных поликлиниках и больницах. Спасибо врачам за высокий профессионализм и поистине героическое поведение, особенно в первый период изоляции.

Перейдя к итогам года, которые в обязательном порядке подводятся перед праздником – Днем транспортной полиции России, Валерий Николаевич отметил, что преступность в 2020 году снизилась с 718 до 592 случаев. Хороший процент. Но не за счет ли того, что в общем меньше людей ездят по железной дороге в пандемийное время? Оказалось, что все же из-за улучшения оперативной обстановки. Личный состав работал хорошо.

В сутки по-прежнему почти 700 тыс. граждан приезжают в столицу и уезжают из нее. Протяженность участка осталась той же – 253 километра, от Москвы до Владимирской области. Обслуживаются те же ветки до Фрязева, Фрязина, Красноармейска, Сергиева Посада, Пирогова. Два управления в Мытищах и Сергиевом Посаде отслеживают обстановку на их участках и взаимодействуют с полицейскими на всей протяженности нашей дороги. В результате за 2020 год 140 инцидентов по изъятию наркотиков записали себе в актив полицейские ЛУ МВД. Снизилось количество крах на 30%. Раскрыли четыре убийства, преступления по грабегам и разбоям.

Экономические правонарушения по-прежнему в центре внимания. Здесь основные схемы мошенничества возникают вокруг грузовых перевозок и хищения дизельного топлива.

– Скажу об этом особо, – продолжил Валерий Николаевич. – Машинисты и их помощники сливают топливо из тепловозов. Без оперативной информации такие аферы не раскрыты. Как только мы получаем данные по подготовке преступления, наши сотрудники проводят засадные мероприятия. Все происходит в основном ночью, когда составы приходят в тулук и проводятся маневровые работы. Воруют прилично – до тонны топлива за один слив. Поймать воров сложно. Тут нужен опыт, многочасовая выдержка и серьезная физическая подготовка. Вот этим и занимаемся на протяжении всей службы.

Теперь еще одна головная боль полицейских – крахи. Статистика показывает, что основной процент этих преступлений нужно отнести на счет беспечности самих пассажиров. Больше всего карманных крах на станциях.

Подлипки–Дачные и Болшево. В часы пик здесь большой поток пассажиров. Карманнику это легкая добыча.

– Вот стоит на платформе молодой человек, уткнувшись в телефон. Подходит электричка. Парень кладет телефон в наружный карман. Иногда телефон или кошелек только наполовину вмещается в явно не предназначенное для этого место.

Преступнику на входе или выходе стоит на мгновение прижаться к пассажиру, чтобы вещь ока-

залась в его руках. Для этого не нужно даже становиться попутчиком обокраденного, что также затрудняет поиски. Совет простой: не ленитесь класть ценные вещи во внутренние карманы, сумки в течение всей поездки придерживайте руками.

В Подлипках–Дачных и Болшево еще одна беда – высокий травматизм. По-прежнему в больницы попадают люди, переходящие железнодорожные пути в наушниках и капюшонах. Скоростной поезд не делает скидки на нерасторопность нарушителя правил перехода железнодорожных путей. Ему, железнодорожному составу из десяти вагонов, не под силу остановиться мгновенно. Как не единомышленники просвещали граждан полицейские, при скорости 80 километров в час тормозной путь составляет 800 метров. Насмерть сбивают людей. Нет шанса остаться живым и здоровым.

Статья за нарушение правил железнодорожного перехода очень неприятная: штраф 100 руб. или предупреждение. Если даже сотрудник одного пассажира задержит, то толпа в 200–500 человек все равно останется беззаказанной. Эффективности нулевой, потому что на каждого нарушителя тратится до двух часов – нужно привести человека в отделение, составить протокол. В Евросоюзе, например, штрафы по нашим меркам заоблачные – до 350 евро. В некоторых странах ЕС за рецидив по таким статьям большинство транспортных компаний отдают гражданина в руки суда. Не жалуют никого, даже бездомных.

Наши законодатели предлагают бороться с нарушениями на транспорте профилактическими методами. Но уже год из-за карантина полицейские проводят занятия в школах, колледжах и гимназиях дистанционно. Этого мало. И что делать с теми, кому больше 18 лет? Одними уговорами и картинками-страшилками ситуацию не исправить.

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

Профильные тренажеры Они обучают персонал принимать качественные оперативные решения инновации

Международный аэропорт Шереметьево в рамках деловой программы VIII Национальной выставки и форума NAIS 2021 поделился опытом применения инновационных тренажеров-имитаторов в процессе подготовки и аттестации персонала в области авиационной безопасности.

Директор учебного центра АО «Шереметьево Безопасность» Маргарита Анохина выступила с докладом на конференции «Актуальные вопросы транспортной (авиационной) безопасности в сфере воздушного транспорта».

Учебный центр АО «Шереметьево Безопасность» с учетом специфики обучения в период пандемии разработал и внедрил инновационные методы

учебы и повышения квалификации сотрудников с целью сохранения навыков при отсутствии возможности привлечения их для очных тренировок. Использование профильных тренажеров со встроенными системами моделирования и симуляции рабочих ситуаций позволяет обучить персонал принимать качественные и быстрые решения оперативно на рабочем месте.

С июня по ноябрь 2020 года АО «Шереметьево Безопасность» были разработаны и внедрены в учебный процесс следующие тренажеры:

MVA – Media Visual Analytics – тренажер-симулятор рентгеновско-телевизионной установки. Тренажер создан для закрепления навыка распознавания опасных веществ и предметов по их тенево-му изображению и явля-

ется полной имитацией экрана интроскопа.

DSM – тренажер-симулятор по работе с автоматизированной системой проверки документов. Тренажер полностью повторяет интерфейс существующей системы проверки документов DSM и состоит из трех модулей: сверка полетных данных, идентификация пассажира, модуль обработки ошибок.

MVO (мониторинг видимых ошибок) – видеотренажер по поиску и выявлению ошибок в работе сотрудников службы безопасности. В процессе обучения сотруднику предлагается ознакомиться с видеоматериалом, имитирующим деятельность персонала, и выявить ошибки, допущенные в работе. Также при необходимости у обучающихся есть возможность дополнительно изучить соответствующие нормативные документы.

Безопасность пассажиров и гостей является ключевым приоритетом деятельности аэропорта Шереметьево. В числе факторов, обеспечивающих достижение этой цели, эффективное обучение и постоянное повышение квалификации персонала, в том числе в условиях противоэпидемических ограничений.

Дирекция по связям с общественностью международного аэропорта Шереметьево

Вот это прокатился!

От бесшабашного поступка до уголовного дела

НУ И НУ!

В Богучанском районе Красноярского края экипаж ДПС поймал нетрезвого угонщика, который взял служебный автомобиль, чтобы съездить по делам.

Как рассказали в пресс-службе краевой полиции, во время дежурства в селе Богучаны госавтоинспекторы решили проверить документы у водителя автомобиля Renault. 22-летний мужчина признался, что документов на машину у него нет,

так как он взял ее без спроса в организации, где работает водителем.

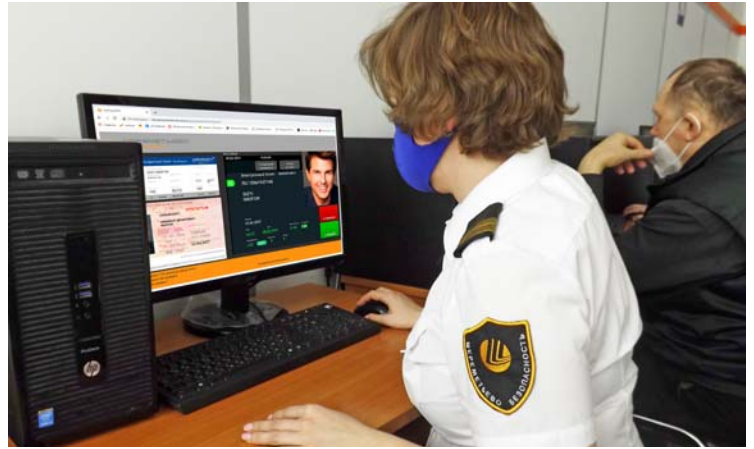
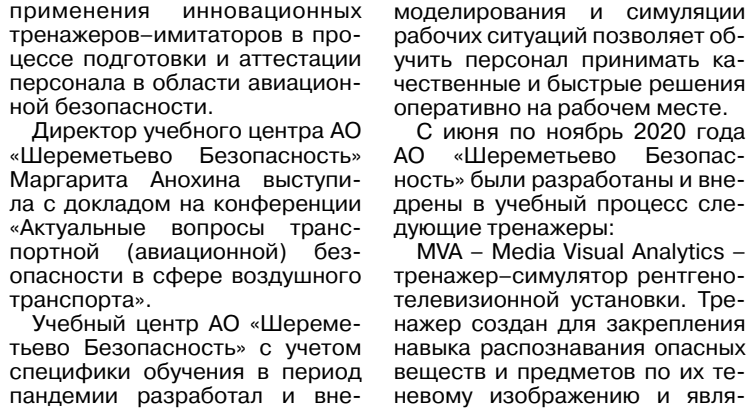
Как выяснили полицейские, в ночное время, после распития спиртных напитков, он решил поехать на служебном авто по делам.

Молодой человек согласился пройти освидетельствование на состояние опьянения. Алкотестер показал 1,19 промилле алкоголя в литре выдыхаемого воздуха.

В отношении нарушителя составили сразу несколько адми-

нистративных протоколов. Ему предстоит уплатить административные штрафы на сумму свыше 30 тыс. руб., а также грозит лишение права управления на срок до 2 лет.

Кроме того, в отношении мужчины возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 166 Уголовного кодекса Российской Федерации «Неправомерное заведение автомобиля без цели хищения», максимальная санкция по которой предусматривает лишение свободы на срок до 5 лет.



Вот это прокатился!

От бесшабашного поступка до уголовного дела

НУ И НУ!

В Богучанском районе Красноярского края экипаж ДПС поймал нетрезвого угонщика, который взял служебный автомобиль, чтобы съездить по делам.

Как рассказали в пресс-службе краевой полиции, во время дежурства в селе Богучаны госавтоинспекторы решили проверить документы у водителя автомобиля Renault. 22-летний мужчина признался, что документов на машину у него нет,

так как он взял ее без спроса в организации, где работает водителем.

Как выяснили полицейские, в ночное время, после распития спиртных напитков, он решил поехать на служебном авто по делам.

Молодой человек согласился пройти освидетельствование на состояние опьянения. Алкотестер показал 1,19 промилле алкоголя в литре выдыхаемого воздуха.

В отношении нарушителя составили сразу несколько адми-

нистративных протоколов. Ему предстоит уплатить административные штрафы на сумму свыше 30 тыс. руб., а также грозит лишение права управления на срок до 2 лет.

Кроме того, в отношении мужчины возбуждено уголовное дело по части 1 статьи 166 Уголовного кодекса Российской Федерации «Неправомерное заведение автомобиля без цели хищения», максимальная санкция по которой предусматривает лишение свободы на срок до 5 лет.

НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

7



Станционный смотритель

Гужевой или вьючный транспорт, государева почта и дилижансы — как реализовалась лошадиная сила прогресса

ПЕРЕКРЕСТКИ
ИСТОРИИ

Телеги, сани и... хвороста воз

До середины XIX века основным видом передвижения по суше был гужевой транспорт. Название ему дала кожаная или веревочная петля, которая являлась частью упряжи — способ запрыгать в телегу или сани тягловое животное, которое и приводило в движение транспортное средство, как грузовое, так и пассажирское.

В качестве тягловых животных использовались лошади, волы, буйволы, ослы, мулы, собаки, олени. А также овцы, страусы, слоны, ламы, верблюды, жирафы и другие. В зависимости от типа ходовой части различают колесный и санный гужевой транспорт. При этом, если груз укреплается непосредственно на самом животном, считается, что это уже отдельный вид транспорта — вьючный.

В середине XIX века широкое распространение получили железные дороги, а в начале XX века — автомобили, но гужевой оставался важным видом транспорта до Второй мировой войны, после чего был вытеснен моторизованными видами транспорта. Но он по-прежнему используется в сельской местности, а также в туристическом бизнесе.

Вьючный транспорт предполагает транспортировку на спине животного при помощи вьюков (для груза) и вьючных седел (для пассажира) и является древнейшим известным человеком видом транспорта. Применяется, как правило, в горах, пустынях, лесистой и болотистой местности, там, где невозможно использовать другой транспорт, например, из-за бездорожья, характера ландшафта, климатических условий или состояния погоды, а также в районах со слаборазвитой экономикой.

По сути, все животные, которых используют в качестве транспортного средства, универсальны — они могут быть и вьючными, и тягловыми. Вопрос только в эффективности — например, собака, конечно, способна нести на себе небольшой груз, но необходимость в этом возникает довольно редко, точнее — в исключительных случаях.

Взялся за гуж

Гужевая экономика — так называл в своем исследовании историк, обозреватель Forbes Максим Артемьев процесс перевозки пассажиров и грузов в России до появления железных дорог. Вплоть до 20-х годов XIX века у путешествующих по России было только две возможности — либо на своих повозках, либо на перекладных, то есть пользуясь услугами государственной почты, которая служила и транспортом.

В XVI веке было невозможно отделить транспорт от связи. Ямская служба выполняла обе функции, перевоза как почту, так и пассажиров с грузами. Ямскую повинность — принудительное обслуживание дорог — несло население местностей, где проходили стратегически важные пути сообщения, поставляя лошадей и людей для государственной почты. Постепенно ямщики превратились в особое сословие наподобие стрельцов, они совмещали ведение своего хозяйства с выполнением обязанностей перед государством.

