

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 1-2 (91) 2024



ДВИЖЕНИЕ ПО ВОСХОДЯЩЕЙ!





*Перед каждым из нас
лежит множество дорог...*

Выберите дорогу чести!

« Вы – сейчас обращаясь ко всем работникам российских оборонных предприятий страны – доказали, что достойны наших великих предков: тружеников Кузбасса, Магнитки, Москвы, Тулы, Урала, Казани, осаждённого Ленинграда, которые в годы Великой Отечественной войны в сложнейших условиях выиграли индустриальную битву у гитлеровской Германии, а фактически у промышленности Европы, которая работала тогда на нацистскую Германию. Вся страна, весь наш сплочённый народ от мала до велика стали творцами Победы 1945 года.

...Сегодня у нас практически полностью – на 95 процентов – обновлены стратегические ядерные силы, а их морская составляющая – почти на 100 процентов.

...В эти два непростых года, полтора, выстоял и достойно показал себя не только наш оборонно-промышленный комплекс. Вся экономика продемонстрировала устойчивость, выдержала беспрецедентное внешнее давление и продолжает уверенно развиваться. Нам предрекали, как вы знаете, спад, провал, крах, что под давлением санкций мы отступим, сдадимся, развалимся... А наша экономика растёт, в отличие от их экономик, и сегодня стала крупнейшей в Европе, номер один в Европе. По паритету покупательной способности, по объёму экономики стала первой в Европе, пятой в мире. И этот процесс будет нарастать.»

В. Путин

(Из выступления на форуме «Всё для победы!», 2 февраля 2024 года)

Жизнь – это путь, движение, восхождение... И у каждого он разный: у кого-то кривой, извилистый, словно серпантин, у кого-то – прямой, без пересечений. И, если, выезжая на трассу, ты сам выбираешь по какой дороге ехать: по платной скоростной, или по обычной бесплатной, то на жизненном пути намного сложнее – за деньги хорошую судьбу не купить... Тут уж на выбор влияют и внешние силы. Однако все зависит от нас самих. Конечно, все хотят идти по светлому и правильному пути. Но как найти этот правильный путь? Когда стоишь на распутье и не знаешь, какую дорогу выбрать! Куда идти? Как не ошибиться? Ответ прост: идти туда, куда ведет разум и сердце. И не бойтесь ошибиться, а идите вперед, слушая зов сердца. И тогда дорога найдет нас сама. И оно выведет на верную плоскость.

Кто-то может возразить, мол дорога каждому дана свыше и причем тут мы... Нет, друзья, свою дорогу каждый выбирает сам... Главное, не свернуть с пути, не предать себя. Как те знаменитости, артисты и другие лжепатриоты, покинувшие Россию с началом СВО. Убегали громко, осуждая, проклиная всех и вся... а возвращаются почему-то тихо и молча?! Да, недолго музыка играла... Путь на Запад был недолгим, но позор-то случился?! Потому что среди множества дорог они выбрали дорогу предательства и лицемерия. А это клеймо, которое никогда не стереть и не отмыть. Ведь один раз свернув с пути, очернив его, нельзя уже его обелить... нельзя как раньше, идти по нему гордо поднятой головой. Знайте, с этим клеймом будут жить и ваши потомки.

Вот почему, каждый из нас, делая шаг в сторону, сворачивая с пути, должен сто раз подумать... и не только о себе. Ведь историю свою пишем мы сами, дороги выбираем сами. Так выберите дорогу чести! Он тернист и опасен, но не это ли удел мудрых и сильных!

Феруза ДЖАББАРОВА



4



44



18



34



10



66



70

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

4 Движение на Восток. Новые возможности

| ГРАНИ СТР

10 Связанные одной целью
18 Не снижая темпов

| НОВОСТИ

22 30 дней

| СОТРУДНИЧЕСТВО

34 Узбекистан. Интеграция
в международные транспортные
коридоры

| ФОРУМ

40 Инвестиции в будущее

| НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

44 Алексей Андреев:
«Дороги строят не машины, а люди!»

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

50 Резервы межремонтных строек
56 В интересах подрядчиков
60 Дороги строятся людьми и для людей

| НАУКА В ПРАКТИКУ

66 С чего начинается мост

| БОЛЬШОЙ ЮБИЛЕЙ

70 Сохраняя лучшие морские традиции

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Ефимов В.Б.

Президент
Союза транспортников России,
Председатель комитета
ТПП РФ по транспорту
и экспедированию,
Депутат Государственной Думы ФС
РФ – председатель редакционного
Совета

Дитрих Е.И.

Генеральный директор АО
«Государственная транспортная
лизинговая компания»,
Председатель Президиума Союза
транспортников России

Джаббарова Ф.А.

Генеральный директор ООО
«Издательство «Дороги
и транспорт» – главный редактор
журнала «Дороги и транспорт» –
заместитель председателя
редакционного Совета

Винокуров Б.А.

Президент Московского областного
Союза, член Президиума СТР

Ивановский Н.Н.

Первый вице-Президент
«Международной ассоциации
руководителей авиационных
предприятий»,
член Президиума СТР

Петушенко В.П.

Председатель Правления
Государственной компании
«Российские автомобильные дороги»

Клявин А.Ю.

Президент Союза
«Национальная палата судоходства»,
член Президиума СТР

Кравченко Т.И.

Директор направления
по законотворчеству СТР

Кукушкин А.И.

Президент Ассоциации
«ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»,
член Президиума СТР

Москвичев Е.С.

Президент Ассоциации международных
автомобильных перевозок,
Председатель Комитета ГД ФС РФ
по транспорту и развитию
транспортной инфраструктуры,
член Президиума СТР

Малов А.С.

Президент «Ассоциации подрядных
дорожных организаций»,
член Президиума СТР

Старовойтов О.И.

Президент Российского
автотранспортного союза, член
Президиума СТР

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Казанцев Е.Д.

Вице-президент Союза
транспортников России, Член
Общественной палаты РФ,
председатель редакционной
коллегии

Жусупов С.Д.

Исполнительный директор
«Ассоциации морских
торговых портов»

Кисько А.Б.

Президент ассоциации
«Желдорразвитие»

Никонова О.А.

Президент
Ассоциации юношеских
автомобильных школ России

Рустамов Б.М.

Директор ООО «Издательство
«Дороги и транспорт» – заместитель
главного редактора журнала
«Дороги и транспорт»

Свешников Ю.Ю.

Президент Московского
транспортного союза

Издатель: ООО Издательство «Дороги и транспорт».

Официальный печатный орган Союза транспортников России и Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию. Информационно-аналитический журнал.

Генеральный директор и главный редактор Феруза ДЖАББАРОВА.

Отдел информации: +7(495)648-2954; +7(968)498-3885; +7(905)708-1684, dortransport@mail.ru.

Отдел рекламы: +7(495)648-2954, +7(968)498-3885, dortransport@mail.ru

Отдел подписки: +7(495)648-2954, +7(919)066-27-66, +7(905)708-1684. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Использование материалов, опубликованных в журнале «Дороги и транспорт», допускается только с письменного разрешения редакции. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-49193 от 30 марта 2012 года.

Адрес редакции: 117461, г. Москва, ул. Каховка, д. 22, корп. 5, к. 314.

dortransport@mail.ru, www.dortransport.com.

Отпечатано в ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». г. Подольск, Ревпроспект, 80/42.

ДВИЖЕНИЕ НА «ВОСТОК»

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ



**ОТКРЫТИЕ СКОРОСТНОГО ПУТИ ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ
СТАЛО САМЫМ ЗНАЧИМЫМ ДОРОЖНЫМ СОБЫТИЕМ ГОДА**

В 2023 году развитию транспортной инфраструктуры было уделено большое внимание. В списке важнейших этапов можно отметить запуск беспилотных такси и грузовиков по трассе М-11, знаковым назвать запуск первого морского парома с автономным управлением «Генерал Черняховский», который обслуживает морскую линию между Санкт-Петербургом и Калининградом. Беспилотное двухсотметровое судно размером с пару футбольных полей управляется дистанционно. Но если говорить о дорожных стройках, то важнейшим событием стал рекордный по срокам ввод в эксплуатацию участка «Москва – Казань» скоростной трассы М-12 «Восток», который радикально поменял транспортную связность огромных территорий наиболее экономически развитых районов нашей страны. Магистраль станет мощным драйвером в развитии беспилотного транспорта.

