



Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ

# Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 50 (1169) 7 – 13 декабря 2020 года

## ХРОНИКА

- Состоялось седьмое заседание российско-японской рабочей группы по транспорту.
- Перечень маршрутов программы субсидирования региональных воздушных перевозок дополнен 71 маршрутом.
- В Якутске открылся новый укрупненный центр Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации.

## В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



## Дано поручение

Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин поручил Минтрансу и Минвостокразвития России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, правительством Мурманской области, РЖД и Государственной транспортной лизинговой компанией подготовить предложения для реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла».

Речь идет об увеличении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры до 100 млн т грузов в год к 2035 году, о синхронизации сроков завершения строительства угольного терминала мощностью 18 млн т в год и железнодорожной инфраструктуры, а также о тарифной политике в отношении порта Мурманск, обеспечивающей его конкурентоспособность.

## В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



## Финансирование – не снижать

Комитет Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам совместно с Комитетом СФ по экономической политике провел совещание «О ходе исполнения рекомендаций «круглого стола» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах».

Мероприятие в режиме видеоконференции провел председатель Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов. В нем приняли участие сенаторы, представители федеральных и региональных органов государственной власти.

### Окончание на 2-й стр.

## В ГОСДУМЕ РФ



## Наделят полномочиями

Госдума на пленарном заседании приняла во втором чтении законопроект о наделении Ространснадзора полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах с учетом поправок о создании реестра российских перевозчиков, осуществляющих международные перевозки.

Госдума приняла законопроект в первом чтении еще в феврале. Первоначальной редакцией правительственный законопроект предлагалось наделить Ространснадзор полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах, а также «в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки».

### Окончание на 2-й стр.

## О ГЛАВНОМ

Сегодня транспортный комплекс страны является одним из стратегических сегментов экономики. От его эффективной деятельности во многом зависят стабильность в обществе, мобильность граждан, доступность широкого спектра товаров и услуг, совершенствование и оптимизация производственных процессов, реализация ключевых проектов в самых различных сферах.

Председатель Совета Федерации ФС  
Валентина Матвиенко



## ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

## На новую структуру

перешло воздушное пространство в небе над европейской частью России

3 декабря в 03:00 по московскому времени Московская и смежные с ней зоны Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации начали работу в условиях новой структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства изменилась не только в столичном регионе, но и почти над всей европейской частью России.

На момент перехода в воздушном пространстве Московской и смежных с ней зон Единой системы находились 478 воздушных судов. В том числе 97 воздушных судов российских авиакомпаний, 374 из них транзитных.

На процедуре перехода в центре управления полетами филиала «Московский центр автоматизированного управления воздушным движением» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» присутствовали первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадко и заместитель руководителя Росавиации Дмитрий Яров.

Теперь пропускная способность воздушного движения в Московской зоне Единой системы увеличена в 1,5 раза. Это позволило сделать современные методы и средства навигации при формировании маршрутов, бесконфликтность схем прибытия и схем вылета основных аэропортов, а также независимые одновременные заходы на посадку на параллельные взлетно-посадочные полосы аэропортов Шереметьево и Домодедово.

Кроме того, время полета в Московской зоне Единой системы сокращено в среднем на 15%, а протяженность маршрутов – на 21%. Уже сегодня над Московской и смежными с ней зонами организация воздушного движения может обеспечить для каждого аэропорта такое количество взлетно-посадочных операций, которое в состоянии принять наземная инфраструктура аэропорта.

Показатель расхода топлива сократился почти на 14%. При этом расчетная экономия топлива в среднем для прибывающих воздушных судов в Шереметьево составит 39%, в Домодедово – 34%, во Внуково – 23%. В новой структуре оптимизированы запретные зоны и зоны ограничения полетов, разработаны схемы маневрирования для основных аэропортов Московского узлового диспетчерского района, а также для других аэропортов Московской и смежных зон Единой системы. Всего изменения затронули 84 аэропорта.

Особое внимание при внедрении новой структуры уделено безопасности полетов. Ожидается, что уровень безопасности повысится в 1,8 раза. Оценка безопасности полетов в новой структуре проведена в соответствии с требованиями действующих нормативных правовых актов Российской Федерации и с учетом рекомендаций Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В результате внедрения новой структуры воздушного пространства количество сеансов радиообмена с экипажами воздушных судов сокращается вдвое. Как следствие – снижается загруженность авиасообщений и экипажей. Новая структура имеет больший потенциал для дальнейшего развития. Обеспечивается возможность внедрения в ближайшее время перспективных интеллектуальных технологий управления потоками прилетающих и вылетающих воздушных судов (AMAN/DMAN).

Александр Нерадко поздравил всех пользователей воздушного пространства и провайдеров услуг с переходом на новый уровень работы. Он подчеркнул, что внедрение новой структуры является ярким примером совместной работы и общего вклада экспертов отрасли и ее международных партнеров в совершенствование системы организации воздушного движения России, ее развитие на самом современном технологическом уровне. «Мы являемся свидетелями новой ступени в истории развития отечественной гражданской авиации. Еще никогда таких масштабных изменений структуры воздушного пространства в России не происходило. Уверен, вся проделанная работа по реализации данного проекта обеспечит высокий уровень безопасности полетов в небе страны и даст дополнительный импульс для развития нашей отрасли», – отметил Александр Нерадко.

## В условиях ограничений

В фокусе внимания – организация международных автоперевозок в Приморском крае

Росавтотранс провел рабочее совещание с перевозчиками Приморского края по актуальным вопросам в сфере межрегиональных и международных перевозок автомобильным транспортом в условиях ограничений, вызванных распространением новой коронавирусной инфекции.

Мероприятие состоялось во Владивостоке при участии представителей Международного департамента Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, филиала ФГ КУ «Дирекция по строительству и эксплуатации объектов Ространсн» в г. Владивостоке, Дальневосточного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы в сфере транспорта, министерства транспорта и дорожного хозяйства Приморского края, агентства международного сотрудничества Приморского края, дальневосточного представительства АСМАП. Проведено совещание первого заместителя генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Руслана Луккезии.

В ходе встречи участниками были подняты актуальные вопросы выполнения международных автоперевозок в 2020 году и рассмотрены меры, предпринимаемые в связи с распространением коронавирусной инфекции. Было отмечено значительное снижение автомобильных грузоперевозок при сохранении общего объема перевозимых грузов.

Перевозчики были проинформированы о текущем состоянии автомобильных пунктов пропуска, расположенных на территории Приморского края, планируемых реконструкциях и сроках их окончания, а также о проводимой работе с правительством Китайской Народной Республики по вопросу увеличения количества транспортных средств, проходящих через российско-китайские пункты пропуска. Рассматривается возможность введения круглогодичного режима работы пунктов пропуска «Краскино» и «Пограничный».

Участники совещания обменялись информацией об особенностях осуществления грузовых перевозок в текущей эпидемиологической ситуации в части необходимости проведения ПДР-тестов водителям и порядке проезда грузовых машин в КНР. Из-за большого скопления грузового автотранспорта перед автомобильными пунктами пропуска на отдельных из них правительство Приморского края внедрила электронную очередь.

Одним из актуальных вопросов дискуссии стала тема господдержки транспортных компаний, оказавшихся в тяжелом финансовом положении из-за введенных ограничений в период пандемии. Перевозчики Приморского края отметили значительный эффект от предлагаемых мер и выразили мнение о необходимости их продления до полного снятия ограничений.

В рамках встречи Росавтотранс представил перевозчикам преимущества использования автоматизированной системы «АС 220-ФЗ» для развития маршрутной сети межрегиональных перевозок с разъяснением всех положительных моментов при работе в системе через личный кабинет.

По сообщениям наших корреспондентов

## Реализуются ключевые проекты

по развитию транспортной системы Москвы и Московской области



### ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин в режиме видеоконференции провел очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области. Участие в нем приняли первый заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росавиации Александр Нерадько, заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росжелдора Владимир Токарев, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов Олег Тони, представители транспортных организаций Москвы и Московской области.

В онлайн-режиме Марат Хуснуллин открыл после реконструкции станцию Крекшино будущего МЦД-4 на Киевском направлении Московской железной дороги. Он отметил, что, несмотря на распространение коронавирусной инфекции, строители полностью выполнили запланированный объем работ на железнодорожных узлах в Москве в 2020 году.

В онлайн-режиме Марат Хуснуллин открыл после реконструкции станцию Крекшино будущего МЦД-4 на Киевском направлении Московской железной дороги. Он отметил, что, несмотря на распространение коронавирусной инфекции, строители полностью выполнили запланированный объем работ на железнодорожных узлах в Москве в 2020 году.

Также говорилось о развитии железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла. Как отметил заместитель министра транспорта РФ – руководитель Росжелдора Владимир Токарев, в текущем году и определили планы на следующий год. В частности, обсуждался вопрос строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги. «В этом году надеемся, что 90% ЦКАД будет закончено. Останется 10% на следующий год. Сейчас необходимо составить схемы дорожного движения на пуск, чтобы в последнюю неделю декабря запустить еще порядка 100 км ЦКАД», – отметил Марат Хуснуллин.

Ключевой задачей на 2021 год станет развитие инфраструктуры будущих диаметров МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» (от Зеленограда до Раменского) и МЦД-4 «Киевско-Горьковский» (от Апрелевки до Железнодорожного), включая строительство дополнительных железнодорожных путей, автомобильных путепроводов, остановочных пунктов и транспортно-пересадочных узлов.

«Когда запускался проект МЦД, задача была сделать жизнь наших жителей комфортнее, автомобилистов на МЦД. Это

вопросы, которые долго не решались, решены, и теперь уже стоит только вопрос технологий и времени. ЦКАД будет, конечно, самым серьезным образом влиять на ситуацию – и транспортную, и экологическую – в Московском регионе. Она разгрузит трафик

экономить их время и деньги. Теперь, например, если едешь только из Подольска в центр Москвы,тратишь на дорогу не час, как раньше, а полчаса. По нашим подсчетам, 30 тыс. автомобилей пересели на общественный транспорт, – сказал Андрей Воробьев.

улучшит транспортную ситуацию на въезде в Москву.

Для ликвидации «узких» мест в Московской области ведется активное строительство автодорог. В 2020 году планируется открыть движение на 15 новых дорожных объектах – это 31 км автодорог. До 2024 года в планах построить еще 63 объекта, которые обеспечивают среднегодовой пристрой новых дорог не менее чем на 122 км.

На заседании также рассмотрен вопрос обеспечения безопасности дорожного движения. С докладом выступил заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

Он отметил, что в текущем году на всей протяженности федеральной дорожной сети Московской области наблюдается снижение показателей аварийности. Количество ДТП сократилось на 11%, число погибших и раненых – на 8% и 12% соответственно.

Из значимых мероприятий, реализованных в 2020 году, отмечены введенные участки Дмитровского шоссе в районе деревни Грибки, трассы «Холмогоры» в районе Пушкино, а также две транспортные развязки на автодороге М-7 «Волга». В рамках различных программ ведется обустройство автодорог, направленное на обеспечение безопасности дорожного движения. В текущем году на эти цели предполагается 800 млн руб. в частностях установлены 45 км барьера, ограждений, разделяющих встречные транспортные потоки.

Также запущена программа освещения пешеходных переходов, работы выполнены на 69 объектах. В 2021–2022 годах будут освещены еще порядка 200 таких объектов.

В 2021 году продолжатся мероприятия по ликвидации очагов аварийности на дорогах. За 10 месяцев текущего года выявлены 50 таких очагов, из них 43 ликвидированы.

**Наш корр.**

**На снимке: новая станция Крекшино.**

**Фото Агентства городских новостей «Москва»**

## Финансирование – не снижать

**В фокусе внимания – наполнение региональных дорожных фондов**

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

*Окончание. Начало на 1-й стр.*

Парламентарий указал, что большинство рекомендаций прошедшего два года назад «круглого стола» на тему «О финансировании обеспечении региональных дорожных фондов в 2018–2021 годах» сохранили актуальность. Вместе с тем некоторые акценты за это время изменились.

В частности, отметил он, речь идет о поэтапном увеличении норматива зачисления налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы в региональные дорожные фонды. Глава Комитета СФ указал, что даже к концу планового периода 2023 года в прогнозе пока не предусматривается их стопроцентное зачисление.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте бюджета на 2021–2023 годы сокращаются иные межбюджетные трансферты субъектам Федерации на дорожную деятельность в рамках федерального проекта «Дорожная сеть» на 2022–2023 годы под предлогом поэтапного зачисления дополнительных доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов.

Сенатор также коснулся объема федерального финансирования проекта «Безопасные и качественные дороги» в прогнозе на трехлетку.

Анатолий Артамонов отметил, что в проекте федерального бюджета на 2021–2023 годы заложено сокращение расходов Федерального дорожного фонда: «Нас продолжает интересовать, каковы планы Министерства транспорта РФ по формированию опорной сети автомобильных дорог, перспективы перевода в федеральную собственность ряда региональных дорог».

Первый заместитель председателя Комитета СФ по бюджету и финансовым рынкам Елена Перминова указала, что тема строительства федеральных, региональных и муниципальных дорог остается очень важной. «Нам удалось ускорить распределение субсидий. Они распределяются федеральным законом о федеральном бюджете на три года, а соглашения заключаются до 1 января. Реализация этих норм позволяет субъектам практически с начала нового года начинать выполнение дорожных работ», – сказала Елена Перминова.

Вместе с тем, отметила сенатор, в проекте федерального бюджета на следующие три года иные межбюджетные трансферты на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» распределены только на 2021 год. «Это опять ставит на паузу принятие решений», – подчеркнула парламентарий.

Она отметила, что по итогам указанного «круглого стола» Министерству финансов РФ было рекомендовано увеличить объем поддержки дорожного хозяйства в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

«Сейчас мы находимся в стадии рассмотрения проекта федерального бюджета на 2021–2023 годы. Анализ данного проекта показал, что на следующие три года предусмотрено ежегодное увеличение расходов на Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Особенно значительно эти расходы (на 50,6%) возрастут в 2022 году по сравнению с 2021–м. Такая динамика финансирования окажет стимулирующее воздействие на возобновление экономического роста и повышение инвестиционной активности в российской экономике в плановом периоде», – рассказала Елена Перминова.

Однако по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено существенное снижение объема финансирования по всем годам «бюджетной трехлетки». «Мы понимаем, что такая динамика обусловлена снижением пиковых расходов 2020 года, связанных с необходимостью стимулировать инвестиционную активность в условиях пандемии коронавируса до уровня, предусмотренного паспортом данного национального проекта. Но мы полагаем, что в среднесрочной перспективе необходимо предусмотреть увеличение объемов финансирования национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» из федерального бюджета», – заявила Елена Перминова.

Сенатор отметила, что в СФ продолжат внимательно следить за темой наполнения региональных дорожных фондов, особенно в условиях снижения цен на нефть, сокращения доходов от акцизов на нефтепродукты и сокращения межбюджетных трансфертов.

## Наделят полномочиями

**Ространснадзор по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах**

В ГОСДУМЕ РФ

*Окончание. Начало на 1-й стр.*

Комитет Госдумы по транспорту и строительству тогда принял решение данный законопроект поддержать в первом чтении, но доработать его ко второму чтению. Как отмечал глава комитета Евгений Москвичев, предложенная формулировка фактически дает право осуществлять посадку пассажиров вне остановок. По его мнению, в дальнейшем поправками следует предусмотреть полный запрет посадки пассажиров вне автостанций и автовокзалов на международные автобусные рейсы.

Ко второму чтению текст законопроекта был значительно переработан. Новой редакции уточняется, что надзор будет вестись в отношении пассажирских международных автомобильных перевозок, а на остановках проверки предлагается проводить при выявлении факта посадки пассажира в транспортное средство, осуществляющее международную автомобильную перевозку, или высадки из него.

Также ко второму чтению был добавлен ряд новых положений. Так, законопроектом теперь также устанавливается, что к международным автомобильным перевозкам, за исключением осуществляемых транспортными средствами Вооруженных Сил РФ, Ространснадзором допускаются российские перевозчики в соответствии с установленными условиями. В частности, в отношении российского перевозчика, полученного к осуществлению международных автомобильных перевозок, закрепляется перечень обязанностей. Правительство РФ предлагается наделить полномочиями по установлению правил допуска российских перевозчиков к перевозкам.

Ространснадзор также предлагает наделить полномочиями по формированию и ведению реестра российских перевозчиков, допущенных к осуществлению международных автомобильных перевозок, который не является информационной системой. При этом отсутствующих в таком реестре перевозчиков допускать к международным перевозкам не будет.

Кроме того, будут устанавливаться сроки, на которые перевозчики будут допускаться к перевозкам: 1 год – для российского перевозчика, сведения о котором включаются в реестр впервые, далее перевозчики будут допускаться до перевозок на 5 лет. Вместе с тем установлено, что российский перевозчик, допуск которого к осуществлению международных автомобильных перевозок был аннулирован, не может быть повторно допущен к осуществлению международных автомобильных перевозок до истечения 1 года со дня аннулирования такого допуска.

## КОРОТКО

В аэропорту Симферополя открыли новый зал ожидания для маломобильных пассажиров.

\* \* \*

Авиакомпания «Победа» открыла в Москве центр операционного контроля.

\* \* \*

В Забайкалье открыли дорогу, соединяющую пять районов.

\* \* \*

Аэропорт «Гагарин» (г. Саратов) получил сертификат соответствия аэропорта II категории ICAO.

# Цифровой двойник российских дорог

**В Москве презентована Система контроля дорожных фондов**



## ИТ-ТЕХНОЛОГИИ

В России появится новый информационный ресурс – Система контроля дорожных фондов (СКДФ). Она создается в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и призвана сделать дорожную отрасль максимально прозрачной и доступной не только для государства, но и для граждан. Систему презентовали широкой общественности на завершившейся недавно в Москве Транспортной неделе – 2020.

Система будет содержать полную базу дорожных объектов, планы по их строительству и ремонту, сведения об использовании средств дорожных фондов. Фактически речь идет о создании цифрового двойника российских дорог, объяснил суть нововведения директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков.

Система будет содержать полную базу дорожных объектов, планы по их строительству и ремонту, сведения об использовании средств дорожных фондов. Фактически речь идет о создании цифрового двойника российских дорог, объяснил суть нововведения директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков. По его словам, перед специалистами в настоящее время стоит задача отражения полного жизненного цикла автомобильной дороги в электронном виде, от этапа проектирования до строительства и впоследствии – содержания. При этом все эти данные должны храниться на уровне государства. Все организации, в ведении которых находятся дороги, должны внести в эту систему и потом актуализировать все имеющиеся данные о дорогах. Он добавил, что за последний год создатели системы уже внесли данные обо всех автомобильных дорогах, которые смогли идентифицировать.

Сейчас задача владельцев этих дорог – верифицировать эти данные, чтобы в дальнейшем их можно было использовать, разывать и поддерживать в актуальном состоянии.

В настоящее время в системе уже содержится полная информация о 100% федеральных, 92% региональных и межмуниципальных дорог и

55% местных дорог. Полностью завершить работу по заполнению системы данными планируется до 2021 года. После этого СКДФ будет открыта для публичного доступа. Кстати, будет несколько уровней доступа

сформировать, по сути, новый механизм участия граждан в дорожной деятельности, в дорожных стройках», – добавил генеральный директор ФАУ «РОСДОРНИИ» Алексей Варяченко.

## ФАКТ

“

В России появится новый информационный ресурс – Система контроля дорожных фондов (СКДФ). Она создается в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и призвана сделать дорожную отрасль максимально прозрачной и доступной не только для государства, но и для граждан.

Как заметил заместитель директора департамента цифровой трансформации Минтранса России Евгений Ткаченко, СКДФ на первых этапах обеспечит «учет и контроль», а на последующих – поможет в «предиктивной» аналитике и прогнозировании». «Цифровизация в сфере дорожного хозяйства – один из ключевых компонентов программы цифровой трансформации не только на федеральном, но и на региональных уровнях», – отметил Евгений Ткаченко. – СКДФ – это один из тех проектов в плане цифровизации, который поможет получить надежные инструменты для принятия обоснованных решений для планомерного развития инфраструктуры. А

каковы же цели и задачи СКДФ? Для этого необходимо с помо- щью приложений можно будет оперативно подать жалобу или предложение и получить обязательный ответ от представителя владельца дороги или дорожно-строительной организаций. На основе оценок пользователей портала «Моя дорога» и мобильной версии – приложение «Гражданин», которое скоро будет доступно для скачивания в GooglePlay и AppStore. С их помощью любой пользователь, выбрав определенный участок дороги на виртуальной карте, сможет оценить его, узнать, когда и кем ремонтировалась дорога, сколько средств на это было потрачено и когда запланирован следующий ремонт. А в случае необходимости с помощью приложения можно будет оперативно подать жалобу или предложение и получить обязательный ответ от представителя владельца дороги или дорожно-строительной организаций. На основе оценок пользователей портала «Моя дорога» и мобильной версии – приложение «Гражданин», а также данных обследования дорог мобильными лабораториями будет создан единий индекс качества автодорог России, который позволит видеть качество дорог в целом по стране и быстро выявлять проблемные места, чтобы направлять максимум усилий на устранение недостатков.

Единая мультимедийная платформа «Моя дорога» позволит каждому желающему получить конкретный участок улично-дорожной сети, чтобы контролировать его состояние, и пройти необходимое для этого дистанционное обучение с выдачей сертификата. Также на платформе можно будет увидеть положительные изменения дорожной инфраструктуры с помощью фото- и видеоматериалов от граждан, экспертов, журналистов и блогеров.

План совместных мероприятий по охране окружающей среды на Байкальской природной территории при строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры БАМа и Транссиба утвержден Министерством природных ресурсов и экологии РФ и Российской железными дорогами. Как сообщает пресс-служба РЖД, план предполагает создание информационно-аналитической платформы видеоФиксации, сбора, обработки и анализа результатов экомониторинга, контроля и интеграции этой платформы в единую систему экологического мониторинга.

Также в документ вошли мероприятия по охране центральной экологической зоны – очистка берега от поселка Байкал до поселка Таловка (361 километр).

Кроме того, будут установлены контейнеры для раздельного сбора мусора на 10 станциях и остановках Кругобайкальской железнодорожной дороги и на станциях БАМа и Транссиба, которые расположены на Байкальской природной территории, где пройдут строительство и реконструкция магистралей.

По инициативе РЖД в план вошли мероприятия по охране животного и растительного мира – восстановление 20 гектаров лесов и привлечение пожарных поездов к тушению пожаров вблизи железнодорожной дороги. Также будут организованы различные просветительские мероприятия, связанные с экологической проблематикой.

На родину Деда Мороза

**ОАО «РЖД» и Вологодская область договорились о совместном развитии туризма в регионе**

## ВЗАЙМОДЕЙСТВИЕ

В Вологде состоялась рабочая встреча губернатора Вологодской области Олега Кувшинникова и заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрия Легова с ведущими его посетителями более 300 тыс. туристов, треть из которых – в высокий зимний сезон. В конце декабря – начале января туристы со всей России стреляются попасть в волгоградскую Деда Мороза, чтобы пройти новогоднюю атмосферу. Для этого в период с 19 по 26 декабря, включая 31 декабря, в Вологодской области пройдет 100 новогодних и рождественских праздников.

«Более 65% туристов призывают в Вологду и Устюг именем железнодорожных транспортных компаний, поэтому мы уделяем внимание этого направления. Наша совместная задача – наладить эффективное железнодорожное сообщение с крупными мегаполисами страны, чтобы обеспечить качественным туристическим продуктом как можно большее число россиян», – сказал Олег Кувшинников.

Перспективность этого направления отметил и Дмитрий Легов.

«РЖД» дополнительно проработан вопрос организации пригородного поезда до Великого Устюга, который уже начал курсировать и продолжит поездки до 31 января, при этом будет удобно стыковаться по времени с поездами дальнего следования.

«Чтобы пересадка стала удобной, на станции Великий Устюг будет обустроено дополнительное место высадки и посадки пассажиров пригородных поездов. Это позволит увеличить пропускную способность и обеспечить перевозки с соблюдением всех требований безопасности», – сообщил Дмитрий Легов.

Также компания обновляет вокзал Великого Устюга: его планируется привести в соответствие всем стандартам безопасности, в том числе адаптировать для маломобильных групп населения.

Еще одним форматом железнодорожного путешествия в Великий Устюг станут туристические поезда выходного дня. Руководство АО «Дед Мороз» разработало целый пакет предложений для потенциальных туристов из крупных городов, которые не ограничиваются новогодними праздниками и новогодней тематикой. Туристические операторы уже проявили интерес к подобному формату и запустят первые поезда уже в ближайшее время: 5, 12 и 26 декабря. Если интерес гостей будет стабильно высоким, поезда и туры выходного дня станут регулярными.

Также в этом году из Москвы и Санкт-Петербурга планируется запустить экспериментальные круизные туры по кольцевому маршруту с остановками сразу в нескольких городах Русского Севера, включая Великий Устюг.

Наш корр.

«Росморпорт» в октябре–ноябре 2020 года в рамках природоохранных мероприятий по компенсации ущерба водным биоресурсам России выпустил около 2,5 млн экземпляров молоди ценных пород рыб: сазана, палии и балтийского сига.

Молодь выращена по заказу филиалов ФГУП «Росморпорт» специализированными рыбоводными предприятиями.

Общие расходы филиалов на проведение мероприятий составили более 34 млн руб.

Выпуски состоялись в нескольких регионах России в присутствии представителей государственных контрольно-надзорных органов.

По сообщениям информационных агентств

## НОВОСТИ

### Первая проводка

Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220, введенный в эксплуатацию в конце октября, завершил свою первую проводку в

# ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

## Возможности и риски

**Как субъекти баланс интересов при реализации дорожных проектов**

КОНФЕРЕНЦИЯ

Специфика проектов Госкомпаний «Автодор» состоит в том, что все они капиталоемкие, с длительным сроком реализации. Пока объект проектируется и строится, на рынке ресурсов, в том числе финансовых, могут произойти перемены, начнет меняться экономическая ситуация. Эти и другие непредвиденные сложности, с которыми могут столкнуться дорожники, нужно изначально предусмотреть и, опираясь на накопленный опыт, просчитать все возможные риски реализации того или иного проекта.

Таков один из аспектов дискуссии, состоявшейся на конференции «Современные тренды развития транспортной инфраструктуры и инвестиционные возможности дорожной отрасли» на площадке форума «Транспортная неделя 2020». К участию в разговоре были приглашены представители инвестиционных компаний, банков, подрядных организаций, эксперты.

В этом году решение характерных для отрасли проблем придется рассматривать сквозь призму ограничений, вызванных пандемией коронавируса. Но сложности, с которыми столкнулась госткомпания в начале года, не повлияли на выполнение объемов запланированных работ, пояснил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. В целом 2020 год оказался для нее вполне позитивным. Так, недавно запущено движение на третьем пусковом комплексе ЦКАДа, где впервые введена в действие система безбарьерного проезда «Свободный поток». Высвобождающиеся трудовые и технические ресурсы будут передислоцироваться на строительство скоростной автотрассы М-12 Москва – Казань, которое должно быть завершено до 2024 года. С учетом сжатых сроков принятого решения о реализации этого проекта в режиме подряда с привлечением средств из госбюджета.

По словам первого заместителя председателя правительства по экономике и инвестициям Госкомпании «Автодор» Сергея Перников, за минувшие 11 лет работы компании накоплен значительный опыт в сфере строительства скоростных платных автодорог, и сегодня он, безусловно, учитывается при реализации новых проектов. Все они, как сказано выше, капиталоемкие, с длительным сроком реализации, многостадийные. Проекты являются среднедоходными, но эта доходность гарантирована на долгосрочный период, что важно для крупных финансовых институтов и различных инвесторов. Для компании работа с проектом не заканчивается инвестиционной стадией, а продолжается десятки лет на стадии эксплуатационной.