Первые попытки внести рыночные отношения в транспорт и связь были сделаны в 1665 году, утверждает Максим Артемьев, когда Приказ тайных дел и голландский подданный Ян ван Сведен заключили договор об организации почтового сообщения с Европой. Станционные смотрители появились лишь к концу XVIII века, и чиновниками не являлись, а были мелкими предпринимателями.

Правительство не могло содержать и контролировать работу нескольких сотен почто-

вых станов, 2649 почтальонов и станционных смотрителей (столько было в 1810 году). Поэтому станции сдавались частным лицам — на три года — тем самым смотрителям. Они должны были иметь на каждом стане по 25 лошадей, по 10 экипажей, сами нанимать возниц.

В начале XIX века отставание России от Европы в части транспорта ощущалось все сильнее: на Западе пассажиров перевозили уже дилижансы. В 1820 году группа аристократов во главе с Михаилом Воронцовым, будущим генерал-губернатором Новороссии, и Константином Булгаковым, петербургским почт-директором, создали «Общество первоначального заведения дилижансов», ставшее одним из первых акционерных обществ в России. Движение между Москвой и Санкт-Петербургом открылось 27 ноября 1820 года. В 1832 году Воронцов содействовал открытию дилижансов уже в Крыму. Линии дилижансов протянулись и до границ. Однако постройка Николаевской железной дороги в 1851 году стала началом конца дилижанского бизнеса в России.

Основным городским транспортом до революции были конные повозки. В центре Москвы имеется целый район (улица Каретный Ряд, Садово-Каретная улица, Большой, Средний и Малый Каретные переулки) — правопреемник каретной свободы, где с XVII века проживали и трудились ремесленники, изготовлявшие телеги и кареты. Кареты появились на Руси в начале XVII века, на сто лет позже, чем в Европе, что объяснялось и климатом, и состоянием дорог, и расстояниями. Они отличались от прежних колымаг наличием подвески — сперва ремней, а позже рессор, что обеспечивало больший комфорт езды, ибо тряска была главным бичом гужевого транспорта.

Биржевой ямщик Ечкин

Теперь о городских извозчиках: в Москве в 1775 году их было 5 тыс., в 1838-м — 8 тыс., в 1895-м — 19 тыс. В извозчики шли в основном крестьяне, приезжавшие в город на заработки. Кто-то работал со своими лошадьми и повозками, кто-то — на хозяйских, но практически все имели дело с содержателями извозчинных бирж. Так назывались известные городские места, где возницы поджидали клиентов.

В Москве самым известным содержателем биржи был бывший ямщик Ечкин. Он не только занимался извозом, но и имел собственное производство пролеток, сдавал в аренду экипажи, возил и продавал кареты английской фирмы «Виндавер». В районе биржи его наследники (семейное предприятие Ечкиных, ставшее акционерным обществом, просуществовало до революции) владели трехэтажным подворьем, а на Арбате построили пятиэтажную гостиницу.

Извозчики делились на несколько категорий — «ваньки», самые дешевые, не стоявшие на бирже и разъезжавшие по улицам в ожидании седоков; «голубчики» — поджидавшие клиентов на биржах и прочих установленных местах (у театров, бань и т. д.); «лихачи» — самые фартовые и дорогие, на разукрашенных конях и повозках, работавшие только с обеспеченными господами, готовыми щедро платить во время кутежей, свадеб и т. д.

Деятельность извозчиков, и «лихачей», и «ванек», строго регламентировалась и контролировалась. Каждый должен был иметь свой номерной знак, покупать патент на занятие этой деятельностью, по правилам полиции Петербурга с 1784 года все экипажи красились желтой краской, вводились ограничения на скорость, на возраст извозчика, от него требовались «благопристойность» и аккуратность содержания повозки.

Крупного бизнеса в сфере городского транспорта не воз-

никало. Извозчики вынуждены были конкурировать с линейками (в Москве с 1847 года) — подобием внутригородского дилижанса, ходившего по установленным маршрутам, а с 1863 года — с конками, гужевым транспортом на рельсовом ходу, а позже — с трамваями. К 1914 году число извозчиков в обеих столицах сократилось примерно на 20%, начался

ФАКТ

Деятельность извозчиков, и «лихачей», и «ванек», строго регламентировалась и контролировалась. Каждый должен был иметь свой номерной знак, покупать патент на занятие этой деятельностью, по правилам полиции Петербурга с 1784 года все экипажи красились желтой краской, вводились ограничения на скорость, на возраст извозчика, от него требовались «благопристойность» и аккуратность содержания повозки.

процесс вытеснения лошадей автомобилями.

Горными тропами

В век цифровой трансформации транспортной отрасли и плана, реализуемого Илоном Маском (колонизировать при своей жизни Марс и запустить регулярное транспортное сообщение с Красной планетой), братья наши меньшие остаются в определенных местностях незаменимыми. И в качестве вьючных животных, и в качестве тягловых сил.

Например, в Цумадинском районе Дагестана в высокогорье, в бассейне Андийского Коису, на границе с грузинской Уштетией, есть село Хушет. Уникальное, но благодаря СМИ уже не такое таинственное, как раньше. Хушет расположен на высоте около 2 тыс. метров над уровнем моря. Сюда невозможно доехать на автомобиле — дороги нет. Люди идут 10 километров пешком по крутому перевалу. Грузы перевозят на ослах, и, как живогисует портал «Это Кавказ», здесь можно встретить целые караваны этих животных. На их спинах все: от мешков с продуктами до стиральных машин.

Цумадинский район — один из самых отдаленных районов Дагестана. Путь в Хушет из Махачкалы займет 4,5–5 часов, это только до перевала. Машину оставляют на необорудованной стоянке неподалеку от тропы, ведущей на перевал Жирбак, за которым и скрывается Хушет. В село ведет пеший серпантин с набором высоты около 500 метров. При подъеме на перевал открывается вид на Хушетскую долину и село село. В Хушете живут около 900 человек, что немало для высокогорного удаленного села. Причем население не сокращается, а растет. Люди в основном живут натуральным хозяйством — держат скот, разводят огороды и сады. Осликов в каждой семье — по два, а то и по три — без них не прожить.

Есть в России и единственный в своем роде вьючно-транспортный взвод горной мотострелковой бригады Южного военного округа (ЮВО), дислоцированной в Карачаево-Черкесии. Взвод является одним из подразделений материально-технического обеспечения, в нем насчитывается более 80 вьючных лошадей карачаевской и монгольской пород. В ходе плановых тактических учений лошадей формируют в связки. Каждая связка из четырех лошадей способна переносить до 250 кг груза и совершать суточный переход в 25–30 км.

Вьючные лошади участвуют в выполнении служебно-боевых задач на труднодоступных участках местности и перевозят грузы там, где ограничено или невозможно применение других видов транспорта, например, в высокогорных районах Кавказского хребта. Многие зависят от выносливости животных,

степени обученности, высоты местности над уровнем моря, крутизны подъемов, спусков и времени года. В среднем при неблагоприятных условиях, а также на высоте свыше 3000 м над уровнем моря все показатели могут уменьшиться в 1,5 раза. Максимальная высота горных районов, где могут использоваться вьючные подразделения — 4500–5000 м.

Безарканное хозяйство

Олень для северян — это и пища, и тепло, и одежда, и транспорт. Только вот с последним все уже не так очевидно, как раньше. Традиционный быт и культура оленеводов, к сожалению, практически исчезли. Остались лишь почитаемые старейшины, которые знают родной язык, традиции, мифы и легенды. Животных не режут, а стреляют из ружья — арканов нет, да и мастера их кидать почти перевелись. Ярангу ставят только летом, для зимы лучше теплая палатка. Даже чючот на всездохах или на «Буранах».

Причем характерно это для всех — и для чукчей из стойбищ в районе Певека, и для эвенов из Северо-Эвенского района компактного проживания коренных народов, расположенного на северо-востоке Магаданской области, в зоне арктической горной тайги и лесотундры. Но есть бригады, которые не используют снегоходы и до сих пор чючот по-старому, только на нартах, ловко управляясь с ездовыми оленями.

А в августе 2020 года вышел указ главы Якутии об учреждении Дня оленевода в Республике Саха, который ежегодно будет отмечаться в первую субботу марта. Это, конечно, возможность привлечь внимание к проблемам малочисленных коренных народов, показать всю красоту и самобытность традиций оленеводов.

На Севере сегодня также есть сподвижники — независимые туроператоры, которые путем развития экотуризма стараются вернуть интерес к утерянным или почти забытым навыкам езды на оленьих упряжках, уходя за животными, жизни в традиционных чумах.

Созвездие гончих псов

В северных регионах России вплоть до середины 1960-х годов вместо оленей и лошадей широко использовались ездовые собаки. Собачьими упряжками пользовались не только местные жители, но и все государственные службы, включая пограничные войска, почтовую службу и научные экспедиции. Древнейшие находки собачьей упряжи, нарт и костей собак были обнаружены на Новосибирских островах и, согласно радиоуглеродному анализу, имеют возраст 7800–8000 лет.

Ездовые собаководство обладает рядом преимуществ перед ездой на оленьих упряжках, поскольку собакам не нужен подножный корм, что особенно важно при перемещении по льду или арктическим пустыням. В день собачья упряжка способна преодолеть расстояние в 40–60 км при скорости 10–12 км/ч. При этом дневной переход подкармывал оставших, чтобы собаки могли перевести дух.

Ездовая нарта — узкие длинные сани, предназначенные для езды на упряжках из собак или северных оленей. Может использоваться как прицеп снегохода. Гонгонщик упряжной нарты называется каюр.

Оба полюса Земли были покорены на собачьих упряжках. Северный полюс — экспедиция Роберта Пири (1909 год), Южный — экспедиция Руаля Амундсена (1911 год). Самый длительный арктический переход на собачьих упряжках составил 10 тыс. километров, от Уэлена до Мурманска, в ходе полярной экспедиции газеты «Советская Россия» в 1982–1983 годах.

Известное событие с участием ездовых собак — «Великая гонка милосердия» 1925 года, знаменитая эстафета собачьих упряжек, на которых в город Ном на Аляске, пораженный эпидемией дифтерии и находившийся под угрозой полной гибели населения, доставили партию противодифтерийной сыворотки. Другого способа быстро доставить лекарство в труднодоступный город не

было. Два десятка погонщиков, управлявших нартами, запряженными 150 ездовыми собаками породы хаски, с максимальной возможной скоростью везли жизненно важный груз. По мере того, как упряжки по разным причинам выбывали из строя, ящик с сывороткой перегружали на оставшиеся на ходу упряжки. Расстояние от порта Сьюард до Номы, равное 1085 км, эстафета преодолела за пять с половиной суток.

Погонщики и их собаки в радиовыпусках изображались как герои, а гонка получила освещение на первых страницах многих газет мира. Балто, пес-вожак упряжки, проходившей последний участок пути до Номы, стал самой знаменитой собакой того времени, и в его честь была установлена статуя в Центральном парке Нью-Йорка, ставшая туристической достопримечательностью. Публичность гонки также послужила толчком для начала прививочной кампании в США, что резко снизило угрозу заблуждаемости дифтерией.

Великая гонка милосердия стала последним и самым известным случаем в истории массового применения собачьих упряжек.

В нынешних реалиях

На севере Камчатки до сих пор ездят на собачьих упряжках. В отдаленных селах на них перевозят дрова, рыбу, сено, доставляют хозяев на охоту или в гости в соседний поселок или на горячие источники. В нынешних реалиях содержат упряжку собак намного выгоднее, чем снегоход. Для ездовой работы применяются собаки определенных пород: хаски, маламут, самоед, у которых в ходе селекции закреплены необходимые для ездовых собак физические и психологические качества.

Наверное, поэтому главное событие камчатской зимы — традиционная гонка на собачьих упряжках «Берингия». Все началось в январе 1990 года, когда любимый северянами журнал «Северные просторы» выступил с идеей проведения гонок на собачьих упряжках на полуострове Камчатка. Всесоюзный Фонд Народов Севера, Сибири и Дальнего Востока поддержал эту идею и основал оргкомитет «Берингия».

Два десятилетия, появившись на свет в Советском Союзе и продолжая жить в России, «Берингия» выходит на северные просторы зимней Камчатки. Гонка, зарегистрированная в 1991 году в «Книге рекордов Гиннесса», как самая протяженная в мире, выдержала наиболее серьезное испытание — временем.

Для жителей населенных пунктов Камчатского края по трассе гонки — Эссо и Анавайга, Хайрюзово, Усть-Хайрюзово, Ковран, Седанка, Тигиль, Воймполка, Паланна, Лесная, Карага и Ососора — «Берингия» давно стала настоящим праздником, самым ярким культурным событием.

Гонка «Берингия» никогда не была только спортивным мероприятием, а являлась продолжением вековых традиций Севера — именно поэтому в ней участвуют собаки-труженики, помимо гонки, ведущие привычный северный уклад жизни. «Берингия» не ограничивает возрастной ценз участников-каюров, на трассу выходят настоящие старейшины шестидесяти пяти лет и успешно проходят всю трассу, передавая свой бесценный опыт более молодым участникам.

«Берингия» всегда выполняла гуманитарную миссию, доставляя в северные поселки спортивный инвентарь, школьные письменные принадлежности, книги. Местные администрации и школы-интернаты всегда с нетерпением ждут и радостно встречают каюров как самых дорогих гостей. Встречая «Берингию», северные поселки скидывают оцепенение долгой зимы, одеваются в яркие национальные одежды, устраивают необычайные концерты самобытные национальные коллективы.