Напомним, что миллионы автомобилистов получили к Новому году долгожданный подарок: новую комфортную скоростную дорогу от Москвы до Казани с концептуальным названием «Восток», которая проходит по территории Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашии и Татарстана. Платная трасса открыта от Москвы до Казани. До этого «зеленый свет» дали на всех участках



ВЛАДИМИР ПУТИН:

« ЭТО ОТЛИЧНЫЙ ПРИМЕР, ХОРОШИЙ ОРИЕНТИР НА БУДУЩЕЕ, ЕЩЕ ОДНО ДОКАЗАТЕЛЬСТВО ТОГО, ЧТО МЫ МОЖЕМ И ГОТОВЫ СТРОИТЬ КАЧЕСТВЕННО, БЫСТРЕЕ И БОЛЬШЕ. ЭТО КАСАЕТСЯ СОЦИАЛЬНЫХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ, ЖИЛЬЯ, ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ДРУГОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. НУЖНО ОБЯЗАТЕЛЬНО НАРАЩИВАТЬ ТЕМП. СТРОЙКОМПЛЕКС, НАШИ СМЕЖНЫЕ ОТРАСЛИ К ЭТОМУ ГОТОВЫ»

М-12, кроме двух – «Арзамас – Шумерля» и последнего участка в Татарстане. Событие настолько значимо, что Президент России лично дал старт движению.

«...Мы делаем ещё один важный шаг в развитии трассы М-12 «Восток», которая станет частью международного, евразийского транспортного маршрута «Россия». Как известно, эту магистраль мы открывали поэтапно, в том числе с сентября те-

кущего года в строй был введён участок от Москвы до Арзамаса. Теперь готова вся современная, скоростная автострада между Москвой и Казанью – нашими крупнейшими деловыми, туристическими, культурными центрами. Дорога, а это более 800 километров, займёт примерно шесть с половиной часов, что почти в два раза быстрее, чем прежде», – подчеркнул Владимир Путин.

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

« ЕЩЕ НИКОГДА В ИСТОРИИ СТРАНЫ НЕ БЫЛО ТАКОЙ ПРАКТИКИ, ДАЖЕ В МИРЕ МАЛО ТАКИХ ПРИМЕРОВ. МАГИСТРАЛЬ ЯВЛЯЕТСЯ ЧАСТЬЮ БОЛЬШОГО ТРАНСПОРТНОГО МАРШРУТА «РОССИЯ», И МОГУ СКАЗАТЬ, ЧТО М-12 ДАЕТ МОЩНЕЙШИЙ СТИМУЛ РАЗВИТИЮ НЕ ТОЛЬКО ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ПРОМЫШЛЕННОСТИ, НО И ОБЕСПЕЧИВАЕТ СВЯЗАННОСТЬ С ДРУГИМИ ВАЖНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ПРОЕКТАМИ»





ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО:

«...МЫ НЕ ПРОСТО ПОСТРОИЛИ ДОРОГУ, МЫ СОЗДАЛИ ПОЛНОЦЕННУЮ ИНФРАСТРУКТУРНУЮ УСЛУГУ. НА М-12 УЖЕ РАБОТАЮТ 18 МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ЗОН, ГДЕ ЕСТЬ УДОБНЫЕ ПАРКОВКИ, АЗС, КАФЕ, СПОРТИВНЫЕ И ДЕТСКИЕ ПЛОЩАДКИ...»

Отметим, что от Москвы до А-108 дорога трехполосная в каждую сторону, до Казани – двухполосная. Разрешенная скорость движения – 110 км/ч.

Федеральную трассу построили за рекордные три года – от идеи до регистрации объекта. Ее строительство осуществлялось в рамках нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры».

«Еще никогда в истории страны не было такой практики, даже в мире мало таких примеров. Магистраль является частью большого транспортного маршрута «Россия», и могу сказать, что М-12 дает мощнейший стимул развитию не толь-



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«ХОЧУ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К ТЕМ ТЁПЛЫМ СЛОВАМ, КОТОРЫЕ БЫЛИ СКАЗАНЫ В АДРЕС СТРОИТЕЛЕЙ, ПРОЕКТИРОВЩИКОВ, В АДРЕС КОМПАНИЙ ГК «АВТОДОР», «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ», «СТРОЙТРАНСГАЗ», «ВАД», «АВТОБАН», СРСС. НА САМОМ ДЕЛЕ СДЕЛАНА ОГРОМНАЯ РАБОТА»

ко жилищного строительства, промышленности, но и обеспечивает связанность с другими важными транспортными проектами, – сказал Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин.

Эффекты от трассы гораздо шире тех пяти регионов, через которые она проходит. М-12 даёт возможность развиваться территориям вокруг, укреплять межрегиональные связи. В регионах, где проходит

новая трасса, создаются новые рабочие места, появляются дополнительные возможности для развития территорий, перевозки становятся более выгодными, комфортными, быстрыми и безопасными. Дорога дала импульс развитию технологий, росту промышленности, запуску новых инфраструктурных проектов.

Еще один важный момент – перераспределение транспортных потоков и повыше-





ние безопасности дорожного движения, сохранение жизней и здоровья граждан, новые возможности для развития внутреннего туризма.

«Хочу присоединиться к тем тёплым словам, которые были сказаны в адрес строителей, проектировщиков, в адрес компаний ГК «Автодор», «Транстроймеханизация», «Стройтрансгаз», «ВАД», «Автобан», CRCC. На самом деле сделана огромная работа. Прежде всего хочу поблагодарить Вас, Владимир Владимирович, за постоянное внимание и заботу о развитии транспортной инфраструктуры. Мы все Ваши задачи, которые Вы перед нами ставите, выполним», – сказал министр транспорта РФ Виталий Савельев, обратившись к Президенту страны.

«М-12 «Восток» – это 810 км скоростной дороги. Ни одного светофора, ни одного перекрестка в одном уровне. Мы также возвели 323 искусственных сооружения общей протяжённостью порядка 24,5 км. Но это технические данные, а мы не про-



НА М-12 «ВОСТОК» НЕТ ШЛАГБАУМОВ, ОНА ОБОРУДОВАНА БЕЗБАРЬЕРНОЙ СИСТЕМОЙ ВЗИМАНИЯ ПЛАТЫ «СВОБОДНЫЙ ПОТОК». ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД УДОБНО И ВЫГОДНО ТРАНСПОНДЕРОМ T-PASS. СПИСАНИЕ ПРОИСХОДИТ АВТОМАТИЧЕСКИ С ЛИЦЕВОГО СЧЕТА УСТРОЙСТВА. ПРОЕЗД БЕЗ ТРАНСПОНДЕРА ФИКСИРУЕТСЯ ПО ГОСНОМЕРУ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА. ПОЕЗДКУ НЕОБХОДИМО ОПЛАТИТЬ В ТЕЧЕНИЕ 5 ДНЕЙ ПОСЛЕ ПРОЕЗДА

сто построили дорогу, мы создали полноценную инфраструктурную услугу. На М-12 уже работают 18 многофункциональных зон, где есть удобные парковки, АЗС, кафе, спортивные и детские площадки, места для выгула домашних животных, инфраструктура для автобусов, даже душевые и прачечные. А в будущем на этой дороге будет 32 МФЗ», – подчеркнул председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

Также дорожники возвели 88 мостов, 19 транспортных развязок. В пике на этой трассе круглосуточно трудились около 30 тысяч человек и до 9 тысяч единиц техники. Наш редакционный десант побывал во многих горячих точках строительства трассы и главный вывод очевиден: реализация такого масштабного проекта – это колоссальная работа, которую можно было сделать только сообща.

В следующем году по М-12 «Восток» можно будет доехать уже до Екатеринбурга, а затем, в 2025-м, и до Тюмени. Расстояние от Москвы составит 1098 км. Эта дорога станет основой скоростного транспортного маршрута «Россия» длиной 12000 км от Санкт-Петербурга до Владивостока. И мы будем держать руку на пульсе этой глобальной дорожной стройки.

Мария Гошина

▼ МОСКВА РАСТЕТ И И ДВИЖЕТСЯ

МЦД, МСД и речные электрички

Наша редакция на свой взгляд выбрала важные события года, которые нам запомнились особо. В прошлом году под руководством мэра Москвы и Сергея Собянина были реализованы крупнейшие транспортные проекты. Для москвичей и гостей столицы праздником стал ввод в эксплуатацию Большой кольцевой линии метрополитена. Значимое событие – это открытие станции метро в аэропорту Внуково, а также МЦД-3 и МЦД-4. Помимо эффектов для экономики, их открытие создало новые удобные и недорогие маршруты для примерно миллиона жителей Москвы и Подмосковья, что позволило разгрузить и метро, и дорожную сеть. Ведь сеть наземного метро увеличилась вдвое и ушла уже в область. Метро охватило новые районы, и развитию региона это даст потрясающий эффект.

Событием стало также открытие ряда участков автомобильных дорог: Северного дублера Кутузовского проспекта и важных участков хордовых направлений, образующих Московский скоростной диаметр. Это хорошее сочетание мер по развитию общественного транспорта, подкрепленное и развитием автомобильной инфраструктуры столицы России. Разгрузка трафика уже очевидна, и сам проект поражает воображение. Праздником для москвичей и гостей столицы стало и открытие движения речного электрического общественного транспорта.