Являясь госткомпанией, Автодор выполняет те задачи, которые ставит перед ним государство, но при этом предлагает инвесторам приемлемые условия вложения средств. Чтобы субъекти баланс интересов при реализации проектов, компания старается справедливо распределить риски с учетом всех стадий проекта, особенно предварительной, которая, как показала практика, во многом является определяющей.

За период работы госткомпании удалось привлечь около 340 млрд руб. внебюджетных инвестиций, это и облигационные займы, и средства частных инвесторов. В настоящее время на стадии реализации находятся 18 различных инвестиционных проектов общим объемом один триллион руб. Госкомпания реализует проекты развития инфраструктуры, обладающие существенными мультиплексными эффектами в связанных отраслях.

Компания использует как государственное, так и частное финансирование, что позволяет сокращать сроки реализации проектов и увеличивать их ко-

личество без роста нагрузки на федеральный бюджет. Важно отметить, что более 800 км дорог госткомпании эксплуатируются ею за счет собственных средств, то есть доходов, полученных за годы деятельности.

Помимо строительства скоростной автодороги из Москвы до Казани, в портфеле госткомпании есть перспективные проекты ее продолжения до Екатеринбурга. Эта трасса будет продолжена на Урал транспортного коридора «Запад – Восток» и соединит Приволжский и Уральский федеральные округа. Другое направление – развитие дорог юга России.

ФАКТ

« Являясь госткомпанией, Автодор выполняет те задачи, которые ставит перед ним государство, но при этом предлагает инвесторам приемлемые условия вложения вложе-ния средств.

В работе с инвесторами для реализации проектов Автодор использует все возможные организационно-правовые формы, предусмотренные законодательством. В частности, действуют концессии, долгосрочные инвестиционные соглашения, договоры подряда. Кроме того, госткомпания размещает облигационные займы на интересных для участников рынка условиях.

Задача завершения строительства скоростной автотрассы Москва – Казань в сжатые сроки, конечно, сложная. Дорога первой категории протяженностью 794 км будет насыщена искусственными сооружениями: на ней предстоит построить 15 транспортных развязок, 348 мостов и путепроводов, в том числе три внеклассных моста через реки Ока, Сура, Волга. Трассу пересекут 37 магистральных трубопроводов и высоковольтных линий электропередачи.

Чтобы сократить сроки строительства автодороги М-12, с начале которого было объявлено 10 июля текущего года, конкурсы были проведены «под ключ» и заключены контракты с подрядчиками сразу на проектирование и строительство, сообщил первый заместитель председателя правительства – руководитель дирекции (филиала) М-12 Госкомпании «Автодор» Марс Газизуллин. Таким образом потенциал проектировщиков и подрядчиков был объединен, и теперь они, как говорится, в одной лодке. Это позволило отыграть как минимум 8–9 месяцев. Кроме того, созданная рабочая группа с участием представителей Главгосэкспертизы. На этой площадке, соответственно, обсуждаются и согласовываются основные технические решения, чтобы при защите проектов не было сбоев. Напомним, что строительство М-12 разделено на 9 этапов, каждый из которых является отдельным проектом.

По словам Марса Газизуллина, ускорить строительство трассы М-12 поможет и тот факт, что Правительством РФ поставлена задача Газпрому, Rosnefti и Rossettim, чтобы они выполнили проектирование и перенесли коммуникации собственными силами. Во всех пяти субъектах РФ, территории которых пересечет трасса, необходимо учесть, что госткомпания «Автодор», по мнению Сергея Евдокимова, должна рассмотривать проекты отдельности, понимать дефицит финансирования каждого из них с учетом возможностей Автодора по привлечению предоставленных кредитов и процентов по ним. В общем, оценка подобного рода рисков – для всех достаточно сложная проблема. Эксперты понятыны вызовы, стоящие сейчас перед Госкомпанией «Автодор». Поэтому, по мнению Сергея Евдокимова, нужно рассматривать проекты отдельности, понимать дефицит финансирования каждого из них с учетом возможностей Автодора по привлечению средств.

Конечно, концессии для банков – самый комфортный инструмент, включился в дискуссию исполнительный вице-президент – начальник департамента инфраструктурных проектов и ГЧП Газпромбанка Павел Бруссер. Но на Газпромбанке, финансирующем несколько проектов Автодора, готовы работать с любым инструментом, предлагаемым госткомпанией. Команда специалистов найдет креативные схемы для защиты своих рисков и рисков вкладчиков, для того чтобы эти сделки на уровне Автодора завершились вовремя и с успехом.

Как подчеркнул Сергей Перников, проекты, которые в перспективе госткомпания будет предлагать рынку, специалисты рассчитывают структурировать во всех возможных формах, при этом гарантируя участникам проектов, потенциальным инвесторам устойчивую доходность.

Сергей ОЗУН,  
обозреватель «ТР»

## Запредельно

**В Совете Федерации обсудили ситуацию с аварийным состоянием мостов и путепроводов**

АКТУАЛЬНО!

Сегодня для многих субъектов РФ проблема ветхих и аварийных искусственных сооружений вышла на первый план. Снижается прочность мостовых конструкций, растет число их обрушений и аварий. Сообщения о рухнувших мостах с завидной регулярностью появляются в лентах новостей: обрушение пролета моста в Краснодарском крае привело к ограничению движения на трассе, соединяющей курортный центр с поселком Джуба; в Муромцевском районе Омской области обвалился мост, соединявший с «большой землей» восемь поселков; в городе Свободном Амурской области под весом самосвала упал пролет путепровода над железнодорожными путями; в Оренбурге рухнул мост, не выдержавший веса колонн проезжающих самосвала.

Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Последствия их разрушений или просто ограничение движения вызывают существенные потери для экономики, значительные неудобства для населения. Не менее актуальной темой является одновременное пересечение автомобильных и железных дорог; связанное с риском дорожно-транспортных происшествий и ростом социальной напряженности.

На автодорожной сети в стране в целом находятся 71 тыс. мостов и путепроводов, на региональных дорогах – 64 тыс. таких объектов. Реализация мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние предварительных и аварийных мостов и искусственных сооружений является необходимым компонентом комплексной программы дорожного строительства в России.

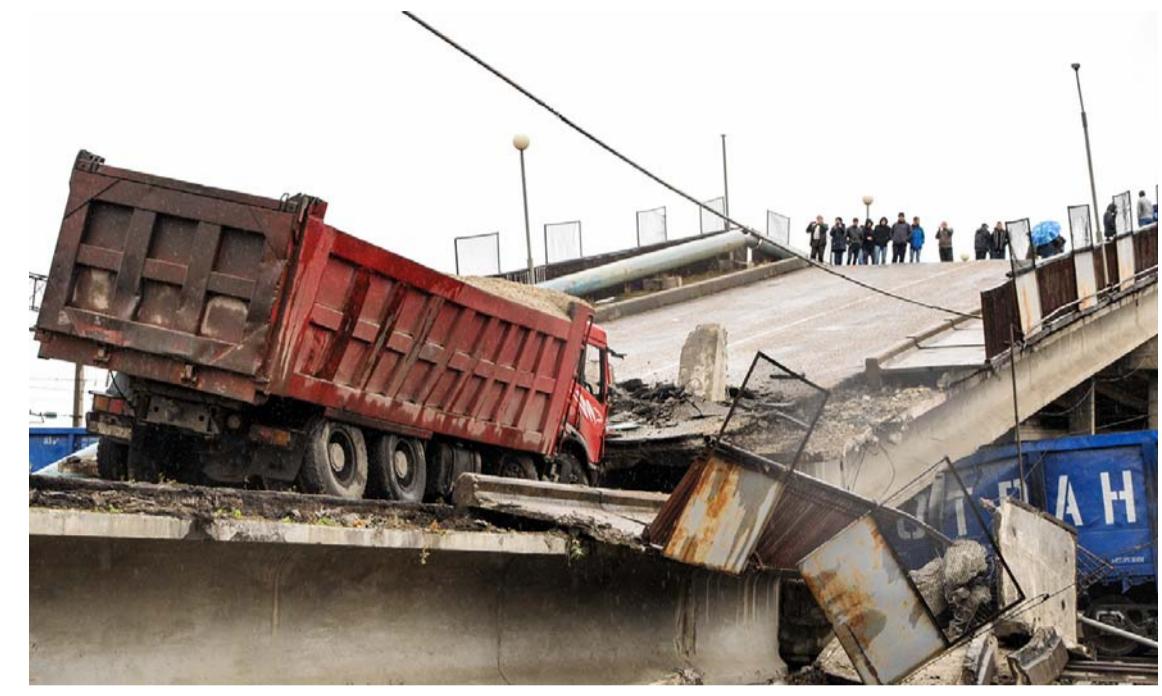
Об этом шла речь в Совете Федерации на «круглом столе», который провел член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан Ирек Ялалов. В мероприятии, прошедшем в режиме видеоконференции, приняли участие сенаторы, представители Минтранса России, Федерального дорожного агентства, ФАУ «РОСДОРНИИ», а также региональных проектных команд и научного сообщества.

Открывая обсуждение, Ирек Ялалов напомнил, что без строительства и реконструкции искусственных сооружений невозможно решить задачу обеспечения опережающих темпов строительства и ремонта дорог и объектов дорожной инфраструктуры.

В рамках подготовки новой редакции паспорта национального проекта БКАД для обеспечения национальных целей в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 года № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2020 года» Минтрансом России предложено изменение, касающееся включения мероприятия по приведению в нормативное состояние мостовых сооружений и строительству путепроводов.

Паспортом федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусматривается приведение в нормативное состояние всех аварийных и предаварийных мостовых сооружений к 2030 году. В этот период планируется привести в нормативное состояние мостовые сооружения общей протяженностью 290 км, а также построить и реконструировать еще 291 путепровод.

По словам заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Игоря Костюченко, ведомство находится в плотном взаимодействии с региональными властями по решению проблемы аварийных мостов и путепроводов, сформирован перечень, в который первоначально вошли более 3,9 тыс. объектов. «По поручению министра транспорта совместно с РАДОР и субъектами РФ мы провели работу по актуализации этих данных. В настоящее время количество заявленных субъектами РФ искусственных сооружений возросло с 3,9 тыс. до 5,7 тыс. объектов. Общая протяженность аварийных и предаварийных искусственных сооружений увеличилась с 190 тыс. п. м. до 290 тыс. п. м. По предварительной оценке, объем федеральной поддержки для приведения их в нормативное состояние в период до 2024 года вырастет с 290 млрд руб. до 370 млрд руб. В случае выхода на горизонт 2030–2035 годов



этой суммы поступающих акцизов, по-  
следний раз в 2019 году.

Сегодня субъектам выгоднее ремонтировать дороги, а не искусственные сооружения, так как эти работы очень капиталоемкие, – сказал директор Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса России Григорий Волков: «Если ремонт 1 км дороги в среднем по стране не составляет 14–18 млн руб., то стоимость ремонта 1 п. м. мостового сооружения – минимум 2 млн руб., в некоторых регионах планка поднимается до 4 млн руб.».

Очевидно, что бюджеты субъектов РФ не смогут за счет собственных средств решить поставленную задачу. Возможности федерального бюджета также не безграничны. Какой выход?

### СИТУАЦИЯ

« Паспортом федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусматривается приведение в нормативное состояние всех аварийных и предаварийных мостовых сооружений к 2030 году. В этот период планируется привести в нормативное состояние мостовые сооружения общей протяженностью 290 км, а также построить и реконструировать еще 291 путепровод.

Для начала нужно выбрать приоритетные объекты с точки зрения их важности и значимости для сети автомобильных дорог регионального и местного значения, которые приводятся в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние в рамках реализации национального проекта БКАД, считают в Росавтодоре. Финансирование указанных мероприятий планируется за счет средств, полученных в связи с изменением норматива зачисления и порядка распределения налоговых доходов от акцизов на горюче-смазочные материалы.

Согласно паспорту национального проекта БКАД в 2022 году регионы будут получать до 83,3% всех поступлений от акцизов на горюче-смазочные материалы, в 2023 году – до 91,6%, в 2024 году – до 100 млрд руб., часть этой суммы направлена на осуществление работ по ремонту и реконструкции искусственных сооружений. «Мы планируем продолжить эту практику в 2021 году, если правительство одобрит предоставление 100 млрд руб. ежегодно на ближайшее развитие», – заключил представитель Минтранса.

Как уже говорилось, программа приведения в нормативное состояние искусственных сооружений нужна для реализации именно на региональном и муниципальном уровнях, поскольку наибольшее количество аварийных мостов находится на балансе муниципалитетов, у которых нет средств на их восстановление. Например, в Республике Башкортостан находится 1040 мостовых сооружений на дорогах регионального и муниципального значений. «На муниципальных искусственных сооружениях нет необходимости закладывать такой уровень прочности, поскольку там нет большой интенсивности движения», – заявил сенатор и предложил пересмотреть действующие ГОСТы, что позволит сэкономить на строительстве муниципальных мостов.

Еще одна проблема связана с тем, что муниципалитеты не обладают необходимыми компетенциями, как правило, у них нет своих служб заказчика. Целесообразно, чтобы региональные службы могли выступать заказчиками строительства и ремонта муниципальных мостов, считает Ленар Сафин.

В настоящее время ФАУ «РОСДОРНИЙ» разработаны методические материалы по формированию субъектами региональных проектов в части приведения в нормативное состояние мостов и мостовых сооружений, строительства новых путепроводов. В частности, подготовлен проект разъяснений по внесению изменений в паспорт регионального проекта. Также определен перечень обосновывающих материалов, который позволит обеспечить системный подход к сбору, обработке, хранению, анализу информации об искусственных сооружениях, расположенных на территории регионов и в отношении которых запланировано проведение работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту в рамках реализации дорожной деятельности. Даные материалы находятся на согласовании в Минтрансе, после их утверждения будут направлены в субъекты РФ.

В ходе дискуссии было отмечено, что при реализации мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние предварительных и аварийных мостов и искусственных сооружений необходимо уделять должное внимание вопросам ценообразования, чтобы подрядные организации не работали в убыток, и осуществлять жесткий весогабаритный контроль, в противном случае мостопад станет временным явлением. «Нельзя забывать, что все федеральные ресурсы, направляемые на строительство и ремонт мостов и путепроводов, были потрачены на ремонт еще 20 мостов, в том числе очень капиталоемких объектов по Уфе, которые регион без федеральной поддержки не потянет».

Член Комитета Совета Федерации по бюджету и финансовым рынкам, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Тыва Илья Мунасыпов, в свою очередь, подчеркнул, что при формировании критерии отбора учитывались региональные специфики, например, плотность речной сети: «Это чрезвычайно важно для Республики Тыва, где протекают более шесть тысяч рек. В этом году водоснабжение на северо-западе Тывы, где расположены крупнейшие города, оказалось под угрозой из-за разлива рек, поэтому этот проект так важен для муниципалитетов».

«При формировании критерии отбора учитывались региональные специфики, например, плотность речной сети: «Это чрезвычайно важно для Республики Тыва, где протекают более шесть тысяч рек. В этом году водоснабжение на северо-западе Тывы, где расположены крупнейшие города, оказалось под угрозой из-за разлива рек, поэтому этот проект так важен для муниципалитетов».

Мостовые сооружения являются жизненно важной частью не только местной, но и межрегиональной транспортной инфраструктуры. Например, Хакасию и Тыву связывает дорога, на которой расположены 20 мостовых сооружений. По мнению сенатора, работу нужно начинать с мостов, благодаря которым осуществляется связь между регионами.

Член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от исполнительного органа государственной власти Республики Татарстан Ленар Сафин обратил внимание на то, что в настоящее время действующие нормы проектирования однаковы для мостов, расположенных на дорогах как федерального, так и регионального и муниципального значений. «На муниципальных искусственных сооружениях нет необходимости закладывать такой уровень прочности, поскольку там нет большой интенсивности движения», – заявил сенатор и предложил пересмотреть действующие ГОСТы, что позволит сэкономить на строительстве муниципальных мостов.

Еще одна проблема связана с тем, что муниципалитеты не обладают необходимыми компетенциями, как правило, у них нет своих служб заказчика. Целесообразно, чтобы региональные службы могли выступать заказчиками строительства и ремонта муниципальных мостов, считает Ленар Сафин.

В настоящее время ФАУ «РОСДОРНИЙ» разработаны методические материалы по формированию субъектами региональных проектов в части приведения в нормативное состояние мостов и мостовых сооружений, строительства новых путепроводов. В частности, подготовлен проект разъяснений по внесению изменений в паспорт регионального проекта. Также определен перечень обосновывающих материалов, который позволит обеспечить системный подход к сбору, обработке, хранению, анализу информации об искусственных сооружениях, расположенных на территории регионов и в отношении которых запланировано проведение работ по строительству и реконструкции, капитальному ремонту и ремонту в рамках реализации дорожной деятельности. Даные материалы находятся на согласовании в Минтрансе, после их утверждения будут направлены в субъекты РФ.

В ходе дискуссии было отмечено, что при реализации мероприятий по приведению в нормативное транспортно-

# Не везет тому, кто возит честно

**Разрозненность региональной автотранспортной политики усугубляет общие проблемы**

## ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

За время между первым Всероссийским отраслевым форумом «Особенности развития цифровых технологий при организации пассажирских перевозок», который прошел в феврале 2020 года, и вторым Всероссийским отраслевым автотранспортным форумом «Автобусные перевозки и платежные решения для транспорта 2020», состоявшимся в ноябре текущего года, произошло много событий. И не только те, что ожидались и планировались, но и непредвиденные. Страну накрыла волна эпидемии COVID-19. Начался карантин, и по объективным причинам отраслевикам по взаимодействию с органами государственной власти не удалось в полной мере реализовать итоговые наработки первого форума. Всем пришлось в той или иной степени отвлекаться на форс-мажорные обстоятельства, что нанесло по автотранспортникам достаточно серьезный финансово-психологический удар.

Учитывая актуальность новоярского форума, организованного АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» и ассоциацией «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» при поддержке Комитета Госдумы по транспорту и строительству, принять участие в нем пожелали более 120 делегатов из 25 регионов. Плюс порядка 160 представителей заинтересованных организаций и предприятий из почти 40 регионов подключились к видеотрансляции.

## Под диктовку пандемии

Открывая форум, заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству, председатель Общественного совета при АНО «Агентство по развитию транспорта и безопасности» Александр Старовойт отметил, что, несмотря на трудности, отрасль все же выдержала первый натиск эпидемии, но расслабляться ни в коем случае еще нельзя. Транспортники нужно уделять максимум внимания здоровью водителей и персонала автовокзалов, автостанций, которые находятся буквально на передовых позициях.

Александр Старовойт проанализировал ряд изменений, предусмотренных эпидемиологической ситуацией. В частности, поправки к Федеральному закону № 220-ФЗ, касающиеся переноса сроков начала действия контрактной системы на два года. То есть региональные власти получили право продлить действующие контракты с автобусными перевозчиками до 2022 года. На этот же срок разрешено продлевать договоры, заключенные до вступления в силу № 220-ФЗ.

До 1 июля 2021 года продлены сроки вступления в силу требований об оснащении тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении. Кроме того, продлены сроки для вступления в силу требований о применении контрольно-кассовой техники для расчетов за перевозку транспортными средствами.

Еще одним важным изменением в деятельности перевозчиков является наделение их правом в случае существенного сокращения спроса на перевозки, вызванного действием ограничительных мер, в одностороннем порядке сокращать количество рейсов, использовать автобусы меньшего класса, чем это предусмотрено картой маршрута. Правда, пока такое право распространяется на перевозки по регулируемым тарифам.

Говоря о финансовой нагрузке на хозяйствующие субъекты, от которой напрямую зависит транспортная безопасность, Александр Старовойт подчеркнул, что в этом вопросе должна быть четко видна грань между тем, что для обеспечения транспортной безопасности должно делать государство и что должно ложиться на плечи автотранспортников.

Считаю, что при реализации требований по обеспечению транспортной безопасности необходимо снижать финансовую нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры, но, безусловно, без ущерба уровню их защищенности и защищенности транспортных средств от актов незаконного вмешательства, — отметил Александр Старовойт. — Кстати, в этих вопросах все большее значение приобретает внедрение цифровых технологий, и очень важно, что генеральные партнеры и многие участники нынешнего форума — это технологические цифровые компании, разработ-



чики программных продуктов, которые уже сейчас очень активно используются в отрасли. И от того, как они взаимодействуют с операторами отрасли, автовокзалами, пассажирскими автотранспортными предприятиями, напрямую зависят такие характеристики, как качество, прозрачность и безопасность.

## Есть мнения... Противоречивые

Итак, участие в форуме принял представитель ряда компаний, являющихся разработчиками информационно-цифровых технологий, предназначенных для внедрения и активного использования в автотранспортной отрасли, эффективность которых определяет пользователь. Естественно, чтобы не ударить в грязь лицом и, что особенно важно, не потерять вложенные средства, разработчики тщательно просчитывают всевозможные риски.

— Что же касается информационных систем, предназначенных для государственного контроля за перевозчиками, ситуация иная, — отметил президент Российской автотранспортного союза Олег Старовойт. — Использование таких систем является обязательным. Они, как правило, создаются и функционируют за счет бюджетных средств и хозяйствующих субъектов. Однако вопросы оценки их эффективности отходят на второй план. Трудно привести примеры сколько-нибудь серьезных исследований и ожидаемых результатов их внедрения. Как правило, все сводится к уверенности разработчиков в том, что новое будет намного лучше прежнего. Поэтому всегда существуют риски, что эти благие намерения могут обернуться самыми неприятными последствиями.

То, что это не пустые слова, Олег Старовойт подтвердил несколькими примерами. Первый из них — система тахографического контроля. Для чего она? По мнению выступающего, ответ вроде бы очевиден — для повышения эффективности федерального государственного контроля в области БДД. Но есть и другая сторона вопроса. Транспортное сообщество и Минтранс России без всяких тахографов прекрасно знают, что переработки водителей на регулярных перевозках имеют место. И происходит это не по какому-то злому умыслу перевозчика, а в связи со сложившимися условиями хозяйственной деятельности. На автомобильном транспорте, в особенности при перевозках пассажиров на регулируемых тарифах, на протяжении десятков лет наблюдается острый дефицит водителей. Он обусловлен в том числе тем, что органы власти пытаются сократить спрос на перевозки, вызванного действием ограничительных мер, в одностороннем порядке сокращая количество рейсов, используя автобусы меньшего класса, чем это предусмотрено картой маршрута. Правда, пока такое право распространяется на перевозки по регулируемым тарифам.

Свою точку зрения относительно внедрения тахографического контроля выразил представитель Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Дмитрий Полунин. Оппонируя мнению коллеги, он задался вопросом: соизмерима ли с чем-нибудь даже одна спасенная человеческая жизнь благодаря установленному на борту транспортного средства тахографическому оборудованию?

С точки зрения Минтранса России, смешивать экономическую часть и безопасность перевозок нельзя, — отметил Дмитрий Полунин, — безопасность и жизни людей бесценны. Если в связи с экономической ситуацией, с очевидными финансовыми трудностями в регионах перевозчики вынуждены нарушить закон, то это сродни позиции — если у человека нет денег, он может совершить кражу. Что же касается установки тахографов, то процесс, как известно, отсрочен.

Второй пример, которому в свою очередь уделен внимание Олегом Старовойтом, — это федеральная навигационно-информационная система. В соответствии с проектом в нее

должна стекаться навигационная информация о движении всех транспортных средств, на которых установлены аппаратуры спутниковой навигации является обязательной. Но в ряде городов и регионов навигационная информация передается напрямую в региональные и муниципальные навигационно-информационные системы.

И вновь Олег Старовойт задает вопросом: зачем в этой цепочке находится посредник в лице оператора федеральной навигационной системы? Очевидно ведь, что его появление

нужно для нелегалов, закупивших минивэны с количеством мест до восьми и смело занимающихся незаконными перевозками. Получается, если транспортное средство везет девять пассажиров, то на перевозчика ложится масса обременений — тахографы, ГЛОНАСС, кассовые аппараты, транспортная безопасность, и за все это перевозчик должен платить, а если у минивэна семь мест, то и никаких расходов? А для чего нужны идентификационные коды для пассажиров, и вовсе не ясно. Тем более что никто не собирается отменять представление персональных данных о пассажирах в рамках госконтроля за обеспечение транспортной безопасности. В целом считаю, что концепция системы сырья.

И вновь оппонентом выступил Дмитрий Полунин, подчеркнув, что создание системы стало необходимым, поскольку традиционные меры борьбы с нелегалами не приносят ощущимых результатов, несмотря на все усилия Ространснадзора. У каждого автобуса инспектора не поставишь. И потому, нелегальная перевозка, которая осуществляется физлицом без регистрации в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя, это уже компетенция МВД, ФНС. Ространснадзор в принципе не может остановить автобус.

— Мы же, понимаю, необходимости, пользы, эффективности цифрового контроля, где отсутствует коррупционная составляющая во всех автоматизированных процессах, считаем очевидной пользу ЕФС МКПП, — резюмировал Дмитрий Полунин.

## Лозунг на перспективу

Кстати, 7 ноября 2020 года Правительство РФ издало распоряжение о тестовых испытаниях ЕФС МКПП. С 16 ноября по 14 декабря эти испытания осуществляются в отношении перевозок пассажиров автобусами в междугородном сообщении.

Созданная на основе государственно-частного партнерства система затрагивает интересы и касается работы основных участников пассажирских перевозок. Во-первых, обязать владельцев таких автобусов получать за плату у операторов системы идентификационные коды на каждый рейс и на каждого пассажира. Система должна распознавать государственные номера автобусов в процессе движения и выявлять те из них, сведения о которых отсутствуют в реестре лиц.

Решение правильное, разработка системы инициирована поручением Президента России, по итогам заседания Госсовета, состоявшегося летом 2019 года, однако еще остаются непонятными некоторые нюансы, — отметил Олег Старовойт. — Не вполне понятно предназначение кодов. Есть масса примеров, когда реальные, а не заказные перевозки и перевозки для собственных нужд осуществляются по расписанию, и никаких нарушений в этом нет. Иными словами, система дает возможность осуществлять только проверку, но никак не способствует привлечению к административной ответственности. И второй нюанс, пособником бурного развития которого стала эпидемия коронавируса. Появилось огромное количество нелегаль-

бусов, затем, получив информацию об их владельцах, а для этого мы тесно сотрудничаем с Ространснадзором, выясняем, есть ли у этих владельцев лицензия на осуществление пассажирских перевозок. Согласитесь, большим автобусом в нашей стране мало кто владеет.

После обработки обоих потоков информации результат анализируется с точки зрения критериев, которые принято считать нарушениями.

Если есть отклонение, то система об этом сообщает, благодаря чему, во-первых,

можно проинформировать об этом законопослушного перевозчика, чтобы он принял меры, а во-вторых,

все данные по нелегалам упаковываются в некую фактуру.

И чтобы она была максимально полезной для привлечения нарушителей к ответственности, осуществляется консультация с Ространснадзором. Чем более качественная доказательная база, тем более содействительной будет работа в суде.

Проведение экзаменов осуществляется аттестационными комиссиями, создаваемыми распоряжением Минтранса России с указанием субъектов РФ.

Комиссии формируются из представителей территориальных органов Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс» (при наличии филиала в субъекте РФ), учебных и некоммерческих организаций.

Составы комиссий с указанием адреса электронной почты и контактного телефона публикуются на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс».

Экзамен считается сданным, если кандидат правильно ответил на не менее чем на 75% вопросов.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство, действующее 5 лет.