ЭКЗОТИКА

Верблюды

1. Существуют два вида верблюдов: азиатский двугорбый, или бактриан, и арабский одногорбый или дромедар.

2. Для миллионов людей, живущих в Азии и Африке, верблюд является самым важным животным, поскольку он служит основным транспортным средством.

3. Верблюд с двумя горбами является самым сильным, способным перевозить около 181 килограмма, путешествуя на расстоянии 48 километров в день со скоростью от 3 до 5 километров в час.

4. Благодаря своим горбам они могут выжить несколько недель без еды или воды.

5. Когда температура превышает 40 °C, верблюды могут выдержать около 5 дней без питьевой воды. Зимой верблюды могут выжить 6 или 7 месяцев без питьевой воды. В течение этого времени они могут получать влагу из растений, которые они потребляют.

6. У этих животных невероятное чувство направления. Они могут обнаружить воду на расстоянии до 50 километров — и часто удаются спасти людей, потерянных в пустыне после ловушки песчаных бурь.

7. Тело этих животных полностью адаптировано к песчаным и пустынным климатам и регионам. Волосы защищают их от холода, но летом выпадают, чтобы придать им больше свежести.

8. Верблюды могут забирать до 200 литров за один раз!

9. Верблюды могут бегать со скоростью 25 миль в час (40 км / ч) в течение длительного времени. Если их владелец спешит, они могут увеличить скорость до 40 миль в час (67 км / ч).

10. В Турции борьба верблюдов является одним из старейших традиционных шоу, и это событие, которое, несмотря на то, что в прошлом оно почти было искоренено, с каждым годом приобретает все большую популярность на туристическом уровне.

Слоны

В Индии и странах Юго-Восточной Азии слоны традиционно выступают в роли вьючных животных и даже в качестве гужевого транспорта. Слоны отличаются колоссальной силой. Рабочие слоны с поразительной легкостью таскают огромные бревна, переносят их через трясины, горные кручи. На своей могучей спине по бездорожью слон несет до тонны всякого груза, выполняя работу ста носильщиков. Слоны работают на лесопосах вместе тягачей. Из чащи непроходимых джунглей доставляют к реке тяжелые столбы деревьев. Они до сих пор незаменимы в лесных дебрях тропических стран, где нет ни проезжих, ни пешеходных дорог. И, конечно, обслуживают туристические маршруты.

На фоне пандемии коронавируса в числе миллионов безработных в Таиланде оказались и слоны. Эти животные дорого обходятся частным компаниям и заводчикам, а из-за резкого падения спроса денег на их содержание вовсе не осталось. В связи с этим более ста особей в провинции Чиангмай отправили в естественную среду обитания. Они прошли карантинном 150 километров, сообщала недавно Associated Press, и эта новость всколыхнула весь мир.

Хозяин четырех слонов и небольшого туристического парка Садути Серичиве был одним из участников этого похода. Он рассказывает, что отправил слонов на волю, так как его семья больше не могла нести расходы, связанные с их содержанием. Каждый месяц на это уходило около 6250 долл., в сумму входила аренда земли и помещений, зарплата сотрудников и пища для животных. По его словам, слоны съедают до 300 килограммов травы и овощей в день. Он объяснил, что перевозка животных на грузовиках обошлась бы владельцам слишком дорого, поэтому они отправились пешком. По его словам, слоны могут поддерживать скорость ходьбы 7,25 км в час.

«Эти слоны уже 20 лет не имеют возможности вернуться домой. Они кажутся очень счастливыми, когда возвращаются домой: издают радостные звуки, бегут к ручью рядом с деревней и веселятся вместе с нашими детьми», — рассказал Садути.

В местном фонде защиты слонов считают, что животных полезно вернуть на волю, где они смогут жить самостоятельно.

Страницу подготовила
Инга ДМИТРИЕВА

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

9

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Арлан-Сибирь», совместно с Комитетом по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования (в соответствии с ФЗ № 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», положением об организации проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории Иркутского района, утвержденным постановлением администрации Иркутского районного муниципального образования от 18.03.2015 № 1759) уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе проведения оценки воздействия на окружающую среду и подготовки обосновывающей документации, а именно инженерных изысканий, проектной документации и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее ОВОС) намечаемой хозяйственной и иной деятельности по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Административно-офисное здание со встроенной автостоянкой для служебного транспорта по адресу: Иркутская область, Иркутский район, севернее п. Южный, земельный участок с кадастровым номером 38:06:130821:1:1059» (далее Объект).

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Арлан-Сибирь», адрес: 664043, Россия, Иркутская область, г. Иркутск, ул. Аргунова, д. 2.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: июнь 2020 - июнь 2021 годов.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Комитет по управлению муниципальным имуществом и жизнеобеспечению администрации Иркутского районного муниципального образования, адрес г. Иркутск, ул. К. Маркса, д.40, тел.: 8 (3952) 718-026, совместно с заказчиком или его представителем.

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний или онлайн-конференции.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по ОВОС и предварительного варианта материалов по ОВОС, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации, в том числе журнал учета предложений и замечаний по объекту Объекта намечаемой деятельности, доступны в течение 30 дней с момента настоящей публикации и в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения, для ознакомления и направления замечаний и предложений (в письменной форме) по адресам: г. Иркутск, ул. Аргунова, д. 2 и г. Иркутск, ул. К. Маркса, д.40, с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения в форме слушаний по объекту государственной экологической экспертизы Объекта намечаемой деятельности назначены на 05.04.2021 в 16.00 часов, по адресу 664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, д. 17, в случае продления режима самоизоляции слушания будут проведены с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Исполнитель работ по ОВОС: Общество с ограниченной ответственностью «Эй-Пи-Центр», адрес: 664022, г. Иркутск, ул. Коммунистическая, д. 65а.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по ОВОС будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресу: г. Иркутск, ул. Аргунова, д. 2 и г. Иркутск, ул. ул. К. Маркса, д.40, с 9-00 до 17-00 часов.

В случае продления режима самоизоляции в целях обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения на территории РФ в соответствии со статьей 80 Конституции РФ, информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации Иркутского районного муниципального образования по адресу: <http://www.irkraion.ru/>.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «ИркутскЭнергоПроект» совместно с администрацией г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляют о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Тепловая сеть №500-47-2015 до границы земельного участка Заявителя», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть №500-47-2015 до границы земельного участка Заявителя» предусмотрено подключение (технологическое присоединение) к сетям инженерно-технического обеспечения объекта капитального строительства «Нежилое здание «автоматгазин», расположенного по адресу: г. Иркутск, ул. Сурнова, д. 29/1.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Байкальская энергетическая компания», филиал Ново-Иркутская ТЭЦ, 664043, г. Иркутск, бул. Рыбикова, 67. Разработчик проектной документации: ООО «ИркутскЭнергоПроект», 664056, г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11.

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

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 технических заданий по объекту: «Тепловая сеть №500-47-2015 до границы земельного участка Заявителя» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Тепловая сеть №500-47-2015 до границы земельного участка Заявителя» назначены на 09 апреля 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. 10.

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

Уведомление

о повторном проведении общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское» совместно с администрацией Киселёвского городского округа (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») повторно уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: по проектной документации «Технический проект отвалобразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» (в соответствии с документацией, предоставляемой на ГЭЭ согласно ст. 11 Федерального закона от 22.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее по тексту ОВОС) и технического задания по ОВОС.

Название намечаемой деятельности: проектная документация «Технический проект отвалобразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское». Цель намечаемой деятельности: эксплуатация плоского породного отвала для осуществления производственной деятельности ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» по добыче угля.

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

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

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

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

Форма общественных обсуждений – общественные слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия.

В соответствии с распоряжением Губернатора Кемеровской области-Кузбасса № 19-рг от 04.02.2021 года проведение на территории Кузбасса публичных и иных мероприятий невозможно до особого распоряжения.

В связи с этим, сообщаем что с 04.03.2021 по 06.04.2021 включительно, материалы ОВОС и техническое задание по ОВОС доступны для ознакомления по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, пгт Карагайлинский, ул. Рейдовая, 25а (КДЦ «Восток» в будние дни с 8-00 до 17-00 (перерыв с 12-00 до 13-00), на официальном сайте Исполнителя (ООО «Экология Сибиря») по адресу: <https://www.ekosibiri.ru>.

Ознакомившись с материалами возможно представить свои замечания и предложения в журнале учёта поступивших замечаний и предложений от общественности по адресу: Кемеровская область-Кузбасс, г. Киселевск, пгт Карагайлинский, ул. Рейдовая, 25а (КДЦ «Восток»), а также с указанием Ф.И.О., телефона, e-mail - по электронному адресу Исполнителя: ekosibiri@mail.ru.

После опубликования на сайте Исполнителя (ООО «Экология Сибиря») по адресу: <https://www.ekosibiri.ru>, а также принятия замечаний и предложений с 08.12.2020 по 19.01.2021 и с 04.03.2021 по 06.04.2021 включительно, будет подготовлен документ по итогам общественных слушаний и с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Контакты Исполнителя: ekosibiri@mail.ru, телефон: 8 (3842) 45-22-07; Контакты Заказчика (ООО «Шахтоуправление Карагайлинское»): info@kargol.ru, телефон: 8 (38464) 3-40-71.

Форма представления замечаний и предложений – письменная.

Общественные обсуждения

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 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 от 16 мая 2000 г. № 372 ООО «Геосистема» извещает о проведении общественных обсуждений по объектам государственной экологической экспертизы: проектам технической документации (в т.ч. материалам оценки воздействия на окружающую среду) пестицидов и агрохимикатов: Флорвит гранулированное удобрение марки: для газонов; для газонов осенний; для хвойных; для хвойных осенний; универсальный; универсальный осенний; для роз и других цветущих кустарников; для розодернов, вересковых растений и гортезий; для голубики; для газонов быстрый эффект; для газонов длительного действия 100 дней; для хвойных длительного действия 100 дней; для роз и других цветущих растений 100 дней; для клубники и других цветущих фруктовых; Флорвит Про Натур Микрофлора 3в1 марки: для хвойных; для цветущих; для газонов; для овощей, цветов, фруктовых деревьев и кустарников; ФИТОМАГ-ПАК, П (0,5 г/кг 1-метилхлоропропена); Плантафлор (0,5 г/л коллоидного серебра + 0,5 г/л полигексаметиленбигуанида гидрохлорида); ОТПРАВА ДОКТОР ХАРВЕСТ, BP (50 г/л экстракта натуральных пиретринов); ОТПРАВА ДОКТОР ХАРВЕСТ, BP (50 г/л натуральных пиретринов); Бутизан Стар, КС (333 г/л метазалорла + 83 г/л квинмерака); Муравьи Форте, Г (5 г/кг имидаклоприда); Пульмакс, ВРК (120 г/л имазамокса); Прогноз, КЗ (250 г/л пропиконазол); Грант, ВРК (33 г/л имазамокса + 15 г/л имзапипра).

Цель намечаемой деятельности: государственная регистрация указанных пестицидов и агрохимикатов: государственная регистрация указанных пестицидов и агрохимикатов могут использоваться на всей территории России.

Наименование и адрес заказчика: ООО «Геосистема», адрес: 129128, г. Москва, Мира пр-кт, 1885/1/63, телефон: 8(903)687-02-37.

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: администрация Красноярского района Белгородского области.

Форма общественного обсуждения: опрос.

Форма представления замечаний и предложений: письменная, посредством передачи заполненного опросного листа представителю Заказчика.

Дата, время и место проведения: опрос проводится с 06 марта по 06 апреля 2021 г. на территории Красноярского района Белгородской области. Жители других регионов и муниципальных образований могут ознакомиться с документацией и направить заполненные опросные листы по указанному ниже адресу.

Сроки и место доступности опросного листа, документации, технического задания и предварительных материалов ОВОС: с 06 марта по 10 мая 2021 г. материалы и опросный лист размещены на сайте: <http://gsstm.ru/opros.html>.

Замечания и предложения принимаются с 06 марта по 10 мая 2021 г. посредством передачи заполненного и подписанного опросного листа в письменной форме по адресу: ООО «Геосистема», 129128, г. Москва, Мира пр-кт, 1885/1/63, либо в виде электронного образа на e-mail: info@gsstm.ru, либо представителю Заказчика по месту проведения опроса, тел.: 8(903)687-02-37.

Извещение

о проведении общественных обсуждений

На общественные обсуждения представляются материалы обоснования лицензии (включая материалы оценки воздействия на окружающую среду) на осуществление деятельности в области использования атомной энергии «Эксплуатация пункта хранения радиоактивных отходов, промышленная площадка ФГУП «РАДОН», г. Кирово-Чепецк».

Заказчик: ФГУП «РАДОН», 119121, город Москва, 7-й Ростовский переулок, дом 2/14, телефон: 8-495-545-57-67, e-mail: info@radon.ru.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений, администрация муниципального образования «Город Кирово-Чепецк» Кировской области совместно с Заказчиком.

Название намечаемой деятельности: «Эксплуатация пункта хранения радиоактивных отходов, промышленная площадка ФГУП «РАДОН», г. Кирово-Чепецк».

Цель намечаемой деятельности: обеспечение безопасного обращения с радиоактивными отходами при их хранении.

Месторасположение намечаемой деятельности: г. Кирово-Чепецк Кировской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС): I – II кварталы 2021 года.