Транспортная отрасль адаптировалась к новым условиям, и чувствуют себя устойчиво. Логистические цепочки перестроились, спрос на перевозки растет, парк обновляется, в том числе и отечественными машинами, но есть много вопросов, которые требуют детальной проработки с участием транспортного сообщества. В прошлом году таких мероприятий было много. В частности, в декабре на площадке ТПП РФ прошли сразу два заседания, на которых были подведены предварительные итоги года транспортной отрасли и обозначены перспективы на будущее – общее итоговое заседание Союза транспортников России и совместное заседание с Комитетом ТПП РФ по транспорту и экспедированию при участии Министерства транспорта РФ.



СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕЛЮ



ДОБИТЬСЯ РЕШЕНИЯ СЕРЬЕЗНЫХ «МЕЖВЕДОМСТВЕННЫХ» ПРОБЛЕМ ВОЗМОЖНО ТОЛЬКО СООБЦА

ДВА В ОДНОМ

Безусловно, базовые отрасли экономики страны должны поддерживаться государством и, в частности, ГТЛК как инструмент государственной поддержки транспортной отрасли, ориентирована сегодня не только на импортозамещение иностранной продукции, но и на развитие экспортного потенциала отечественного машиностроения. И люди, возглавляющие такие структуры, знают ситуацию не по учебникам и имеют большой вес в профессиональных союзах страны.

На общем собрании членов Союза транспортников России, которое прошло в рамках совместного мероприятия, председатель Президиума Союза, генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании Евгений Дитрих проинформировал участников собрания о результатах работы транспортного комплекса и транспортного машиностроения в 2023 году. По его словам, активное взаимодействие членов Союза с ГТЛК, как якорным заказчиком отечественного транспорта, способствует реализации национальных проектов и развитию транспортной отрасли страны.

«В новом году ГТЛК совместно с другими членами Союза продолжит продвигать важнейшие инициативы для отрасли и вносить весомый вклад в наращивание возможностей транспортного комплекса России, реализуя поручения Президента страны Владимира Владимировича Путина», – отметил Евгений Дитрих.

В рамках общего собрания членов Союза транспортников России были рассмотрены результаты деятельности СТР в 2019-



СЕРГЕЙ КАТЫРИН:

«**МЫ В СИСТЕМЕ ТПП В РФ УДЕЛЯЕМ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ ВОПРОСАМ ТРАНСПОРТА – ПОЧТИ В КАЖДОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПАЛАТЕ ИМЕЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРОФИЛЬНЫЕ КОМИТЕТЫ И СОВЕТЫ. КОГДА ВСТУПИЛИ В СИЛУ САНКЦИИ, ВОПРОСЫ ТРАНСПОРТА ВЫШЛИ В ЭКСПЕРТНОЙ ПОВЕСТКЕ ПАЛАТЫ НА ВТОРОЕ МЕСТО ПОСЛЕ ФИНАНСОВОЙ ОТРАСЛИ»**

2023 года и задачи на 2024-2025 годы. Если кратко, то Союз работал минувшие 4 года очень результативно, и в планах – только поднимать взятую планку. Ожидаемо, что и Президент Союза транспортников России Виталий Борисович Ефимов, стоявший у истоков создания Союза и бесменно возглавляющий его на протяжении 20 лет, был единогласно переизбран на очередной срок. Также решением Общего собрания членов

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

«**В НОВОМ ГОДУ ГТЛК СОВМЕСТНО С ДРУГИМИ ЧЛЕНАМИ СОЮЗА ПРОДОЛЖИТ ПРОДВИГАТЬ ВАЖНЕЙШИЕ ИНИЦИАТИВЫ ДЛЯ ОТРАСЛИ И ВНОСИТЬ ВЕСОМЫЙ ВКЛАД В НАРАЩИВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ, РЕАЛИЗУЯ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА СТРАНЫ ВЛАДИМИРА ВЛАДИМИРОВИЧА ПУТИНА»**





ОСНОВНОЙ ТЕМОЙ СОВМЕСТНОГО ЗАСЕДАНИЯ КОМИТЕТА ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЙ ПАЛАТЫ РФ ПО ТРАНСПОРТУ И ЭКСПЕДИРОВАНИЮ И ЧЛЕНОВ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ СТАЛИ РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ ПОРУЧЕНИЙ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ВИТАЛИЯ САВЕЛЬЕВА И ПИСЬМЕННЫХ ВОПРОСОВ ЧЛЕНОВ СТР ПО ИТОГАМ РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧИ С ЧЛЕНАМИ СОЮЗА

Союза в его состав приняты ПАО «Дальневосточное морское пароходство» и АО «Хлебниковский машиностроительно-судоремонтный завод».

Стоит напомнить, что в Торгово-промышленной палате позиция по транспортной проблематике формируется на базе профильного Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, и в своей работе Комитет опирается на аналогичные транспортные комитеты региональных торгово-промышленных палат, которые на данный момент представлены в 30 субъектах РФ.

Кроме того, основу комитета составляют ведущие отраслевые объединения – Союз транспортников России, Ассоциация международных автомобильных перевозчиков, Российский автотранспортный союз, Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта, Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта, Ассоциация «Аэропорт», Ассоциация «Промжелдортранс» и другие крупные организации.

Президент ТПП РФ Сергей Катырин в приветственном слове отметил, что среди основных направлений, требующих внимания государственных структур в сфере внутрироссийских перевозок, можно выделить вопросы инфраструктурного обеспечения, цифровизации, оптимизации регулирования и стандартизации в транспортной сфере.

«Мы в системе ТПП РФ уделяем особое внимание вопросам транспорта – почти в каждой региональной палате имеются соответствующие профильные комитеты и советы. Когда вступили в силу санкции, вопросы транспорта вышли в экспертной повестке Палаты на второе место после финансовой отрасли», – подчеркнул Катырин.

Заместитель министра транспорта России Валентин Иванов тоже отметил значимость отрасли, ведь транспорт участвует в производственном

процессе любого предприятия, перевоза сырья, полуфабрикаты, готовую продукцию, что является обязательным условием общественного производства. Продукт только тогда готов к использованию, когда закончилось его перемещение к месту потребления, а добиться решения серьезных «межведомственных» проблем в транспортной отрасли возможно только сообща.

Президент Союза транспортников России, председатель Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию Виталий Ефимов подчеркнул продуктивную работу комитета с профильными госорганами в течение года и выразил надежду, что инициативы комитета будут приняты в работу регуляторами и законодателями.

ГЛАВНАЯ ТЕМА

Основной темой совместного заседания Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию и членов Союза транспортников России стали результаты рассмотрения поручений Министра транспорта РФ Виталия Савельева и письменных вопросов членов СТР по итогам рабочей встречи с членами Союза. Напомним, что она состоялась в июле 2023 года. В рамках заседания были обсуждены актуальные проблемы, волнующие субъекты предпринимательской деятельности в сфере транспорта, а также сложности деятельности операторов автомобильного пассажирского, грузового и городского электрического транспорта. Отмечено, что всего поступил 21 вопрос, 5 из которых уже имеют положительное решение, 5 находятся на согласовании в директивных органах и 6 – в совместной

проработке членов СТР и отраслевых департаментов Минтранса России. В числе решенных задач – создание рабочей группы по подготовке предложений об изменении численности сотрудников Ространснадзора для осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах. Актуальность темы вызвана тем, что с 1 января 2023 года полномочия по контролю за грузоперевозками переданы Федеральной службе по надзору в сфере транспорта. Ввиду значительных финансовых и экономических издержек, которые несет государство, возникла необходимость проработать предложения по расчету необходимой численности сотрудников Ространснадзора для выполнения возложенных на них задач. Такое предложение на прошедшей в июле встрече внесла Ассоциация «РАДОР», и Минтранс России его поддержал, закрепив за Ассоци-





ацией поручение по реализации данного предложения. В состав созданной рабочей группы вошли генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин, президент Московского транспортного союза Юрий Свешников, вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев, заместитель руководителя департамента организации перевозок Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Александр Храпутский. Отметим, что на заседании коллектив Ассоциация «РАДОР» был отмечен Дипломом за эффективное взаимодействие с Союзом транспортников России, большой вклад в развитие и устойчивое функционирование дорожной отрасли и в связи с 30-летием со дня образования Ассоциации.

Президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов рассказал о том, как ведется работа по некоторым важным вопросам транспортной повестки страны. В частности, по вопросу о принятии мер по выработке предложений по недопущению случаев сознательного занижения заказчиками начальной, максимальной, цены контрактов на осуществление регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Обсуждался и вопрос об изменении цены на государственные и муниципальные контракты для обслуживания пассажиров на регулярных перевозках автомобильным транспортом.