## Наш корр.

## Привлечены к ответственности водители автобусов и должностные лица

Сотрудниками ГИБДД Якутска выявлены маршрутные автобусы, осуществлявшие перевозку пассажиров с техническими неисправностями.

Помимо водителей к ответственности привлечены должностные лица, отвечающие за эксплуатацию автобусов в технически исправном состоянии.

Так, 12 ноября в г. Якутске инспекторами отделения технического надзора был выявлен автобус «ПАЗ», который имел неисправности тормозной системы и рулевого управления. Водитель общественного транспорта осуществлял перевозку пассажиров на коммерческой основе.

16 ноября схожий случай произошел в г. Ленске. Сотрудниками ОГИБДД России по Ленскому району был остановлен маршрутный автобус с признаками технической неисправности тормозной системы.

Водители были привлечены к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ за управление транспортными средствами при наличии неисправностей.

В отношении должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, выставлены штрафы на 5 тыс. руб.

Кроме того, Госавтоинспекцией в адрес индивидуальных предпринимателей было внесено представление об устранении причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений, и направлены уведомления об уголовной ответственности по ст. 238 УК РФ в случае продолжения оказания услуги по перевозке пассажиров с выявленными неисправностями.

Всего в текущем году за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, переоборудованного без соответствующего разрешения, а также выпуск на линию транспортных средств без тахографа к административной ответственности привлечены 242 должностных и 10 юридических лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, из них 22 должностных лица — за выпуск на линию неисправных автобусов.

За управление транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой, рулевым управлением или скрытым устройством (в составе поезда) полицейскими составлен 101 протокол в отношении водителей транспортных средств, в том числе 8 — в отношении водителей автобусов.

За внесение изменений в конструкцию автобусов в нарушение установленных правил прекращена регистрация 21 транспортного средства.

**Управление ГИБДД МВД по Республике Саха (Якутия)**

## НОВОСТИ

### Установлен порядок

### экзамена на компетентного международного автоперевозчика

С 1 января 2021 года устанавливается порядок проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессионального международного водителя.

К экзамену допускаются лица, прошедшие обучение по основным программам профессионального обучения или по дополнительным профессиональным программам в области международных автомобильных перевозок.

Проведение экзаменов осуществляется аттестационными комиссиями, создаваемыми распоряжением Минтранса России с указанием субъектов РФ.

Комиссии формируются из представителей территориальных органов Ространснадзора, ФБУ «Росавтотранс» (при наличии филиала в субъекте РФ), учебных и некоммерческих организаций.

Составы комиссий с указанием

адреса электронной почты и контактного телефона публикуются на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс».

Экзамен считается сданным, если кандидат правильно ответил на не менее чем на 75% вопросов.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство, действующее 5 лет.

Составы комиссий с указанием

адреса электронной почты и контактного телефона публикуются на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс».

Экзамен считается сданным, если кандидат правильно ответил на не менее чем на 75% вопросов.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство, действующее 5 лет.

Составы комиссий с указанием

адреса электронной почты и контактного телефона публикуются на официальном сайте ФБУ «Росавтотранс».

Экзамен считается сданным, если кандидат правильно ответил на не менее чем на 75% вопросов.

В случае успешной сдачи экзамена кандидату выдается свидетельство, действующее 5 лет.

Составы комиссий с указанием

## ПОДГОТОВКА КАДРОВ

# Традиции и успех

**ОмГУПС: 120 лет на службе отрасли**

### ДАТЫ

Омский государственный университет путей сообщения (ОмГУПС) – одно из старейших высших учебных заведений России. Его появление напрямую связано со строительством Транссибирской магистрали, создавшей потребность в квалифицированных специалистах железнодорожного транспорта. История университета берет свое начало с утверждения 12 июня 1900 года государем императором положения о Томском технологоческом институте императора Николая II (ТТИ).

Именно в этом вузе, на механическом отделении, началась подготовка инженеров-специалистов по железнодорожному делу (устройству и ремонту паровозов и подвижного состава). Торжественное открытие института состоялось 6 декабря 1900 года.

В соответствии с приказом по Высшему совету народного хозяйства СССР от 18 мая 1930 года № 1381 и постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров Союза ССР от 23 июля 1930 года № 237 в результате реорганизации ТТИ на базе его железнодорожных специальностей образуется Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (СИИТ) – правопреемник ТТИ. В 1932 году СИИТ реорганизуется в самостоятельные специализированные вузы, среди которых – Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (ТЭМИИТ). В 1961 году ТЭМИИТ переведается в город Омск с изменением названия на Омский институт инженеров железнодорожного транспорта (ОИИТ) в соответствии с приказом Министерства путей сообщения СССР от 28.06.1961 № 842 и приказом министра высшего и среднего специального образования СССР от 23.10.1961 № 294).

В 1994 году институт переименован в Омскую государственную академию путей сообщения (ОГАПС), а в 1997 году в соответствии с решением Министерства образования Российской Федерации аккредитационный статус ОГАПС изменен на «университет». Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Омский государственный университет путей сообщения» Министерства путей сообщения Российской Федерации стало правопреемником государственного высшего учебного заведения – «Омской государственной академии путей сообщения», статус и наименование которого изменены в соответствии с приказом Министерства общего и профессионального образования Российской Федерации от 22.07.1997 № 1630 и указанием МПС России от 21.11.1997 № 278.

Эти исторические события неизменно связаны между собой и характеризуют непрерывность процесса подготовки инженеров-железнодорожников в Сибири. Таким образом, Омский государственный университет путей сообщения является правопреемником ТТИ, что установлено юридически и определено указанием Министерства путей сообщения от 03.11.2000 № П-2685. В 2020 году университету исполняется 120 лет.



# Готов к свершению!

**Финалист «Большой перемены» посетил Российский университет транспорта**

### ВЫБОР

Одиннадцатиклассник Иван Савинов, который во время видеоконференции с Президентом РФ Владимиром Путиным заявил о желании поступать в Российский университет транспорта, посетил вуз.

Иван Савинов принимал участие в проекте президентской платформы «Россия – страна возможностей» – конкурсе «Большая перемена». Вместе с другими финалистами ездил в «Артек», где состоялась видеоконференция с Владимиром Путиным. Школьник рассказал главе государства, что хочет стать инженером транспорта и полу-

чивает о поступлении в транспортный университет.

Иван Савинов приехал в РУТ (МИИТ) вместе с отцом. Гостей прошли по учебным корпусам университета. Директор Института пути, строительства и сооружений Таисия Шепелько рассказала историю института, показала музей РУТа (МИИТ) и Центр мультимодальных транспортных систем. Также гости встретились с ректором университета Александром Климоным, проректором Михаилом Кленовым, советником ректора Валентином Виноградовым и заместителем начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александром Збарским. Будущий абитуриент

задал все интересующие вопросы представителям руководства вуза и компании.

Старшеклассник добавил, что железные дороги и их эксплуатация начали интересовать его примерно с седьмого класса. Уже тогда он понял, что транспортная отрасль востребована, и именно с ней он хотел бы связать свою жизнь. В будущем он видит себя инженером-проектировщиком. Иван рассказал, что строительство – это возможность принести пользу миру. «Во-первых, это всегда актуально. Во-вторых, каждый хочет сделать мир лучше. Строительство – это создание. А создавать что-то новое всегда интересно», – отметил он.

*Наш корр.*

Старшеклассник добавил, что железные дороги и их эксплуатация начали интересовать его примерно с седьмого класса. Уже тогда он понял, что транспортная отрасль востребована, и именно с ней он хотел бы связать свою жизнь. В будущем он видит себя инженером-проектировщиком. Иван рассказал, что строительство – это возможность принести пользу миру. «Во-первых, это всегда актуально. Во-вторых, каждый хочет сделать мир лучше. Строительство – это создание. А создавать что-то новое всегда интересно», – отметил он.

*Наш корр.*

# Реализуя потенциал

**Транспортные вузы готовы к эффективному взаимодействию с ведущими отраслевыми организациями**

### ТЕХНОЛОГИИ ОБРАЗОВАНИЯ

В последние годы в связи с необходимостью выполнения крупных проектов федерального и национального значения система подготовки кадров претерпела некоторые изменения. В каком-то смысле сеть отраслевых вузов получила новый стимул для дальнейшего развития, в том числе возможность дополнительно обратить внимание на те виды транспорта, для работы на которых потребуются специалисты нового типа.

Нельзя сказать, что до разработки подобных проектов представители системы отраслевого образования не знали, кто и для какой работы готовить. Это подтверждает и тот факт, что на сегодняшний день по всей стране успешно функционируют более 50 транспортных вузов, включая филиалы. Среди них есть авиационные, автомобильные, водного транспорта. Однако и по количеству образовательных программ, и по наличию целевых направлений подготовки кадров уже давно существуют очевидные лидеры – университеты железнодорожного сектора.

Специалисты Российского университета транспорта, ведущего транспортного вуза страны, отмечают: перед кадровой системой стоит задача разработать прогрессивные образовательные технологии для специализированной подготовки будущих инженеров железнодорожного транспорта.

Именно для решения этой задачи в 2019 году по заказу Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «РЖД» в РУТе была разработана программа дополнительного профессионального образования «Комплексная технология управления эксплуатационной работой на основе сквозных принципов и специализации железнодорожных линий по преимущественным видам движения». Программа представляет собой авторский класс, что подразумевает привлечение к образовательному процессу авторов тематических исследований, нормативно-методических документов и разработчиков самих автоматизированных систем. Программа авторского класса реализуется на базе Института управления и сквозных технологий, педагогический состав которого ранее разрабатывал курсы по технологиям управления движением грузовых поездов, эффективному управлению парком грузовых вагонов, полигонным технологиям эксплуатационной работы.

Для того чтобы попасть на обучение в авторском классе, студенту необходимо пройти конкурсный отбор. Важно иметь целевое направление, но также педагогами проверяется успеваемость претендента – принимаются студенты только с положительными оценками, знанием иностранного языка, активно учащиеся в научно-практических конференциях и семинарах, которые проводятся как самим университетом, так и ОАО «РЖД».

Учебный план программы рассчитан на 450 академических часов, на проявлении которых студентам предоставляется возможность прослушать 9 программ. В рамках обучения слушатели курса тесно взаимодействуют с представителями компаний-заказчиков, участвуют в совместных «круглых столах», практических и семинарских занятиях. В ходе встреч студенты узнают о новейших технологиях, актуальных проблемах отрасли, обмениваются мнениями и тренируются решать кейсы – практические задачи с предложением путей решения реально существующих проблем. По словам создателей курса, решение



подобных задач помогает применить проблемно-сituационную модель обучения, которая впоследствии способствует развитию у студентов умения решать проблемы, быстро реагировать на них и оперативно устранять неполадки.

Важное место в учебном плане курса занимает и практическая сторона. Студенты отправляются на производственную практику на объекты портовых комплексов и в структурные подразделения ОАО «РЖД», где слушателям курса предстоит изучение отечественного опыта технологий работы станций, железнодорожных линий ОАО «РЖД» и портовых комплексов. После

### АЛЕКСАНДР КЛИМОВ:

«В настоящее время более 5000 студентов-целевиков обучаются в РУТе по четырем основным железнодорожным специальностям, 95% из них направлены от ОАО «РЖД». Более половины из них после окончания университета готовятся пойти работать на Московскую железную дорогу», – отметил он.

Тесное сотрудничество с ОАО «РЖД» налажено и в Самарском государственном университете путей сообщения, где регулярно проводятся тематические встречи студентов и потенциальных работодателей. В рамках местного единого Дня компании состоялось профориентационное мероприятие, организованное службой управления персоналом Куйбышевской железной

дороги совместно с Центром по квалифицированным кадрам. Разумеется, период пандемии наложил некоторые ограничения на проведение практических занятий: пока что при необходимости студенты проходят производственную практику непосредственно в вузе, на базе учебного полигона, оснащенного современным оборудованием, развитой лабораторной базой и техническими средствами. Компания оказывает организационную и техническую помощь университету. В частности, в 2020 году на безвозмездной основе СамГУПСу были переданы 15 образующих программных комплексов для подготовки специалистов в сфере управления движением и организации перевозок.

В рамках партнерских отношений с компанией в университете недавно также прошла церемония вручения благодарности руководителям вуза за организацию работы студенческих строительных отрядов «Молодость» и «Линия связи». Студенческие строительные отряды были задействованы в пусковых машинных станицах ПМС № 208 (г. Кинель) и в ПМС № 38 (г. Сызрань) Куйбышевской дирекции по ремонту пути. Руководители дирекции и подразделений остались довольны работой, которую выполнили студенты.

По словам руководителя Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа Сергея Тишукова, в этом году по поручению ректора университета совместно с Самарским региональным штабом студенческих отрядов был произведен набор студентов для работы на объектах Куйбышевской дороги в летний период. Центр совместно с Куйбышевской дирекцией по ремонту пути была разработана обучающая программа «Монтер пути 2-го и 3-го разрядов». «Помимо 2-го и 3-го разрядов», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости корректировать учебные программы и планировать совместные мероприятия на перспективу», – пояснил Сергей Тишуков – «руководитель Центра развития карьеры и целевого обучения СамГУПСа».

На сегодняшний день с полигоном Куйбышевской железной

дороги в университете обучаются более двух тысяч студентов-целевиков, из них по программам высшего образования на 2111 человек, по программам среднего профессионального образования – 796 человек. Взаимодействие вузов с компаниями строится на основе программ, подписанных министром транспорта РФ и генеральным директором – председателем ОАО «РЖД» по кадрам и социальным вопросам. «Подобные мероприятия полезны как для сотрудников и студентов университета, так и для представителей ОАО «РЖД». В ходе обратной связи работодатель оценивает знания студентов, а вуз может при необходимости

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

## Новая эмблема



В сентябре этого года специальным приказом Минтранса России установлены случаи применения новых эмблем подведомственных учреждений.

Официальный же символ ФГУП «УВО Минтранса России» был зарегистрирован Минюстом 26 октября 2020 года и уже вступил в силу.

Эмблема государственного предприятия состоит из большой и малой эмблем.

Большая эмблема состоит из изображения двуглавого орла серебристого цвета, увенчанного тремя объединенными лентами коронами. На груди орла расположена средняя эмблема Министерства транспорта РФ, а в лапах орла – перекрещивающиеся алебарды.

Малая эмблема состоит из алебарда на фоне серебряной розы ветров, с двух сторон которой изображены крылья.

## Незаконный провоз

Стрелками Краснодарского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» предотвращена очередная попытка провоза оружия в зону транспортной безопасности.

В ходе досмотра грузового автомобиля «МАН», движавшегося в сторону Республики Крым, стрелки Елена Полторак, Ольга Сысоева и начальник смены Дмитрий Серегога обнаружили среди вещей водителя пистолет-пулемет марки ППШ калибра 7,62 1943 года выпуска. Разрешительных документов на его провоз не было. Боеевые свойства и качества автоматического оружия требуют оценки специалистов.

Составлен акт выявленного нарушения, а водитель задержан и передан сотрудникам линейного отдела полиции.

За прошедшую неделю ведомственный охрана в Краснодарском крае и Республике Крым задержала 80 человек, нарушивших требования пропускного и внутриобъектового режимов охранных территорий.

**Виктор СЛОБОДЕНЬЮК,**  
ведущий специалист по связям с общественностью

## Задержан злоумышленник

Сотрудники Северо-Кавказского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» задержали злоумышленника в рамках учений на аэродроме «Южный» в Таганроге. Учения были посвящены отработке действий состава дежурной смены при попытке проникновения на охраняемый объект нарушителя.

По легенде на охраняемую территорию аэродрома пробрался неизвестный. Группа быстрого реагирования оперативно нашла место проникновения и задержала нарушителя, после чего передала органам полиции. Действия дежурной смены и руководства отделения «Аэрором Таганрог» оценены хорошо.

Целью таких учений является проверка и повышение навыков работников ведомственной охраны Минтранса России при возникновении на объекте чрезвычайных ситуаций, а также совершенствование приемов, способов охраны и системы антитеррористической защищенности объектов.



**Юлия АКСЕНОВА,**  
Пресс-служба Северо-Кавказского филиала  
ФГУП «УВО Минтранса России»

## Эффективный переход

Уралупрводор установил новый модульный пешеходный переход на км 33 автодороги Р-351 Екатеринбург – Тюмень.

По результатам анализа аварийности, этот участок долгие годы был небезопасным для пешеходов. Так, например, в 2017 году в этом месте зафиксированы пять ДТП, из них в трех случаях были совершены наезды на пешеходов, все три человека погибли, а в двух других авариях пострадали три человека. В 2018 году в двух ДТП ранения получили два человека, в 2019-м еще в двух ДТП были совершены наезды на пешеходов (1 погиб, 1 ранен).

Нерегулируемый пешеходный переход не мог полностью обеспечить безопасность пешеходов. Чтобы разделить транспортные и пешеходные потоки и исключить наезды на пешеходов, был установлен надземный модульный пешеходный переход. Такие конструкции показали эффективность в снижении аварийности на многих трассах Уралупрводора. Переход по модульному пешеходному переходу будет открыт после ввода его в эксплуатацию.

Пресс-служба ФКУ «Уралупрводор»

## Непрерывный мониторинг

### Как реализуется pilotный проект

#### КОНТРОЛЬ И НАДЗОР

В 2016 году президентом РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам было принято решение о проведении реформы контрольной и надзорной деятельности (КНД). Среди 16 структур в реформу включился и Ространснадзор.

Реформировав КНД необходимо было по 7 основным направлениям, в числе которых приоритетные проекты по актуализации и систематизации обязательных требований в сфере безопасности на транспорте. В том числе цифровизация и автоматизация процессов контроля и надзора, а также снижение административной нагрузки на бизнес.

Эти два взаимосвязанных направления из семи приоритетных и послужили толчком для разработки и внедрения проекта в виде эксперимента.

Проект был представлен Министерству транспорта РФ, и 28 февраля 2019 года на заседании коллегии Минтранса России Ространснадзору было предложено провести эксперимент по созданию системы непрерывного мониторинга состояния безопасности в предприятиях транспортного комплекса.

15 июля 2019 года Госморнадзор приступил к проведению pilotного проекта, который имел три основные цели. Это повышение безопасности на объектах транспорта; организация системы, позволяющей Ространснадзору дистанционно, без взаимодействия с предприятиями водного транспорта (предприятия субъекта надзора) осуществлять непрерывный мониторинг исполнения обязательных требований, что позволяет снизить административную нагрузку на организации транспортного комплекса и перейти на новый вид надзора – «непрерывный мониторинг» с отказом от проведения плановых проверок в отношении транспортных компаний.

Даный проект позволяет Ространснадзору снизить финансовые и материальные затраты, связанные с проведением выездных плановых проверок, и установить взаимодействие в электронном формате, сократив время уведомления организации о принимаемых в ее отношении решениях.

В целях осуществления непрерывного мониторинга между Ространснадзором и субъектами надзора заключается соглашение об информационном взаимодействии, в рамках которого субъект надзора представляет результаты выполнения обязательных требований.

Направление декларации свидетельствует об исполнении субъектом надзора обязательных требований применительно к осуществляемым им видам деятельности, а также о принятии субъектом надзора необходимых мер для обеспечения безопасности своих объектов транспорта.

Декларирование исполнения обязательных требований возможно только при положительном результате прохождения самооценки в личном кабинете.

Представление при декларировании заведомо недостоверной информации не влечет никакой ответственности субъекта надзора, однако будет свидетельствовать о его недобросовестности.

Вот, в принципе, что такое «непрерывный мониторинг» для компаний. Если последние знают и исполняют свое временно

требования российского законодательства в области транспорта, заполнение опросного листа в удобном интерактивном формате и декларирование исполнения обязательных требований. Количества проведения субъектом надзора тестовых самооценок

занимает от 20 до 40 минут.

И этот вид определенно

не ограничивается.

Самодекларирование осущ

ствляется в электронном виде

в личном кабинете субъекта

надзора, созданном в ЕИАС

Ространснадзора автоматиче

ски, с учетом осуществляемых

субъектом надзора видов де

ятельности.

Тестовая самооценка, носящая обезличенный характер,

служит для подготовки к само

оценке в личном кабинете субъ

ектов надзора с последующим

декларированием исполнения

обязательных требований.

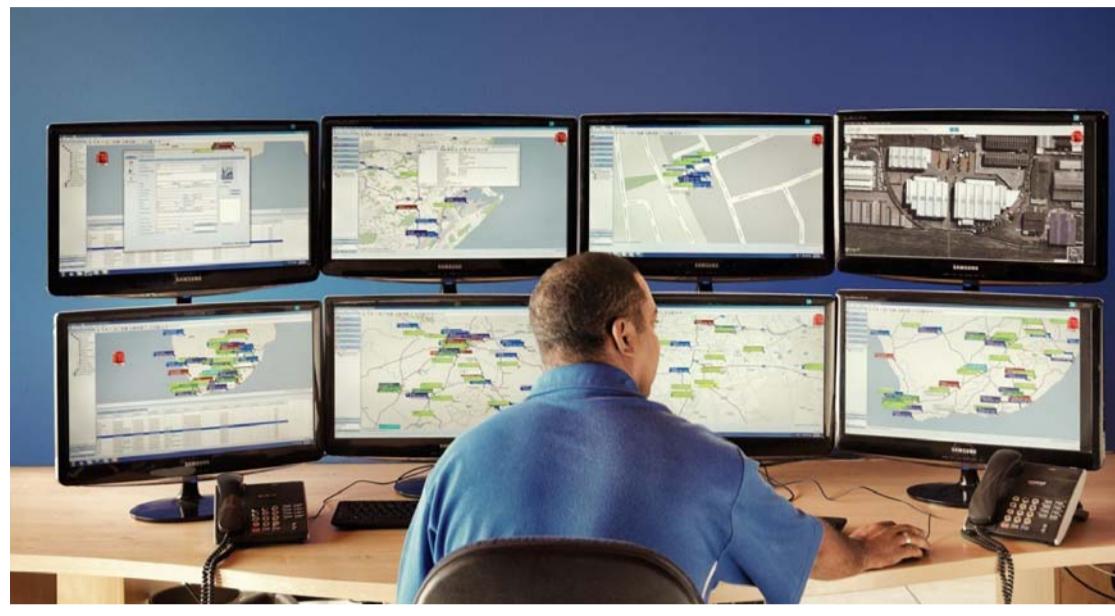
Количество проведения субъектом тестовых самооценок

без взаимодействия с транс

портной компанией.

Пилотный проект проводится параллельно и независимо от

проведения плановых и внеплановых проверок юридических лиц и индивидуальных предпри



нимателей, предусмотренных действующим законодательством.

Участие в试点ном проекте непрерывного мониторинга носит добровольный характер. Таким образом, принять участие в проекте может любой субъект надзора, осуществляющий де

ствительной оценки исполнения обязательных требований в автоматизированной системе управления рисками ЕИАС Ространснадзора. (Сервис предназначен для самостоятельной оценки идентифицированным субъектом надзора исполнения обязательных тре

бованиями законодательства.

Теперь немного о наших действиях после получения декларации.

Получив ее, Ространснадзор проверяет документ с учетом информации, которая находится в распоряжении органа надзора и иных государственных органов (свидетельства о регистрации в соответствующих государственных регистрах и реестрах, их актуальность информации об объектах юридического лица); с учетом результатов контрольных мероприятий государственных органов (мероприятий портного контроля) и результатов контроля, получаемых в результате обмена информацией в рамках международного взаимодействия и сотрудничества.

В дальнейшем, при принятии решения о целесообразности использования при осуществлении транспортного надзора данной формы надзора – «непрерывный мониторинг», периодичность самодекларирования может устанавливаться с учетом отнесения деятельности субъекта надзора к одной из категорий риска в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре». Например, для предприятий высокого риска самодекларирование ежеквартально; значительно риска – один раз в 6 месяцев; среднего и низкого риска – один раз в год.

На сегодняшний день территориальными управлениями Госморнадзора были проведены 344 мероприятия (совещания, семинары и т. д.), на которых доводилась информация о необходимости участия в pilotном проекте.

Ходе проведения проекта заключила соглашение на информационное взаимодействие 331 компания, 53 из них направили 73 декларации соответствия. К учету приняты 67 деклараций.

В настоящее время Ространснадзор ведет тесное сотрудничество с поднадзорными субъектами. Ведется работа по улучшению и модернизации системы.

**Андрей ЗАБУРДЕНКО,**  
начальник Управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора

Из выступления на международном форуме «Безопасность на транспорте»

## «Слепое» вождение

В 2020 году на платных участках М-3, М-4 и М-11 произошло более 200 ДТП

#### ОПРОС

Согласно внутренней статистике оператора платных автомобильных дорог ОССП, в период с 1 января по 1 октября 2020 года на дорогах, обслуживаемых компанией, произошло 221 ДТП по причине наезда на стоящее транспортное средство. Главным объяснением всех виновников происшествия стала невнимательность за рулём. Водители отвлекались на разговоры по телефону, общение в мессенджерах или использовали различные гаджеты за рулём.

Опрос, проведенный ОССП в сотрудничестве с одним из изданий, также подтверждает эту статистику: 4% водителей честно признались, что переписываются за рулём в мессенджерах во время движения и записывают аудиосообщения за рулём; 14% опрошенных сказали, что не видят никакой опасности в использовании телефона во время движения; 24% сами не звонят, но отвечают на звонки во время езды, а 38% водителей регулярно разговаривают по телефону, используя гарнитуру. И лишь 20% водителей совсем не пользуются телефоном за рулём.

«Когда водитель отводит взгляд от дороги на экран мобильного телефона, то управляет автомобилем буквально вслепую. А теперь представьте, что вы едете на скорость 110 км/ч и отвлеклись всего на 5 секунд, – получается, что вы проехали 50 метров, не глядя на дорогу! Отвлекаясь, водитель может вовремя не заметить опасность и спровоцировать аварийную ситуацию, чаще всего наезд напереди стоящее транспортное средство. Ученые называют подобное поведение «рассеянным вождением», – заметил первый заместитель генерального директора ОССП Олег Трофимов.

В пункте 2.7 Правил дорожного движения прописан запрет на использование телефонов во время управления автомобилем, точно такое же предписание есть и в статье 12.36.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП). Использование телефона без устройства, позволяющего разговаривать, не держа телефон в руке, влечет за собой штраф 1500 руб. Однако даже использование гарнитуры во время движения все равно становится причиной рассеянного вождения.

Оператор ОССП объявляет о новой кампании по безопасности «Внимание на дорогу, а не на телефон» и обращается к водителям с просьбой соблюдать правила дорожного движения, а также не отвлекаться на мобильные телефоны за рулём. Во всех офисах продаж, на обслуживаемых нами участках дорог установлены специальные информационные плакаты, а на электронном табло транслируются предупреждающие сообщения.

## Закинули сеть...

на недобросовестных водителей

#### РЕЙД

На территории Миасса прошло рейдовое мероприятие, в рамках которого сотрудники Госавтоинспекции выявили грубые нарушения правил дорожного движения. В частности, инспекторы проверяли участников дорожного движения на состояние алкогольного опьянения. В результате рейда удалось поймать 12 нарушителей.

Как сообщила инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения Дарья Лунева, по итогам мероприятия выявили 11 водителей, управлявших автомобилями в нетрезвом виде, и один отказавшийся от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Водители привлечены к административной ответственности и по решению суда будут подвергнуты наказанию в виде лишения права управления транспортным средством на срок от 1,5 до 2 лет и административному штрафу в размере 30 тыс. руб.

Отмечается, что один из водителей не впервые сел за руль «под градусом», за что понесет уголовную ответственность в соответствии со статьей 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Максимальная санкция этой статьи предусматривает наказание в виде лишения свободы на срок до двух лет.