Общественные обсуждения организуются в форме общественных слушаний 07 апреля 2021 года в 17-30 в помещении актовом зала здания администрации муниципального образования «Город Кирово-Чепецк» Кировской области по адресу: Кировская область, город Кирово-Чепецк, улица Первомайская, д.6.

Материалы обоснования лицензии, включая ОВОС и Техническое задание на ОВОС доступны для ознакомления общественности и подачи письменных замечаний и предложений с 5 марта по 5 апреля 2021 года в электронном виде через Интернет - приемную на официальном сайте муниципального образования «Город Кирово-Чепецк» Кировской области (www.k4gorod.ru) и на официальном сайте ФГУП «Радон» (www.radon.ru).

Кроме того, прием замечаний и предложений будет осуществляться по адресам электронной почты: oddib@adm.k4gorod.ru и radon.oobsuzdenia@gmail.com.

Привем и документирование письменных замечаний и предложений будет осуществляться заказчиком в течение 30 дней после окончания общественных обсуждений, до 11 мая 2021 года, по вышеуказанным адресам.

Объявление

Федеральное агентство по рыболовству, Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (Волжско-Каспийский филиал) (далее – ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал)) совместно с Администрациями муниципального образования «Икрянинский район» Астраханской области, Лаганского районного муниципального образования Республики Калмыкия, муниципального района «Тарумовский район» Республики Дагестан уведомляют о проведении общественных обсуждений в форме опроса по объектам государственной экологической экспертизы:

1. по документации «Материалы общего допустимого улова в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации и Каспийском море на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду). Часть 1. Рыбы морей европейской части России»,

2. по документации «Материалы общего допустимого улова в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних морских водах Российской Федерации, в территориальном море Российской Федерации, на континентальном шельфе Российской Федерации и Каспийском море на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду). Часть 3. Беспозвоночные животные и водоросли»,

в том числе в Администрации муниципального района «Тарумовский район» Республики Дагестан:

3. по документации «Материалы, обосновывающие общие допустимые уловы в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних водах Республики Дагестан, за исключением внутренних морских вод, на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду)».

Цель и место намечаемой деятельности – добыча (вылов) водных биологических ресурсов в соответствии с обоснованиями общего допустимого улова в морских водах Российской Федерации (Волжско-Каспийский рыбохозяйственный бассейн) и во внутренних водах Республики Дагестан, с учетом экологических аспектов воздействия на окружающую среду.

Заказчик – Федеральное агентство по рыболовству, г. Москва, Рождественский бульвар, д. 12.

Представители заказчика:

Астраханская область и Республика Калмыкия: Волго-Каспийское территориальное управление Росрыболовства, г. Астрахань, ул. Савушкина, 1, литер Б, тел.: 8(8512) 47-99-11.

Республика Дагестан: Северо-Кавказское территориальное управление Росрыболовства, г. Махачкала, ул. Танкаева, 67, тел.: 8(8722) 64-00-61.

Исполнители:

Астраханская область: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал), г. Астрахань, ул. Савушкина, 1, тел.: (8512) 44-16-50;

Республика Калмыкия: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Элистинский»), г. Элиста, ул. Ленина, 273, тел.: 8(847-22) 4-20-23;

Республика Дагестан: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Западно-Каспийский»), г. Махачкала, ул. Абубакарова, 104, тел.: 8(8722) 63-55-19.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с момента опубликования настоящего объявления в течение 30 дней до окончания общественных обсуждений.

Органы, ответственные за организацию общественных обсуждений, – Администрация муниципального образования «Икрянинский район» Астраханской области; Администрация Лаганского районного муниципального образования Республики Калмыкия; Администрация муниципального района «Тарумовский район» Республики Дагестан.

Форма общественного обсуждения – письменный опрос. Форма представления замечаний – письменная.

С указанным в пункте 1-2 документацией можно ознакомиться на сайте www.kaspiirh.vniro.ru, в ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал) по адресу: г. Астрахань, ул. Савушкина, 1 и в администрации муниципального образования «Икрянинский район» по адресу: Астраханская область, с. Икряное, ул. О. Ковшевого, 28, в ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Элистинский») по адресу: Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Ленина, 273 и в администрации Лаганского районного муниципального образования Республики Калмыкия по адресу: Республика Калмыкия, г. Лагань, переулок Первый Пионерский, д. 6 «А».

С указанным в пункте 1-3 документацией можно ознакомиться на сайте www.kaspiirh.vniro.ru, в ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Западно-Каспийский») по адресу: г. Махачкала, ул. Абубакарова, 104 и в администрациях: муниципального района «Тарумовский район» по адресу: Республика Дагестан, Тарумовский район, с. Тарумовка, ул. Советская, 19; муниципального района «Кизлярский район» по адресу: Республика Дагестан, Кизлярский район, г. Кизляр, ул. Советская, 13; муниципального района «Бабаюртовский район» по адресу: Республика Дагестан, Бабаюртовский район, с. Бабаюрт, ул. Ленина, 29; муниципального образования «Город Махачкала» по адресу: Республика Дагестан, г. Махачкала, пл. Ленина, 2, по указанному адресу можно получить, заполнить и сдать опросный лист с момента опубликования настоящего объявления в течение 30 дней до окончания общественных обсуждений, с понедельника по пятницу с 9.00 до 16.00. Также опросный лист для заполнения можно скачать с сайта ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал): www.kaspiirh.vniro.ru, заполненный и подписанный опросный лист можно направить на электронный адрес: kaspiirh@mail.ru.

Контактные телефоны: Астраханская область: (8512) 44-16-59 (Клюкина Елена Александровна); Республика Калмыкия: 8(847-22) 4-20-23 (Петрушкина Делгир Сергеевна); Республика Дагестан: 8(8722) 63-55-19 (Тамбов Пирмурад Султанмурадovich).

Замечания и предложения по экологическим аспектам намечаемой деятельности можно направить в письменной форме с момента опубликования настоящего объявления в течение 60 дней по Астраханской области: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал) по адресу: г. Астрахань, ул. Савушкина, 1; по Республике Калмыкия: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Элистинский») по адресу: Республика Калмыкия, г. Элиста, ул. Ленина, 273; по Республике Дагестан: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал, отдел «Западно-Каспийский») по адресу: г. Махачкала, ул. Абубакарова, 104 или на электронный адрес: kaspiirh@mail.ru.

Уведомление

о начале обсуждений объекта государственной экологической экспертизы с гражданами и общественными организациями (объединениями) «Строительство вертолетной площадки для нужд БУЗ «Беломорская центральная районная больница»

Название и цель намечаемой деятельности: «Строительство вертолетной площадки для нужд БУЗ «Беломорская центральная районная больница».

Наименование Заказчика: Фонд по сохранению и развитию Соловецкого архипелага, адрес: 119002, г. Москва, Смоленский бульвар, д. 26/9, стр. 1, 2. Тел.: +7-495-129-32-37.

Проектная организация-исполнитель работ по ОВОС - АО «ПинИИ ВТ «Ленаэропроект», адрес: 198095, г. Санкт-Петербург, наб. Обводного канала, д. 122, литер Б. Тел. (812) 251-94-63, 313-15-51, факс (812) 251-65-91.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: январь - май 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования «Беломорский муниципальный район». Адрес: Республика Карелия, г. Беломорск, ул. Ленинская, д. 9. Телефон (81437) 5-10-50.

Форма общественных обсуждений: опрос - направление предложения почтовым отправлением в адрес Администрации муниципального образования «Беломорский муниципальный район» или по электронной почте на официальный электронный адрес Администрации – belkaradm@belomorsk-mo.ru.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду и предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду доступны на официальном сайте Администрации муниципального образования «Беломорский муниципальный район» по адресу <https://www.belomorsk-mo.ru/> в соответствии с Регламентом МО.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Строительство вертолетной площадки для нужд БУЗ «Беломорская центральная районная больница» состоятся 05 апреля 2021 г. в 14.00 в Актовом зале Администрации МО «Беломорский муниципальный район» по адресу Республика Карелия, г. Беломорск, ул. Ленинская, д. 9.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности, публикуемого на официальном сайте Администрации муниципального образования «Беломорский муниципальный район» по адресу <https://www.belomorsk-mo.ru/> в разделе «Новости».

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО "Биодегма ГмбХ" в лице доверенного лица ООО «Гидрокор» совместно с Общественной палатой Смоленской области и администрацией муниципального образования "Смоленский район" Смоленской области информируют о начале процедуры общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Проект технической документации на технологию компостирования органических отходов BIODEGMA®», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ТЗ на проведение ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: компостирование органических отходов по новой технологии BIODEGMA.

Территория реализации намечаемой деятельности: Российская Федерация.

Заказчик: ООО «БИОДЕГМА ГмбХ». Адрес: 71634, Германия Людвигсбург, Тайнахер штрассе, 34. E-mail: rm@biodegma.de.

Доверенное лицо, представляющее интересы Заказчика: ООО «СК «Гидрокор». Адрес: 192012, Санкт-Петербург, пр. Обуховской Обороны, д.116, к.1, лит. Е, офис 405. Телефон: 8(812)-313-74-31. E-mail: post@gidrokor.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Общественная палата Смоленской области, Администрация муниципального образования "Смоленский район" Смоленской области. Адрес: 214019, Смоленская область, г. Смоленск, проезд Маршала Конева, д. 28Е. Телефон для связи: +7-(4812)55-2475, контактное лицо от Департамента Смоленской области по природным ресурсам и экологии Ушкова Наталья Михайловна, телефон для связи 8-951-707-38-56.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 5 марта – 5 мая 2021 г.

Оценку воздействия на окружающую среду планируется проводить в 2 этапа:

Этап 1. Общественные обсуждения проекта Технического задания (ТЗ) на проведение ОВОС.

Форма общественных обсуждений на 1 этапе: регистрация мнения общественности в письменном виде в общественных приемных.

Принем замечаний и предложений к проекту ТЗ на проведение ОВОС будет осуществляться с 5 марта – 5 апреля 2021 г.

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

Объявление

о проведении общественных слушаний

АО «Самаранефтегаз» совместно с администрацией муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещают о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту 6763П «Сбор нефти и газа со скважины № 318 Уваровского месторождения».

Цель общественных обсуждений – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности АО «Самаранефтегаз» и ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: Самарская область, муниципальный район Кинель-Черкасский, в границах сельского поселения Новые Ключи.

Общественные обсуждения состоятся: «16» апреля 2021 г. в 10:00 часов по адресу: Кинель-Черкасский район, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32, здание администрации.

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.

Наименование и адрес заказчика: АО «Самаранефтегаз», адрес: 443071 Самарская обл., г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамарНИПИнефть», адрес: 443010 Самарская обл., г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18.

Главный инженер проекта – Авдошин Сергей Сергеевич, тел.: +7 (846) 205-86-08 доб. 1565, AvdoshinSS@samnipi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС – Главный специалист группы разработок специальных разделов ООО «СамарНИПИнефть» Люстрицкая Дарья Владимировна, тел.: 8(846) 205-86-76 доб. 2002, LyustritskayaDV@samnipi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валеева Гульсем Шамильевна, тел.: 8(846) 205-87-16 доб. 2897, ValeevaGS@samnipi.rosneft.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, адрес: 446350, Самарская область, Кинель-Черкасский район, с. Кинель-Черкасссы, ул. Красноармейская, 69.

Начальник отдела экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области – Зайцев Владимир Иванович, тел.: 8(846-60) 4-20-35, admkch_ob.otdel@mail.ru.

Периодные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Сентябрь 2020 г. – Апрель 2021 г.

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по 15.04.2021 г. включительно, а также в течение 30 дней после окончания общественных слушаний, по адресу:

- Самарская область, с. Кинель-Черкасссы, ул. Красноармейская, 73 – отдел экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 17-00;

- Самарская область, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32 – здание администрации сельского поселения Новые Ключи муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 16-00.

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области в разделе Экология по ссылке <https://www.kinel-cherkassy.ru>.

Формат общественных обсуждений: общественные слушания. Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Объявление

о проведении общественных слушаний

АО «Самаранефтегаз» совместно с администрацией муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») извещают о начале общественных обсуждений (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту 7095 «Сбор нефти и газа со скважины № 31 Ближнего месторождения».

Цель общественных обсуждений – информирование общественности о намечаемой хозяйственной деятельности АО «Самаранефтегаз» и ее возможном воздействии на окружающую среду с целью выявления общественных предпочтений и их учета в процессе оценки воздействия.

Местоположение намечаемой деятельности: Самарская область, муниципальный район Кинель-Черкасский, в границах сельских поселений Новые Ключи и Ерзовка.

Общественные обсуждения состоятся: «14» апреля 2021 г. в 09:00 часов по адресу: Кинель-Черкасский район, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32, здание администрации.

«14» апреля 2021 г. в 11:00 по адресу: Кинель-Черкасский район, с. Ерзовка, ул. Центральная, д. 70 А, здание администрации.

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.

Наименование и адрес заказчика: АО «Самаранефтегаз», адрес: 443071 Самарская обл., г. Самара, Волжский пр., д. 50.

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений): ООО «СамарНИПИнефть», адрес: 443010 Самарская обл., г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18.

Главный инженер проекта – Масловский Антон Викторович, тел.: 8(846) 205-87-42 доб. 2164, MaslovskiyAV@samnipi.rosneft.ru.

Исполнитель ОВОС – Главный специалист группы разработок специальных разделов ООО «СамарНИПИнефть» Люстрицкая Дарья Владимировна, тел.: 8(846) 205-86-76 доб. 2002, LyustritskayaDV@samnipi.rosneft.ru.