Заместитель председателя Правления Национального союза автошкол Светлана Данилова предложила создать рабочую группу под руководством Минтранса России с привлечением МВД России, Минпросвещения

России и других организаций для разработки отдельных программ по подготовке водителей-любителей и водителей для профессиональной деятельности. В России пока такая работа практически не ведется. Она также предложила внести соответствующие пояснения в нормативные акты, позволяющие выделить организацию учебной езды на учебных транспортных средствах юридическими лицами – автошколами, от организации грузо- и пассажироперевозок.

Одна из важных задач на сегодня – создание в России под эгидой Минтранса Единой цифровой платформы транспортного комплекса с применением стандартов отраслевой системы управления данными, предусматривающей «бесбумажное» взаимодействие всех участников перевозочного процесса, включая государственные контролирующие органы. Это позволит, кроме всего прочего, синхронизировать работы разных видов транспорта и логистических цепочек, а также аккумулировать на одной платформе статистические данные для более четкого принятия управленческих решений.

ТАКСИСТОВ УСЛЫШАЛИ

Одна из актуальных проблем развития транспорта в стране, которая осталась за кадром заседания – реализация вступившего в силу 1 сентября 2023 года Закона о такси. По информации Минтранса России, представленной в Совете Федерации на круглом столе по легковому такси, только в 25 субъектах полностью принята вся необходимая региональная нормативная база, в 42 – частично. Одной из основных

задач при принятии закона называли легализацию самозанятых, но, например, в Москве и Подмосковье только 149 водителей зарегистрировались как самозанятые. Очевидно, что реализация закона требует доработки.

В ТПП РФ из регионов поступают сигналы о некорректной работе автоматических комплексов весогабаритного контроля. Совокупные суммы штрафов доходят до 5 млн рублей на компанию. Сейчас проблема весогабаритного контроля стоит в Курганской и Свердловской областях. Ранее сложности были в Нижегородской области, где автотранспортные предприятия получили штрафов почти на 1 млрд рублей. Затем ситуация повторялась в Калужской и Челябинской областях. Видимо требуется системное решение.

Что касается основных тенденций развития международных перевозок в современных реалиях, происходит активная переориентация грузопотоков с европейского направления на Южное и Восточное. Смена направления поставила задачу улучшения приграничной инфраструктуры.

Нужно отметить серьезную работу по сокращению простоев на границе с Китаем. Перевод крупнейших многосторонних автомобильных пунктов пропуска Забайкальск и Пограничный на круглосуточный режим работы позволил в 1,5-2 раза повысить их пропускную способность. Однако остро стоит вопрос о сроках их реконструкции. Эксперты Ассоциации международных автомобильных перевозчиков регулярно информируют о вопросах, которые требуют решения на межправительственном уровне.

Например, перевозчики отмечают, что правом первоочередного проезда через иранскую границу обладают иранские транспортные средства.

Или, к примеру, сложности вызывает запрет на перецепку при автомобильной перевозке грузов третьих государств, установленный в Республике Казахстан и вступающий в силу для российских перевозчиков с 1 января 2024 года.

«Известно, что проблемы реальной отрасли автомобильного транспорта являются следствием, в том числе, недостаточной проработанности и обоснованности тех или иных положений, действующих нормативно-правовых актов. К их числу необходимо отнести, в первую очередь, проблемы организации регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам в рамках государственных контрактов, – отметил заместитель председателя Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, научный руководитель ОАО «НИИАТ» Нораир Блудян. – Перевозчики несут существенные финансовые издержки из-за занижения заказчиками начальной цены контрактов, а также по причине отсутствия законодательной возможности изменения цены государственных контрактов. Все это ложится тяжелым бременем на перевозчиков, особенно по длинным контрактам, заключенным сроком на 5-7 лет».

«НИИАТ» в этом году уже приступил к исследованию проблемы НМЦК, но работу необходимо продолжать, и требуется активное взаимодействие с отраслью. Возможно, в институте необходимо в инициативном порядке создать совместную



рабочую группу с участием представителей отрасли и других специалистов-экспертов по этой проблематике.

Исполнительный директор СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Маняхин выступил на заседании по двум важнейшим вопросам, затрагивающим деятельность железнодорожного транспорта необщего пользования. Первый вопрос – о законодательном разграничении зон ответственности между владельцами автодорог и владельцами железнодорожных путей при содержании участков автодорог в границах железнодорожных переездов. По итогам встречи с министром было дано поручение ответственным исполнителям запустить процедуру внесения изменений в Федеральный закон. Соответствующий законопроект рассматривается в настоящее время в Департаменте государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса.

Второй вопрос – о позиции владельцев промышленных локомотивов по существу-

ющей процедуре модернизации и продления срока службы. Речь идет о внесении в Технический регламент Таможенного Союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» изменений, которые позволят исключить термин «модернизация с продлением срока службы». Данные изменения поддерживают коллеги из Казахстана и Белоруссии, Ассоциация солидарна с ними.

«По нашему мнению, в ТР ТС необходимо прописать, что если назначенный срок службы продлен в соответствии с процедурами, принятыми внутри страны, то этот подвижной состав не может выезжать на территорию других стран – участниц Таможенного Союза. Это позволит защитить локомотивы, которые не выходят в международное сообщение», – отметил Маняхин.

Заместитель министра транспорта Валентин Иванов сообщил, что Минтранс поддерживает позицию Ассоциации по этому вопросу и готов продвигать ее на уровне Евразийской экономической комиссии.

Безусловно, значительную часть вопросов, пока не удастся решить, поскольку они сложные и носят межведомственный характер. Это касается разных видов транспорта. Но СТР совместно с профильными Департаментами государственной политики примут меры по выработке предложений, чтобы решить эти вопросы. А для решения проблем, которые находятся в пограничном ведении разных министерств и ведомств, члены совместного заседания предложили минтрансу по каждому нерешенному вопросу создать межведомственные рабочие группы для проработки каждого вопроса с участием СТР, ТПП РФ, представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, депутатов Государственной Думы Федерального Собрания РФ в целях их совместной проработки. А отраслевым ассоциациям – провести со своими членами специальное заседание по реализации поручений Президента страны, принятых по итогам заседаний Президиума Госсовета по вопросам, касающимся функционирования транспортного комплекса, а также вопросов, поднятых на заседаниях Президиума СТР и общих собраниях членов СТР.

Татьяна Липовецкая

Организатор
 МИНПРОМТОРТ РОССИИ

При поддержке
 АВИА

Устроитель
 HELI RUSSIA

HELIRUSSIA
2024
16-18 мая

XVII

www.helirusia.ru

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
 ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ**

НЕ СНИЖАЯ ТЕМПОВ

В этом году дорожники планируют построить и реконструировать более 385 км федеральных автомобильных дорог и выполнить комплексное обустройство на 28 объектах федеральной сети. Цели – амбициозные, но вполне осуществимые, судя по результатам минувшего сезона

**РОССИЯ ДОСТИГЛА РЕКОРДНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ДОРОГ В СТРАНЕ**



Достижения дорожных строителей за прошлый год были рекордными, в том числе в новых регионах. Президент Владимир Путин объявил это на церемонии открытия автомобильной дороги М-12 «Восток» до Казани. Если в деталях, то с начала года в России построено и реконструировано порядка 650 км федеральных и региональных трасс и отремонтировано еще свыше 10 тысяч километров.

«Объемы дорожного строительства в России в этом году почти в три раза превышают прошлогодние показатели», – объявил премьер-министр Михаил Мишустин на форуме «Транспорт России – 2023», напомнив о поручении президента не снижать темпы и к концу этого года выйти на новый рубеж – привести в нормативное состояние 85% дорог в крупнейших городах.

Дорожники не намерены снижать планку, планируя в этом году в России построить и реконструировать более 385 км федеральных трасс. Об этом стало известно нам на январском совещании, которое провел руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков. На мероприятии обсудили планы на предстоящий сезон, и подвели итоги минувшего года. Стоит отметить, что объем бюджетных ассигнований по Росавтодору в прошлом году составил 921 млрд рублей, а их кассовые расходы 99,9%. Такого высокого процентного показателя ФДА достигает уже третий год.