Кроме того, сотрудникам ГИБДД попались шестеро водителей, управлявших транспортными средствами в отсутствие прав на управление. Они будут отвечать по статье 12.7 КоАП Российской Федерации.

## Аварийная буксировка

### На помощь пришел сухогруз «Василий Шукшин»

## НАШИ ПУБЛИКАЦИИ

7

# Виртуальный полигон

**Лучшее, что дали человечеству компьютерные игры, — это тренажеры виртуальной реальности**



### Квалификация

Вооружившись лозунгом: «Учись, играя!», изобретатели всех стран объединились в своем стремлении превратить подготовку кадров в увлекательный, эффективный и относительно недорогой (по сравнению с полевыми испытаниями) процесс. Это направление удачно легло в русло глобальной цифровизации экономики.

### Избежать реальных ошибок

Транспортный комплекс при меняет симуляторы для обучения специалистов практически во всех отраслях и сферах деятельности. Для производства VR-тренажеров зачастую используется опыт создания игровых платформ: оборудование является коммерчески доступным и внедряется достаточно просто.

В автомобильном секторе есть тренажеры, адаптированные как для легковых, так и для тяжелых грузовых транспортных средств. Обучение, в том числе с применением программ симуляции аварий, позволяет, впервые, проверить реакцию водителя, изучить мыслительные процессы, уровень стресса или растерянности. Параллельно идет тестирование систем безопасности, эргономики и оптимизации.

Существуют и варианты тренажеров технического обслуживания и ремонта автомобиля, предназначенные для обучения последовательности регламентных операций и аттестации персонала. Такой тренажер обучает алгоритму действий, например, при установке воздушного фильтра, замене фильтрующего элемента. При отработке поставленных задач всплывают подсказки для своеобразного выполнения следующего этапа прохождения обучения.

Тренажер, предназначенный для отработки практических навыков речников и моряков по борьбе за живущесть судна, позволяет с помощью технологий виртуальной реальности задевать пробоины, устранивтечь в затапливаемом отсеке. Симулятор для судоводителей имитирует программу управления судном при заходе в порт, вы ходе из порта, маневрировании во льдах и так далее, может быть запрограммирован под любой тип судна и любую задачу.

Широко представлены сегодня авиационные тренажеры. Например, авиасимулятор искусственно воссоздает полет самолета и окружающую среду, в которой он летит. Он воспроизводит системы, которые управ ляют полетом, а также реакцию самолета на взаимодействие этих систем и на внешние факторы, такие как плотность воздуха, турбулентность, изменение направления ветра, облачность, осадки и так далее. Имитационное моделирование полета применяется в летной подготовке, проектировании и разработке самолетов, а также при исследовании характеристик самолета и качества управления. Разработаны также специальные тренажеры для повышения квалификации авиадиспетчеров. А симуляторы для VR-демонстрации авиадиспетчера позволяют увидеть технологические возможности оборудования, его эксплуатационные условия и особенности под различными углами зрения, продемонстрировать режимы работы.

Также созданы самые разные возможности для виртуального обучения железнодорожников. Например, для подготовки и аттестации локомотивных бригад воссоздан электропоезд с системами управления и моделью поведения, полностью

соответствующими эксплуатируемой технике. Отправление и движение поезда осуществляется по воспроизведенному в виртуальной реальности участку местности с существующими объектами инфраструктуры. В тренажере предусмотрены возможности возникновения препятствий движению поезда и иных нештатных ситуаций. Обучение основным операциям по ремонту и обслуживанию электропоезда стрелки на железной дороге тоже может проводиться с использованием технологии виртуальной реальности.

Есть также интересный вариант коммуникативного тренажера для билетных контролеров. Он предназначен для повышения качества обслуживания клиентов и предотвращения как единой моделью морского

морякам изучить все нюансы работы с электронными картами, включая создание и проработку маршрутов, ведение полноценной навигационной прокладки без бумажных навигационных карт, осуществление корректировки электронных карт, а также принципы отображения различной информации.

Тренажер грузовых и технологических операций на танкерах помогает получению навыков по принятию грамотных решений в эксплуатационных условиях и аварийных ситуациях. Помимо компьютерной модели, тренажер включает имитацию пульта управления грузовыми операциями, при помощи которого операторы отрабатывают навыки управления системами танкеров.

### ФАКТ

Чем на самом деле является любой компьютерный тренажер? В своей основе он представляет собой систему виртуальной реальности, где человек осуществляет навигацию, управляя виртуальной моделью того или иного транспортного или любого другого технологического приспособления.

Нежелательных инцидентов и применяется для отработки реалистичных и наиболее часто встречающихся в работе бортового контролера ситуаций и пилотов, позволяя имитировать морских судов, так и для специалистов береговых структур.

Тренажерный комплекс можно использовать не только как современную базу для подготовки и повышения квалификации специалистов морской отрасли, но и как инструмент для исследования аварийных ситуаций и поиска рациональных технических и организационных решений по расследованию аварий и инцидентов на море.

Дальневосточный морской тренажерный центр состоит из двух блоков. Первый – это комплекс по выживанию на море, он представляет собой реальный бассейн, оснащенный реальным оборудованием. А вот второй блок – это тренажерный комплекс виртуальной реальности. Например, тренажер по мореплаванию и управлению судном в отраженном виде, и способы навигации, управляемые виртуальной моделью того или иного транспортного или любого другого технологического приспособления.

В нем отрабатываются практические навыки по управлению различными типами судов в различных условиях: в ледовой обстановке, при проведении швартовых операций, при плавании на мелководье и в узостях.

Есть тренажерный комплекс, предназначенный для подготовки судоводителей и радиоспециалистов по использованию аппаратуры радиосвязи, позволяющей повысить квалификацию персонала, тренажер виртуальной реальности значительно улучшает этот процесс, ведь его легче усовершенствовать, более того, он способен совершенствоваться вместе с обучаемым. И, наконец, человек наиболее глубоко запоминает информацию, если она получает ее не только визуально или на слух, но и одновременно применяя на практике, путь и виртуально.

Столкнуться с тем, что виртуальное обучение не заменяет полностью традиционный процесс, а в большинстве случаев является дополнением к теоретическим и практическим занятиям.

### Морские волки в VR

Грандиозным решением в духе виртуальной реальности, несомненно, является Дальневосточный морской тренажер

# Что наша жизнь? Игра!

**Когда единой методики исследования нет**

### ТОЧКА ЗРЕНИЯ

С каждым днем виртуальный мир компьютерных игр, в котором целое направление отдано теме транспорта во всех его проявлениях, становится все более разнообразным и реалистичным, а результаты многочисленных исследований, посвященных его воздействию на человека – все более неоднозначными. И если раньше врачи и педагоги отчаянно противостояли «миру чистогана» – производителям, дистрибуторам и так далее – то теперь мнения разошлись и у бывших союзников.

### Степень вредоносности

Начнем с того, что заявляют

сегодня о разнонаправленности воздействия компьютерных игр на физическое и психическое здоровье геймеров – это все равно, что повесить на себя ярлык «Капитан Очевидность». Однако все не так просто: главная проблема заключается в том, что единой методики исследований нет, нет более менее внятной практики проверки результатов, соответственно любые правила носят исключительно рекомендательный характер.

Казалось бы, определяющим фактором мог стать возраст игроков. Но нет: что «зависимы» можно и в пять, и в пятьдесят пять, а можно и вовсе не «поддаться» на игрушки в течение всей жизни, исключительно дополняя ими свой досуг, а не заменяя полностью. Точно так же польза от развивающих игр получают взрослые, и дети: концентрация внимания, формирование логического мышления способствуют тренировке мозга в целом.

То же и с воздействием, например, на зрение: так называемое специфическое зрительное утомление, «компьютерный зрительный синдром», свойственно людям любого возраста. Оно возникает в результате конфликта сформированвшейся за миллионы лет эволюции зрительной системы человека, которая приспособлена для восприятия объектов в отраженном свете, и специфики мониторов гаджетов. Но есть и нюансы: в определенных исследовательских кругах сложилось мнение, что у похожих людей видеогеймы способствуют профилактике и лечению не поддающейся коррекции с помощью очков или контактных линз амблиопии, известной в народе как «ленивый глаз», которую характеризует снижение остроты зрения.

Существует некая градация психологической вредоносности видеоигр в зависимости от их жанра. Аркады (в них необходимо преодолевать различные препятствия, чтобы пройти дальше), головоломки, квесты – с этим все так или иначе ясно: если не перебарывать, можно весело и с пользой провести свободное время. Стратегии – игры, где геймер выступает в роли человека, наделенного властью, более сложны с точки зрения эмоционального воздействия. В экономических стратегиях задача состоит в том, чтобы построить мощную финансово-корпорацию, победив в экономической войне своих конкурентов. В военных, выступая в роли военачальника, управляющего постройкой военных баз и тренировкой войск, он должен победить врагов на полях боя. Конечно, если погружаться в стратегические планы и тактические маневры в режиме «двойцать четыре на семь», то можно загреметь на лечение в известную клинику с диагнозом «Наполеон». А если слишком не усердствовать, то можно отточить некоторые полезные навыки для преодоления карьерной лестницы.

Но вот совсем другое дело – это ролевые компьютерные игры, где процесс полного погружения в жутковато реалистичный персонаж, отождествление игрока с ним мо-

жет привести к полной потере индивидуальности и в итоге к серьезным психическим расстройствам. Упомянутые выше стратегии, конечно, относятся к ролиевым играм, но только отчасти.

### Гонки на выживание

Впрочем, рассмотрим конкретные примеры – да-да, те самые игры, где в центре сюжета находятся транспортные средства или элементы транспортной инфраструктуры.

Аркадные автомобильные

игры, как вспоминают безумные (как в дальнейшем выяснилось, в прямом смысле) фанаты данного жанра, долго находились в стагнации, вы просто ездили по кругу и набирали очки. Пока в 1997 году не наступил Carmageddon – был изобретен гоночный симулятор, игра, которая меняла людей. Идея была глубоко философской: любой маленький человек способен изменить мир. Просто он должен оказаться в нужном месте и иметь возможность проверки результатов, соответственно любые правила носят исключительно рекомендательный характер.

И какими же правами обладает игрок? Победить в гонке весьма нестандартным способом – по сути, уничтожив всех соперников. Физически уничтожив соперников, игра исключительно в сторону жестокости и кровожадности: постепенно, чтобы выиграть, уничтожение соперников-людей стало не просто побочным эффектом, а необходимостью.

Мир восстал против такого беспредела: целые страны запрещали игры, таможни были предупреждены. Создатели не растерялись и соперников из людей превратили в зомби – монстров, давших под колесами не жалко. Играйте на здоровье?

Вторая версия «Городов в движении» была выпущена многопользовательской, то есть в нее могли играть уже несколько человек одновременно, благодаря чему она покорила даже реальных зборов транспортной отрасли и была рекомендована некоторыми отраслевыми учебными заведениями школьникам в качестве довузовской подготовки.

Обратимся теперь к культовой серии мультиплифляционных компьютерных игр GTA, существующей более 20 лет, также демонстрирующей эволюционный подход к системам общественного транспорта: в каждой последующей части добавляется что-нибудь новенькое.

Система общественного транспорта живет здесь независимо от действий игрока, но при этом есть возможность ею воспользоваться. Сначала это были метры и трамвайные линии, прообразом которых послужили Нью-Йоркский сабей и знаменитый трамвай Сан-Франциско.

Далее появились полноценные автобусные маршруты. Игрок мог сесть за руль автобуса, выехать из автобусного парка по определенному маршруту и подбирать пассажиров на остановках. В третьей части серии разработчики представили игрокам интересную систему метрополитена, которая включает в себя две кольцевые линии – надземную и подземную, связывающие между собой островные части города. Дальше – больше: грузовые и пассажирские поезда, которые соединили между собой крупные города, станции и депо (игрок может устроиться на работу машиниста); паромная переправа и фуникулер.

Звучит как песня, особенно для фанатов общественного транспорта, не правда ли? Но это только если ты выбрал роль мирного пешехода, пассажира или законопослушного водителя, а не... бандита, рвущегося занять любой ценой свое место в криминальной иерархии. Выбор за игроком!

Хотелось бы верить, что он всегда за игроком, но, к сожалению, нынешний год оставил нам мало возможностей для выбора, жизнь многих и так превратилась в виртуальную реальность – работа и учеба проходят перед монитором. Конечно, сложно принять, когда близкие вам люди после трудового дня в онлайне вновь погружаются в этот мир, в мир грез, каким бы реальным и безобидным он ни казался. Но – возвращаясь к разнонаправленности – таким способом кто-то уходит от проблем, а кому-то игра просто помогает преодолеть временные трудности.

**Страницу подготовила  
Инга ДМИТРИЕВА**



## Поздравляем юбиляров декабря

НАШ КАЛЕНДАРЬ

**с 75 – летием**  
Горюнову Татьяну Михайловну – ветерана дорожной отрасли.

**с 70 – летием**  
Журавлеву Нину Константиновну – ветерана дорожной отрасли.

**с 65 – летием**  
Уткину Елену Анатольевну – ветерана дорожной отрасли.

**С 45 – летием**  
Турчака Андрея Анатольевича – первого заместителя председателя Совета Федерации, члена Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству.

**С 40 – летием**  
Бакирия Алексея Сергеевича – директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России.

**Развожаева Михаила Владимировича** – губернатора города Севастополя.

## У Нарвских ворот

История транспорта от конки до метро

## ВЫСТАВКИ

**В**ыставка «У Нарвских ворот: от конки до метро». Горэлектротранс приурочил экспозицию к 65-летию со дня открытия «ближайшего родственника» трамвая – петербургского метрополитена. Станция «Нарвская» была открыта в составе первой очереди метрополитена 15 ноября 1955 года.

Нарвские триумфальные ворота – архитектурная доминанта площади Стасек и естественный центр районного транспортного узла. В наши дни с юга к ним подходит троллейбус № 20, а с северо-востока – трамвай № 16, чтобы, «обернувшись» на площади около ворот, отправиться обратно по своим маршрутам. А первые трамвайные пути появились здесь уже в 1908 году – на следующий год, после открытия регулярного трамвайного движения в Санкт-Петербурге.

Именно у Нарвских ворот с 1916 года находилась конечная станция Оранэны – Ораненбаумской электрической линии. В общую сеть ленинградского трамвая она включилась только к началу 1930-х годов, а в 1960-е – путем на большом участке проспекта Стасек были демонтированы. Трамвайные маршруты окончательно «переехали» на улицу Маршала Торовского, проходящую параллельно. О связи с Оранэной в наши дни напоминает небольшой тупиковский путь рядом с Нарвскими воротами, который иногда используют музейные трамваи для стоянки во время специальных поездок.

В 1938 году у Нарвских ворот появился и троллейбус. Любопытно, что классическая фотография, сделанная в 1938 году, застенчивала тот самый ЯТБ-1 с бортовым номером 44, который был восстановлен реставраторами Музея городского электрического транспорта и сейчас является жемчужиной троллейбусной коллекции музея. На историческом снимке ярославский троллейбус выполняет рейс по маршруту № 2.

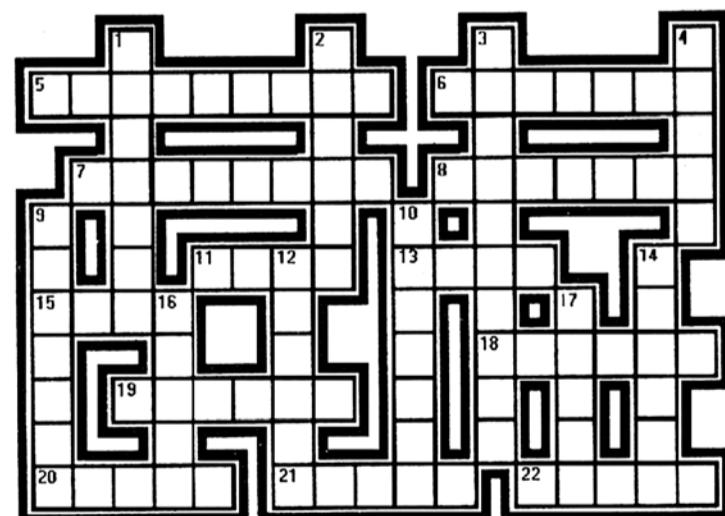
На выставке можно будет увидеть этот снимок среди других архивных материалов. Также посетители покажут книги, документы и масштабные модели трамваев и троллейбусов из фондов Музея городского электрического транспорта, а также Горэлектротранса и личных коллекций. Часть экспонатов предоставил отдел «Нарвские триумфальные ворота» Государственного музея городской скульптуры и Музея Оранэны. Свой творческий вклад в формирование выставки также внесли модельист Михаил Блескин и художник Мария Фомина.

Пресс-служба СПб ГУП «Горэлектротранс»

## РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

**По горизонтали:** 5. Военный корабль с базированием на нем самолетов. 6. Государство в Европе. 7. Паломник, странник, скитаец. 8. Президент Турции. 11. Двухмачтовое парусное судно. 13. Движение судна относительно ветра. 15. Кронштейн крепления растяжки передней подвески в автомобиле. 18. Садово-огородный инструмент. 19. Веревка на судне или корабле. 20. Химический элемент, инертный газ. 21. Вторая по толщине составная часть троса на корабле. 22. Помещение для стоянки и ремонта самолетов.

**По вертикали:** 1. Крытая дорожная повозка. 2. Мореплаватель, капитан-командор российского флота. 3. Ученые о звездах, основанное на вере, что по расположению звезд можно предсказать будущее. 4. Толстый холст домашнего производства. 9. Спортивный инвентарь для игры в сквош. 10. Важнейшая составная часть всех органических веществ в природе. 12. Разновидность одного и того же химического элемента. 14. Летний сорт яблони канадского происхождения. 16. Популярная игра, разновидность лото. 17. Щипковый струнный музыкальный инструмент с трапециевидным корпусом.



## Ответы

To respondents: 5. Авианосец; 6. Гидроавиация; 7. Линкор; 8. Авианесущий; 9. Пакетка; 10. Живопись; 11. Ракета; 12. Навигатор; 14. Метеорит; 15. Динамит; 16. Динамит; 17. Ракета; 18. Ракета; 19. Ракета; 20. Авионосцы; 21. Трапеция; 22. Единица измерения.

## Транспорт России

**УЧРЕДИТЕЛИ:**  
Министерство транспорта РФ,  
АО «Издательство Дороги»  
**ИЗДАТЕЛЬ:**  
АО «Издательство Дороги»

Издается с февраля 1998 года

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

• союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного и воздушного;

• морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;

• профсоюзных организаций ТК;

• органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;

• участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;

• органов МВД России

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

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

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

**Региональные представители:**  
**ЕЛАТИНА Т.К.** (Нижний Новгород) тел. (952) 461–69–61  
**ЛАЗАРЕВ А.Б.** (Санкт-Петербург) тел. (960) 246–43–31  
**УШЕНИН Е.Г.** (Екатеринбург) тел. (8343) 370–02–82

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

Суммарный тираж 20 000 экз.

Цена свободная

Зак. № 5756–2020

## Автогонщики Порше и Феррари

Создатели знаменитых автомобилей мира на монетах и памятных медалях



## НУМИЗМАТИКА

В эпоху первых автомобилей они назывались именами своих создателей. Это были выдающиеся инженеры, и некоторые фирмы дожили до наших дней, не сменив своих вывески. В первую очередь на ум приходят Форд, Ситроен, Даймлер, Бенц, Порше. В память о них и им подобных в мире отчеканены монеты.

Начнем с создателей первого в мире автомобиля – немцев Готлиба Даймлера и Карла Бенца. В 2011 году отмечалась 125-я годовщина со дня рождения.

только на одной серебряной обозначаеты сидят в четырехколесном.

Генри Форд (1863–1947) как создатель первого в мире автомобиля, собираемого как конвойере, также удостоился памятных монет и медалей. Среди первых – это 2 скудо Сан-Марино, выпущенные в 2013 году в честь 150-летия со дня его рождения.

## ФАКТ

В 1886 году в Баден–Вюртемберге почти одновременно Карл Бенц сконструировал трехколесный автомобиль с газовым мотором, а Готлиб Даймлер – экипаж с бензиновым мотором. Многие годы они работали параллельно, не зная о существовании друг друга.

Острова Кука в 2008 году посвятили ему 10 серебряных долларов. Помещенный справа от портрета Форда знаменитый первый серийный автомобиль «Форд Т» (выпущен более 15 млн. экземпляров) позолочен. Отметим, что автомобиль этой марки присутствует на всех монетах с Генри Фордом.

Багамские острова в серии серебряных монет 1992 года «125 лет автомобильной техники в Германии» номинальной стоимостью 2 ганских седи. В 2020 году из-за популярности среди коллекционеров выпуск этой монеты был повторен.

Либерии 10 долларов из медно-никелевого сплава посвятили Карлу Бенцу. На монете изображен также его первый трехколесный заднемоторный автомобиль.

Этот же автомобиль мы видим на серебряной монете Камеруна в 10 африканских франков 2011 года. На этот раз на феме немецкого города Мангайма автомобиль управляет Бернта Бенца, супруга Карла Бенца. Символичен тираж – 1886 штук (год получения патента на автомобиль).

Готлибу Даймлеру и Карлу Бенцу посвящено несколько немецких памятных медалей, отчеканенных в разные годы. Почти на всех изображены упомянутый трехколесный автомобиль. И

всегда вместе со своим братом Фрэнком, с которым он

разделил создание первого в мире двигателя внутреннего сгорания.

Возвратимся в Европу. Здесь

монеты были отчеканены в честь

следующих знаменитых автоконструкторов.

Фердинанд Порше (1875–1951) вошел в историю автомобилестроения как создатель знаменитого Фольксвагена «Жук». Когда в 2000 году исполнился вековой юбилей его первой легковушки «Лохнер–Порше», в Австрии были отчеканены биметаллические 50 шиллингов.

10 евро, выпущенный на его родине в 2016 году. Этот человек, помимо того, что был гениальным автобилестроителем, занимался автогонками в качестве пилота, организовал гоночную команду «Феррари».

В 2009 году в честь юбилейной даты – выпуск первой гоночной машины «Бугатти–10» и создания предприятия Бугатти – французский монетный двор выпустил серию из четырех коллекционных монет из серебра и золота с одинаковым дизайном. Наaversе монет помещен портрет Этторе Бугатти, логотип компании Бугатти. На реверсе – «Бугатти–10» и год выпуска – 1910. На золотой отчеканены 50 евро и из серебра – 10, 20 и 50 евро.

Этторе Бугатти (1881–1947) – французский конструктор и промышленник, создатель выдающихся спортивных и гоночных автомобилей и автомобилей класса «люкс». Первая гоночная машина «Бугатти–10», юбилею которой и посвящены монеты, появилась в 1909 году, а сам Этторе Бугатти стал известным автогонщиком.

Из наиболее известных автомобилей Бугатти, недостигаемых по дизайну моделей класса «люкс», отметим наиболее известную «Типе 41» («Золотой Бугатти», или «Ля Роя Наполеон»), которая стала самой дорогой из машин 1920–х годов.

В насторожнее время автомобили марки Bugatti выпускает французская автомобилестроительная компания Bugatti Automobiles S.A.S. Она также специализируется на выпуске легковых автомобилей класса «люкс».

Парижский монетный двор в 2008 году отметил 130-летие и знаменитого автопроизводителя Андре Ситроена выпустив серию памятных монет из золота и серебра одинакового рисунка. На ихaversе изображен первый переднеприводной автомобиль Citroën марки 15CV Traction Avant. На обратной – портрет Андре Ситроена и логотип концерна – двойной шеврон. Монеты из серебра имеют номинал 1,5 евро и 20 евро, из золота – 10 евро.

Андрей БАРАНОВСКИЙ

## В КОНЦЕ НОМЕРА

## Пациенты и врачи

Британские врачи извлекли аппликатор для тестирования на COVID-19, оказавшийся в легком 51-летней пациентке больницы.

Прибор для выявления коронавирусной инфекции оказался в легком в результате несчастного случая.

Перевивший операцию женщины сделали надрез и установили специальную дыхательную трубку-трахеостому. Перед тем как выписать пациентку, сотрудники медучреждения должны были убедиться, что она не подхватила коронавирус во время пребывания в больнице. Из-за трахеостомы мазок нужно было брать через дыхательную трубку, однако аппликатор сломался прямо во время процедуры.

Обнаружить пропажу с помощью рентгена не удалось, и специалисты воспользовались компьютерной томографией. Снимок отобразил небольшой отек в районе правого легкого. Позже упавший фрагмент вытащили.

Надо сказать, что некоторые аппликаторы для проведения тестов на коронавирус специально сделаны таким образом, чтобы после взятия мазка не нужную длинную часть можно было легко отломать и выбросить, поместив в прибор макленький фрагмент с материалом пациента.

Медики подчеркнули, что, несмотря на необходимость брать мазок на COVID-19 у пациентов с трахеостомой, в медицинской среде нет согласованных указаний по проведению данной процедуры.

\* \* \*

Шанхайский врач Чжао Сяоцзинь набросился с кулаками на 60-летнего мужчина и сломал ему ребро.

По данным следствия, драка произошла из-за того, что потерпевший попытался обойти очередь и без спроса вошел в кабинет врача. Чжао потребовал выйти из кабинета, однако тот отказался, мужчина повздорил с врачом.

Парижский монетный двор в 2008 году отметил 130-летие и знаменитого автопроизводителя Андре Ситроена выпустив серию памятных

# ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

## 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 «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е предусматрена заменой существующих трубопроводов на участке «Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497, с увеличением условного диаметра трубопровода с целью обеспечения технической возможности подключения дополнительной тепловой нагрузки по адресу: г. Иркутск, МК «Топкинский».

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е предусматрена заменой существующих трубопроводов на участке «Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497, с увеличением условного диаметра трубопровода с целью обеспечения технической возможности подключения дополнительной тепловой нагрузки по адресу: г. Иркутск, МК «Топкинский».

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

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. – февраль 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.

Предлагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технических заданий по объекту: «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е доступны для ознакомления и направления замечаний и предложений по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, 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 «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-42Е до ТК-44Е, с 9-00 до 17-00 часов с даты настоящей публикации до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

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 признания участия будут дополнительно размещены на официальном сайте администрации г. Иркутска <http://admirk.ru>.

## Уведомление °

Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть») совместно с Администрацией муниципального образования «Каракулинский район» уведомляет о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: «Обустройство Вятской площади Арланского нефтяного месторождения. Расширение куста №138» 1 этап.

Орган ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования «Каракулинский район».

Цель намечаемой деятельности: обустройство куста №138 Вятской площади Арланского нефтяного месторождения.

Месторасположение намечаемой деятельности: РФ, УР, Каракулинский район, Вятская площадь Арланского нефтяного месторождения, в 2 км юго-восточнее д. Кухтино.

Заказчик: Общество с ограниченной ответственностью «Белкамнефть» (ООО «Белкамнефть»), юридический и почтовый адрес: 426004 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Пастухова, д.98а.

Генеральный директор – Г.Г. Кузьмин.

Контактное лицо – Заместитель начальника отдела НГДУ-1 ООП УКС Никонов М. С. тел. +7(3412) 917-847, e-mail: nikonovms@belkam.com.

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью Научно-производственная фирма «Инженерно-строительные изыскания» (ООО НПФ «ИСИз»), юридический и почтовый адрес: 426060 РФ, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: начало – декабрь 2020 г., завершение – май 2021 г.

Ознакомиться с материалами по объекту государственной экологической экспертизы можно в отделе строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерывы с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней; в приемной ООО НПФ «ИСИз» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерывы с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, а также на официальном сайте Администрации муниципального образования «Каракулинский район» [karakulino.udmrt.ru](http://karakulino.udmrt.ru).

- техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно в течение 30 дней со дня опубликования данной информации;

- утвержденное Техническое задание на проведение оценки воздействия на окружающую среду будет доступно с «11» января 2021 г. в течении всего времени проведения оценки воздействия на окружающую среду;

- предварительный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «12» января 2021 г. по «17» февраля 2021 г.;

- утвержденный окончательный вариант материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет доступен с «19» февраля 2021 г. до приятия решения о реализации намечаемой деятельности.

- проектная документация будет доступна с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Направить свои замечания и предложения можно: в отдел строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, каб. 40, время приема с 8-00 ч. до 17-30 ч., перерывы с 12-00 ч. до 13-30 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес отдела строительства, архитектуры и ЖКХ Администрации муниципального образования «Каракулинский район» [karakulino-j@udmrt.net](mailto:karakulino-j@udmrt.net); в приемную ООО НПФ «ИСИз» по адресу: 426060, УР, г. Ижевск, ул. Ипподромная, 96, офис 1, время приема с 8-00 ч. до 17-00 ч., перерывы с 12-00 ч. до 13-00 ч., кроме выходных и праздничных дней, на электронный адрес ООО НПФ «ИСИз» - [ugazp@ugazp.ru](mailto:ugazp@ugazp.ru); на электронный адрес ООО «Белкамнефть»: [nikonovms@belkam.com](mailto:nikonovms@belkam.com).

Замечания и предложения принимаются в устной и письменной форме.

Общественные обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду в форме опроса состоятся: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Сроки представления замечаний и предложений по техническому заданию на проведение оценки воздействия на окружающую среду: в течении 30 дней со дня опубликования данной информации.

Общественные обсуждения предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду в форме слушаний состоятся: «12» февраля 2021 г. в 14-00 в помещении Администрации муниципального образования «Каракулинский район» по адресу: 427920, УР, Каракулинский район, с. Каракулино, ул. Каманина, 10, зал заседаний.

Сроки представления замечаний и предложений по предварительному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду: с «12» января 2021 г. по «11» февраля 2021 г.

Общественные обсуждения проектной документации в форме опроса состоятся: «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по проектной документации: с «19» февраля 2021 г. по «20» марта 2021 г.

Сроки представления замечаний и предложений по итогам общественных обсуждений: в течении 30 дней после дня проведения общественных обсуждений.

## Общественные обсуждения °

ПМУП «Полигон» информирует о том, что 3.12.2020 были проведены общественные обсуждения (состоялось заседание комиссии) по намечаемой хозяйственной деятельности в форме опроса по объекту государственной экологической экспертизы «Экотехнопарк г. Перми», включающий в себя мусоросортировочный комплекс и площадку мембранные компостирования.

Цели намечаемой деятельности: строительство комплекса по приему, сортировке и переработке твердых коммунальных отходов с целью извлечения вторичных материальных ресурсов (ВМР) для повторного использования и производства готовой продукции (технического грунта).

В ходе слушаний (заседания комиссии) были проанализированы опросные листы, полученные от населения при проведении опроса. Предложения и замечания отсутствовали.

По итогам проведенных общественных обсуждений в форме опроса одобрены строительство объекта «Экотехнопарк г. Перми», включающий в себя мусоросортировочный комплекс и площадку мембранные компостирования» (протокол общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности № 5 от 3.12.2020 Администрации Пермского муниципального района).

Местоположение намечаемой деятельности: Пермский муниципальный район Пермского края, находится в границах земельного участка № 59:32:5222201:34 (планируется выделение отдельного участка из участка № 59:32:5222201:34).

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Пермское муниципальное унитарное предприятие «Полигон», Юридический адрес: 614000, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д.79; Почтовый адрес: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д.79; тел: 241-27-77, 241-26-04 (бухгалтерия); эл. почта: [pmprp\\_polygon@mail.ru](mailto:pmprp_polygon@mail.ru).

Проектная организация: Общество с ограниченной ответственностью «Институт проектирования, экология и гигиена», г. Санкт-Петербург.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 17.09.2020-31.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района».

Форма проведения общественных обсуждений: опрос.

Форма представления замечаний: устная, письменная.

Ознакомится с материалами процедуры (материалами по оценке воздействия на окружающую среду) можно по адресам: ПМУП «Полигон»: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д. 79, приемная, пн -чт с 9.00 до 18.00, пт с 9.00 до 17.00, общед с 13.00 до 14.00. тел. 8 (342) 241-27-77. МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: г. Пермь, ул. Шоссе Космонавтов, д. 315А, приемная, пн -чт с 8.00 до 17.00, пт с 8.00 до 16.00, общед с 12.00 до 12.50. тел. 8 (342) 294-68-69. Ознакомление с документацией и материалами может происходить на протяжении всей процедуры оценки воздействия на окружающую среду (Примерные сроки - 17.09.2020-31.01.2021).

Срок представления замечаний и предложений: 30 дней с момента опубликования настоящего извещения. Замечания и предложения возможно представлять по следующим адресам:

ПМУП «Полигон»: 614039, Пермский край, г. Пермь, ул. Газеты Звезда, д. 79, приемная.

МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: г. Пермь, ул. Шоссе Космонавтов, д. 315А, приемная.

Ответственные организаторы:

От ПМУП «Полигон»: Инженер инвестиционно-строительных проектов Бисков Михаил Владимирович, 8 (342) 241-27-77.

От МКУ «Управление благоустройством Пермского муниципального района»: Главный специалист сектора «Охрана окружающей среды и природопользования» Подкин Владимир Васильевич, 8 (342) 296-33-90.

## Оповещение °

### о проведении общественных обсуждений в районе Очаково-Матвеевское

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 намеченной хозяйственной иной 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 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 «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-32Е до ТК-44Е предусматрена заменой существующих трубопроводов на участке «Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497, с увеличением условного диаметра трубопровода с целью обеспечения технической возможности подключения дополнительной тепловой нагрузки по адресу: г. Иркутск, МК «Топкинский».

Наименование, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «VI коллектор», кадастровый номер 38:36:000000:5515 («Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497). Реконструкция участка тепловой сети от ТК-32Е до ТК-44Е предусматрена заменой существующих трубопроводов на участке «Тепловые сети 6 коллектора от ТК-32Е до ТК-44Е, до МК Топкинский», инв. №22130497, с увеличением условного диаметра трубопровода с целью обеспечения технической возможности подключения дополнительной тепловой нагрузки по адресу: г. Иркутск, МК «Топкинский».

Наименование и адрес заказ

## Общественные обсуждения ◦

ООО «Бумтика» информирует о том, что 4.12.2020 были проведены общественные обсуждения намечаемой хозяйственной деятельности по объекту «Межмуниципальный комплекс по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа».

Цели намечаемой деятельности: строительство межмуниципального комплекса по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа.

В ходе слушаний общественностью были заданы вопросы по материалам оценки воздействия намечаемой хозяйственной деятельности. Докладчиками озвучены ответы на вопросы. Вопросы и ответы зафиксированы в протоколе общественных обсуждений. По итогам проведенных общественных обсуждений в форме слушаний с возможностью дистанционного участия одобрено строительство объекта «Межмуниципальный комплекс по обработке и захоронению твердых коммунальных отходов ЭкоТехноПарк Лысьвенского городского округа» (протокол общественных обсуждений намечаемой хозяйственной деятельности № 1 от 4.12.2020 Администрации города Лысьвы).

Местоположение намечаемой деятельности: Лысьвенский городской округ Пермского края, между городами Чусовой и Лысьва, земельный участок с кадастровым номером 59:09:0760100:2.

Наименование и адрес заявителя (заказчика): Общество с ограниченной ответственностью «Бумтика». Юр.адрес 614065, Пермский край, г. Пермь, ул. Промышленная, 110, оф.203; Почтовый адрес: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, тел. (342) 2 700 008 (многоканальный), факс: (342) 2 700 008, e-mail - office@bumtika.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 20.09.2020 – 15.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Управление экономики администрации города Лысьвы

Форма проведения общественных обсуждений: слушания с возможностью дистанционного участия.

Форма представления замечаний: устная, письменная.

Ознакомится с материалами процедуры (окончательным вариантом материалов по оценке воздействия на окружающую среду) можно по адресам:

ООО «Бумтика»: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, приемная пн.-пт. С 9.00 до 18.00, обед с 12.00 до 13.00.

Администрация города Лысьвы: 618900, Пермский край, г. Лысьва, проспект Победы, 38, каб. 18 пн.-чт. С 8.00 до 17.00, пт. С 8.00 до 15.45, обед с 12.30 до 13.15.

Ознакомление с документацией и материалами может происходить на прохождении всей процедуры оценки воздействия на окружающую среду и до принятия решения о реализации намечаемой деятельности.

Срок представления замечаний и предложений: 30 дней с момента опубликования настоящего извещения. Замечания и предложения возможно представить по следующим адресам:

ООО «Бумтика»: 614089, Пермский край, г. Пермь, ул. Братская, д.139, приемная пн.-пт. С 9.00 до 18.00, обед с 12.00 до 13.00.

Администрация города Лысьвы: 618900, Пермский край, г. Лысьва, проспект Победы, 38, каб. 18 пн.-чт. С 8.00 до 17.00, пт. С 8.00 до 15.45, обед с 12.30 до 13.15.

Ответственные организаторы:

От ООО «Бумтика»: руководитель департамента экологии Сергеева Анастасия Сергеевна, тел. 8 (342) 270-02-08.

От ФГУП ВО «НИПИту»: ст. пр-т каф. ООС Виктор Михаил Владимирович, тел. 8 (342) 239-14-82.

От администрации города Лысьвы: начальник Управления экономики администрации города Лысьвы Федосеев Никита Львович, тел. 8 (342) 496-01-75.

## Извещение ◦ о проведении общественных обсуждений

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., Администрация муниципального образования Кораблинский муниципальный район Рязанской области и заказчик ООО «СПФ Рязань» информируют общественность, надзорные органы, а также всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений объекта государственной экологической экспертизы: проектная документация «Свиноводческий комплекс на 6000 основных свиноматок полного цикла» в Скопинском муниципальном районе Рязанской области вблизи д. Кушуново. Корректировка, включая техническое задание на оценку воздействия и материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС).

Цель намечаемой деятельности: строительство свиноводческого комплекса.

Месторасположение намечаемой деятельности: Рязанская область.

Наименование и адрес Заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «СПФ Рязань» (ООО «СПФ Рязань») (391825, Рязанская область, Скопинский район, с. Моховое, ул. Советская, д.57, офис 12, тел: +7 (925) 396-61-22, e-mail: ey.karaseva@crfo.ru).

Разработчик материалов ОВОС: ООО «ЭСГ Проектно-изыскательские работы» (105082, г. Москва, Переображенский переулок, дом 13, строение 16, помещение 1, комната 54. Тел: (495) 229-14-92, доб. 207, e-mail: sennikova.a@ecostandard.ru).

Примерные сроки проведения ОВОС: с июня 2020 по март 2021 года, включая:

- 1 этап: предварительная оценка воздействия на окружающую среду, составление и обсуждение проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду, ознакомление общественности, обсуждение технического задания.

Общественные обсуждения технического задания по объекту государственной экологической экспертизы состоятся 22.01.2021 года.

- 2 этап: проведение исследований по оценке воздействия на окружающую среду и подготовка предварительного варианта материалов ОВОС, ознакомление общественности, обсуждение проектной документации намечаемой деятельности.

Общественные обсуждения проектной документации, в том числе материалов оценки воздействия на окружающую среду по объекту государственной экологической экспертизы состоится 22.01.2021 года.

Наименование органа, ответственного за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования – Кораблинский муниципальный район Рязанской области (адрес: 391200, Рязанская область, г. Кораблино, ул. Маяковского, д. 17, тел: 8 (49143) 5-04-25, 5-01-17; в электронном виде на адрес: korablinof@yandex.ru).

Форма общественного обсуждения: общественные обсуждения проходят в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения принимаются в письменном виде по адресу органа, ответственного за организацию общественного обсуждения (адрес: 391200, Рязанская область, г. Кораблино, ул. Маяковского, д. 17, тел: 8 (49143) 5-04-25, 5-01-17; в электронном виде на адрес: korablinof@yandex.ru), а также по адресам:

- 105082, г. Москва, Переображенский переулок, дом 13, строение 16, помещение 1, комната 54, e-mail: sennikova.a@ecostandard.ru;

- 140500, Московская область, г. Луховицы, ул. Пушкина, строение 403/32, офис 110, тел: 8(925)396-61-22, e-mail: ey.karaseva@crfo.ru.

Сроки и место доступности проектных материалов на выполнение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы: проектная документация «Свиноводческий комплекс на 6000 основных свиноматок полного цикла» в Скопинском муниципальном районе Рязанской области вблизи д. Кушуново. Корректировка, с которыми можно ознакомиться в течение 30-ти дней с даты публикации включительно на официальном сайте администрации муниципального образования – Кораблинский муниципальный район Рязанской области в информационно-коммуникационной сети Интернет (адрес: https://korablinof62.ru) и сайте администрации Яблоневского сельского поселения (https://yablonove62.ru) круглогодично и в рабочие дни с 09.00 до 13.00 и с 14.00 до 16.00 часов по адресам:

- Рязанская область, Кораблинский район, Яблоневское сельское поселение, с. Ерлино, ул. Административный центр, д.3, тел. 8 (49143) 93-2-17 (Администрация муниципального образования – Яблоневское сельское поселение Кораблинского муниципального района);

- Рязанская область, Скопинский район, с. Моховое, ул. Советская, д.57, офис 12, (ООО «СПФ Рязань», кабинет группы по охране окружающей среды).

Публичные обсуждения состоятся 22.01.2021 г. 15-00 часов в здании МБУ «Кораблинский дворец культуры» структурное подразделение Ерлинский сельский двор культуры по адресу: 391222, Рязанская область, Кораблинский район, с. Ерлино, ул. Центральная, д. 59. Регистрация участников с 14:30.

## Информирование ◦ общественности

В целях информирования общественности и участников оценки воздействия на окружающую среду согласно Федеральному закону от 23 ноября 1995г. №174-ФЗ «Об экологической экспертизе» ООО «Невская трубопроводная компания» (188477, Российская Федерация, Ленинградская область, Кингисеппский район, Вистинское сельское поселение, Морской торговый порт Усть-Луга, Комплекс наливных грузов, Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Целью намечаемой деятельности: строительство объекта: «Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту Усть-Луга. Терминал перевалки нефти. Причалы №№4,5. Берегозащитное сооружение (инв. №000000049). Капитальный ремонт лицевой шпунтовой стенки причалов №№4,5.»,

# ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

11

## Информационное ° сообщение ° о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия на окружающую среду в Российской Федерации», администрация Пономаревского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6705П «Реконструкция напорного нефтепровода «УПСВ Самодуровская - УПСВ Графское» (ПК 130+29-ПК 143+21; замена участков препятствующих прохождению СОД) (инв. № ТРЕТЬЯ-1867/1».

Намечаемая деятельность: Реконструкция напорного нефтепровода.

Цели намечаемой деятельности: Реконструкция напорного нефтепровода «УПСВ Самодуровская - УПСВ Графское».

Месторасположение намечаемой деятельности: Ефремово-Эзловский и Фадеевский сельсоветы Пономаревского района Оренбургской области;

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности:

АО «Оренбургнефть», 461040, Оренбургская область, г. Бузулук, ул. Магистральная, д. 2, тел. (3534) 27-73-92, orenburgneft@rosneft.ru.

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений):

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Пономаревского района Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Июль 2020 г. – Февраль 2021 г.

Форма общественного обсуждения: общественные слушания.

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 18 декабря 2020 года до 19 января 2021 года по адресу:

- ознакомление в электронном виде на официальном сайте Пономаревского района <http://mo-prn.orb.ru>; предложение и замечания на эл. адрес: anb@prn.orb.ru;

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

Общественные обсуждения состоятся 20 января 2021 года в 15.15 (время местное - МСК+2) по адресу: 461010, Оренбургская область, Пономаревский район, село Пономаревка, ул. Советская, д. 35.

Ответственные организаторы от:

- Администрации муниципального образования Пономаревского района Оренбургской области; заместитель главы по оперативным вопросам – начальник отдела архитектуры, градостроительства и ЖКХ – Бордин Алексей Николаевич, тел.: (8 35357) 2-27-60, anb@prn.orb.ru;

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

## Объявление ° о проведении общественных слушаний

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия на окружающую среду в Российской Федерации», Порядком организации и проведения общественных обсуждений намечаемой хозяйственной и иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе, на территории муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области, утвержденным постановлением Муниципального учреждения Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области № 586-п от 24.07.2017 года, Администрация Курманаевского района совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 5009П «Сбор нефти и газа и система заводнения скважины № 117 Новодолговского месторождения».

Намечаемая деятельность: «Строительство и эксплуатация нефтедобывающей скважины скважин № 117 и система заводнения Новодолговского месторождения»;

Цели намечаемой деятельности: «Сбор нефти и газа и система заводнения скважины № 117 Новодолговского месторождения».

Месторасположение намечаемой деятельности: Ромашкинский сельсовет Курманаевского района Оренбургской области.

Наименование и адрес заказчика намечаемой деятельности:

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

Представитель заказчика (инициатор общественных обсуждений):

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

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения:

Администрация муниципального образования Курманаевский район Оренбургской области.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду:

Март 2019 г. – Январь 2020 г.;

Форма общественного обсуждения: общественные слушания;

Форма предоставления замечаний и предложений: устная, письменная.

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

Ознакомиться с материалами, а также предоставить рекомендации и предложения можно с 18 декабря по 17 января 2021 года по адресу:

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

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

- ООО «СамараНИПИнефть», г. Самара, ул. Вилоновская, д. 18, каб. 412, тел.: (8 932) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpirosneft.ru, в рабочие дни с 08.00 до 17.00, (время местное – МСК+1).

Общественные обсуждения состоятся 21 января 2021 года в 17.15 (время местное – МСК+2) по адресу: Оренбургская область, с. Курманаевка, площадь Ленина, 1 (автомат здание администрации района).

Контактные лица:

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

- ООО «СамараНИПИнефть» – инженер 1 категории отдела землеустройства Балабанова Екатерина Николаевна, тел. Тел. 8 (937) 065-93-05, BalabanovaEN@samnpirosneft.ru.

## Информация °

ООО «НТК» (353911, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Пейзажная, 89) информирует о начале работ по разработке материалов по оценке воздействия на окружающую среду хозяйственной деятельности ООО «НТК», в соответствии со ст. 34 ФЗ №155 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

Разработка материалов проводится ООО «Чистая планета» с «20» ноября 2020 по «20» августа 2021 года. С техническим заданием на проведение работ можно ознакомиться на сайте: <http://clearplanet.biz/files/ntk.pdf>

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения – администрация г. Новороссийска, администрация муниципального образования Темрюкский район, администрация муниципального образования город-курорт Геленджик, администрация муниципального образования город-курорт Анапа.

Контактные телефоны:

от Заказчика: (8617) 60-38-16

от Исполнителя: (861) 278-91-86

Форма представления замечаний: устная, письменная.

## Информационное сообщение ° о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Государственного комитета Российской Федерации по охране окружающей среды от 16.05.2000 № 372 «Об утверждении Положения оценки воздействия на окружающую среду в Российской Федерации», решением Совета депутатов муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области от 01 июня 2013 года № 21/20 «Об утверждении порядка организации и проведения общественных обсуждений объектов государственной экологической экспертизы на территории муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области», руководствуясь Уставом муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области, администрация Красногвардейского района Оренбургской области, администрация муниципального образования Красногвардейский район Оренбургской области, администрация Красногвардейского района Оренбургской области совместно с АО «Оренбургнефть» извещает о проведении общественного обсуждения объекта государственной экологической экспертизы федерального уровня с гражданами и общественными организациями (объединениями) намечаемой деятельности по объекту АО «Оренбургнефть»: 6019П «Сбор нефти и газа со скважины № 7 Северо-Покровского участка недр (Яиковское поднятие)».

Цель намечаемой деятельности: реконструкция существующих объектов очистных сооружений канализации и строительство новой линии сооружений города Первоуральска для снижения негативного воздействия на окружающую среду; с увеличением пропускной способности до 90,000 м³/сутки.

Местоположение намечаемой деятельности: очистные сооружения канализации Первоуральского муниципального унитарного предприятия «Водоканал».

Наименование и адрес заявителя: Первоуральское муниципальное унитарное предприятие «Водоканал».

Наименование и адрес: Первоуральск, ул. Гагарина, 34, тел. 8(3439)66-79-69.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 18.12.2020 по 18.01.2021.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация г. Первоуральска Свердловской области, администрация Красногвардейского района Оренбургской области.

Наименование и адрес: Первоуральск, ул. Гагарина, 34, тел. 8(3439)66-79-69.

Наименование и адрес: администрация Красногвардейского района Оренбургской области.

Наименование и адрес: администрация Красн

## Извещение ° о проведении общественных слушаний

Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево совместно с Обществом с ограниченной ответственностью «Транснефтекстстрой» информирует о проведении процесса оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом экологической экспертизы по объекту «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, а также о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) и технического задания (далее - ТЗ) для проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размещения ТБО.

Месторасположение намечаемой деятельности: Земельный участок расположен по адресу: Мурманская область, ЗАТО п. Видяево. Кадастровый номер земельного участка: 51:30:0010102:20.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево, Юридический (почтовый) адрес: 184372, Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Заречная, д. 15.

Наименование и адрес исполнителя проекта: Общество с ограниченной ответственностью «Транснефтекстстрой». Адрес: 644122, Российская Федерация, Омская область, г. Омск, ул. Кемеровская, дом 15, офис 900, телефон: (3812) 207-263, e-mail: tnrg@yandex.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 года - февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация ЗАТО п. Видяево.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к проектной документации и материалам ОВОС принимаются в письменной форме по адресу: 184372, Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8.

Сроки и место доступности проектной документации, ТЗ на ОВОС, ОВОС: ознакомиться с материалами проектной документации, в том числе ОВОС и ТЗ возможно на сайте администрации, а также в холе с понедельника по пятницу с 9:00 до 17:00 с момента опубликования настоящего извещения по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8. Сроки доступности декабря 2020 года – февраля 2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Центральная д.8. тел. 8(815-53) 5-66-74, ответственный - заместитель Главы Администрации ЗАТО п. Видяево, Никишина Н.В., адрес электронной почты ivanov@zatovid.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения.

К материалам ОВОС в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения, во время общественных слушаний, а также в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения (проведения общественных слушаний).

Общественные обсуждения (в форме общественных слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы пректной документации «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), состоятся:

«15» января 2021 года в 16.00 по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8, зал заседаний Администрации ЗАТО Видяево, 3 этаж.

## Уведомление ° о проведении общественных обсуждений

Заказчик ПАО «ГМК «Норильский никель» совместно с Администрацией муниципального образования г. Норильск Красноярского края уведомляет о начале общественных обсуждений проекта Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы – Проект технической документации «Технология применения противогололёдного материала «ПГМ-ОД».

Цель намечаемой деятельности - применение противогололёдного материала «ПГМ-ОД» для зимнего содержания автомобильных дорог и улиц для решения проблемы обеспечения безопасного состояния дорожного покрытия в зимний период путем предупреждения и удаления снежно-ледяных отложений.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория муниципального образования г. Норильск Красноярского края.

Наименование и адрес заявителя: Публичное акционерное общество «Горно-металлургическая компания «Норильский никель» (ПАО «ГМК «Норильский никель»). Юридический адрес: 647000, Красноярский край, Таймырский Долгано-Ненецкий район, город Дудинка, ул. Морозова, дом 1. Контактная информация: +7 (3919) 25-48-75, utso@pgnppk.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: с 01.03.2020 г. по 01.06.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация муниципального образования г. Норильск.

Форма проведения общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний: письменная.

Сроки проведения общественных обсуждений по проекту Технического задания на проведение ОВОС – 30 календарных дней с момента публикации настоящего уведомления.

Ознакомиться с проектом Технического задания на проведение ОВОС, представить замечания, комментарии и предложения (в письменном виде) можно в течение 30 календарных дней со дня опубликования данного уведомления по следующим адресам:

1) ПАО «ГМК «Норильский никель», 663302, Красноярский край, г. Норильск, пл. Гвардейская, д. 2. Тел. +7 (3919) 254876, e-mail: utso@nornik.ru. Контакт ответственного исполнителя ПАО «ГМК «Норильский никель»: Чередниченко Юрий Викторович, тел. +7 (913) 530 09 56.

2) ООО «Агентство Системного Развития», 125047, Российская Федерация, г. Москва, ул. Шумкина, д. 20, стр. 1, оф. 715. Контактное лицо: Лазарева Татьяна Вячеславовна, тел.: +7 (916) 409-15-22, e-mail: agsnet@mail.ru.

Общественные обсуждения (в форме слушаний) по проекту Технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) объекта государственной экологической экспертизы – Проект технической документации «Технология применения противогололёдного материала «ПГМ-ОД» состоятся 12.01.2021 г. в 17-30 в конференц-зале Управления городского хозяйства Администрации города Норильска, расположенному по адресу: г. Норильск, ул. Севастопольская, д. 7.

## Уведомление °

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

Название намечаемой деятельности: «Проект технической документации на агромикрат Минеральный удобрение МЕГАМИК марки: МЕГАМИК – Фосфор, МЕГАМИК – Сера, МЕГАМИК – Магний-Цинк».

Цель намечаемой деятельности: Охрана окружающей среды.

Месторасположение намечаемой деятельности: территория Российской Федерации.

Наименование и адрес заказчика: ООО «НПФ МЕГАМИК», 606440, Нижегородская область, г. Бор, ул. Ленина, 161-2, 66.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 01.11.2020 г. – 31.12.2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Завьяловского района, 427000, Удмуртская Республика, Завьяловский район, с. Завьялово, ул. Калинина, 68.

Предлагаемая форма общественных обсуждений: слушания.

Замечания и предложения принимаются в письменном виде с 12.12.2020 по 12.02.2021 в управлении по делам гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и охраны окружающей среды Администрации муниципального образования «Завьяловский район» по адресу: с. Завьялово, ул. Садовая, 69, 2 этаж, кабинет № 4, а также на электронную почту rgloda.zav@mail.ru, тел. (3412) 62-23-37.

С материалами по объекту государственной экологической экспертизы, а также с материалами по оценке воздействия на окружающую среду и техническим заданием по оценке воздействия на окружающую среду можно ознакомиться на <https://www.nedraeco.ru/>, а также в управлении по делам гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и охраны окружающей среды Администрации муниципального образования «Завьяловский район» по адресу: с. Завьялово, ул. Калинина, 68, зал заседаний (3 этаж), 12.01.2021 г. в 16.00 часов по местному времени.

## Извещение ° о проведении общественных слушаний

Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево совместно с Обществом с ограниченной ответственностью «Транснефтекстстрой» информирует о проведении процесса оценки воздействия на окружающую среду намечаемой хозяйственной деятельности, являющейся объектом экологической экспертизы по объекту «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, а также о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) и технического задания (далее - ТЗ) для проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размещения ТБО.

Месторасположение намечаемой деятельности: Земельный участок расположен по адресу: Мурманская область, ЗАТО п. Видяево. Кадастровый номер земельного участка: 51:30:0010102:20.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево, Юридический (почтовый) адрес: 184372, Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Заречная, д. 15.

Наименование и адрес исполнителя проекта: Общество с ограниченной ответственностью «Транснефтекстстрой». Адрес: 644122, Российская Федерация, Омская область, г. Омск, ул. Кемеровская, дом 15, офис 900, телефон: (3812) 207-263, e-mail: tnrg@yandex.ru.