В части организации общественных обсуждений – ведущий инженер отдела землеустроительных работ № 40 Валеева Гульсем Шамильевна, тел.: 8(846) 205-87-16 доб. 2897, ValeevaGS@samnipi.rosneft.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, адрес: 446350, Самарская область, Кинель-Черкасский район, с. Кинель-Черкасссы, ул. Красноармейская, 69.

Начальник отдела экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области – Зайцев Владимир Иванович, тел.: 8(846-60) 4-20-35, admkch_ob.otdel@mail.ru.

Периодные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: Сентябрь 2020 г. – Апрель 2021 г.

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно в течение 30 дней со дня опубликования данного объявления по 13.04.2021 г. включительно, а также в течение 30 дней после окончания общественных слушаний, по адресу:

- Самарская область, с. Кинель-Черкасссы, ул. Красноармейская, 73 – отдел экологического контроля и охраны окружающей среды администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 17-00;

- Самарская область, с. Новые Ключи, ул. Советская, д. 32 – здание администрации сельского поселения Новые Ключи муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 16-00;

- Самарская область, Кинель-Черкасский район, ул. Центральная, д. 70 А – здание администрации сельского поселения Ерзовка муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области, в рабочее время с 8-00 до 16-00.

Электронная версия документации доступна на Интернет-сайте: администрации муниципального района Кинель-Черкасский Самарской области в разделе Экология по ссылке <https://www.kinel-cherkassy.ru>.

Формат общественных обсуждений: общественные слушания. Форма предоставления замечаний: устная, письменная.

Информирование общественности

о намечаемой хозяйственной деятельности

ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть» совместно с Администрацией Муниципального образования «Икрянинский район» Астраханской области уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы – «Корректировка №1 проектной документации «Обустройство месторождения им. В. Филановского (первая стадия освоения)» в части Блок-кондуктора» включая: материалы проектной документации, материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС), а также техническое задание на разработку раздела ОВОС.

В соответствии с лицензией на право пользования недрами целью намечаемой деятельности является добыча углеводородов в пределах участка дна Каспийского моря и транспортировка пластового флюида.

Корректировка проектной документации осуществляется в связи с фактическим изменением графика строительства, графика бурения и даты ввода объекта в эксплуатацию.

Месторасположение намечаемой деятельности – объект производства работ находится в северо-западной мелководной части Северного Каспия, в 100 км восточнее Республики Калмыкия, в 170 км южнее г. Астрахань, в 40 км северо-восточнее Астраханского рейда, в 20 км восточнее о. Малый Жемчужный, в 120 км северо-восточнее о. Тюлений.

Наименование и адрес заказчика проекта: ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть»; адрес: Россия, 414000, г. Астрахань, ул. Адмиралтейская, д. 1, корп. 2; тел.: (8512) 40-28-00; e-mail: astr-office2@luikoil.com.

Главный инженер и адрес проектной организации и исполнителя работ по оценке воздействия на окружающую среду: ООО «Волгограднефтепроект»; адрес: Россия, 400048, г. Волгоград, улица Лесогорская, дом 85а; тел.: (8442) 55-16-84; e-mail: pto@vnpn ltd.

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

Ориентировочный срок проведения ОВОС: I квартал 2021 г. – II квартал 2021 г.

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

Форма предоставления замечаний и предложений – письменная.

Общественные приемные открыты с 06 марта 2021 г. по 06 апреля 2021 г. в рабочие дни с 8:00 до 17:00 по адресам:

- г. Астрахань, ул. Фиолетова, д. 44, каб.210, ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть», отдел проектных работ и экспертизы документации. Контактное лицо: Мансеров Д.Н., тел.: (8512) 40-22-26; E-mail: Dmitrii.Mantserov@luikoil.com.

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

В общественных приемных представлены материалы проектной документации, включая материалы ОВОС, техническое задание на разработку ОВОС, опросные листы, а также журналы для регистрации замечаний и предложений. С указанными материалами также можно ознакомиться на сайте ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть»: <https://nvn.lukoil.ru/Responsibility/Ecnology>. Подписание протокола общественных обсуждений состоится 07 апреля 2021 года по месту организации общественных приемных.

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

Информация

о проведении общественного обсуждения (в форме опроса)

В соответствии с требованиями Федерального закона от 23 ноября 1995 года №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ № 372 от 16.05.2000 г. организованы общественные обсуждения (в форме опроса) проектной документации по объекту государственной экологической экспертизы: «Проект технической документации установки утилизации промышленных отходов непрерывного действия Пиротекс 2 «ФОРВАТЕР», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду (ТЗ на ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: утилизация отходов производства и потребления на установке утилизации промышленных отходов непрерывного действия Пиротекс 2 «ФОРВАТЕР». Изготовление установки утилизации промышленных отходов непрерывного действия Пиротекс 2 «ФОРВАТЕР» для эксплуатации в части утилизации отходов, а также для реализации на территории Российской Федерации с целью эксплуатации.

Месторасположение намечаемой деятельности: 416357, ОБЛАСТЬ АСТРАХАНСКАЯ, РАЙОН ИКРЯНИНСКИЙ, РАБОЧИЙ ПОСЕЛОК ИЛЬИНКА, ТЕРРИТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЧАСТОК 3, СТРОЕНИЕ 5 (ООО «ПК «ЭКО+» (объект производства).

Наименование и адрес заказчика: ООО «ПК «ЭКО+» (416357, ОБЛАСТЬ АСТРАХАНСКАЯ, РАЙОН ИКРЯНИНСКИЙ, РАБОЧИЙ ПОСЕЛОК ИЛЬИНКА, ТЕРРИТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЧАСТОК 3, СТРОЕНИЕ 5).

Разработчик (исполнитель) работ по оценке воздействия на окружающую среду и его адрес: ООО «ПК «ЭКО+» (416357, ОБЛАСТЬ АСТРАХАНСКАЯ, РАЙОН ИКРЯНИНСКИЙ, РАБОЧИЙ ПОСЕЛОК ИЛЬИНКА, ТЕРРИТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЧАСТОК 3, СТРОЕНИЕ 5).

Периодный срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: 09.03.2021 - 10.05.2021 г.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений (опрос): Администрация МО «Икрянинский район» Астраханской области.

Форма общественных обсуждений: общественные обсуждения в форме опроса.

С вышеуказанной проектной документацией, содержащей материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду (ТЗ на ОВОС) можно ознакомиться в период с 09.03.2021 - 10.05.2021 г. (с 8:00 ч. до 17:00 ч. астраханское время) в здании администрации МО «Икрянинский район» Астраханской области по адресу: 416370, Астраханская область, Икрянинский район, с. Икряное, ул. Олега Кошевого, д. 28, 3 этаж, каб. 301, а также на официальном сайте ООО «ПК «ЭКО+» <http://www.ecorpl.ru>. Для изучения мнения общественности и других участников по указанному адресу администрации размещен журнал, содержащий опросные листы, для предоставления замечаний и предложений. Опросные листы также представлены на официальном сайте ООО «ПК «ЭКО+».

Форма представлений замечаний и предложений: письменная по почтовым адресам: 416370, Астраханская область, Икрянинский район, с. Икряное, ул. Олега Кошевого, д. 28 (Администрация МО «Икрянинский район» Астраханской области) и 416357, ОБЛАСТЬ АСТРАХАНСКАЯ, РАЙОН ИКРЯНИНСКИЙ, РАБОЧИЙ ПОСЕЛОК ИЛЬИНКА, ТЕРРИТОРИЯ ПРОМЫШЛЕННЫЙ УЧАСТОК 3, СТРОЕНИЕ 5 (ООО «ПК «ЭКО+»), а также электронная по электронным адресам: ikrai@astranet.ru (Администрация МО «Икрянинский район» Астраханской области) и Sekretar@ecorpl.ru (ООО «ПК «ЭКО+»).

Время и место общественных обсуждений в форме опроса по вышеуказанной проектной документации: 08.04.2021 г. в 15:00 ч. (астраханское время) по адресу: 416370, Астраханская область, Икрянинский район, с. Икряное, ул. Олега Кошевого, д. 28, 3 этаж, каб.301, администрации МО «Икрянинский район» Астраханской области.

Уведомление

Общество с ограниченной ответственностью «ЭКОТЕКТОР» совместно с Администрацией муниципального образования «Кабанский район» (в соответствии со ст. 9 Федерального закона от 23.11.1995 года № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе»), уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Реконструкция Кабанской осушительно-оросительной системы и отдельно расположенного гидротехнического сооружения Кабанская защитная дамба, Кабанский район, Республика Бурятия», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: реконструкция Кабанской осушительно-оросительной системы и отдельно расположенного гидротехнического сооружения Кабанская защитная дамба с целью повышения водообеспеченности и подачи воды для орошения сельскохозяйственных культур, предотвращения выщития из сельскохозяйственного оборота 2500 га сельскохозяйственных угодий, защиты сельскохозяйственных угодий и населенных пунктов от затопления паводковыми водами реки Селенга.

Месторасположение намечаемой деятельности: Республика Бурятия, Кабанский район, земельные участки с кадастровыми номерами: 03:09:000000:154, 03:09:000000:246, 03:09:680103:111, 03:09:680103:112, 03:09:690104:316, 03:09:700101:168, 03:09:710104:62, 03:09:730101:89, 03:09:730101:90, 03:09:730101:91, 03:09:730101:92, 03:09:730101:93.

Наименование и адрес заказчика (представителя): Государственный заказчик Министерство сельского хозяйства Российской Федерации от имени Российской Федерации в лице федерального государственного бюджетного учреждения «Управление мелiorации земель и сельскохозяйственного водоснабжения по Республике Бурятия». Адрес: 670031, Российская Федерация, Республика Бурятия г. Улан-Удэ, бульвар Карла Маркса, 14А, тел.: +7 (3012) 37-95-03, факс +7 (3012) 23-53-64.

Периодные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: август 2020- март 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация МО «Кабанский район». Адрес: 671200, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10, тел.: 8 (30138) 43-4-36.

Форма общественных обсуждений: слушания. Форма представления замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно: с 04 марта 2021 г. по 04 апреля 2021 г. в Администрации МО «Кабанский район» по адресу: 671200, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10, в рабочие дни с 09:00 до 16:00 местного времени или на официальном сайте www.kabansk.org.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: Администрации МО «Кабанский район» по адресу: 671200, Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул. Кирова, 10, тел.: 8 (30138) 43-4-36, e-mail: admkab@icm.buryatia.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: с 04 марта 2021 г. по 04 апреля 2021 г.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Реконструкция Кабанской осушительно-оросительной системы и отдельно расположенного гидротехнического сооружения Кабанская защитная дамба, Кабанский район, Республика Бурятия», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду, состоятся: 05 апреля 2021 г. в 14.00 по адресу Республика Бурятия, Кабанский район, с. Кабанск, ул.Кирова, 10 (конференц-зал Администрации МО «Кабанский район»).

Объявление

Федеральное агентство по рыболовству, Федеральное государственное бюджетное научное учреждение «Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии» (Волжско-Каспийский филиал) (далее – ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал)) совместно с Администрацией МО «Город Астрахань» уведомляют о проведении общественных обсуждений по объектам государственной экологической экспертизы:

1. по документации «Материалы, обосновывающие общие допустимые уловы в районе добычи (вылова) водных биологических ресурсов во внутренних водах Астраханской области, за исключением внутренних морских вод, на 2022 год (с оценкой воздействия на окружающую среду)»

Цель и место намечаемой деятельности – добыча (вылов) водных биоресурсов в соответствии с обоснованиями общего допустимого улова во внутренних водных объектах Астраханской области, с учетом экологических аспектов воздействия на окружающую среду.

Заказчик – Федеральное агентство по рыболовству, г. Москва, Рождественский бульвар, 12.

Представитель заказчика – Волго-Каспийское территориальное управление Росрыболовства, г. Астрахань, ул. Савушкина, 1, литер Б, тел.: 8(8512) 47-99-11.

Исполнитель – ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал), г. Астрахань, ул. Савушкина, 1, тел.: (8512) 44-16-50.

Периодные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных обсуждений.

Орган, ответственный за организацию общественных слушаний, – Администрация муниципального образования «Город Астрахань».

Форма общественного обсуждения – слушания. Форма представления замечаний – письменная.

С указанной в пункте 1 документацией можно ознакомиться на сайте www.kasprlir.vniro.ru, в ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал) по адресу: г. Астрахань, ул. Савушкина, 1 и в администрации МО «Город Астрахань» (ул. Чехова, 10), с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных слушаний, с понедельника по пятницу с 9.00 до 16.00.

Замечания и предложения по экологическим аспектам намечаемой деятельности можно направлять в письменной форме с момента опубликования настоящего объявления до окончания общественных слушаний и в течение 30 дней после проведения общественных слушаний по адресу: ФГБНУ «ВНИРО» (Волжско-Каспийский филиал) по адресу: г. Астрахань, ул. Савушкина, 1 или на электронный адрес: kasprlir@mail.ru.

Контактный телефон: (8512) 44-16-59 (Клюкина Елена Александровна).

Общественные слушания по указанной в пункте 1 документации состоятся: 12 апреля 2021 г. в 11.00 в МО «Город Астрахань» по адресу: ул. Савушкина, 1.

Уведомление

Филиал «Красноярская ТЭЦ-3» акционерного общества «Енисейская территориальная генерирующая компания (ТГК-13)» уведомляет о проведении 2-го этапа общественных обсуждений (в форме представления замечаний и предложений) материалов предварительной оценки воздействия на окружающую среду (предварительная ОВОС) по объекту: проектная документация «Строительство блока ст. №2» по группе точек поставки GKCRASN58 на филиале «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)».