«Несомненно, это является демонстрацией общего высокого уровня финансовой дисциплины и показателем большой совместной работы. В минувшем году мы оперировали гораздо большим количеством

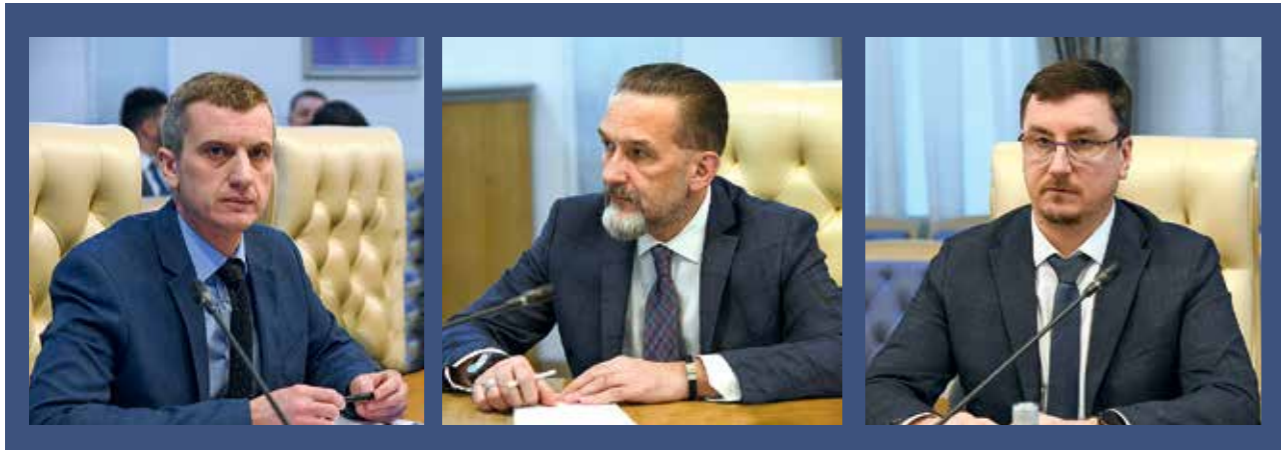


**ПО ИТОГАМ МИНУВШЕГО ГОДА
СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЮ
ЗАВЕРШИЛИ НА 26 ФЕДЕРАЛЬНЫХ
ОБЪЕКТАХ ОБЩЕЙ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ
233,6 КМ И НА 57 ИСКУССТВЕННЫХ
СООРУЖЕНИЯХ ОБЩЕЙ ДЛИНОЙ БОЛЕЕ
5,6 ТЫС. МЕТРОВ. РЕМОНТ ПРОВЕЛИ
НА 3178 КМ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА 538 КМ –
КАПИТАЛЬНЫЙ**

расходов в объеме более 1,43 трлн рублей. Это с учетом тех 122,2 млрд рублей, которые субъекты РФ получили в качестве федеральных казначейских кредитов – 71 регион провел крупнейшую работу, причем осуществлялась она в рамках дорожной деятельности впервые в истории. И приятно отметить, что завершилась она успешно», – отметил руководитель Росавтодора.

По итогам прошлого года работы по строительству и реконструкции завер-





шили на 26 федеральных объектах общей протяженностью 233,6 км федеральных трасс, что на 7,8 км выше планового показателя, 57 искусственных сооружениях общей длиной более 5,6 тыс. пог. м.

Кроме того, после всех видов ремонта ввели еще 3178 км дорог, в том числе 538 км – в рамках капитального ремонта. Наиболее значимые открытые объекты, расширенные с двух до четырех полос: капитально отремонтированные участки трасс Р-242 Пермь – Екатеринбург (от Ачига до Екатеринбурга) в Свердловской области, Р-217 «Кавказ» в составе маршрута «Север – Юг», а также Р-23 Санкт-Петербург – Псков – Пустошка – Невель – граница с Республикой Беларусь в Ленинградской области и А-114

В ПЛАНАХ

В 2024 году после строительства и реконструкции планируют ввести в эксплуатацию 27 объектов на федеральных дорогах общей протяженностью 385,3 км. Также намерены выполнить комплексное обустройство на 28 объектах и провести проектно-изыскательские работы по 92 объектам. Кроме того, будут развивать автоматизированную систему весогабаритного контроля: в 2024 году запланирована установка 19 новых пунктов и восстановление 16 пунктов. Таким образом, их общее число составит 59, а к концу 2025 года – 133.

ОБЪЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В РАМКАХ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» СОСТАВИЛ 196,8 МЛРД РУБЛЕЙ

Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола» от Шексны в сторону аэропорта Череповца в Вологодской области.

Отметим, что более 22 тыс. км дорог привели к нормативу благодаря дорожному нацпроекту в 2023 году в 84 субъектах страны. Общая площадь укладки верхних слоев покрытия на региональной и местной дорожной сети составила более 151 млн кв. м. Также благодаря нацпроекту в 2023 году проведены работы по строительству и реконструкции участков федеральных трасс. Мероприятия реализованы в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети». В программу работ вошли участки дорог Росавтодора и трасс, находящихся в доверительном управлении ГК «Автодор». Их общая протяженность составила 327 км.

РАБОТА В РЕГИОНАХ

Начальник Управления регионального развития и реализации национального проекта ведомства Радик Фаразутдинов отдельно остановился на результатах проведенных работ субъектами РФ. В 2023 году общий объем федеральной поддержки составил 314,7 млрд рублей. А с учетом опережающего финансирования в рамках механизма казначейских кредитов сумма составила 436,9 млрд рублей. Благодаря выданным кредитам в регионах были дополнительно приведены к нормативу 3117 км дорог,

БЛАГОДАРЯ ВЫДАННЫМ КРЕДИТАМ В РЕГИОНАХ БЫЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ПРИВЕДЕНЫ К НОРМАТИВУ 3117 КМ ДОРОГ, А ТАКЖЕ УЛОЖЕНО ЕЩЕ 21,8 МЛН КВ. МЕТРОВ АСФАЛЬТОБЕТОННОГО ПОКРЫТИЯ. ПРИ ЭТОМ ОБЩАЯ ПЛОЩАДЬ УКЛАДКИ ВЕРХНИХ СЛОЕВ ПОКРЫТИЯ СОСТАВИЛА 182 МЛН КВ. МЕТРА, РАБОТЫ БЫЛИ ПРОВЕДЕНЫ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 26 ТЫС. КМ ДОРОГ

а также уложено еще 21,8 млн кв.м асфальтобетонного покрытия. При этом общая площадь укладки верхних слоев покрытия составила 182 млн кв.м, работы были проведены на более чем 26 тыс. км дорог.

Руководитель отметил, что объем федерального финансирования проекта «Региональная и местная дорожная сеть» (в составе нацпроекта «Безопасные качественные дороги», *ред.*) составила 196,8 млрд рублей, и уровень кассового освоения средств впервые за последние годы достиг отметки в 100%. Кроме того, показатели нормативного состояния дорог по итогам 2023 года превысили плановые значения. Так, доля региональных дорог в нормативе составила 54,1% при плановых 51%, а доля дорожной сети агломераций – 84,1% (план – 81%, *ред.*).

Заместитель начальника Управления строительства автомобильных дорог Федерального дорожного агентства Станислав Товбин озвучил планы дорожных работ на 2024 год. В новом дорожно-стро-

За 2023 год в России расширили до четырех или шести полос движения более 360 км федеральных автодорог

ительном сезоне после строительства и реконструкции запланирован ввод 27 объектов общей протяженностью 385,3 км. Кроме того, планируется выполнить комплексное обустройство на 38 объектах, а также провести проектно-изыскательские работы в отношении 92 объектов.

Начальник Управления эксплуатации автомобильных дорог ведомства Виталий Голиков акцентировал внимание на важности дальнейшего развития в 2024-м автоматизированной системы весогабаритного контроля. В этом году запланирована установка 19 новых пунктов, также будут восстановлены 16 ранее функционирующих. Таким образом, общее количество составит 59, а к концу 2025 года – 133.

В завершение встречи Роман Новиков напомнил, что впереди большой фронт работы, связанный с развитием дальнейших отношений с региональными проектными командами, а с 27 февраля планируется начать актуализацию меморандумов дорожной деятельности в субъектах РФ.

Н. Кузнецова





НОВЫЙ ВЫЕЗД ИЗ УФЫ

Скоростная магистраль соединит две федеральные трассы – М-5 и М-7 – и позволит вывести транзитный транспорт с улиц столицы Башкортостана.

Основные работы были завершены осенью. Сейчас дорожники занимаются фасадами припортальных стен, устраивают на мостовом сооружении и эстакаде водотводные коллекторы, монтируют перильное ограждение и шумозащитные экраны. «В первом квартале 2024 года планируется завершение этапа, связанного с основным ходом объекта, позволяющего обеспечить движение автомобильного транспорта, с полным завершением его – благоустройство», – сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Башкирии Александр Клебанов. И все остальные работы, связанные в том числе и с благоустройством, будут доделаны в этом году.



В ДОМБАЕ РАСШИРЯТ ДВА МОСТА

В Карачаево-Черкесии отремонтируют 12 км трассы Р-217 «Кавказ».