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 года - февраль 2021 года.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: Администрация ЗАТО п. Видяево.

Форма общественных обсуждений: в форме общественных слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: замечания и предложения к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к проектной документации и материалам ОВОС принимаются в письменной форме по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8.

Сроки доступности проектной документации, ТЗ на ОВОС: ознакомиться с материалами проектной документации, в том числе ОВОС и ТЗ возможно на сайте администрации, а также в холе с понедельника по пятницу с 9:00 до 17:00 с момента опубликования настоящего извещения по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8. Сроки доступности декабря 2020 года – февраля 2021 года.

Направить свои замечания и предложения можно по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Центральная д.8. тел. 8(815-53) 5-66-74, ответственный - заместитель Главы Администрации ЗАТО п. Видяево, Никишина Н.В., адрес электронной почты ivanov@zatovid.ru.

Сроки представления замечаний и предложений: к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения.

К материалам ОВОС в течение 30 дней с даты опубликования настоящего извещения, во время общественных слушаний, а также в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения (проведения общественных слушаний).

Общественные обсуждения (в форме слушаний) по объекту государственной экологической экспертизы пректной документации «Рекультивация объекта размещения ТБО» по адресу: п. Видяево, включая материалы оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС), состоятся:

«15» января 2021 года в 16.00 по адресу: 184372 Мурманская обл., ЗАТО Видяево ул. Центральная д.8, зал заседаний Администрации ЗАТО Видяево, 3 этаж.

## Уведомление °

Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское» совместно с администрацией Киселёвского городского округа (в соответствии со ст. 9 Федерального закона № 174-ФЗ «Об экологической экспертизе») уведомляет о проведении общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы: по проектной документации «Технический проект отвaloобразования ООО «Шахтоуправление Карагайлинское» (в соответствии с документацией, представляемой 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 техническое задание по ОВОС.

Название намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размещения ТБО по адресу: п. Видяево, а также о проведении общественных обсуждений материалов по оценке воздействия на окружающую среду (далее - ОВОС) и технического задания (далее - ТЗ) для проведения оценки воздействия на окружающую среду.

Цель намечаемой деятельности: Рекультивация объекта размещения ТБО.

Месторасположение намечаемой деятельности: Земельный участок расположен по адресу: Мурманская область, ЗАТО п. Видяево. Кадастровый номер земельного участка: 51:30:0010102:20.

Наименование и адрес заказчика: Муниципальное бюджетное учреждение «Управление муниципальной собственностью (служба заказчика)» ЗАТО Видяево, Юридический (почтовый) адрес: 184372, Мурманская обл., ЗАТО Видяево, ул. Заречная, д. 15.

Наименование и адрес исполнителя проекта: Общество с ограниченной ответственностью «Шахтоуправление Карагайлинское».

Форма представления замечаний и предложений: оценка воздействия на окружающую среду, техническое задание на выполнение инженерных изысканий и технического задания.

Сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: 2 квартал-2020 – 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 приложением №16 Постановления Правительства РФ № 440 от 03.04.2020 года о порядке проведения общественных слушаний могут использоваться средства дистанционного взаимодействия. В связи с этим, сообщаем что с 10.12.2020 по 19.01.2021 включительно, материалы ОВОС и техническое задание по ОВОС доступны для ознакомления по адресу: Кемеровская область –Кузбасс, г. Киселевск, пгтКарагайлинский, улица Прогрессивная, дом 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 Сибири» по адресу: <https://www.ecosibiri.ru/>.

Ознакомившись с материалами возможно представить свои замечания и предложения к ТЗ на проведение оценки воздействия на окружающую среду, к проектной документации и материалам ОВОС, а также с указанным Ф.И.О., телефона, e-mail - по электронному адресу Исполнителя: ekosibiri@ecosibiri.ru.

Контакты Исполнителя: ekosibiri@mail.ru, телефон

# ИНФОРМАЦИЯ. РЕКЛАМА

13

## 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 иной деятельности, которая подлежит экологической экспертизе и которую предполагается осуществлять на территории г. Иркутска») уведомляют о начале общественных обсуждений по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12\*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408\* 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 намечаемой хозяйственной иной деятельности.

Название, цель и месторасположение намечаемой деятельности: проектом «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12\*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408\* предусмотрено подключение (технологическое присоединение) к сетям инженерно-технического обеспечения объекта капитального строительства «Детский сад», расположенного по адресу: г. Иркутск, Октябрьский район, ул. Байкальская.

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

Примерные сроки проведения оценки воздействия на окружающую среду: декабрь 2020 г. – февраль 2021 г.

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

Предполагаемая форма общественных обсуждений: в форме слушаний.

Форма представления замечаний и предложений: письменная.

Сроки и место доступности технического задания по оценке воздействия на окружающую среду и предварительного варианта материалов по оценке воздействия на окружающую среду, в том числе: инженерные изыскания, проектная документация, утвержденное техническое задание по оценке воздействия на окружающую среду, предварительный вариант материалов ОВОС и журнал учета предложений и замечаний по объекту «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12\*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408\* 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 по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, 2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д.11, каб.10 с 9-00 до 17-00 часов.

Общественные обсуждения по объекту государственной экологической экспертизы проектной документации: «Тепловая сеть от участка тепловой сети от 4ТК-30 (ТК-23Д-16) до 4ТК-32 (ТК-23Д-12\*) до границы земельного участка с кадастровым номером 38:36:000021:29408\*» назначены на 13 января 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.

Доступ общественности к утвержденному техническому заданию и окончательному варианту материалов по оценке воздействия на окружающую среду будет обеспечен до момента принятия решения о реализации намечаемой деятельности по адресам: г. Иркутск, ул. Безбокова, 2, помещение 11 и г. Иркутск, ул. Пролетарская, д. 11, каб. 10, 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, 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>.

## Информационное сообщение

ГУП Чувашской Республики «БОС» Министра Чувашии информирует общественность, органы государственной власти и местного самоуправления, всех заинтересованных лиц о проведении общественных обсуждений проекта технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по объекту государственной экологической экспертизы «Корректировка проектной документации по объекту «Шламонакопитель №12А ГУП «БОС» Министра Чувашии» с разработкой проектной документации на реконструкцию объекта «Шламонакопитель №12 ГУП «БОС» Министра Чувашии», инв. №30000395\*, включая материалы предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности.

Цели намечаемой деятельности: «Корректировка проектной документации по объекту «Шламонакопитель №12А ГУП «БОС» Министра Чувашии» с разработкой проектной документации на реконструкцию объекта «Шламонакопитель №12 ГУП «БОС» Министра Чувашии», инв. №30000395\*, направлена на обеспечение размещения отходов от очистки сточных вод в соответствии с установленными требованиями, обеспечение вариативности (гибкости) технологической схемы обезвоживания и сушки осадка сточных вод, с целью безаварийной работы биологических очистных сооружений.

Месторасположение намечаемой деятельности: 429955, Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1.

Наименование и адрес заказчика: ГУП Чувашской Республики «БОС» Министр Чувашии, 429955 Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул.Промышленная, 1, тел./факс (8352) 74-34-20, эл.почта: [bos@rchuv.ru](mailto:bos@rchuv.ru).

Примерные сроки проведения ОВОС: декабрь 2020 г. – март 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественных обсуждений: администрация города Новочебоксарска Чувашской Республики – 429951, г.Новочебоксарск, ул.Винокурова, 14, тел. (8352) 73-77-55, факс (8352) 74-00-47.

Форма общественных обсуждений: слушания, в случае введения антиковидных ограничений – опрос.

Форма представления замечаний и предложений – свободная.

Общественные слушания состоятся 21.01.2021 г. в 14-00 часов по адресу: Чувашская Республика, г.Новочебоксарск, ул. Винокурова, д.14 (актовый зал).

С техническим заданием на проведение ОВОС и материалами предварительной оценки воздействия на окружающую среду намечаемой деятельности можно ознакомиться с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г., в отделе благоустройства и экологии управления городского хозяйства администрации г.Новочебоксарска Чувашской Республики (429951, г. Новочебоксарск, ул. Винокурова, д. 14, кабинет 218) с 08-00 до 17-00 часов, перерыв на обед с 12-00 до 13-00 часов (кроме выходных и праздничных дней) и на официальном сайте ГУП Чувашской Республики «БОС» Министра Чувашии: <http://www.bos21.ru>.

Замечания и предложения можно подавать с 14.12.2020 г. по 14.01.2021 г. в письменной форме по указанным адресам заказчика и администрации г.Новочебоксарска; в устной форме – по указанным телефонам с 09-00 до 16-00 часов (кроме выходных и праздничных дней).

Письменные замечания и предложения, документирование этих предложений в приложениях к материалам ОВОС будет осуществляться в течение 30 дней после окончания общественного обсуждения.

## Оповещение о проведении общественных обсуждений

В соответствии с Федеральным законом от 23.11.1995 №174-ФЗ «Об экологической экспертизе», приказом Госкомэкологии Российской Федерации от 16.05.2000 №372 «Об утверждении Положения об оценке воздействия намечаемой хозяйственной иной деятельности на окружающую среду в Российской Федерации», АО «Уренгойтеплопрогенерация-1» информирует о проведении общественных обсуждений (в форме опроса) проектной документации по объекту «Строительство комплекса блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения до границы земельного участка 89:11:050303:163, мкр. Славянский, г. Новый Уренгой, ЯНАО» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду).

Цель, название намечаемой деятельности: строительство комплекса зданий и сооружений блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения для обеспечения бесперебойного теплоснабжения зданий и сооружений жилого микрорайона Славянский в г. Новый Уренгой, включающего 10 жилых зданий разной комфортности, Среднюю образовательную школу на 1200 мест, и Дошкольное образовательное учреждение на 300 мест.

Месторасположение намечаемой деятельности: Ямalo-Ненецкий АО, МО, г. Новый Уренгой.

Наименование и адрес заказчика: АО «Уренгойтеплопрогенерация-1», 629305, Ямalo-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Юбилейная, д. 5, блок 2, офис 1.

Наименование и адрес исполнителя: ООО «ЭНЕРГЕТИК-92», 410012, г. Саратов, ул. Вольская, д. 58В.

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

Форма общественных обсуждений: опрос общественного мнения.

Примерные сроки проведения ОВОС: опрос общественного мнения проектной документации по объекту «Строительство комплекса блочно-модульной котельной и магистральных сетей теплоснабжения до границы земельного участка 89:11:050303:163, мкр. Славянский, г. Новый Уренгой, ЯНАО» (оценка воздействия проектируемого объекта на окружающую среду) будет проводиться в течение 60 дней с момента опубликования в средствах массовой информации.

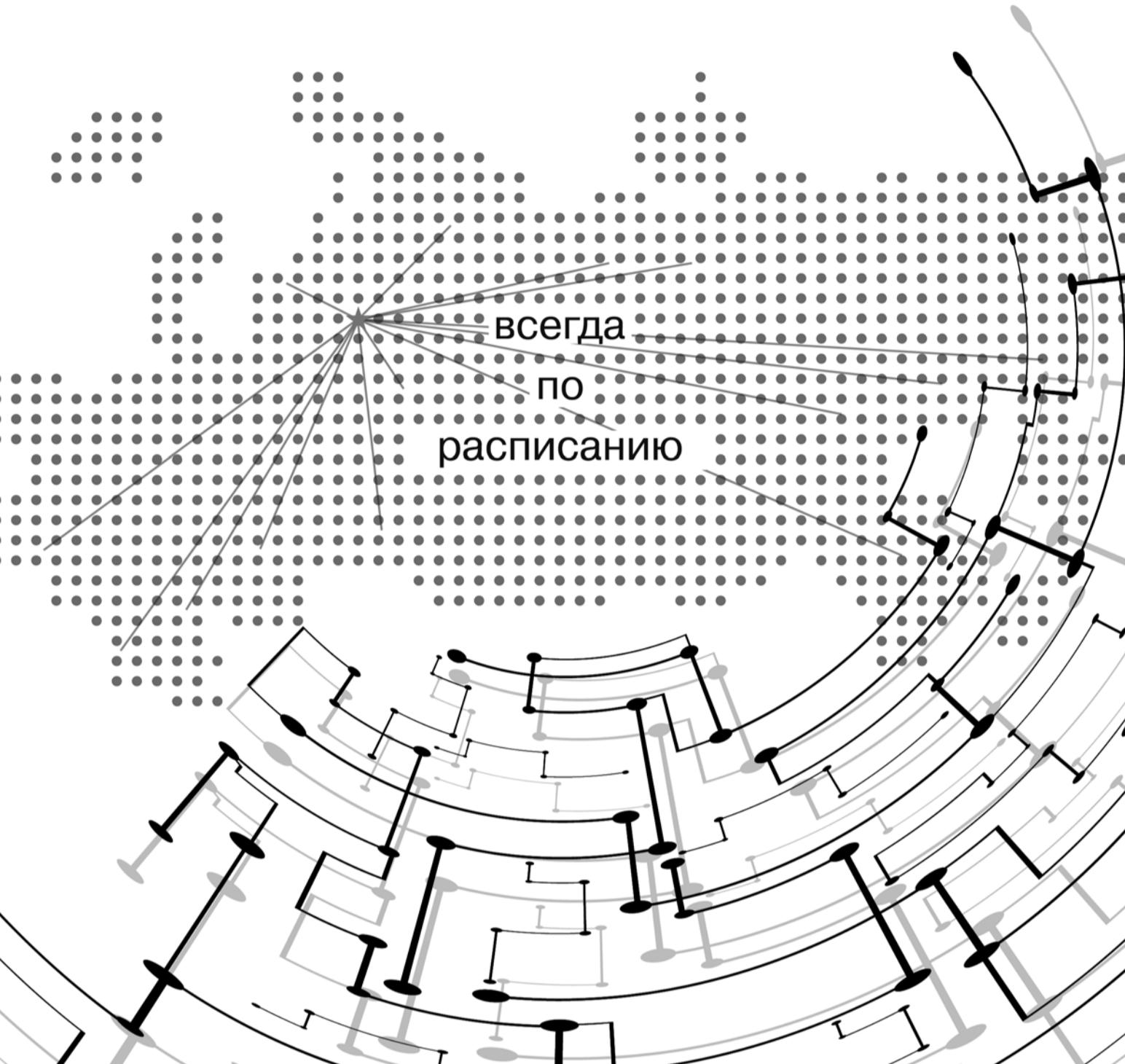
Форма представления предложений и замечаний: письменная.

Ознакомиться с материалами, выносимыми на общественные обсуждения, а также получить опросный лист можно в течение 30 дней с момента опубликования настоящего объявления по адресу: 629307, Ямalo-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Индустриальная, 4 или e-mail: Polyakov.SM@nur.yanao.ru с отметкой «общественные обсуждения».

Заполненный опросный лист можно направить в течение 60 дней с момента опубликования настоящего объявления в письменной форме по адресу: 629307, Ямalo-Ненецкий АО, г. Новый Уренгой, ул. Индустриальная, 4 или e-mail: Polyakov.SM@nur.yanao.ru с отметкой «общественные обсуждения».

Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ  
Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета



[www.transportrussia.ru](http://www.transportrussia.ru)

## Объявление о проведении общественных обсуждений

Администрация Углегорского городского округа и Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский угольный разрез» (ООО «СУР») уведомляет о проведении общественных обсуждений по материалам оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и проектной документации «Внешний отвал «Федора» ООО «Солнцевский угольный разрез».

Цель намечаемой хозяйственной деятельности: размещение отходов производства V класса опасности (вскрышные породы) во внешней отвале.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: Сахалинская область, Углегорский городской округ.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез» (ООО «СУР»), 694910, Сахалинская область, г. Шахтерск, ул. Ленина, д. 16а. Тел.: +(742432) 339-95, e-mail: [secretarsur@eastmining.ru](mailto:secretarsur@eastmining.ru)

Примерный срок проведения слушаний: декабрь 2020 г. – февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Углегорского городского округа при содействии ООО «СУР».

Форма общественного обсуждения: сбор замечаний и предложений общественности к техническому заданию на проведение ОВОС, предварительному варианту материалов ОВОС и проектной документации, проведение общественных обсуждений.

Цель проведения общественных обсуждений: выявление общественного мнения и обеспечение возможности его учета в проектных решениях намечаемой хозяйственной деятельности в период подготовки и проведения ОВОС.

Ознакомиться с техническим заданием на проведение ОВОС, предварительным вариантом материалов ОВОС и проектной документации с возможностью предоставления письменных замечаний и предложений можно с 15.12.2020 г. по 15.01.2021 г. по следующим адресам:

- в здании администрации Углегорского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углегорский район, г. Углегорск, ул. Победы, 142. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 13:00 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье, либо на официальном сайте администрации <http://uglegorsk.sakhalin.gov.ru/>;

- в офисе ООО «Солнцевский угольный разрез» по адресу: Сахалинская область, Углегорский район, п. Ударный, ул. Угольная, д. 1а. Часы доступа к размещаемым материалам: понедельник-пятница с 9:00 до 18:00, обеденный перерыв с 12:30 до 14:00, выходные – суббота, воскресенье.

Замечания и предложения по строительству внешнего отвала «Федора» в соответствии с разрабатываемой проектной документацией «Внешний отвал «Федора» ООО «Солнцевский угольный разрез» принимаются комиссией по проведению публичных слушаний по 15.01.2021 г. включительно, а также по электронной почте: [secretarsur@eastmining.ru](mailto:secretarsur@eastmining.ru) с 15.12.2020 г. и до окончания процесса обсуждения.

Общественные обсуждения состоятся в здании администрации Углегорского городского округа по адресу: Сахалинская область, Углегорский район, г. Углегорск, ул. Победы, 142, актовый зал, 15.01.2020 г. в 17:00 ч.

Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез».

## Объявление о проведении общественных обсуждений

Администрация Углегорского городского округа и Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский угольный разрез» (ООО «СУР») уведомляет о проведении общественных обсуждений по материалам оценки воздействия на окружающую среду (далее – ОВОС) и проектной документации «Внешний отвал «Тарасовка» ООО «Солнцевский угольный разрез».

Цель намечаемой хозяйственной деятельности: размещение отходов производства V класса опасности (вскрышные породы) во внешнем отвале.

Месторасположение намечаемой хозяйственной деятельности: Сахалинская область, Углегорский городской округ.

Наименование и адрес заказчика: Общество с ограниченной ответственностью «Солнцевский Угольный Разрез» (ООО «СУР»), 694910, Сахалинская область, г. Шахтерск, ул. Ленина, д. 16а. Тел.: +(742432) 339-95, e-mail: [secretarsur@eastmining.ru](mailto:secretarsur@eastmining.ru)

Примерный срок проведения слушаний: декабрь 2020 г. – февраль 2021 г.

Орган, ответственный за организацию общественного обсуждения: Администрация Углегорского городского округа при содействии ООО «СУ





# МАДИ – 90!

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

## Альма–матер профессионалов

Московский автомобильно–дорожный государственный технический университет:  
девять десятилетий на службе дорожной отрасли

Московский автомобильно–дорожный государственный технический университет (МАДИ) учрежден постановлением Совета народных комиссаров СССР № 748 от 13 декабря 1930. Вуз был создан на базе автодорожного факультета Московского института инженеров транспорта и Высшей автодорожной школы Центрально–го управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта.

На момент организации МАДИ имел два факультета – дорожно–строительный и автомеханический. В годы первых пятилеток институт внес огромный вклад в процесс индустриализации страны. В 1931 году состоялся первый выпуск инженеров, и 36 молодых специалистов были направлены на строительство дорог, мостов и транспортных сооружений СССР.

К началу Великой Отечественной войны МАДИ уже подготовил несколько сотен специалистов, которые вписали яркие страницы в героическую летопись Великой Победы.

В послевоенное время выпускники института внесли большой вклад в восстановление народного хозяйства – их усилиями были отремонтированы тысячи мостов, сотни тысяч километров автомобильных дорог, строились и прокладывались новые путепроводы, тоннели и магистрали. Во многом благодаря усилиям выпускников вузя страна осваивала целину, нефтяные и газовые месторождения Восточной Сибири.

Трудовой путь университета отмечен многими наградами, среди которых – орден Трудового Красного Знамени «За заслуги в подготовке квалифицированных специалистов для народного хозяйства и развитии науки» (Указ Президиума



Памятник Учителю (ректору Л.П. Афанасьеву)  
перед главным корпусом МАДИ

Верховного Совета СССР от 8 декабря 1980 года).

В 1982 году вуз стал техническим университетом, а с 2010 года его полное наименование – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Московский автомобильно–дорожный государственный технический университет (МАДИ)».

Сегодня МАДИ – один из крупнейших вузов России, ведущий научно–образовательный и методический центр подготовки бакалавров, специалистов, магистров и научных кадров. Их усилиями обеспечивается реализация приоритетных государственных программ внедрения технологий цифровой экономики, развивается реальное импортозамещение с высокими индикаторами безопасности социальной среды на предприятиях дорожно–строительного комплекса, автомобильного транспорта, маши-

ностроительных предприятиях промышленности и торговли, заводах по производству транспортной, дорожно–строительной, коммунальной, аэродромной и специальной техники.

МАДИ занимает 61–е место в рейтинге лучших вузов России RAEХ–100 (2020 год) и 26–е место в рейтинге вузов Москвы. В 2018 году экономический совет Содружества независимых государств придал МАДИ статус базовой организации государств – участников СНГ.

В настоящее время в МАДИ обучаются почти 9 тыс. человек по 57 направлениям подготовки, в числе которых 17 программ бакалавриата, 4 программы специалитета, 15 программ магистратуры и 21 программа подготовки научно–педагогических кадров в аспирантуре.

Учебный процесс на высочайшем уровне обеспечивает профессорско–преподавательский состав, насчитывающий свыше 700 чело-



Первые годы университет работал на Садовой–Самотечной улице

век. Свыше 67% преподавателей и сотрудников имеют ученыe степени и звания, более 12% – доктора наук. Более 75% преподавателей сотрудничают с университетом на штатной основе. Многие ученые МАДИ являются лауреатами государственных премий, премий Правительства и Президента Российской Федерации.

Университет проводит большую работу в рамках Федерального учебно–методического объединения вузов РФ по образованию в области транспортных машин и транспортно–технологических комплексов. Функционирует Институт повышения квалификации специалистов транспортно–дорожного комплекса, в составе которого работают Центр переподготовки и повышения квалификации, Школа бизнеса и Центр инженерной педагогики.

На базе МАДИ создан и успешно функционирует Центр инноваций в инженерном образовании. Работу с абитуриентами, кроме факультета довузовской подготовки, ведет учебный комплекс «Московский центр автомобильно–дорожного образования», в 2004 году преобразованный в Московский центр автомобильно–дорожного образования. Одной из площадок научных исследований магистрантов является Научно–образовательный центр инновационных технологий в логистике – структурное подразделение факультета логистики и общетранспортных проблем.

МАДИ – победитель всероссийского проекта «Лучшие образовательные проекты инновационной России» по основным образовательным программам. Среди них – менеджмент, наземные транспортно–технологические комплексы, строительство, эксплуатация транспортно–технологических машин и комплексов, логистика и управление цепями поставок, автомобили и автомобильное хозяйство, автомобильные дороги и аэродромы, технология транспортных процессов, эксплуатация транспортно–технологических машин и комплексов.

Главная задача университета на протяжении многих лет остается неизменной – обеспечение научно–технической, кадровой и образовательной составляющих эффективной и безопасной дорожной инфраструктуры России, автомобильного и городского транспорта, специального машиностроения в целях устойчивого и безопасного функционирования экономики и создания комфортной автотранспортной среды.

На основе конструкторских разработок ученых МАДИ созданы уникальные научные установки. Среди них – полигонно–тестовый комплекс «Умная дорога» и универсальный колесный стенд КУИДМ–2 «Карусель». Для эффективного развития научного предпринимательства на полигоне МАДИ реализуется программа создания бизнес–инкубатора.

В университете разработаны и успешно используются специализированные передвижные дорожные лаборатории с уникальными приборами и оборудованием для комплексного обследования и мониторинга дорожных объектов. Прошли опытно–производственную апробацию инновационные материалы и технологии с повышенными структурно–механическими и транспортно–эксплуатационными характеристиками.

В рамках Программы «Развитие инновационной инфраструктуры в российских вузах» в МАДИ созданы испытательные комплексы для уникальных исследований в области транспортного строительства и разработки интеллектуальных транспортных систем. Функционирует и развивается инновационная инфраструктура, включающая в себя в том числе 13 малых инновационных предприятий университета.

Нынешнее поколение сотрудников и студентов вуза продолжает славные традиции университета. Цель своего развития коллектив МАДИ видит в том, чтобы стать системным интегратором транспортного образования, науки и инновационной деятельности России.



Сейчас ученые и студенты работают на Ленинградском проспекте

# МАДИ идет на прорыв,

чтобы готовить специалистов для экономики будущего

**М**осковский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) – один из профильных ведущих вузов страны. В преддверии нового учебного года самое время оценить итоги предыдущего периода, когда образовательный процесс существенно трансформировался в силу известных событий, а также обозначить новые направления исследований и перспективы развития самого вуза. С этими вопросами мы обратились к врио ректора МАДИ доктору технических наук, профессору Андрею Келлеру, который возглавил МАДИ в июне текущего года.

– **Андрей Владимирович, недавно вы возглавили крупнейший вуз автомобильно-дорожной отрасли в России – МАДИ. Какие цели вы перед собой ставите?**

– Моя основная цель – базируясь на уже созданном заделе, вывести университет на новый виток развития и сделать его ведущим научно-образовательным центром России в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. При этом под автотранспортом я понимаю как сами транспортные средства, так и интеллектуальные транспортные системы, системы эксплуатации и ремонта, управление перевозками, системы обеспечения безопасности. А под дорожным хозяйством – весь комплекс проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог, начиная от разработки новых строительных материалов и заканчивая дорожно-строительной техникой, которая работает непосредственно на строительной площадке. Университет должен войти в мировые рейтинги и завоевать позиции международно признанного научного центра.

– **У вас уже есть понимание, как это сделать?**

– Есть три основных направления, на которых мы будем концентрировать свои усилия. Во-первых, это привлечение талантов – как среди профессорско-преподавательского состава, так и среди студентов. Сегодня компетенции сотрудников вуза высоки, и мы будем их дальше укреплять. Усилим работу по подготовке научно-педагогических кадров в аспирантуре, будем привлекать экспертов, имеющих опыт международной научной образовательной деятельности. Таланты ищем и среди студентов. Уже со следующего года запустим новую программу продвижения университета, чтобы стимулировать интерес талантливой и мотивированной молодежи.

Вторая необходимая компонента развития университета – привлечение инвестиций. Существующий уровень финансирования вуза, к сожалению, не позволяет сделать прорыв. Моя задача – обеспечить высокий уровень ассигнований на научные исследования и на обновление учебно-материальной базы университета. Для решения этой задачи будем наращивать участие в государственных программах, а также развивать сотрудничество с крупнейшими российскими машиностроительными предприятиями.

Третья компонента – эффективная система управления, обеспечивающая комфортные условия работы преподавателей, которая должна свести к минимуму бюрократические процедуры в повседневной жизни вуза. Будем стремиться освободить людям больше времени для образовательного процесса, творчества.

Для решения всех этих задач нам предстоит модернизировать подходы к образованию. В настоящее время содержание образовательных программ позволяет выпускать высококвалифицированных специалистов, прекрасно разбирающихся в своей профессии на уровне текущего момента. Но экономике нужны специалисты будущего. Обучать их по старым схемам невоз-



Врио ректора МАДИ Андрей Келлер

можно. Поэтому наша задача – разработать и внедрить новые модели передачи знаний. Планируем шире использовать инновационные технологии в образовательном процессе.