Название намечаемой деятельности: «Строительство блока ст. № 2» по группе точек поставки GKCRASN58 на филиале «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)».

Цели намечаемой деятельности: увеличения выработки электрической и тепловой энергии.

Месторасположение намечаемой деятельности: филиал «Красноярская ТЭЦ-3» акционерного общества «Енисейская территориальная генерирующая компания (ТГК-13)» расположен на земельном участке с кадастровым номером 24:50:0400413:254 в г. Красноярск, ул. Пограничников, 5.

Наименование и адрес Заказчика намечаемой деятельности: Филиал «Красноярская ТЭЦ-3» акционерного общества «Енисейская территориальная генерирующая компания (ТГК-13)», Красноярский край, г. Красноярск, ул. Богграда, д. 144а.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – I кв. 2021 г. - II кв. 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация г. Красноярск.

Форма общественных обсуждений: представление замечаний и предложений.

Форма предоставления замечаний и предложений: в устной и письменной форме.

В период с 18.03.2021г. по 02.05.2021г. предлагаем ознакомиться с материалами предварительной оценки воздействия на окружающую среду (предварительная ОВОС), утвержденным техническим заданием на проведение ОВОС по объекту: проектная документация «Строительство блока ст. №2» по группе точек поставки GKCRASN58 на филиале «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)» доступными:

- В электронном виде:

- На официальном сайте органов местного самоуправления: www.admkrsk.ru;

- На сайте ООО «СГК» <https://sibgenco.ru/>.

В печатном виде по адресам:

- Красноярск, ул. Партизана Железняка, 36, Администрация Советского района г. Красноярск, вахта, (время приема: в будние дни с 9.00 до 18.00);

- Красноярск, ул. Богграда, 144а, АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)», вахта, время приема в будние дни с 8.00 до 17.00. Телефон для справок 8(391)2-744-398;

- Красноярск, ул. Пограничников, 5, Филиал «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)», здание бюро пропусков, время приема с 8.00 до 17.00. Телефон для справок 8(391)2-570-826.

Оставить замечания и предложения к предварительной оценке воздействия на окружающую среду (предварительная ОВОС) в письменной форме с указанием Ф.И.О. возможно с 18.03.2021 – 02.05.2021гг. в письменной форме по адресу:

- Красноярск, ул. Партизана Железняка, 36, Администрация Советского района г. Красноярск, вахта, (время приема: в будние дни с 9.00 до 18.00);

- Красноярск, ул. Богграда, 144а, АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)», вахта, время приема в будние дни с 8.00 до 17.00. Телефон для справок 8(391)2-744-398;

- Красноярск, ул. Пограничников, 5, Филиал «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)», здание бюро пропусков, время приема с 8.00 до 17.00. Телефон для справок 8(391)2-570-826.

а также в письменной и устной форме:

- Доледенко Наталья Евгеньевна, заместитель начальника производственно-технического отдела филиала «Красноярская ТЭЦ-3» АО «Енисейская ТГК (ТГК-13)», телефон (391)2-570-826, электронная почта DoledenokNE@sibgenco.ru;

- Дик Елена Анатольевна, представитель ООО «УралТЭП», исполнителя ОВОС, главный специалист технического отдела, телефона (343) 278-82-80 доб. 60-73, электронная

ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

Извещение

о проведении общественных обсуждений

Областное Государственное казенное учреждение «Управление капитального строительства Иркутской области» совместно с Администрацией муниципального образования Слюдянский район в соответствии с требованиями Федерального закона от 23 ноября 1995 года № 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» и Постановлением Администрации муниципального образования Слюдянский район от 28.06.2017г. №346, уведомляет о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объектам государственной экологической экспертизы, а именно, разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее – технические задания).

1. «Объекты инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - Улично-дорожная сеть с наружным освещением, II этап (прибрежная и предгорная части), сети бытовой канализации с КНС, тепловые сети.

2. «Объекты инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - Сеть наружного водопровода. Насосная станция.

3. «Объекты инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - Открытые автостоянки на 225 машиномест.

4. «Объекты инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - Улично-дорожная сеть с наружным освещением, III этап, (фрагмент 3).

5. «Объекты инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - КПП, ограждение территории и наружное освещение.

6. «Строительство объектов инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район» - Благоустройство и озеленение территории.

Цели и месторасположение намечаемой деятельности: новое строительство объектов инфраструктуры для обустройства особой экономической зоны туристско-рекреационного типа на территории муниципального образования «Слюдянский район». Объект располагается на территории Иркутской области, г. Байкальск.

Наименование и адрес заказчика: заказчик - Областное государственное казенное учреждение «Управление капитального строительства Иркутской области», 664009 г. Иркутск, ул. Пискунова, стр.76 тел.8 (3952) 707-586.

Орган ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Слюдянский район (665904, Иркутская область г. Слюдянка, ул. Ржанова, 2).

Примерные сроки проведения оценки на окружающую среду: с 22.02.21г. по 10.06.21г.

Предлагаемая форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: в письменной форме.

Срок и место доступности технического задания: с 22.02.21 по 10.06.2021г.

Обсуждения назначены на 29.03.2021г. в 14:00ч. местного времени по адресу: здание МКУ Дом культуры «Юбилейный города Байкальск» -665930, Иркутская область, Слюдянский район, город Байкальск, микрорайон, квартал 3, д.16, 1 этаж, кабинет 26, отдел Архитектуры, капитального строительства и земельных отношений, тел.8 (39542)33410, e-mail: am@admbaik.ru, понедельник-пятница с 8-00 до 17-00 часов, обед с 12-00 до 13-00 часов местного времени;

в здании ОГКУ «УКС Иркутской области» 664047 г. Иркутск, ул. Пискунова, стр.76, понедельник-пятница с 9-00 до 18-00 часов, обед с 13-00 – 14-00 часов местного времени, тел(3952) 707586, e-mail: uks2008@list.ru.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений о реализации намечаемой деятельности производится с 22.02.21 по 29.03.21г. по адресам:

- в здании Администрации муниципального образования Слюдянский район -665904, Иркутская область г. Слюдянка, ул. Ржанова,2 кабинет 9, в отделе стратегического развития администрации муниципального района: тел./ факс 8 (39544)51-200,51-205,e-mail: slradm@irk.ru, понедельник -пятница с 8-00 до 17-00 часов, обед с12 -00 до 13-00 часов местного времени;

- в здании администрации Байкальского городского поселения -665930, Иркутская область, Слюдянский район, город Байкальск, микрорайон Южный, 3 квартал, д.16, 1 этаж, кабинет 26, отдел Архитектуры, капитального строительства и земельных отношений, тел.8 (39542)33410, e-mail: am@admbaik.ru, понедельник-пятница с 8-00 до 17-00 часов, обед с 12-00 до 13-00 часов местного времени;

в здании ОГКУ «УКС Иркутской области» 664047 г. Иркутск, ул. Пискунова, стр.76, понедельник-пятница с 9-00 до 18-00 часов, обед с 13-00 – 14-00 часов местного времени, тел(3952) 707586, e-mail: uks2008@list.ru.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений о реализации намечаемой деятельности производится с 22.02.21 по 29.03.21г. по адресам:

- в здании Администрации муниципального образования Слюдянский район -665904, Иркутская область г. Слюдянка, ул. Ржанова,2 кабинет 9, в отделе стратегического развития администрации муниципального района: тел/ факс 8 (39544) 51-200,51-205, e-mail:slradm@irk.ru, понедельник -пятница с 8-00 до 17-00 часов, обед с 12-00 до 13-00 часов местного времени;

- в здании администрации Байкальского городского поселения -665930, Иркутская область, Слюдянский район, город Байкальск, микрорайон Южный, 3 квартал, д.16,1 этаж, кабинет 26, отдел Архитектуры, капитального строительства и земельных отношений, тел.8 (39542)33410, e-mail: am@ admbaik.ru, понедельник -пятница с 8-00 до 17-00 часов. Обед с 12-00 до 13-00 часов местного времени;

- в здании ОГКУ «УКС Иркутской области»- 664047, г. Иркутск ул. Пискунова, стр.46, кабинет16, понедельник -пятница с 9-00 до 18-00ч., обед с 13-00 до 14-00 часов местного времени, тел8 (3952) 707-586, e-mail: uks2008@list.ru.

Информирование общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и в соответствии с требованиями «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденного Приказом Госкомэкологии от 16 мая 2000 г. № 372, общество с ограниченной ответственностью «СОЛИД СТС» информирует о начале с 1 марта 2021 года процессов оценки воздействия на окружающую среду применительно к объекту государственной экологической экспертизы «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности ООО «СОЛИД СТС» по рейдированию перевалке нефтепродуктов с использованием двух танкеров-накопителей в морском порту Кавказ».

Целью намечаемой деятельности является осуществление операций по перевалке нефтепродуктов на морские суда в морском порту Кавказ с использованием судов-накопителей.

Месторасположение деятельности: акватории участков №№2 и 3 морского порта Кавказ.

Заказчик материалов – ООО «СОЛИД СТС»: Российская Федерация, 353500, Краснодарский край, г. Темрюк, ул. Таманская, дом 110а, помещение 6, тел. 8 (86148) 510-77.

Разработчик материалов – АО «ЮЖНИИМ»: 353900, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Революции 1905 г. / ул. Набережная им. адмирала Серебрякова, дом № 1/5, тел. 8 (8617) 60-12-14.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду – с 1 марта 2021 г. по 1 июня 2021 года.

Общественные обсуждения объекта экспертизы, включая материалы по оценке воздействия на окружающую среду, предполагается проводить в форме слушаний. Ответственными за организацию и проведение общественных обсуждений являются администрация муниципального образования Темрюкский район совместно с заказчиком.

Замечания и предложения принимаются в письменной форме по адресу расположения Разработчика материалов и в электронном виде по адресу: institute@juinif.ru.

Техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду доступно для ознакомления с 1 марта 2021 г.:

на официальном сайте по адресу: <http://juinif.ru> на доске объявлений;

в общественной приемной администрации муниципального образования Темрюкский район, расположенной по адресу: г. Темрюк, ул. Урицкого, 35 «а», тел.: 8 (86148) 4-17-66.

Объявление

ООО «НПК «МортрансНийПроект» и Администрация городского округа Анадырь информирует общественность о начале процедуры общественных обсуждений в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы: проектной документации: «Реконструкция причала № 7 в морском порту Анадырь», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на ОВОС.

Цель намечаемой деятельности – реконструкция причала № 7 с целью создания паромно-пассажирского терминала.

Заказчиком проекта является Анадырский филиал ФГУП «Росморпорт».

Генеральная проектная организация: ООО «НПК «МортрансНийПроект». Адрес: 127434, г. Москва, Дмитровское шоссе, дом 95, строение 2, тел. 8(499) 976-02-92. Разработчик раздела ОВОС: ООО «ЦБТС». Адрес: 353925, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пионерская, д. 21, Литер А, помещение 1, тел. (8617) 303-346.

Примерные сроки проведения ОВОС – март 2021 года – май 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация городского округа Анадырь, ООО «НПК «МортрансНийПроект».

Форма проведения общественных обсуждений – опрос.

Опросный лист можно распечатать с официального сайта Администрации Анадырского городского округа Анадырь <https://novotaitaink.ru> (во вкладке «Документы», раздел «Нормативно-правовые документы», генеральный проектировщика ООО «НПК МортрансНийПроект» (<http://mtnip.com/news/>), р.т. 8(499) 976-02-92, и разработчика раздела ОВОС ООО «ЦБТС» (www.cbts.ru/), м.т. 8(988)770-11-09, заполнить, подписать и направить в электронном виде на электронный адрес: mtnip@mtnip.com, cbts@cbts.ru, g.fariseev@adm87.ru или на почтовый адрес: 689000, г Анадырь, ул. Рультегтегина, д.1 со дня публикации настоящего объявления в течение 30 дней.

Документация по объекту, включая материалы ОВОС, Техническое задание на ОВОС и опросные листы размещены на информационных стендах, расположенных на 1 этапе задания Администрации городского округа Анадырь по адресу: ул. Рультегтегина, д. 1. Ознакомится с материалами и оставить замечания и предложения в журнале можно с 09.03.2021 г. по рабочим дням, с 9-00 до 16-45 по местному времени.

Подведение итогов общественных обсуждений в форме опроса состоится 09.04.2021 г.

Принятие от граждан и общественных организаций письменных замечаний и предложений в течение 30 дней после окончания слушаний по указанным адресам, а также доступ общественности к материалам и документам, использованным при анализе ОВОС обеспечивается до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ от 23 ноября 1995 года «Об экологической экспертизе» и «Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16 мая 2000 года. Администрация Колыского района Мурманской области информирует общественность, надзорные органы, а также всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений в рамках проведения второго этапа оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий Международного аэропорта Мурманск».

Во втором этапе ОВОС проводится ознакомление заинтересованных лиц с материалами оценки воздействия на окружающую среду и учет мнения заинтересованной общественности. Цель намечаемой деятельности: строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий Международного аэропорта Мурманск.

Месторасположение намечаемой деятельности: 184355, Мурманская область, Колыский район, поселок городского типа Мурмаш, Аэропорт.

Наименование и адрес заказчика работ по ОВОС: ПАО «Аэропорт Мурманск» (184355 Мурманская обл., Колыский р-н, пгт. Мурмаш, Аэропорт, тел. 8 815 2 638 000).