В частности, дорожники в этом году доведут до 4-х полос 12-километровый участок федеральной дороги на подъезде к республиканской столице. Работы на участке с 51-го по 63-й км ведутся третий год.

На отдельных отрезках дорожники расширяют земполотно, выполняют работы по укладке двух слоев асфальтобетона и усилению дорожной одежды с устройством верхнего слоя покрытия из ЦМБ. Также на территории курортного Домбая специалисты капитально отремонтируют мосты через реки Домбай-Ульген и Аманауз, расположенные на 119 км федеральной автодороги А-155 Черкесск – Домбай – граница с Республикой Абхазия. Во время капремонта ширину каждого из мостов расширят до 14 метров.



БЕЗОПАСНЫЙ ТРАНСПОРТ

К самым опасным специалисты отнесли пригородные и междугородние автобусы и маршрутки.

Эксперты страховой компании «Согласие», проанализировав статистику за 2023 год определили степень опасности общественного транспорта. Как следует из данных Национального союза страховщиков ответственности, доля происшествий с пассажирским автотранспортом составила в прошлом году 69,9% от общего числа аварий с участием общественного транспорта всех видов. А доля пострадавших – 80,6 %. За январь-ноябрь 2023 года в стране было совершено 2 461 ДТП по вине водителей автобусов лицензированных перевозчиков, в которых погибли 103 человека. Самый безопасный транспорт – это трамвай.



В ОБХОД ГОРОДА ГЕРОЯ

На 60% завершено строительство второго этапа обхода Волгограда.

В прошлом году на всех мостах и путепроводах завершён важнейший фронт работ по устройству 265 балок. Их уже подняли на опоры. С началом нового дорожно-строительного сезона строители приступят к устройству проезжей части искусственных сооружений. Помимо этого, в 2023 году не останавливалось строительство основного хода дороги. Так, земляное полотно будущей «четырёхполоски» устроено на 84%, а асфальтобетонное покрытие – на 60%. Второй этап строящегося транспортного обхода соединит две федеральные и одну региональную трассы. На этих пересечениях ведётся строительство трех развязок. В итоге длина второго этапа составит 24,9 км. Объект будет введен в эксплуатацию сразу, вне зависимости от остальных этапов, что сократит ежедневный трафик в Волгограде на 15 тыс. автомобилей.

МОБИЛЬНЫЕ ГОРОДА

Обновление общественного транспорта, один из ключевых показателей инициативы социально-экономического развития «Мобильный город».



В 2023 году на эти цели из федерального бюджета, включая бюджетные кредиты и средства Фонда национального благосостояния, выделено 94,4 млрд руб. В ходе реализации проекта «Безопасные качественные дороги» в 64 региона поставлено 4 427 транспортных средств: 4 042 автобуса, 240 электробусов, 113 трамваев и 32 троллейбуса. Поставки продолжатся и в этом году, 81 регион получит еще свыше 7 тыс. единиц пассажирского транспорта. Подвижной состав поступает в субъекты страны благодаря субсидированию льготного лизинга АО «ГТЛК», за счет федеральных средств и Фонда национального благосостояния, проектов комплексного развития городского электрического транспорта по концессионной модели, предоставления специальных казначейских кредитов, а также за счет резервного фонда Правительства РФ.

ПО АВТОБАНАМ – БЕСПЛАТНО

Правительство предоставило право бесплатного проезда для электромобилей по платным трассам в этом году.

Государственная компания «Автодор» в соответствии с решением Правительства РФ с 19 января 2024 года возобновляет Акцию по бесплатному проезду электромобилей по платным федеральным автомобильным дорогам. Акция продлится до 31 декабря 2024 года. Пользователи, которые на момент окончания акции, проводимой в 2023, являлись ее участниками, в 2024 году будут подключены автоматически.

ТРАФИК В РОСТ

В 2023 году общее количество проездов по всем скоростным дорогам Госкомпании «Автодор» превысило 285 миллионов.

Это на 17,9% больше, чем в 2022 году. Рост популярности трасс Автодора у автомобилистов связан, в том числе, с рекордными показателями по числу открытых в прошлом году новых участков дорог – в общей сложности более 800 километров. Среди них – М-12 «Восток», также рост трафика связан с запуском движения по новым участкам трассы М-4 «Дон» – обходам Ростова-на-Дону и Краснодара в начале сезона отпусков 2023 года.

Наибольшее число проездов – почти 145 млн – пришлось именно на дорогу М-4 «Дон», что на 12% выше по-



казателей 2022 года. Значительный рост трафика отмечается и на Центральной кольцевой автодороге в Московской области. В 2023 году автомобилисты совершили более 80 млн поездок по ЦКАД против 71 млн в 2022 году.

РЕКОНСТРУКЦИЯ НА М-3 «УКРАИНА»

Запущено движение по транспортной развязке на 131-м км М-3 «Украина».

Новая развязка повысит безопасность движения в Калужской области за счет разделения транспортных потоков и ликвидации светофорного объекта. Водители смогут быстро и комфортно развернуться как в направлении Москвы, так и в сторону Калуги.

С открытием развязки улучшится транспортная доступность близлежащих населенных пунктов – Головтеево, Максимовка и Подполково. Кроме того, безостановочное движение транзитного транспорта положительно скажется на экологической обстановке. В дальнейших планах – масштабная реконструкция участка с 65-го по 124-й км, проектом предусмотрено расширение дороги до 6 полос с 65-го по 102-й км и до 4 полос со 102-го по 124-й км. Кроме того, будут построены 13 транспортных развязок, 11 надземных переходов.



УНИКАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

В автомобильном пункте пропуска Забайкальск установлено два портальных комплекса: один на въезд в Россию, другой – на выезд.

Росгранстрой передал инспекцион-

пользования таможенной службе, затем началась опытная эксплуатация портальных комплексов.

Новое оборудование повышает эффективность досмотра и сводит к минимуму риск провоза запрещенных веществ – оружие, взрывчатые, наркотические вещества и т.д., поскольку в отличие от других видов комплексов

груз сканируется сразу с двух сторон. Применение новых технологий и современного оборудования позволяет сделать пересечение границы более удобным, повысить провозные мощности и скорость доставки грузов. Комплексы российского производства позволяют быстро, точно и безопасно сканировать 100% транспортных средств с грузом.



РЕЖИМ РАБОТЫ – КРУГЛОСУТОЧНЫЙ

Во Владивостоке, в пределах участка ООО «Морской порт «Суходол», завершено строительство нового терминала морского пункта пропуска через госграницу.

Пропускная способность нового терминала, оснащенного самым современным оборудованием, составляет 12 миллионов тонн угля в год. Это 234 судозахода в год. Благодаря работе нового терминала значительно увеличит показатели пропускной способности морских «ворот», будет облегчен доступ к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий.

В конце года на заседании межведомственной комиссии была проведена проверка соответствия новой территории, оборудованных зданий и сооружений для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля всем необходимым требованиям. Подписан акт, на основании которого будет издан приказ Минтранса России об открытии нового участка морского пункта.



**«ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ»
ПО РЕКЕ ВОЛХОВ**

В Новгородской области завершилось строительство пассажирского причала, который стал финальной точкой круизного направления.

За последние годы в Ленинградской области была создана единая сеть объектов инфраструктуры пассажирского сообщения. Маршрут по историческому пути «Из варяг в греки» по реке Волхов задействует четыре причала: Старая Ладога, Кириши, Грузино и финальный – напротив Новгородского Кремля. Длина нового причала – 71 метр, он способен выдержать полное погружение в воду при ее подъеме и ледоход любого масштаба. Для строительства использовано более 120 тонн металла, 120 кубических метров бетона. Конструкция причала заглублена на 10 метров в грунт реки. Маршрут связывает Ленинградскую область и Великий Новгород.



ПО РЕКЕ – ДЕШЕВЛЕ

Вклад водного транспорта в ВВП России необходимо увеличивать.

Перевозка по воде довольно экономически выгодная история. Но пока вклад российского водного транспорта в валовой внутренний продукт страны на сегодня составляет 2%. Этот показатель необходимо увеличивать. Протяжённость водных путей в России составляет 102 тыс. км. По этому



показателю страна занимает второе место в мире после Китая! Об этом заявил министр транспорта РФ Виталий Савельев на расширенном заседании Комитета СФ по экономической политике.

«Мы считаем, что, например, в весенне-летний сезон, когда реки вскрываются, у нас есть полная возможность переходить на речной транспорт. Это возможность и на дорогах провести необходимые ремонтные работы. Тем самым у нас возникает и экономия», – отметил Савельев.