– **Если говорить об инвестициях: какого соотношения государственного и частного финансирования хотелось бы достичь?**

– Практика показывает, что для устойчивого развития университета инвестиции в него должны распределяться ориентированно из расчета 50% на 50%. В этом случае, если начнет сокращаться государственное финансирование, вуз сохранит устойчивость за счет негосударственных доходов, и наоборот. Практика ведущих университетов мира говорит, что достижение такого оптимального распределения во многом зависит от направлений научных разработок. Если речь идет о фундаментальных исследованиях, то бизнес, как правило, не готов в них участвовать. Это и понятно – предпринимателям нужна отдача «здесь и сейчас». Соответственно, финансирование должно находиться в рамках соотношения 80% – государство и 20% – бизнес. Если же речь идет о прикладных исследованиях (например, создании новой техники), то ситуация противоположная. Кстати, инструменты поддержки со стороны государства существуют. К примеру, постановление Правительства РФ № 218 и № 1156 являются, по сути, генераторами научной кооперации вузов, НИИ и производственных компаний в интересах развития инновационного производства. Там как раз предусмотрено финансирование в формате 50% на 50%.

– **Интересы бизнеса понятны, а что хочет сегодня государство от науки?**

– **Специалистов среднего звена и непрестижности дорожных профессий... Как сегодня можно вернуть специалистов рабочих специальностей на дорогу?**

– Если говорить о среднем техническом звене, то в нацпроекте «Образование» и других национальных проектах есть позиции, направленные на развитие среднего технического образования. В этой связи многое зависит от руководства конкретных регионов, от тех приоритетов, которые у них есть. Я знаю несколько субъектов РФ, где среднему профессиональному образованию уделяется такое же серьезное внимание, как и высшей школе, например, Пермский край.

Что касается МАДИ, то вуз решает в первую очередь задачу подготовки специалистов с высшим образованием. Но при этом мы тесно взаимодействуем с московскими колледжами, оказываем им методологическую помощь, ведем профориентационную работу. В результате, согласно последним данным приемной комиссии, на 740 бюджетных мест минувшим летом было подано более 500 заявлений выпускников среднего профессионального образования. Спрос на поступление в МАДИ довольно высокий, в среднем 15 человек на место. А на некоторые специальности и направления, например, строительство уникальных зданий и сооружений, он достигает 60 человек на место. Сейчас, согласно статистике, каждое лето на бюджетные места в МАДИ претендуют около полутора тысяч золотых медалистов. При этом примерно 40% поступивших – это выпускники профильных средних профессиональных учебных заведений.

– **Вы сказали, что преимущества МАДИ – это такие направления исследований, как интеллектуальные транспортные системы и транспортно-логистические комплексы. Какие конкретно разработки в этом сегменте ведутся в вузе?**

– Спектр исследований по этим направлениям достаточно широк. Актуальным аспектом развития дорожной отрасли является применение новых материалов при строительстве дорог. Например, сера как минеральный модификатор существенно улучшает эксплуатационные свойства асфальтобетона. Значительный объем научных работ связан с интеллектуальными системами оценки качества и прогнозирования ресурса дорожного полотна: прочности, коэффициента сцепления и др. В этой области разработки вуза высоко востребованы. Так, Центр организации дорожного движения правительства Москвы использует лабораторию МАДИ для ежедневной оценки состояния дорожного полотна опорной сети дорог и формирования заявок на ремонт. Есть интересные наработки в области сохранения дорожного полотна в условиях Крайнего Севера, где традиционно непростые условия эксплуатации автодорог.

В транспортной области интерес представляют исследования в области беспилотных транспортных средств. Это и сами беспилотники, и их взаимодействие с дорожной инфраструктурой, восприятие управляющих сигналов со стороны дороги. В настоящее время ученыe МАДИ продолжают испытания беспилотных транспортных средств в различных дорожных ситуациях. Есть совместные проекты с Департаментом транспорта Москвы – в рамках такого сотрудничества одна из наших машин проходит испытания в условиях города.

Еще одна сфера научных интересов – управление перевозками на пассажирском транспорте, и в частности, система диспетчеризации. В области транспортной логистики есть задачи по моделированию потока поставок, цифровизации транспортно-логистических процессов. Заметную роль в исследованиях здесь играет научно-образовательный центр логистики – уникальная экспериментальная площадка для обкатки новых технологий. Интересные направления исследований есть в сегменте строительно-дорожных машин. Это наработки по созданию машин для скоростной укладки дорожного покрытия, значительно повышающие производительность и качество строительства.

– **Вы не упомянули новые технологии в проектировании, например, BIM...**

– В области проектирования объектов капитального строительства и транспортной инфраструктуры технология BIM была анонсирована сравнительно недавно. В машиностроении же она известна уже более десяти лет и широко применяется учеными МАДИ. В частности, кафедра строительной механики занимается моделированием дорожных ограждений, выполняет виртуальные краш-тесты для оценки их прочностных характеристик, использует цифровые технологии проектирования и моделирования. Более того, одним из перспективных направлений является создание на базе университета Центра компьютерного инжениринга, который позволил бы работать на одном уровне с ведущими мировыми автопроизводителями.

Отмету, что в этом направлении у МАДИ есть существенное отличие от других научных школ: сфера наших научных интересов не ограничивается организацией производства, а охватывает все этапы жизненного цикла изделия, включая наиболее продолжительный – эксплуатацию. Здесь у наших ученых есть уникальные наработки по прогнозированию остаточного ресурса транспортного средства, по формированию новой системы технического обслуживания и ремонта автомобиля, которая позволяет прогнозировать, когда и в каком узле необходимо осуществить очередное обслуживание и какую деталь надо иметь для того, чтобы провести необходимые операции. То же самое характерно и для автомобильных дорог: с помощью моделирования, например, можно оценивать остаточный ресурс дорожного покрытия, выявить, спустя какое время при существующей интенсивности движения дорога потребует ремонта. Это очень интересное направление цифровых технологий, которое во всем мире сейчас находится на старте бурного развития, и мы им активно занимаемся.



А.В. Келлер с бойцами стройотряда МАДИ

Подготовка специалистов на дорожно-строительном факультете МАДИ ведется в рамках уровней бакалавриата и магистратуры. По программам бакалавриата студенты могут осваивать будущую профессию по профилям «Автомобильные дороги», «Автодорожные мосты и тоннели», «Аэродромы».

Будущие магистры, выбравшие направление подготовки «Строительство», обучаются в рамках магистерских программ «Проектирование автомобильных дорог и городских улиц», «Строительство автомагистралей и управление проектами», «Материалы и изделия для транспортного строительства», «Искусственные сооружения на транспорте, способы их возведения и эксплуатации», «Строительная механика».

Кроме того, на факультете действует направление подготовки специалистов «Строительство уникальных зданий и сооружений», где студенты проходят подготовку в рамках специализации «Строительство автомагистралей, аэродромов и специальных сооружений».

Ученые дорожно-строительного факультета активно развиваются послевузовское образование. На факультете действует программа подготовки кадров в аспирантуре «Техника и технологии строительства», в рамках которой молодые ученые, ступившие на путь научных исследований, могут выбрать профили подготовки «Строительные материалы и изделия», «Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей».

Сегодня подготовку квалифицированных специалистов и научные изыскания обеспечивают 9 кафедр факультета, полностью охватывающих все области транспортного строительства.

Основным научным направлением кафедры «Аэропорты, инженерная геология и геотехника», которую возглавляет кандидат технических наук, доцент Андрей Фомин, является разработка методик оценки несущей способности и прогнозирования остаточного ресурса аэродромных покрытий, а также формирование методики проектирования вертикальной планировки летных полос аэродромов. Специалисты кафедры участвовали в инженерно-геологическом обеспечении знаковых сооружений, среди которых монумент на Мамаевом кургане, Ленинградская АЭС, Нурекская ГЭС, Нижнекамская ГЭС, Волжские ГЭС, защитная дамба в Финском заливе на Кольцевой автодороге Санкт-Петербурга, Асуанская плотина и многие другие.

Кафедра «Геодезия и геоинформатика» известна своими уникальными геодезическими практиками студентов, в ходе которых первокурсники в течение трех недель проводят полевые работы по геометрическому нивелированию проектируемой трассы и составляют план топографической съемки местности. Кафедру возглавляет доктор технических наук, профессор Владимир Бойков. Исследовательские интересы специалистов кафедры сосредоточены на таких направлениях, как применение геоинформационных систем в дорожном хозяйстве, глобальных навигационных спутниковых систем при изысканиях автодорог, мостов и аэродромов, возможность применения беспилотных летательных аппаратов при изысканиях и диагностике автодорог и других.

Кафедра «Гидравлика», возглавляемая доктором технических наук, профессором Татьяной Сузтиной, большое внимание уделяет качеству образовательного процесса. Преподаватели кафедры активно работают со студентами, организуют гидрометрическую практику первокурсников и руководят молодежными научными исследованиями. Основными научными направлениями кафедры «Гидравлика» являются гидравлические исследования дорожных водопропускных сооружений, очистка поверхностных вод с дорожных покрытий, экологические аспекты гидравлики дорожного

# Дороги в будущее

**Научные идеи и профессиональные кадры дают импульс к развитию дорожной отрасли**



**Врио ректора Андрей Келлер, выпускник МАДИ, президент Абхазии Аслан Бжания и профессор Юрий Васильев в лаборатории кафедры «Дорожно-строительные материалы» (справа налево)**

водоотвода, исследование формирования стока ливневых вод и другие.

Коллектив кафедры «Дорожно-строительные материалы» под руководством доктора технических наук, профессора Юрия Васильева ведет исследования теоретических основ структурообразования асфальтобетона, изучает особенности применения современных нетрадиционных минеральных и органических связующих веществ, а также проблемы долговечности материалов для транспортного строительства. Лаборатория кафедры оснащена современным испытательным оборудованием, позволяющим оценивать механические, усталостные, деформационные свойства дорожно-строительных материалов. Морозильные и климатические камеры, установленные в лабораториях кафедры, способны моделировать различные погодно-климатические эксплуатационные условия.

Кафедра «Изыскания и проектирование дорог», возглавляемая доктором технических наук, профессором Павлом Поступовым, проводит исследования эффективного применения геоинформационных систем в дорожном хозяйстве по двум научным направлениям. Первое связано с необходимостью разработки и передачи проектной документации эксплуатационным организациям для ее последующего использования. Второе научное направление включает разработку геоинформационных систем для существующих дорог. Сотрудниками кафедры совместно с НПП «Геокосмос» разработан ГИС-проект сети автодорог Московской области общей протяженностью около 10 тыс. км. По заданию ФУАД «Центральная Россия» разработаны ГИС-проекты для 2 тыс. км федеральных трасс.

Одним из важных направлений научно-исследовательской работы кафедры является разработка методов и приборов, применяемых при изысканиях и оценке транспортно-эксплуатационных качеств дорог. Большое внимание уделяется исследованиям практического применения приборов спутниковой навигационной системы GPS при изысканиях дорог. Специалистами кафедры разработаны и оснащены две комплексные ходовые лаборатории, позволяющие фиксировать все транспортно-эксплуатационные

параметры дороги: геометрию, ровность, прочность, колейность, коэффициент сцепления.

Кафедра «Мосты, тоннели и строительные конструкции», возглавляемая профессором Владимиром Агеевым, широко известна своими уникальными разработками не только в России, но и далеко за ее пределами. Достаточно упомянуть, что лабораторией исследования мостов испытаны более 700 мостовых сооружений на территории Москвы, Российской Федерации и стран ближнего зарубежья. Среди них – уникальные мостовые сооружения: Бородинский, Строгинский, Нагатинский мосты, а также Рижская и Русаковская эстакады в Москве, мостовые сооружения в городах России, мосты через Волгу, Десну и Амурь, эстакада к новой взлетно-посадочной полосе в аэропорту Шереметьево и многие другие.

Среди основных научных направлений кафедры – совершенствование конструктивно-технологических решений и методов расчета мостовых и тоннельных сооружений, оценка технического состояния и надежности эксплуатируемых

дорожно-транспортных объектов, разработка методики расчета вантовых и висячих мостов на сейсмические воздействия, совершенствование методики расчета и моделирования дисперсно-армированных бетонных конструкций и другие.

Кафедра «Строительная механика», возглавляемая доктором технических наук, профессором Ириной Демьянушко, ведет исследования по ряду крупных научных направлений, в числе которых разработка методов испытаний, проектирование и внедрение элементов дорожного обустройства; реконструкция ДТП с оценкой скоростных параметров, геометрии дорожного полотна, а также анализом возможных причин их возникновения; расчетно-проектировочный анализ конструкций дорожных покрытий (жестких и нежестких); моделирование и расчет акустических экранов и другие. На кафедре действует центр компетенции по инженерным расчетам совместно с MSC Software Corporation.

Кафедру «Строительство и эксплуатация дорог» возглавляет

доктор технических наук, профессор Виктор Ушаков. Специалисты кафедры известны своими научными работами, направленными на совершенствование оборудования для измерения продольной и поперечной ровности проезжей части автодорог. Кафедрой созданы уникальная передвижная лаборатория и программный комплекс, позволяющие на основе панорамной видеосъемки камерами высокого разрешения и системы регистрации микропрофилей проезжей части получать совмещенное изображение поверхности проезжей части и графическое представление микропрофиля дорожного покрытия.

В настоящее время сотрудники кафедры ведут исследования по следующим научным направлениям: совершенствование методов расчета и конструирования дорожных одежд; создание инновационных технологий строительства, реконструкции, ремонта и содержания автодорог; диагностика, техническая инвентаризация и паспортизация дорог; обеспечение экологической безопасности при строительстве и эксплуатации автодорог и городских улиц.

Основными направлениями научных разработок кафедры «Химия», возглавляемой кандидатом химических наук, доцентом Сергеем Марковым, являются фундаментальные исследования механизмов и закономерностей формирования новых наноструктурированных систем и наноразмерных реагентов с различными составом, структурой, морфологией и функциональными свойствами для создания эффективных и недорогих катализаторов биомедицинского назначения.

Серьезный научный задел, созданный коллективами кафедр дорожно-строительного факультета, высокие требования к качеству образовательного процесса, глубокая включенность в решение важнейших задач развития российской экономики и дорожного строительства обеспечивают специалистам факультета лидерство в области транспортного строительства не только в России, но и за рубежом. Традиционно научные достижения ученых неоднократно высоко оценивались на профильных выставках, семинарах и научных конференциях.



**Подготовка студентов в реальных условиях на полигоне МАДИ**



Наверное, нет в истории современной России научного подразделения со столь богатой историей, которое внесло бы больший вклад в становление и развитие дорожной науки, в подготовку кадров высшей квалификации и обеспечение дорожной отрасли квалифицированными проектировщиками, чем кафедра изысканий и проектирования дорог МАДИ. Достаточно сказать, что за 90 лет работы на кафедре защищены 226 диссертаций на соискание ученых степеней кандидатов и докторов технических наук. Научные школы кафедры решали важнейшие задачи обеспечения надежности конструкций автодорог, их беспроblemной работы во время Великой Отечественной войны, повышения пропускной способности и безопасности дорожного движения.

### История в лицах

Кафедра изысканий и проектирования дорог была создана в 30-е годы прошлого века. Тогда, в последнее предвоенное десятилетие, специалистами кафедры были начаты обширные исследования по уточнению технических условий на проектирование дорог. Основным научным результатом этих изысканий стало определение коэффициентов продольного и поперечного скрепления шины с покрытием для нормирования их расчетной величины.

В 1947 году заведующим кафедрой был назначен В.Ф. Бабков – выдающийся ученый-дорожник, подготовивший 70 кандидатов и 5 докторов наук, признанный основатель научной школы проектирования и реконструкции автодорог и аэродромов, механики грунтов и дорожных одежд. Под его руководством кафедра успешно работала до 1992 года.

Много лет посвятил работе на кафедре О.В. Андреев – создатель теории и методов прогноза деформаций подмостовых русел, основанных на решении в конечно-разностной форме системы дифференциальных уравнений речной гидравлики. Продолжил развитие методов проектирования отверстий мостовых переходов профессор Г.А. Федотов.

Крупным вкладом в обеспечение безопасности движения явились подготовленные в 1967 году на основе проведенных кафедрой исследований и материалов обследований дорог Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. В этом документе были представлены методика установления опасных мест на дорогах, инструменты оценки степени их опасности, а также обоснован комплекс мероприятий по предотвращению на стадии проектирования возникновения таких мест.

Высокая загрузка дорог автомобильным транспортом, в результате которой интенсивность движения на ряде участков существенно превышает нормальную, вызывает изменение структуры транспортных потоков. Самостоятельное научное направление, которое занялось моделированием движения транспортных потоков с широким использованием экспериментальных параметров, возникло под руководством В.В. Сильянова.

В эти же годы получила развитие экологическая тематика научных исследований кафедры. Научная работа по исследованию транс-

# Там, где рождаются дороги

## Кафедра изысканий и проектирования дорог МАДИ



**Передвижная дорожная лаборатория оценки состояния дорог, созданная в МАДИ**

портного шума профессора П.И. Поступова, который возглавил кафедру в 1994 году, стала началом выполнения целой серии исследований по акустической оценке мероприятий, направленных на снижение шума в жилых застройках, возникающего при движении по автодорогам транспортных потоков.

В середине 90-х годов на кафедре совместно с институтом «МАДИ-ПРОЕКТ» был разработан раздел ТЭО реконструкции Московской кольцевой автомобильной дороги в части обеспечения защиты прилегающей жилой застройки от шума и впервые в стране начата комплексная разработка проекта строительства шумозащитных сооружений.

В 1997 году кафедра начала проводить работы по эффективному применению в дорожном хозяйстве геоинформационных систем, обеспечивающих повышение точности, объективности и достоверности информационной модели дорог. Была создана лаборатория информационных технологий, которая совместно с НПП «Геокосмос» разработала геоинформационную систему автомобильных дорог Московской области протяженностью 12 тыс. км.

### Совершенствование нормативной базы

В рамках программы «Совершенствование нормативно-технической базы дорожного хозяйства» преподаватели кафедры в 2001–2003 годах принимали участие в

создании новых строительных норм и правил взамен СНиП 2.05.03-85, а также государственного стандарта «Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты», «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к геометрическим элементам», «Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация».

В 2001 году специалисты кафедры разработали Технические условия на проектирование кольцевой автомобильной дороги вокруг г. Санкт-Петербурга. Затем последовала разработка специальных технических условий на проектирование Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге. Эти условия определили высокий уровень технического исполнения проекта, а также позволили уменьшить сметную стоимость за счет сокращения ширины отдельных полос проезжей части.

В 2003 году по заданию Росавтодора кафедра разработала раздел «Развитие дорожной науки и совершенствование нормативно-технической базы» Национальной программы модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года.

Активно включившись в программу обеспечения нормативной базы отрасли, сотрудники кафедры начиная с 2010 года проводили исследования, направленные на обеспечение отрасли нормативной базой. По заданию Росавтодора были подготовлены проекты следующих документов: ГОСТ Р «До-

роги автомобильные. Элементная база геометрического проектирования. Технические требования», ГОСТ Р «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению инженерно-гидрологических изысканий»; отраслевые документы; Методические рекомендации по защите от транспортного шума территорий, прилегающих к автомобильным дорогам – ОДМ 218.2.013-2011, Методические указания по проектированию кольцевых пересечений при строительстве и реконструкции автомобильных дорог; Методические рекомендации по планировке объектов дорожного сервиса и организации движения в зоне их размещения.

В 2014 году в соответствии с госпрограммой «Градостроительная политика» ученые кафедры проводили исследования для разработки Методических указаний по совершенствованию обеспечения безопасности и выполнения функционального назначения городских улиц и дорог для улучшения условий движения в г. Москве. Эти изыскания стали основой участия специалистов кафедры в разработке двух сводов правил – СП 42.133302016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования». Эти документы впервые подробно определили нормативы геометрического проектирования городских улиц и дорог, наметив векторы развития политики градостроительного проектирования.

Сотрудниками дорожно-исследовательской лаборатории кафедры под руководством Ю.В. Кузнецова был изготовлен прибор «ЗИМА», предназначенный для контроля зимней скользкости дорог. В связи с этим следует подчеркнуть, что кафедра имеет в своем оперативном управлении три современные ходовые лаборатории, позволяющие фиксировать все транспортно-эксплуатационные параметры дорог: геометрию, ровность, прочность, колейность, коэффициент сцепления, видеофиксацию дорог. Оборудование и технические возможности лабораторий широко применялись для контроля качества строительных работ при строительстве магистрали М-11 Москва – Санкт-Петербург.

### Задачи на перспективу

В настоящее время в число основных направлений исследований кафедры входят:

- переработка стандартов, определяющих геометрию автомобильных дорог, и свода правил «Автомобильные дороги»;

- исследование режимов движения на улицах и дорогах для разработки нормативов по определению пропускной способности элементов улично-дорожной сети, минимизация транспортных потерь в системе городского движения;

- дорожно-транспортная планировка городов и населенных пунктов;

- создание приборов и методов оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;

- разработка мероприятий по повышению пропускной способности элементов автомобильных дорог и обеспечению безопасности движения;

- разработка мероприятий по защите окружающей среды при проектировании автомобильных дорог;

- исследование возрастающих осевых нагрузок и скорости движения автомобилей на прочность дорожных одежд.

Научно-исследовательская и учебно-методическая работа кафедры во многом неразрывно связана с идеями, наследием и принципами управления, заложенными доктором технических наук, профессором, заслуженным деятелем науки и техники России В.Ф. Бабковым. Благодаря его деятельности, а также десяткам других ученых и исследователей были заложены основы работы кафедры изысканий и проектирования дорог МАДИ как структуры, нацеленной на активный поиск, накопление новых знаний и уникального опыта, которые призваны в конечном итоге внести свой вклад в работу дорожного комплекса России.



**Измерение транспортного шума на МКАД, 90-е годы**



**Дорожная лаборатория кафедры оценивает эксплуатационные характеристики дорог**

**И**зыскания по диагностике технического состояния сотен уникальных транспортных объектов проведены сотрудниками этой кафедры МАДИ.

Кафедра мостов была создана в МАДИ в 1932 году, ее первым заведующим стал заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор Евгений Евгеньевич Гибшман. В разные годы на кафедре работали профессоры Н.Я. Калмыков, Н.И. Поливанов, В.С. Кириллов, Е.Л. Хлебников, А.А. Герцог, Н.М. Колоколов и Б.Е. Улицкий.

В 1934 году при кафедре была создана мостоиспытательная станция, впоследствии преобразованная в лабораторию исследования мостов. Лаборатория взяла на себя большую работу по испытанию и обследованию транспортных сооружений.

За годы работы лабораторией были проведены изыскания по диагностике технического состояния более 700 мостов на территории России и стран бывшего СССР. Среди них – такие уникальные мостовые сооружения, как Бородинский, Строгинский и Нагатинский мосты через Москву-реку, Рижская и Русаковская эстакады в Москве, мостовые сооружения в Череповце, Нижнем Новгороде, Уральске, винклассные мосты через Волгу в Костроме и Саратове, через Десну в Брянске, мост через Амударью. Специалисты лаборатории проводили испытания моста «Багратион» в Москва-Сити, столичного моста «Живописный», мостов Третьего транспортного кольца Москвы, эстакад к новой взлетно-посадочной полосе в международном аэропорту Шереметьево, Замоскворецкого моста и многих других знаковых объектов.

Помимо мостов, были испытаны конструкции Кремлевского дворца съездов, павильона «Космос» на ВДНХ, здания Совета Министров СССР в Кремле, трибуны стадиона в Лужниках, Дворца спорта «Олимпийский», велотрека в Крылатском и другие.

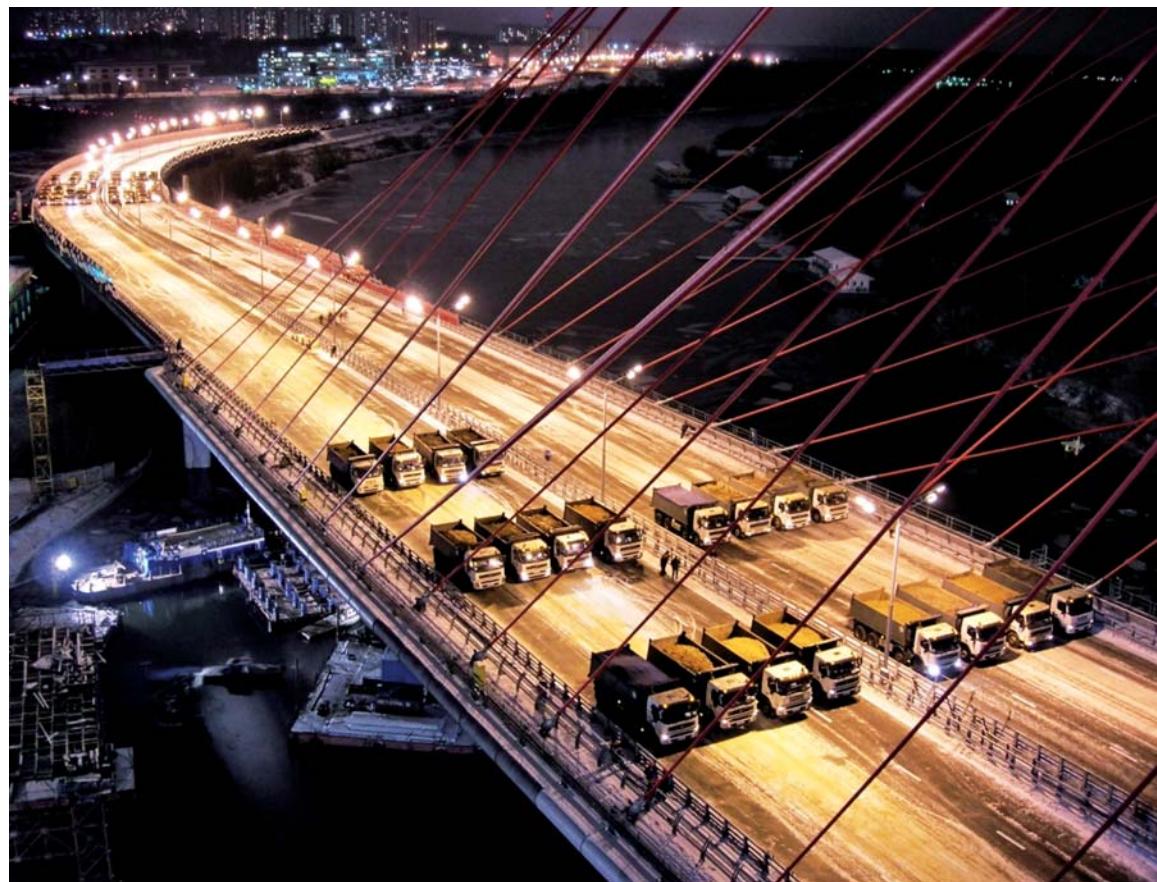
Во время Великой Отечественной войны сотрудники кафедры активно участвовали в оборонной работе.

В период бурного индустриального строительства мостов – в 50-х и 60-х годах XX столетия – своим непосредственным участием сотрудники кафедры способствовали появлению таких жемчужин московской архитектуры, как сталежелезобетонный Новоарбатский мост, Автозаводский мост и метромост в Лужниках из сборного преднапряженного железобетона.

В 2015 году кафедра мостов и транспортных тоннелей была объединена с кафедрой «Строительное производство и конструкции», ведущей свою историю с 1944 года. Основателем кафедры «Строительное производство и конструкции» был прекрасный педагог, профессор Иван Гаврилович Иванов-Дятлов. В 50-х годах прошлого века под его руководством были начаты исследования несущих керамзито-железобетонных конструкций и их применения в мостостроении, дорожных и аэродромных покрытиях.