Разработчик материалов ТЗ и ОВОС: ООО «ЭСГ Проектно-изыскательские работы» (далее - ООО «ЭСГ ПИР») (105082, Москва, Переведенцовский переулок, 3, стр. 16, офис 216, 218, тел. 8 985 392 74 82, e-mail: mu@ecostandardgroup.ru).

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Колыского района (184381, Мурманская область, г. Кола, пр. Советский, 50, тел. 8 (815 53) 3 28 55, e-mail: arch@akolr.gov-murm.ru, www.akolr.gov-murm.ru).

Примерные сроки проведения ОВОС: январь - май 2021 года.

Форма общественного обсуждения: с целью недопущения распространения новой коронавирусной инфекции общественные обсуждения по материалам ОВОС объекта государственной экологической экспертизы: проектная документация «Строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий Международного аэропорта Мурманск» будут проводиться в форме опроса.

Материалы ОВОС, ТЗ на ОВОС и опросные листы размещены на Интернет платформе - официальном сайте Администрации Колыского района https://akolr.gov-murm.ru/administratsiya/otdely_komitety/folder2/page.php и на официальном Интернет сайте исполнителя ООО «ЭСГ ПИР» ecostandardgroup.ru.

Материалы доступны весь срок проведения ОВОС с января по май 2021 года.

Формой представления замечаний и предложений общественности, принимающих участие в письменном виде с заполнением опросных листов и направлением на e-mail: arch@akolr.gov-murm.ru.

Сбор замечаний и предложений будет осуществляться по e-mail: arch@akolr.gov-murm.ru в течение 30 дней с 05 марта по 05 апреля 2021 года и в течение 30 дней после проведения общественных обсуждений по 05 мая 2021 года.

Извещение

о намечаемой о осуществлении хозяйственной деятельности и начале проведения процедуры Оценки воздействия на окружающую среду

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 1995 года № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и Положением об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации, утвержденным приказом Госкомэкологии РФ №372 от 16.05.2000 г., муниципальное казенное учреждение Управление по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному хозяйству муниципального района Большечерниговский Самарской области уведомляет общественность, надзорные органы, а также всех заинтересованных лиц о начале проведения процедуры Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: Проектно-сметная документация по объекту «Многофункциональный комплекс обращения с отходами на территории муниципального района Большечерниговский Самарской области. II Этап. Полигон захоронения отходов, в том числе твердых коммунальных отходов».

Цель намечаемой деятельности: Строительство объекта: «Многофункциональный комплекс обращения с отходами на территории муниципального района Большечерниговский Самарской области. II этап. Полигон захоронения отходов, в том числе твердых коммунальных отходов».

Месторасположение объекта: Самарская область, с. Большая Черниговка муниципального района Большечерниговский Самарской области.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное казенное учреждение Управление по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному хозяйству муниципального района Большечерниговский Самарской области, адрес: 446290, Самарская область, Большечерниговский район, с. Большая Черниговка, ул. Полевая, д. 77, тел./факс: (84672) 2-14-97.

Разработчик материалов ОВОС: ФГБОУ ВО «Самарский государственный технический университет» (адрес: 443 000, Самарская область, ул. Молодогвардейская д.244).

Примерные сроки проведения ОВОС: до 14.06.2021 года.

Наименование органа, ответственного за организацию общественного обсуждения: Администрация Большечерниговского района Самарской области.

Предлагаемая форма проведения общественного обсуждения: Общественные слушания.

Форма представления замечаний и предложений: Внесение аргументированных замечаний и предложений в журнал регистрации участников общественных обсуждений по адресу: 446290, Самарская область, Большечерниговский район, с. Большая Черниговка, ул. Полевая, д. 77, тел./факс: (84672) 2-14-97, e-mail: sajkh@mail.ru.

Сроки и место доступности технического задания (ТЗ) на выполнение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и предварительных материалов ОВОС: Ознакомится с ТЗ на ОВОС, резюме нетехнического характера и материалами ОВОС можно на официальном сайте Администрации Большечерниговского района Самарской области <http://www.chemnig.samregion.ru/> до 14.06.2021 года.

Уведомление

о проведении общественных обсуждений

АО «Порт Восточные ворота-Приморский завод» настоящим информирует общественность о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы «Документация, обосновывающая хозяйственную деятельность АО «Порт Восточные ворота-Приморский завод» во внутренних морских водах и в территориальном море по перевалке грузов через причалы № 18 (50), 19 (51) в морском порту», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Название намечаемой хозяйственной и иной деятельности: «Документация, обосновывающая хозяйственную деятельность АО «Порт Восточные ворота-Приморский завод» во внутренних морских водах и в территориальном море по перевалке грузов через причалы № 18 (50), 19 (51) в морском порту», в том числе техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду, материалы оценки воздействия на окружающую среду, а также опросные листы будут доступны к ознакомлению с 05.03.2021 по 05.04.2021 г., а также в течение месяца после проведения общественных слушаний по следующим адресам:

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

• г. Находка, ул. Судоремонтная, 27 (здание проходной, остановка «Моручилище»), 1-й этаж.

Оповещение

о начале общественных обсуждений

Общество с ограниченной ответственностью «Производственное объединение «Киришинефтеоргсинтез» (сокращенное наименование ООО «КИНЕФ») совместно с администрацией Киришского муниципального района Ленинградской области (в соответствии с пунктом 7.1 статьи 11 Федерального закона от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» и требованиями «Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», утвержденным приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372) информируют общественность о начале общественных обсуждений на этапе уведомления, предварительной оценки воздействия на окружающую среду и составлении технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в составе проектной документации объекта «Комплекс переработки тяжелых нефтяных остатков ООО «КИНЕФ». Этап №1», являющегося объектом государственной экологической экспертизы.

Название и цель намечаемой деятельности: строительство объекта «Комплекс переработки тяжелых нефтяных остатков ООО «КИНЕФ». Этап №1» в целях увеличения глубины переработки нефти, снижение выработки мазута, переработки гудрона с выработкой жидких нефтепродуктов, получение кокса/коксуемой добавки и получение дополнительного количества компонентов для производства моторных топлив, отвечающих требованиям класса 5 Технического Регламента Таможенного союза ТР ТС 013/2011.

Месторасположение намечаемой деятельности: Российская Федерация, Ленинградская область, Киришский муниципальный район, г. Кириши, се-

верная промзона, ш. Энтузиастов, квартал 36, 46.

Наименование и адрес заказчика: ООО «КИНЕФ», 187110, Ленинградская обл., Киришский р-н, г. Кириши, северная промзона, шоссе Энтузиастов, 1, e-mail: kinef@kinef.ru.

Срок проведения общественных обсуждений: с 05 марта по 03 апреля 2021 года.

Форма общественного обсуждения: сбор замечаний, предложенный от общественности.

Порядок и форма представления замечаний и предложений в ходе общественных обсуждений: замечания и предложения к проектной документации Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду и предварительной оценки воздействия на окружающую среду принимаются в письменном виде с записью в журнале учета замечаний и предложений, размещенного в месте ознакомления с указанной документацией.

Документация представлена со вторника по субботу с 11:00 до 19:00, выходные: воскресенье, понедельник по адресу: 187110, Ленинградская обл., Киришский р-н, г. Кириши, ул. Советская, 31, читальный зал МАУК «МКПЦ Киришского муниципального района».

Ознакомиться с документацией возможно на официальном Интернет сайте Администрации Киришского муниципального района по адресу: www.admkir.ru.

Замечания и предложения от общественности принимаются по форме, размещенной на официальном Интернет сайте Администрации Киришского муниципального района. Заполненную форму замечаний и предложений участникам общественных обсуждений необходимо отправить в Администрацию Киришского муниципального района на e-mail: admkir@admkir.ru.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Киришского муниципального района.

Оповещение

о проведении общественных обсуждений

Заказчик намечаемой деятельности: Общество с ограниченной ответственностью «Вейст-технолоджи», расположенное по адресу: 301605, Тульская обл., Узловский район, г. Узловая, ул. Тульская, 1, цех 32, этаж 3, офис 1, информирует о продолжении процесса общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации «Реконструкция здания цеха механического обезвоживания цеха №32 с на-весами и прилегающей территорией», включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС).

Ориентировочные сроки проведения ОВОС: январь - апрель 2021 года.

Краткая информация о намечаемой деятельности, ее цели, месторасположение: Реконструкция здания цеха механического обезвоживания цеха №32 с на-весами и прилегающей территорией, расположенно-го по адресу: Тульская обл., г. Узловая, ул. Тульская, 1 цех 32, территория действующих очистных сооруже-ний промышленных, ливневых и хозяйственно-бы-товых сточных вод предприятий и населения города Узловая ООО «БОС», с целью организации объекта обезвреживания (сжигания методом высокотемпе-ратурного термолиза) отходов производства и по-требления (в том числе медицинских отходов класса Б, В и частично Г).

Исполнитель ОВОС: ООО «ЦЭПС», 394042, Воро-нежская обл., г. Воронеж, ул. Минская, 2А, офис 19.

Форма общественного обсуждения: обществен-ные слушания.

Дата и место проведения: 05 апреля 2021 года, в

14:30 (время московское) по адресу: 301600, Туль-ская обл., Узловский р-н, г. Узловая, пл. Ленина, 1, каб.30, актовый-зал администрации МО Узловский район. В случае введения ограничительных мер из-за сложившейся эпидемиологической обстановки, участие в общественных слушаниях возможно в он-лайн - формате на официальном Интернет сайте му-ниципального образования Узловский район: <https://uzlovaia.tula-region.ru>.

Орган ответственный за организацию обществен-ных обсуждений: орган местного самоуправления (

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «ИркутскЭнергоПроект» совместно с администрацией г. Иркутска (в соответствии с Федеральным законом № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», Приказом Госкомэкологии РФ от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», Постановлением г. Иркутска от 30.10.2014 № 031-06-1300/14 «О порядке организации общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляют о начале общественных обсуждений на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Тепловая сеть 500-24-2017/500-37-2017 до границ земельных участков Заявителя», а именно разработку технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на разработку проектной документации (далее - Технические задания).

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть 500-24-2017/500-37-2017 до границ земельных участков Заявителя» предусмотрено подключение (технологическое присоединение) к сетям инженерно-технического обеспечения объектов капитального строительства: «Нежилое здание» по адресу: г. Иркутск, ул. Кожова, 22; «Нежилое здание» по адресу: г. Иркутск, ул. Кожова, 22; «Административное здание» по адресу: г. Иркутск, ул. 3-го Июля, 26; «Административное здание с квартирами» по адресу: г. Иркутск, ул. 3-го Июля, «Административное здание» по адресу: г. Иркутск, ул. 3-го Июля, уч. 28.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Байкальская энергетическая компания», филиал Ново-Иркутская ТЭЦ, 664043, г. Иркутск, бул. Рыбикова, 67. Разработчик проектной документации: ООО «ИркутскЭнергоПроект», 664056, г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11.

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

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 технических заданий по объекту: «Тепловая сеть 500-24-2017/500-37-2017 до границ земельных участков Заявителя» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, д.2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы: «Тепловая сеть 500-24-2017/500-37-2017 до границ земельных участков Заявителя» назначены на 08 апреля 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.10.

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

Извещение

о проведении общественных обсуждений

ООО «Сота-1», совместно с отделом экологической безопасности и контроля Департамента городской среды комитета городского обустройства 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 на этапе представления первоначальной информации по объекту государственной экологической экспертизы: «Административное здание, расположенное на земельном участке № 38:36:000023:877 в г. Иркутске», а именно по разработке технического задания по оценке воздействия на окружающую среду, входящего в состав предварительных материалов оценки воздействия на окружающую среду, технического задания на выполнение инженерных изысканий и технического задания на проектирование (далее - Технические задания).

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Административное здание, расположенное на земельном участке № 38:36:000023:877 в г. Иркутске», предусмотрено строительство административного здания, по адресу: Иркутская обл., в Октябрьском районе г. Иркутска, в районе плотин ГЭС. Кадастровый номер земельного участка 38:36:000023:877.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: ООО «Сота-1», адрес: 664518, Иркутская обл., Иркутский район, р.п. Большая Речка, ул. Черемшанская, д.12.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: март - июнь 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) 520-424, совместно с заказчиком или его представителем.

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

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности Технических заданий по объекту: «Административное здание, расположенное на земельном участке № 38:36:000023:877 в г. Иркутске» доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Красноказанья, д.115, оф.217 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы «Административное здание, расположенное на земельном участке № 38:36:000023:877 в г. Иркутске» назначены на 06 апреля 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 дистанционного взаимодействия. Результатом общественных обсуждений будет утверждение Технических заданий.

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

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 04.02.2021 г. № 109 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2020 г. № 440», информация о проведении общественных обсуждений в режиме онлайн-конференции и способе принятия участия дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <https://admirk.ru>.

Информационное извещение

об организации и проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»: извещаем о начале проведения общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: проекту технической документации на новую технологию «Производство и применение Рекультиванта на основе фосфогипса нейтрализованного» (далее – объект ГЭЭ), содержащему материалы оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности (далее - Материалы ОВОС).

Цели намечаемой деятельности: производство Рекультиванта на основе побочного продукта производства фосфорной кислоты - фосфогипса нейтрализованного, для дальнейшего применения Рекультиванта в соответствии с целевым назначением и разрешенным использованием.

Месторасположение намечаемой деятельности: территории Ленинградской области.