СТО EXPO

ВАШ КЛЮЧ К УСПЕХУ

Международная выставка запчастей, послепродажного обслуживания и сервиса

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Запчасти и компоненты
- Оборудование для диагностики и ремонта
- Аксессуары и тюнинг
- Аккумуляторные батареи и электроника
- Масла, жидкости и смазочные материалы
- Телематика, IT-решения и ПО



cto-expo.ru

Организатор



При поддержке



СПРОС НА РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ

Половина круизных путешествий на навигацию 2024 года уже раскуплены.



К началу февраля круизов в среднем по рынку забронировано на 50% больше, чем в тот же период годом ранее. По словам туроператоров, осень показала хорошие темпы, не отстает и январь.

В первую очередь, продаются длинные круизы, в том числе со стартом в выходные и праздничные дни, а также редкие, экзотические маршруты. Есть небольшое проседание спроса на вторую половину мая – середину июня. Это, по словам экспертов, вполне традиционное явление. Прирост объемов раннего бронирования на навигацию-2024 составляет у многих игроков рынка 40–60% по сравнению с тем же периодом год назад.



ВОДНЫЕ «ЭЛЕКТРИЧКИ» - КРУТО!

Два проекта московского транспорта стали лауреатами международной премии «ЭкоМир-2023».

Она присуждается за выдающиеся достижения в охране окружающей среды и обеспечении экологической безопасности. В этот раз на конкурс поступило 200 заявок, в том числе из-за рубежа.

Один из победивших проектов – «Московский электробус». Его признали лучшим в номинации «Экологическая политика и окружающая среда». Лауреатом премии стал круглогодичный регулярный речной электротранспорт столицы. Он выиграл в специальной номинации «Ресурсосберегающие и экологически безопасные технологии, переработка отходов производства и потребления».



РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОВОЕННОГО ГИДРОУЗЛА

На канале им. Москвы для пропуска судов необходимо предотвратить разрушение глубинных слоев бетона стены.

Гидроузел №2 был введен в эксплуатацию в 1937 году. В его состав входят однокамерный судоходный шлюз №2 и насосная станция №182, канал №283, дамба. Реконструкция гидроузла позволит повысить уровень безопасности судоходного гидротехнического сооружения.

На объекте выполнены работы по устройству временных инженерных сетей электроснабжения, завершено устройство ростверка для анкерных тяг, ведутся работы по инъектированию разрушенного глубинного слоя бетона и восстановлению разрушенных поверхностных слоев бетонных стен. Проводятся ремонтные работы по восстановлению разрушенных поверхностных слоев бетона стен камеры шлюза.

НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Названы пункты остановки ростовских «Валдаев».

Весной 2024 года закупленные для Ростовской области скоростные пассажирские суда на подводных крыльях «Валдай 45Р» совершат первые рейсы из Ростова в Азов и станицу Романовскую. Суда будут останавливаться в станицах Старочеркасской, Багаевской, Пухляковской, городах Семикаракорске и Константиновске.

Судоходная пассажирская компания «Дон», принадлежащая областному минтрансу, поставит на маршрут из Ростова в Азов и станицу Романовскую два «Валдая», приобретенных за 314,1 млн руб. Каждое судно может взять на борт 45 человек. Власти запланировали на текущий год приобретение морского судна на подводных крыльях «Метеор 120», которое будет обслуживать линию Таганрог – Волгоград.



СИБИРСКИЕ ДОРОГИ
VI МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИЧЕСКАЯ
СЕМИНАР-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИННОВАЦИИ И ОПЫТ
ИРКУТСК
1-2 ФЕВРАЛЯ 2024

ПОДАЧА ЗАЯВОК ДЛЯ УЧАСТИЯ НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ

🌐 sibirskiedorogi.pf
✉ irkutsk38@mail.ru
☎ 8-924-38-38-38-1





ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Объем субсидированных авиаперевозок по итогам 2023 года достиг 4 млн 744 тыс. пассажиров.

Рост числа субсидируемых авиаперевозок в 2023 г. позволил сохранить доступность воздушного транспорта для жителей ДФО. В 2023 г. по дальневосточным маршрутам было перевезено более 10 млн пассажиров – на 13% больше, чем в 2022 г. В рамках программ субсидирования из/в ДФО в 2023 г. авиакомпании перевезли свыше 1,9 млн пассажиров по 95 маршрутам – на 11,9% больше, чем в 2022 г. Внутри ДФО по 38 перевезено почти 419 тыс. пассажиров, что на 18% превысило показатель 2022 г. Действие всех программ субсидирования продолжено в 2024 г. Суммарно на эти цели выделено более 25 млрд руб.

«ПАРТИЗАН» ВСТАЛ НА КРЫЛО

Первый полёт демонстратора осуществлялся в пилотируемом режиме.

На аэродроме экспериментальной авиации Ельцовка в Новосибирске состоялся первый полёт демонстратора транспортного беспилотного летательного аппарата сверхкороткого взлёта и посадки «Партизан», разрабатываемого по заказу Фонда перспективных исследований. В полёте осуществлялся сбор данных для обучения системы автоматического управления. Самолёт находился в воздухе 20 минут, полёт проходил на высоте 200 м со скоростью от 50 до 200 км/ч. Самолёт создаётся с 2019 года СибНИА по заказу Фонда перспективных исследований. На МАКС-2021 технология была представлена и поднялась в воздух на летающей лаборатории на базе самолёта ТВС-2МС.



В КЕМЕРОВО ОБНОВЯТ АЭРОГАВАНЬ

В международном аэропорту Кемерово имени А.А. Леонова завершена реконструкция части искусственного покрытия взлетно-посадочной полосы.



В рамках реализации проекта в аэропорту также завершена укладка покрытия рулежной дорожки и устройство коллекторов водосточно-дренажной сети. Реконструкция аэродромной инфраструктуры продолжается. Строителям предстоит установить метеооборудование и смонтировать очистные сооружения. Полностью реконструкция аэропорта будет завершена в 2024 году. Ожидается, что объем пассажирских перевозок аэропорта к 2035 году составит более 700 тыс. человек в год. Интенсивность движения воздушных судов в 2035 году составит более 4,5 тыс. взлетно-посадочных операций в год.



В ОРЛЕ - ПОЛНОЦЕННЫЙ АЭРОПОРТ

Завершить первый этап реконструкции аэрогавани планируют до конца лета 2024 года.

Контракт на проведение работ уже заключен, и сейчас на объекте ведутся строительные работы. «На сегодняшний день вошли вместе с подрядчиком в Главгосэкспертизу для создания полноценного аэропорта. Мы понимаем, что это более масштабный проект и это не тот один миллиард рублей, который был предусмотрен проектом ранее. У нас стоит задача – до 31 августа 2024 года завершить первый этап работ по реконструкции аэропорта и создать взлетно-посадочную площадку. Второй этап предусматривает приобретение и установку большого количества оборудования, необходимого для функционирования полноценного аэропорта», – сказал губернатор Орловской области Андрей Клычков. На реализацию первого этапа реконструкции области выделено 1,4 млрд рублей.



«УСТЬ-КАМЧАТСК» ГОТОВ К ОТКРЫТИЮ

Завершены работы по реконструкции аэродромной инфраструктуры.

Реконструкция стратегического аэропорта была проведена впервые за 40 лет. Он обеспечивает регулярное авиасообщение близлежащих населенных пунктов с Петропавловском-Камчатским и пос. Никольское, расположенным на острове Беринга. В «Усть-Камчатске» уложено новое покрытие ВВП, установлено новое светосигнальное оборудование, реконструированы рулежная дорожка и перрон, построено здание спецтранспорта и склад горюче-смазочных материалов, периметровое ограждение и патрульная дорога. После завершения работ аэропорт сможет принимать воздушные суда типа: Ан-24 и Bombardier Q200, а также Ан-2, Ан-28, Ан-38, Ан-26, Л-410, Як-40, вертолеты Ми-2, Ми-8, Ка-27 и др.



СТАБИЛЬНЫЙ РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА

Авиационные компании и предприятия перестроили свою работу с учетом новых экономических условий.

В своем докладе на XI Национальном форуме инфраструктуры гражданской авиации министр транспорта РФ Виталий Савельев подробно остановился на достижениях отрасли в 2023 году. «Российские авиакомпании перевезли более 105 млн пассажиров, превысив план

почти на 2,5 млн. По сравнению с 2022 г. рост составил 10,7%. При этом на внутренних линиях перевезено 83 млн пассажиров, на международных – более 22,4 млн», – сказал министр, подчер-



кнув, что решения, принятые Президентом РФ и и Правительством страны, позволили сохранить парк воздушных судов.

Государство поддержало перевозчиков в непростой период, сохранило доступность перелетов для граждан. Опережающее финансирование строительных работ позволило добиться более высоких темпов модернизации аэропортовой инфраструктуры страны.

С участием инвесторов строятся новые терминалы. Только в прошлом году сдано сразу 12 объектов.