# Потенциал роста

## У каждого моста – своя высота



*Испытание моста «Живописный» через Москву-реку на северо-западе столицы*

Исследования кафедры широко признаны не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами. К примеру, на одном из конгрессов Международной федерации по преднатяженному железобетону (ФИП) работы кафедры «Строительное производство и конструкции» в области применения легких бетонов были особо отмечены как одни из ведущих в России.

Шло время... Рост сети автомобильных дорог и уровень их развития потребовали создания развитой инфраструктуры сооружений, обслуживающих автотранспортные пути: многополосных АЗС, парков, гаражных комплексов, автозентров, станций технического обслуживания, автомоек, мотелей. На первый план вышло обустройство автодорог федерального и регионального значения многофункциональными зонами дорожного сервиса, обеспечивающими полный пакет услуг для пользователей, включая полноценный отдых, обслуживание и ремонт автомобилей. Важно было при этом в полной мере учесть потребности маломобильных групп населения, людей с ограниченными физическими возможностями.

Как следствие, потребовался поиск принципиально новых подходов

к подготовке специалистов в области транспортного строительства, способных проектировать и строить мосты и многофункциональные зоны в едином комплексе с автодорогой. Это веление времени стало ключевым направлением в работе строительных кафедр МАДИ.

Сегодня на кафедре «Мосты, тоннели и строительные конструкции» трудятся 39 сотрудников, в том числе опытные профессора и доценты, а также молодые специалисты, недавние выпускники университета. В учебном процессе коллектив активно задействует представителей работодателей – думающих практиков, готовых отдать часть своего времени и сил для подготовки будущих мостостроителей. Кафедра гордится своими трудовыми династиями. Сегодня в коллективе трудятся ученые–мостостроители и тоннельщики во втором, третьем и даже четвертом поколениях.

Кафедра осуществляет подготовку специалистов в области строительства в рамках всех уровней обучения – бакалавриата, специалитета, магистратуры, а также послевузовского (аспирантуры) и дополнительного профессионального образования (повышения квалификации и профессиональной переподготовки слушателей).

Преподаватели проводят учебные занятия для будущих мостовиков, тоннельщиков и дорожников по 106 учебным дисциплинам. Ежегодно кафедра выпускает около 80 специалистов, которые успешно работают и делают карьеру в ведущих проектных, строительных, эксплуатационных и научно-исследовательских организациях. На кафедре ежегодно проходят обучение 12–17 аспирантов, в том числе из зарубежных стран. Только за последние три года 8 аспирантов защитили диссертационные исследования, выполненные под руководством ученых кафедры.

На базе ОА «ЦНИИС» создана и успешно функционирует базовая кафедра «Мосты и тоннели», где студенты знакомятся с последними научными достижениями в области мосто- и тоннелестроения. В образовательном процессе применяются новейшие информационные технологии, используются различные методики и приемы передачи знаний, способствующие развитию профессионального потенциала студентов.

В образовательный процесс и исследования кафедры активно внедряются цифровые технологии. Функционируют компьютерные классы и мультимедийные аудитории, работает программный комплекс SOFISTIK. С помощью современных цифровых технологий студентам наглядно и детально демонстрируются особенности работы строительных конструкций. Ребята имеют возможность досконально освоить расчетные программные комплексы и самостоятельно проводить виртуальное моделирование элементов конструкций различных сооружений.

Цифровые технологии дают возможность более полно учитывать в расчетах геометрическую нелинейность постстадийно нагружаемой конструкции, пластические (или хрупкие) и реологические свойства материалов. Это позволяет познакомить студентов с прогрессивными принципами расчета, основанными на физически нелинейной деформационной модели материала под нагрузкой. Все это в итоге дает возможность углубить уровень научного анализа как в студенческих исследованиях, так и в конструкторских разработках преподавателей.

Широк круг научных проблем, в исследовании которых участвуют преподаватели кафедры и студенты старших курсов. Это и совершенствование конструктивно-технологических решений и

методов расчета мостовых и тоннельных сооружений в различных топографических, градостроительных, инженерно-геологических и экологических условиях; и разработка автоматизированных систем проектирования мостовых сооружений с использованием современных компьютерных технологий и программных комплексов; и применение современных композиционных материалов в конструкциях дорожно-транспортных сооружений; и оценка технического состояния и надежности эксплуатируемых сооружений; и совершенствование методики расчета и моделирования дисперсно-армированных бетонных конструкций, и другие направления работы.

Выдающиеся результаты научных исследований и опытно-конструкторских разработок коллектива кафедры подтверждены многочисленными авторскими свидетельствами и патентами.

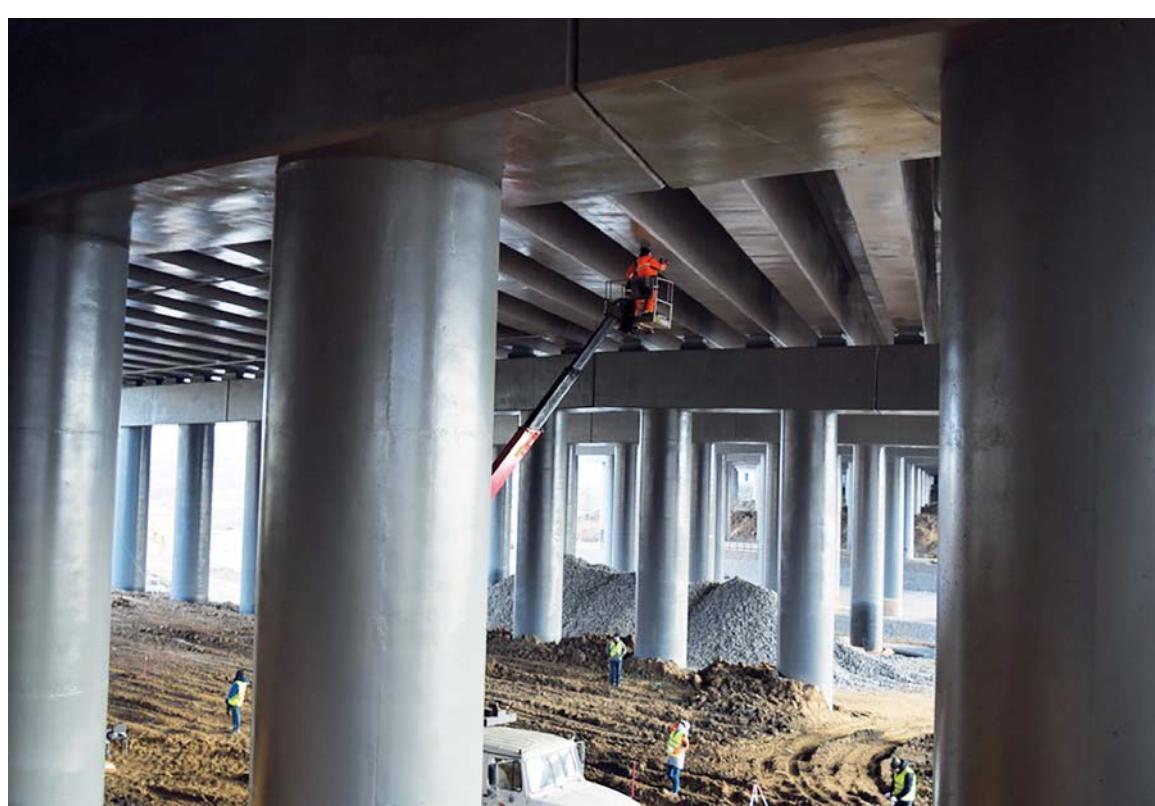
Кафедра тесно сотрудничает с ведущими работодателями, ключевыми индустриальными партнерами и профессиональными общественными организациями – Ассоциацией мостостроителей, ПАО «Мостотрест», Тоннельной ассоциацией России, Академией транспорта РФ, Российской академией естественных наук. Осуществляется постоянное взаимодействие с проектными, строительными и эксплуатирующими организациями, научно-исследовательскими институтами, а также с коллегами из других вузов строительного профиля.

Ученые кафедры участвуют в экспертизах крупных проектов, рецензировании научных работ, диссертаций и нормативных документов, являются авторами базовых учебников, монографий и научных статей в ведущих профильных научных изданиях. Они регулярно выступают на международных и всероссийских конференциях, семинарах и симпозиумах.

За последние 5 лет вышли в свет учебники «Инженерные сооружения в транспортном строительстве» под редакцией профессора П.М. Саламахина, «Строительство автодорожных и городских тоннелей» под редакцией профессора Л.В. Маковского, «Проектирование мостовых и строительных конструкций» профессора П.М. Саламахина, «Основы архитектурно-строительного проектирования» профессора В.Д. Агеева, «Ангары» профессора В.К. Федулова, «Эксплуатационно-техническое состояние жестких аэродромных покрытий» профессора В.К. Федулова и доцента М.Д. Суладзе, «Оценка технического состояния мостовых сооружений» профессора А.И. Васильева, «Подводные тоннели из опускных секций» профессора Л.В. Маковского и доцента В.В. Кравченко. Последние два издания были отмечены дипломом III степени на IV международном конкурсе изданий для вузов «Университетская книга – 2017».

Дальнейшее развитие кафедра связывает с организацией целевой подготовки инженеров, бакалавров, специалистов, магистров по заказам производства, с совершенствованием материальной учебно-лабораторной базы, цифровизацией учебного процесса, увеличением объемов научных исследований в области мосто- и тоннелестроения, строительных конструкций.

Коллектив кафедры свято чтит заслуги и опыт предыдущих поколений ученых и инженеров, поддерживает и развивает лучшие традиции и методики российского образования, совершенствует формы и методы проведения научных исследований, чтобы обеспечить высокий уровень подготовки в области мосто- и тоннелестроения. Кафедра является одним из ведущих выпускающих технических структурных подразделений страны и высокоявленной среди проектных, производственных и научных организаций, а также строительных вузов Российской Федерации и за рубежом.



*Ученые МАДИ испытывают эстакаду взлетно-посадочной полосы в аэропорту Шереметьево*

# Профессионалы в логистике

Их готовят факультет логистики и общетранспортных проблем

**В** 2020 году свой первый юбилей отмечает факультет логистики и общетранспортных проблем МАДИ: десять лет со дня образования. Целью его создания стала подготовка специалистов в области внутристрановой и международной логистики, управления на транспорте, организации транспортного обеспечения предприятий и таможенного дела.

В настоящее время факультет объединяет пять кафедр: «Логистика», «Менеджмент», «Правовое и таможенное регулирование на транспорте», «Философия» и «История и культурология». С момента создания факультета им подготовлены более двух тысяч выпускников. Факультет ведет подготовку бакалавров по образовательным программам «логистика и управление цепями поставок», «менеджмент организаций» и «управление проектами», а также по специальности «тамо-

женное дело» в рамках специализации «таможенная логистика». Выпускники, получившие диплом бакалавра или специалиста, могут продолжить обучение на магистерских программах «Управление программами и проектами», «Менеджмент цифровых транспортных систем», «Ресурсоэффективная логистика производства» и «Организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности».

На факультете действуют совместные международные программы магистратуры в области логистики с университетами Германии, Франции и Австрии. К примеру, магистранты, обучающиеся в МАДИ по программе «Логистика в транспортных системах», имеют возможность без увеличения общей продолжительности обучения получить как российский диплом магистра, так и диплом магистра немецкого университета по специ-

альности «Инженер–экономист по логистике».

В учебном процессе факультета используется богатая лабораторная база, действуют современные лаборатории в таких областях, как: информационные технологии в таможенном деле; продовольственные и непродовольственные товары; таможенный контроль; моделирование и управление логистическими системами; системы управления и автоматической идентификации; автоматические технологии хранения и грузообработки; ситуационный анализ логистических процессов; безопасность цепей поставок и систем контроля грузоперевозок.

Ежегодно студенты факультета проходят практику в ведущих компаниях – «Вимм–Биль–Данн», STS Logistics, FM Logistics, DHL, Major Cargo Service, транспортной компании «Деловые линии», Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. Кроме того, они стажируются в различных подразделениях таможенных органов – Шереметьевской таможне, Внуковской таможне, Центральной акцизной таможне, Центральной энергетической таможне и др. Студенты факультета активно занимаются научными разработками, результаты их исследований регулярно презентуются на международных и российских научно–практических конференциях.

Специалисты факультета реализуют масштабную программу сотрудничества с ведущими международными образовательными, научными и общественными организациями в области логистики – Европейской логистической ассоциацией (ELA), Федеральным союзом логистов Германии (BVL), Сообществом институтов имени



Преподаватели МАДИ обучаются в Германии по программе Erasmus+

Фраунгофера (Fraunhofer IFF), Университетом имени Отто фон Герике (OvGU). Ежегодно проходит Международная студенческая школа «Логистика и транспорт» с участием иностранных студентов.

Особое внимание факультет уделяет организации учебного процесса. Обучение студентов ведется в соответствии с самыми современными тенденциями, основанными на использовании информационных технологий. Студенты имеют уникальную возможность пройти подготовку, основанную на реальных примерах в сфере логистики, таможенного дела и менеджмента.

Немаловажно и то, что образовательный процесс построен при участии специалистов, имеющих большой опыт работы в профильных компаниях в области ретейла, международных перевозок, автомати-

зации складского хозяйства. Это позволяет выпускникам успешно решать множество разноплановых задач, в том числе организовывать и обеспечивать эффективную работу производственных, обслуживающих организаций на всех уровнях деятельности. Именно поэтому спрос на выпускников факультета традиционно высок и продолжает возрастать.

Учеными и преподавателями факультета проводятся юридическое редактирование, экспертиза транспортных законопроектов, кодексов, уставов и других нормативно–правовых актов, формируются научно–консультационные заключения по различным правовым вопросам функционирования транспортного комплекса РФ, а также по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам.



Научно-образовательный центр инновационных технологий в логистике

**В** 1965 году для подготовки специалистов в области автомобильных перевозок, техники автомобильного транспорта и безопасности дорожного движения в МАДИ была создана кафедра «Автомобильные перевозки и безопасность движения». Первый выпуск специалистов состоялся в 1978 году – именно тогда из стен МАДИ вышли первые в стране профессионалы в области организации и безопасности дорожного движения. Лучшие из них стали сотрудниками Государственной автоинспекции.

После реорганизации в 1985 году появилась кафедра «Организация и безопасность движения», которую возглавил профессор Георгий Клинковштейн. Сегодня выпускники кафедры ведут прорывные научные исследования и опытно-конструкторские разработки, осуществляют экспертизу дорожно–транспортных происшествий, проектируют техническое оснащение средств организации дорожного движения, занимаются развитием интеллектуальных транспортных систем (ИТС) и автономного движения.

Начиная с 2010 года специалисты кафедры «Организация и безопасность движения» – признанные лидеры в области разработки требований к техническим и технологическим решениям ИТС. Они занимаются реализацией полного цикла внедрения ИТС–проектов: обоснованием, проектированием, внедрением, эксплуатацией и последующей модернизацией.

Гордость кафедры – современная лабораторная база и учебные материалы. С 2010 года функционирует уникальный тестовый полигонный комплекс, предназначенный для отработки технических решений и телематических технологий ИТС в максимально близких к эксплуатационным условиям. Комплекс является проектом пилотного участка ИТС дороги и расположен на учебном полигоне университета. В настоящее время он оснащается оборудованием для тестирования, имитирующим все возможные ситуации на российских дорогах.

## Порядок на дорогах

Обеспечивают выпускники кафедры «Организация и безопасность движения»



Беспилотный автомобиль – разработка ученых и студентов МАДИ

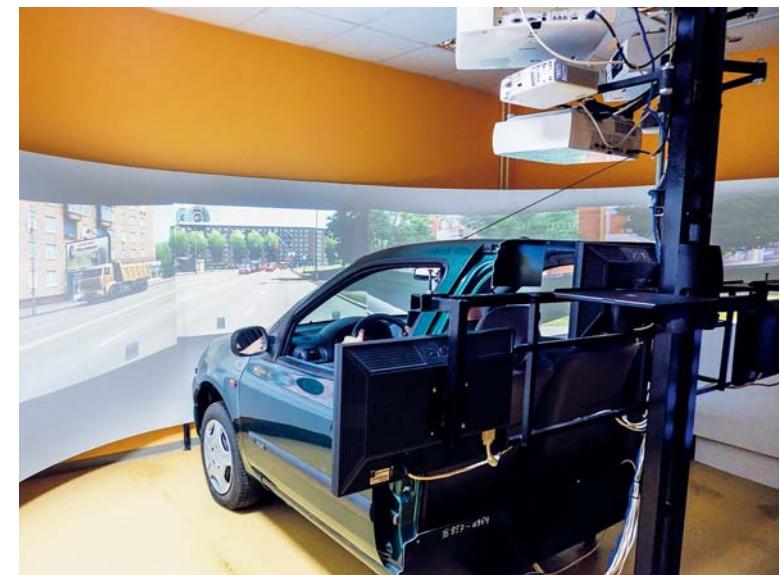
Используя возможности комплекса, специалисты кафедры создают прототипы комплексной ИТС на ограниченном участке дороги; отрабатывают технические решения и тестируют программные продукты в сфере ИТС; прорабатывают технические требования к аппаратуру–программным средствам ИТС; проводят исследовательские, тестовые, калибровочные и иные работы в рамках разработки стандартов в сфере ИТС; проводят научные исследования; там же проходит подготовка студентов, организуются курсы повышения квалификации и программы переподготовки специалистов.

В 2011 году создан центр компетенций в области ИТС. На его базе ведутся работы по адаптации локальных проектов к российским

условиям, и в первую очередь к психофизиологическим особенностям участников дорожного движения. Как показывает практика, в большинстве случаев этот нюанс существенно меняет архитектуру и технико–экономическую модель любого проекта.

С 2012 года активно используется научно–исследовательский комплекс по разработке требований к техническим решениям ИТС через оценку их влияния на поведенческие особенности участников дорожного движения. Он позволяет учитывать психотипы и психологическое состояние водителей, а также особенности их взаимодействия с внешней средой и транспортными средствами.

Таким образом, на кафедре сформировался уникальный пол-



Лаборатория психофизиологии поведения водителя

нофункциональный исследовательский центр, осуществляющий научно–методическую, тестово–полигонную и научно–исследовательскую работу. Оборудование центра позволяет разрабатывать локальные проекты ИТС. Одним из основных направлений деятельности в этой области является обоснование доменных, функциональных и физических архитектур локальных проектов ИТС, ориентированных на повышение безопасности дорожного движения, уровня доступности, спроса и потребления информационных сервисов.

Результаты работы специалистов кафедры заметны на российском и международном уровнях. Так, в 2018 году на участке федеральной трассы А–290 Новороссийск – Керчь (автодорожный под-

ход к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края) состоялся премьерный тестовый проезд беспилотных автомобилей, созданных в России в рамках проекта «Караван». Это первое тестирование беспилотных автомобилей в России и первое столь масштабное испытание, которое, кстати, прошло очень успешно. На одном участке дороги, каждый по собственной программе, двигались пять беспилотников. В рамках проекта «Караван» кафедра представила беспилотник, созданный на основе серийного Ford Focus II. А в 2020 году запущен автомобиль с мобильным комплексом фиксации нарушений на дорогах общего пользования – беспилотный паркет, в настоящее время успешно курсирующий по центру нашей столицы.

# Отвечая на вызовы времени

Научные интересы тесно переплетены с важными государственными задачами

**К**афедра «Правовое и таможенное регулирование на транспорте» появилась в МАДИ в 2012 году путем объединения кафедр «Транспортная юриспруденция» и «Таможенное дело».

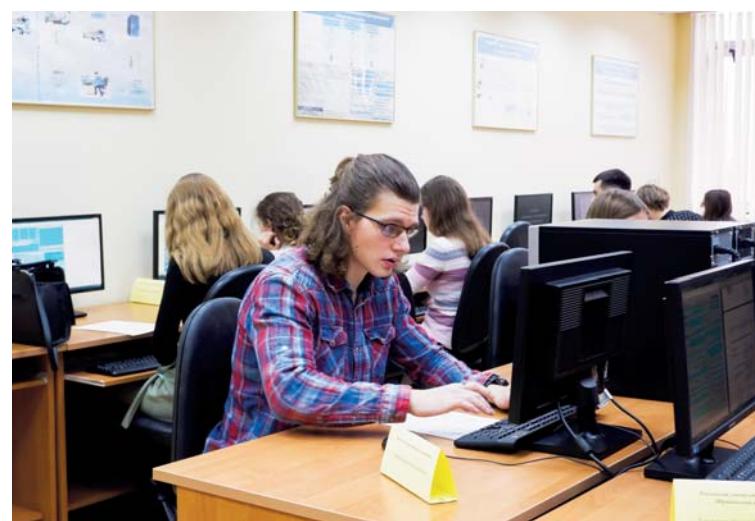
«Транспортная юриспруденция» была основана в 1996 году и стала одной из первых в России в этой области. Уже более 20 лет успешно работает созданная на ее базе группа эксперто-консультационных юридических услуг Московского центра техсервиса АМТС. А кафедра «Таможенное дело» начала вести подготовку специалистов для таможенных служб, профессионалов в области организации и транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности страны с использованием больших данных в 2010 году.

Сегодня на объединенной кафедре «Правовое и таможенное регулирование на транспорте» активно ведутся научные исследования и

разработки, создаются проекты совершенствования нормативно-правовой базы, проходят подготовку и переподготовку сотни студентов и слушателей.

Научные интересы кафедры сосредоточены в первую очередь в области организации грузоперевозок и управления внешнеторговыми операциями с использованием интеллектуальных транспортных систем и средств бортовой телематики. Специалисты кафедры занимаются вопросами повышения эффективности и совершенствованием навигационной системы диспетчеризации международных автоперевозок.

Научные интересы кафедры тесно переплетены с важными государственными задачами, диктующими необходимость оперативного реагирования на вызовы времени. А это, прежде всего, глобализация экономики, развитие межстрановой экономической интеграции,



Олимпиада по таможенному делу в МАДИ

постоянное изменение нормативно-правовой базы таможенного регулирования, высокая актуальность обеспечения экономической безопасности страны и бизнес-субъектов, важность транспортной поддержки российских промышленников и предпринимателей, участвующих в ВЭД.

Специалисты кафедры осуществляют юридическое редактирование и экспертизу транспортных законопроектов, кодексов, уставов и других нормативно-правовых актов, ведут юридическую консалтинговую деятельность. По запросам государственных, муниципальных, общественных организаций и адвокатов эксперты формируют консультационные заключения по правовым аспектам функционирования транспортного комплекса России, а

также по уголовным, административным, гражданским и арбитражным делам.

Особое внимание преподаватели кафедры уделяют организации учебного процесса. Обучение студентов основано на использовании новейших информационных таможенных технологий и технических средств контроля. В образовательном процессе используются современная лаборатория таможенного контроля, прекрасно оборудованная лаборатория товароведения и экспертизы в таможенном деле, кабинет информационных таможенных технологий.

Весь образовательный процесс построен при непосредственном участии специалистов, имеющих большой опыт работы в таможенных органах, а также экспертов Ас-

социации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). В работе кафедры активно участвуют представители бизнеса, осуществляющие внешнеторговую деятельность. Производственные практики студентов проходят на базе таможенных органов, таможенных представителей, а также предприятий – участников внешнеэкономической деятельности.

Как следствие, выпускники получают уникальную подготовку, основанную не только на богатом теоретическом материале, но и на реальных примерах в сфере таможенного дела.

На протяжении ряда лет кафедра выступает организатором регионального этапа Всероссийской студенческой олимпиады по специальности «таможенное дело», а также куратором подготовки команды университета на всероссийском этапе олимпиады. Ежегодно высокое качество образовательного процесса подтверждается достойными выступлениями и яркими успехами студентов – участников олимпиады.

Студенты МАДИ регулярно побеждают и занимают призовые места на всех этапах олимпиады. Несмотря на высокий уровень конкуренции среди участников, они показывают блестящие знания в области проведения таможенных платежей, организации таможенного декларирования товаров и транспортных средств, таможенной статистики, таможенной экспертизы товаров, товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности и многих других областях профессиональной деятельности.



Студенты изучают правила таможенной экспертизы в современных лабораториях

# Интеграция в профессию

Студенческие инженерные проекты – старт в большую карьеру

**У**же более 15 лет в МАДИ при подготовке будущих инженеров успешно применяется проектный подход. За это время он показал свою эффективность как в плане повышения качества образования, так и для мотивации студентов.

За эти годы в университете создано более двух десятков ходовых макетов транспортных средств, среди которых – внедорожники класса БАХА, электромотоциклы и сверхэкономичные капсульные автомобили, а также автомобили класса «Формула», в качестве источников энергии которых применяются двигатели внутреннего сгорания, гибридные силовые установки и электродвигатели.

Следует отметить, что первопроходцами большинства студенческих инженерных проектов в нашей стране становились именно команды МАДИ. Так, еще с 2011 года в университете проводится Всероссийский форум «Студенческие инженерные проекты», собирающий ежегодно десятки команд из вузов России и Беларусь. Участники форума проходят мастер-классы, представляют результаты своих исследований и разработок, а также получают обратную связь от представителей индустрии и бизнес-сообщества.

История создания первой команды МАДИ, которая стала и первой командой в России, началась с посещения в 2005 году Сергеем Сафоненковым, преподавателем кафедры «Инженерная педагогика», соревнований «Формула Студент» в Англии, на трассе Silverstone F1. В том же году собралась первая команда, приступившая к созданию автомобиля класса «Формула

Студент» – FSM-1–500. И уже через год ребята выступили на немецкой трассе Хоккенхаймринг.

Студенческое инженерное общество следовало за мировыми тенденциями автомобилестроения. В 2007 году стартовала работа над созданием автомобиля с гибридной силовой установкой «Формула Гибрид». Куратором проекта стал доцент кафедры «Электротехника и электрооборудование» Сергей Феофанов. Через муфту свободного хода студенты объединили двигатель внутреннего сгорания и электромотор, обеспечили электропитание от суперконденсаторов и создали автомобиль с гибридной силовой установкой. Впервые проект был представлен в Италии в 2008 году, где занял первое место. А сам автомобиль увидел свет годом позже, в 2009-м, на трассе Nascar в США.



Выставка инженерных разработок студентов МАДИ

В 2010 году началось изучение аэродинамики и энергоэффективности на базе капсульного автомобиля серии Shell Eco Marathon. Суть проекта состоит в создании автомобиля, способного проехать максимальную дистанцию на одном литре топлива. Команда МАДИ неоднократно принимала участие в международных соревнованиях в Англии, а лучшим результатом стал расход одного литра на 238 км. Проектом с успехом руководит доцент кафедры «Эксплуатация автомобильного транспорта и автосервис» Андрей Сотсков.

Команды МАДИ динамично трансформируются в ответ на меняющиеся тенденции автомобильной индустрии. К примеру, «Формула Гибрид» с 2011 года стала более углубленно заниматься проблемами электротранспорта, в частности, проектированием и изготовлением

электромобилей. Продолжая проектировать и изготавливать новые электромобили, в 2016 году команда добилась победы на международных соревнованиях в Венгрии в номинации «энергоэффективность». Кстати, это единственная награда мирового уровня для всех российских команд за динамические дисциплины.

В 2015 году были образованы два коллектива, нацеленные на проектирование электромотоциклов и внедорожных автомобилей. При этом ребята проектируют и изготавливают электромотоциклы, исходя из условий эксплуатации – к примеру, для доставки пиццы или для полиции. Команду курирует профессор кафедры «Автомобили» Виталий Гаевский. Под его руководством электромотоциклы МАДИ завоевывали первые места в России и Испании.



Багги МАДИ на соревнованиях Moscow Engineering Open