Наименование и адрес Заказчика намечаемой деятельности: ООО «ПГ «Фосфорит», 188452, Ленинградская обл., Кингисеппский район, промышленная зона Фосфорит.

Наименование и адрес Разработчика проекта технической документации: ООО «ПГ «Фосфорит», 188452, Ленинградская обл., Кингисеппский район, промышленная зона Фосфорит.

Наименование и адрес Разработчика материалов ОВОС и апробации технологии: ООО «ЭПИ-центр, 127220, г. Москва, ул. Башиловская, д.1, корп.1.

Орган ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация муниципального образования Кингисеппский муниципальный район», 188480, Ленинградская обл., город Кингисепп, проспект Карла Маркса, д.2а.

Примерные сроки проведения ОВОС: август 2019 г. - апрель 2021 г.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания с использованием средств дистанционного взаимодействия.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Перечень документов для ознакомления общественности: Технологический регламент, Технические условия, Инструкция по применению, Техническое задание по ОВОС, Материалы ОВОС, Материалы апробации.

С материалами общественных обсуждений можно ознакомиться по следующим адресам:

- здание Администрации муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район» по адресу: 188480, Ленинградская обл., г. Кингисепп, пр. Карла Маркса 2А, каб. 318;

- здание Администрации муниципального образования «Большелуцкое сельское поселение» по адресу: 188451, Ленинградская обл., Кингисеппский район, поселок Кингисеппский, дом 21, каб. 12;

- официальный сайт Администрации муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район»: <https://www.kingisepplo.ru/>, в разделе «Общественные обсуждения».

Оставить предложения и замечания по материалам общественных обсуждений можно по указанным выше адресам, либо направить по электронной почте: info_KSP@eurochem.ru, investking@mail.ru.

Сроки ознакомления, приема замечаний и предложений: с 5 марта 2021 г. по 10 мая 2021 г.

Общественные обсуждения (слушания) состоятся: 8 апреля 2021 года в 14 часов 00 минут (моск. время) с использованием средств дистанционного взаимодействия (с использованием платформы для организации конференций – Zoom). Подключение желающих участвовать в общественных обсуждениях будет производиться на основании заявок в произвольной форме, направленных до 12-00 (моск. время) 08.04.2021 г. на электронную почту: info_KSP@eurochem.ru. В заявке просим указать: ФИО, дату рождения, место регистрации, электронную почту, контактный телефон. Инструкция для подключения к трансляции будет направлена на электронную почту, указанную в заявлении до 13-00 (моск. время) 08.04.2021 г.

Кроме того, ссылка для подключения к конференции Zoom, идентификатор конференции и код доступа будут размещены 01.04.2021 года в сети Интернет на официальном сайте Администрации муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район»: <https://www.kingisepplo.ru/>, в разделе «Общественные обсуждения».

Ответственные организаторы:

- от Администрации муниципального образования «Кингисеппский муниципальный район»: специалист 1-й категории отдела инвестиций администрации МО «Кингисеппский муниципальный район», Колосова Дарья Константиновна, тел. +7 (81375) 488-66, e-mail: investking@mail.ru

- от Заказчика и Разработчика проекта технической документации: директор по техническому развитию, Федоров Андрей Александрович, тел. +7 (81375) 95282, e-mail: Andrey.Fedorov@eurochem.ru.

- от Разработчика материалов ОВОС и апробации: эксперт ООО «ЭПИ-центр, Андреева Елена Сергеевна, +7 (916) 915-70-81, e-mail: korsynelena@mail.ru.

Информирование общественности

На основании Федерального закона от 23.11.1995 г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказа Госкомэкологии РФ от 16 мая 2000 г. №372, Акционерное общество «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина» информирует общественность и других участников оценки воздействия на окружающую среду о начале проведения с кв. 2021 г. оценки воздействия на окружающую среду в составе проектной «Реконструкция Судостроительно-судоремонтного завода им. Ленина. 1 этап – устройство «Ожюного стапеля».

Цель намечаемой деятельности: хозяйственная и иная деятельность, связанная с реконструкцией основных сооружений судостроительно-судоремонтного завода - стапельной площадки для выполнения работ судостроительного и судоремонтного направления, находящегося на акватории р.Волга в границах внутренних морских вод.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, Астраханская область, г. Астрахань, пл. Заводская, д.7 (включая акваторию р. Волга).

Примерные сроки проведения ОВОС: I-й квартал 2021 г.

Заказчик материалов: Акционерное общество «Судостроительно-судоремонтный завод им. Ленина» (АО «ССЗ им. Ленина»), юр.адрес: 414015, г. Астрахань, пл. Заводская, д.7, тел. (8-8512) 56-55-65, электронная почта: info@aszil.ru.

Разработчик материалов: АО «ДАР/ВОДГЕО», юр. адрес: 143982, РФ, Московская область, г. Балашиха, мкр. Кучино, ул. Гидрогородок, д. 15, тел. 8 (495) 9819880, тел. Представительства в г.Астрахань: Астраханский филиал АО «ДАР/ВОДГЕО»: 8(8512) 38-41-15, эл. почта: astrakhan@darvodgeo.ru.

Ответственным органом за организацию общественных обсуждений является «Управление по коммунальному хозяйству и благоустройству администрации МО «Город Астрахань».

С проектной документацией, включающей оценку воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, и техническим заданием на проведение оценки воздействия на окружающую среду, можно ознакомиться с 08.03.2021 г. по адресам: г. Астрахань, ул. Чехова, 10, кабинет 20, «Управление по коммунальному хозяйству и благоустройству администрации МО «Город Астрахань», телефон для справок (8-8512) 54-64-81; время приема с 8:30 до 17:30 (пн-пт) и г. Астрахань, пл. Заводская, 7, АО «ССЗ им. Ленина», кабинет АХО на третьем этаже инженерного корпуса, контактный телефон: 8(906) 458-28-93, время приема с 8:00 до 17:00 (пн-пт).

Техническое задание доступно до окончания процесса оценки воздействия на окружающую среду, предварительный вариант проектной документации, включающей оценку воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности - до окончания общественных слушаний и в течение 30 дней после их проведения. Замечания и предложения в письменной форме направлять Разработчику (astrakhan@darvodgeo.ru), либо оставлять в Журналах для представления замечаний и предложений по техническому заданию и предварительному варианту проектной документации, включающей оценку воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения проектной документации, включающей оценку воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности, предполагается проводить в форме слушаний. Общественные слушания состоятся 14.04.2021 в 14 ч. 00 мин. по адресу: г. Астрахань, пл. Заводская, д.7, приемная генерального директора на третьем этаже инженерного корпуса.

Информационное извещение

об организации и проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным Законом Российской Федерации от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации»: извещаем о начале проведения общественных обсуждений по проекту технической документации на новую технологию «Получение рекультиванта «Soil+», техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) и Материалам по ОВОС (далее – Материалы).

Название, цели и месторасположение намечаемой деятельности: получение рекультиванта «Soil+» - экологически безопасной продукции на основе отходов бурения, которая может быть введена в процессы функционирования окружающей среды при выполнении мероприятий по рекультивации нарушенных земель на месторождениях Компании «Салым Петролеум Девелопмент Н.В.» в Нефтегоганском районе Ханты-Мансийского автономного округа – Югра.

Наименование и адрес заказчика или его представителя: Нефтегоганский филиал компании «Салым Петролеум Девелопмент Н.В.» Адрес: 628327, Российская Федерация, Ханты-Мансийский АО-Югра, Тюменская обл., Нефтегоганский р-н, пос. Салым, ул. Юбилейная, 15.

Примерные сроки проведения ОВОС: декабрь 2020 – апрель 2021.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Нефтегоганского района

Ответственные организаторы:

- от администрации Нефтегоганского района - председатель комитета по делам народов Севера, охраны окружающей среды и водных ресурсов Воронова Ольга Юрьевна;

- от заказчика - инженер отдела экспертиз Компании «Салым Петролеум Девелопмент Н.В.» Со-ломенин Сергей Анатольевич.

Предполагаемая форма общественного обсуждения: слушания

Форма представления замечаний и предложений: устная и письменная.

Сроки и места доступности Материалов для ознакомления, направления замечаний и предложений к ним: с 04 марта 2021 до 14 мая 2021 г. по адресам:

1. Дистанционно на официальном сайте Администрации Нефтегоганского района по адресу: <http://www.admoil.ru/okhrana-okruzhayushchej-sredy/obshchestvennyye-obshuzhdeniya>

2. Дистанционно на официальном сайте Заказчика по адресу: <https://salympetroleum.ru/corporateresponsibility/hsse/environment/information-for-the-public/specifications/>

3. Дистанционно на официальном сайте АНО «ЭкоТерра» по адресу: <http://www.eco-terra.ru>.

4. При отсутствии ограничений в связи с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19 на посещение общественных мест:

г. Нефтегоганск, ул. Нефтяников, строение № 10, каб. 103, 628305. тел.: 8 (3463) 250-229, факс: 250-239. Комитет по делам народов Севера, охраны окружающей среды и водных ресурсов администрации Нефтегоганского района.

г. Тюмень, ул. Республики, 65, 7 этаж, 625000. Тел. 8(3452) 566-155 доб. 1971, моб. 89220003137.

Тюменский офис СГД.

В период действия ограничений на посещение общественных мест в связи с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19 замечания, предложения направляются на любой из адресов:

• 628305, ХМАО-Югра, г. Нефтегоганск, ул. Нефтяников, строение № 10, каб. 103 Комитет по делам народов Севера, охраны окружающей среды и водных ресурсов администрации Нефтегоганского района или по электронной почте sever@admoil.ru,

• 625000, г. Тюмень, ул. Республики, 65, 7 этаж, Компания «Салым Петролеум Девелопмент Н.В.» или по электронной почте SPD-Approvals@salympetroleum.ru.

При отсутствии ограничений в связи с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19 на посещение общественных мест общественные слушания состоятся 14 апреля 2021 года в 14:15 по адресу: Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, г. Нефтегоганск, ул. Нефтяников, строение № 10, Комитет по делам народов Севера, охраны окружающей среды и водных ресурсов администрации Нефтегоганского района, каб. 103.

Конференция по модернизации портов и терминалов

24 марта 2021
Москва

www.smartports.ru

Порт Валенсия, Испания

Порт Антверпен, Бельгия

Порт Гамбург, Германия

EUROGATE, Германия

Приморский УПК, Россия

Также участвуют:

Росморпорт • Контейнерный терминал Санкт-Петербург • Архангельский морской торговый порт
Универсальный торговый терминал Усть-Луга • Балтийский Балкерный Терминал
Морской терминал «Тамань» • Порт Тольятти • УГМК • НКП • Global Ports и многие другие.

Запросите полный список в Оргкомитете:

+7 495 646-01-51 | +7 812 448-08-48
sales@konfer.ru

Официальный информационный партнер: **Транспорт России**

Организатор конференции: **icf** МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ

Партнер: **TRELLEBORG**

Оповещение

о начале проведения общественных обсуждений

Заказчик намечаемой деятельности АО «НТЭК» информирует общественность и участников оценки воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) о формировании Технического задания по Оценке воздействия на окружающую среду по проекту строительства «УХГЭС. Строительство склада для хранения и перевалки ГСМ УХГЭС».

Заказчик Технического задания и оценки воздействия на окружающую среду: АО «НТЭК», 663310, Красноярский край, г. Норильск, ул. Ветеранов, 19.

Цель намечаемой деятельности: Строительство склада для хранения и перевалки ГСМ УХГЭС.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: Красноярский край, г. Норильск, гп Снежно-Горск.

Срок проведения оценки воздействия на окружающую среду: II-III кварталы 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных

обсуждений по материалам ОВОС: Управление городско-го хозяйства Администрации г. Норильск.

Форма общественного обсуждения материалов ОВОС: слушания.

Сроки и место доступности Технического задания по оценке воздействия на окружающую среду для ознакомления и представления замечаний: с 16 февраля по 10 апреля 2021 года по адресам:

- 663318, Красноярский край, г. Норильск, ул. Ленинградская, 10 А, кв. 32 в рабочие дни с 08:30 до 17:30 местного времени;
- 344082, Ростовская обл., г. Ростов-на-Дону, Халтуринский пер. 4, офис 1, ООО «Юг-ЭкоАудит» в рабочие дни с 08:30 до 17:30 московского времени, тел. 8 (863) 309 25 75.

Замечания и предложения к составу технического задания в письменной форме направлять Разработчику на e-mail: npegovoska@yugeco.ru, либо оставлять в Журналах для представления замечаний и предложений по техническому заданию по проекту строительства «УХГЭС. Строительство склада для хранения и перевалки ГСМ УХГЭС», находящихся по вышеуказанным адресам.

II ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

9-10 МАРТА 2021
МОСКВА, AZIMUT

innodor.ru

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РОСАВТОДОР

АВТОДОР

РОСАСФАЛЬТ

ТКС418

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР:

ДОРОГИ И МОСТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР:

НОВОСИБИРСК АВТОДОР

ПАРТНЕР:

ДТДР

ПАРТНЕР:

УПОР

ПАРТНЕР:

МАСТЕРСКАЯ МОСТОВ

ПАРТНЕР:

mageba

ПАРТНЕР:

газпром

ПАРТНЕР:

брит

ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

РИА НОВОСТИ

ТНС

Транспорт России

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

Дороги

АВТОДОР

РОСАСФАЛЬТ

РОСАВТОДОР

РОСАСФАЛЬТ

РОСАВТОДОР

РОСАСФАЛЬТ

ОРГАНИЗАТОР:

ICOMM