ПЕРВЫЕ РОССИЙСКО-БЕЛОРУССКИЕ САМОЛЁТЫ

Турбовинтовые ЛМС-401 планируются выпустить через два года.

На заседании Высшего Государственного Совета Союзного государства России и Белоруссии в Санкт-Петербурге была отмечена активная работа двух стран в сфере авиастроения. Напомним, что в 2023 году в ходе ви-

зита премьер-министра Белоруссии Романа Головченко в Екатеринбург на выставку «Иннопром-2023» между белорусским ОАО «558-й авиационный ремонтный завод» и российским АО «Уральский завод гражданской авиации» был подписан договор по созданию 19-местного самолёта.

Турбовинтовые самолёты ЛМС-401 должны быть выпущены в 2026 году, а к 2030 году – от 85 до 100 воздуш-

ных судов. В создании самолёта помимо барановичского авиаремзавода будет задействован 407-й Минский завод гражданской авиации.



«УЙТАШ» МОДЕРНИЗИРУЮТ

В аэропорту Махачкалы идёт масштабная реконструкция.

Проект предусматривает строительство новой асфальтобетонной взлетно-посадочной полосы длиной 3200 метров и шириной 45 метров, что позволит принимать более крупные воздушные суда и увеличить количество взлетно-посадочных операций. Во время реконструкции старая ВПП будет продолжать эксплуатироваться без ограничения полётов. В дальнейшем её планируется использовать в качестве магистральной рулежной дорожки.



В рамках реализации проекта также запланировано строительство аварийно-спасательной станции, реконструкция перрона и существующих рулежных дорожек, установка современного светосигнального и метеорологического оборудования. Модернизация предусматривает сооружение водотводных канав водосточно-дренажной системы.

dortransport@mail.ru
www.dortransport.com
8 (499) 962-43-63
+7 (963) 634-84-16



ООО «Издательство
«Дороги и транспорт»

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

Почтовый адрес: 101000, г. Москва, Армянский переулок, дом 9, стр1, офис 602, +7(495) 6482954;
Юридический адрес: 117461, г. Москва, ул. Каховка, дом 22, корп. 5, ком. 314

Образец заполнения платежного поручения:

ИНН: 7727770005	КПП: 772701001	Р/с №	4070281000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»			
Банк получателя ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		БИК	044525411
		К/с №	30101810145250000411

СЧЕТ № 767/ПФ от 2 октября 2023 г.

Заказчик:

Плательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2024 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт»	1	9600-00	9600-00
Всего к оплате: Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек				9600-00
Без НДС				

ВНИМАНИЕ! При оплате счета не забудьте указать в платежном поручении в графе «назначение платежа» номер этого счета, адрес доставки журнала, контактный телефон и Ф.И.О. получателя.

Руководитель предприятия



Джаббарова Ф.А.

Главный бухгалтер

Токарева И.Б.

АКТИВНЫХ
ОРГАНИЗАТОРОВ
ПОДПИСКИ ЖДУТ
СЮРПРИЗЫ!

В подписной
кампании нашего
журнала может
принять участие
каждый из вас
и получить подарки
и призы, а также
денежные премии:

БЕСПЛАТНАЯ ПОДПИСКА
на журнал – организатору
подписки на 10 экземпляров
журнала;
БЕСПЛАТНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ
в журнале – организатору
подписки на 30 экземпляров;
ПЕРСОНАЛЬНЫЙ НОУТБУК –
организатору подписки
на 200 экземпляров



БЕСПИЛОТНИК ИСПЫТАЮТ В АНТАРКТИКЕ

В начале года модель ZALA Z-16 ARCTIC отправился в Антарктиду.

Там специалисты Арктического и антарктического научно-исследовательского института опробуют её применение в условиях приближающейся антарктической осени с сильными ветрами, низкими температурами, снегом и пургой. Сотрудничество между АНИИ и ZALA в области использования БВС для исследования арктических и антарктических районов началось в 2019 году. Для этих целей использовался беспилотник специального назначения ZALA Z-08 серии ARTIC, поскольку способен выдерживать температуры до -50°C и сильные ветра, не требует специальных условий для запуска. С его помощью также были успешно проведены комплексные обследования побережья Антарктиды, собраны ценные данные о состоянии ледникового покрова и динамике его изменения.

РЕКОНСТРУКЦИЯ «ГРОЗНОГО» В РАЗГАРЕ

В столице Чеченской Республики ведётся реконструкция международного аэропорта Грозный (Северный) им. А. А. Кадырова.

Реконструкция аэродромной инфраструктуры включает в себя строительство новой взлётно-посадочной полосы протяжённостью 3200 м, устройство водосточно-дренажной сети вдоль полосы, укладка кабеля электроснабжения, строительство фундаментов трансформаторных подстанций и фундаментов огней приближения. Весь комплекс работ по реконструкции планируется завершить в 2024 году. После этого, аэропорт сможет обслуживать порядка 1 млн 200 тыс. пассажиров в год. Новая взлётно-посадочная полоса спроектирована с учётом сейсмических норм и будет соответствовать всем современным требованиям безопасности, позволит принимать воздушные суда всех типов, включая широкофюзеляжные самолёты.



«ВЗЛЕТКА» С АЛЮМИНИЕВЫМ ПОКРЫТИЕМ

В качестве возможных вариантов её локации рассматриваются несколько действующих аэродромов.

Первая в России взлётно-посадочная полоса с покрытием из алюминия для самолётов малой и лёгкой авиации появится на одном из аэродромов местного значения. Длина экспериментальной ВПП составит до 600 м, на её создание уйдёт примерно 300 тонн упрочнённого алюминиевого сплава. Соответствующее соглашение о сотрудничестве в проведении НИОКР и строительстве экспериментальной ВПП из алюминия подписали компании РУСАЛ и MASS GROUP. Успешная эксплуатация алюминиевых покрытий в качестве посадочных площадок для вертолётов повлияли на принятие решения о разработке взлётно-посадочной полосы из алюминия.



ИЗ МОСКВЫ ДО БЛАГОВЕЩЕНСКА

Запуск воздушной линии стал возможен после окончания реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта.

Авиакомпания «Россия» открыла из аэропорта Шереметьево в столицу Амурской области – Благовещенск прямые рейсы на дальнемагистральных широкофюзеляжных воздушных судах В777-300 на 373 пассажира. Теперь аэропорт Благовещенска способен принимать все типы воздушных судов без ограничений по массе. Первый рейс «Россия» из Москвы выполнил «Леолёт» с регистрационным номером RA-73282. Лайнер прибыл в Благовещенск 1 февраля. Маршрут оказался высоко востребованным среди пассажиров



В МОСКВЕ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ ВОКЗАЛ

Мэр столицы рассказал о создании городского вокзала Петровско-Разумовска.

В будущем вокзал сможет принимать поезда высокоскоростной магистрали из Санкт-Петербурга. Пассажиры будут делать удобную пересадку, не доезжая до центра города. В своем интернет-ресурсе Сергей Собянин рассказал, что новый вокзал объединит строящуюся станцию МЦД-1, МЦД-3, две линии метро и маршруты наземного транспорта. На данный момент завершена реконструкция путепроводов через ж/д пути, строятся пассажирская платформа и надземный вестибюль для МЦД-1. С открытием вокзала улучшится транспортная доступность районов Бутырский, Тимирязевский и Марфино, где живут 190 тысяч москвичей.

ВАГОНЫ С ИСТОРИЕЙ

На железнодорожном вокзале Волгограда состоялась презентация пассажирских купейных вагонов с тематическим оформлением.

Они будут курсировать в составе фирменного поезда «Волгоград» №1/2 Волгоград – Москва. Это совместный проект администрации Волгоградской области и Приволжского филиала Федеральной пассажирской компании. В тематическом оформлении вагона использованы графические и текстовые материалы, рассказывающие о природных, культурных и архитектурных достопримечательностях Волгоградской области: мемориальном комплексе «Героям Сталинградской битвы» на Мамаевом кургане, Волго-Донском судоходном канале им. В.И. Ленина, соборе Святого Благоверного князя Александра Невского и других популярных туристических локациях региона. На каждом плакате есть QR-код, перейдя по которому пассажиры смогут получить подробную информацию о маршрутах.



ОБНОВЯТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ



Строительно-монтажные работы начнутся с наступлением тёплого сезона.

Свердловская магистраль планирует провести ремонт и модернизацию 192 железнодорожных переездов в Свердловской и Тюменской областях, Пермском крае и ХМАО-Югре. Работы начнутся с наступлением тёплого сезона и будут включать капитальный и текущий ремонт переездов, оборудование их современными предупредительными и защитными устройствами, обновление настилов и асфальтового покрытия в границах переездов. Устройствами ограждения переездов планируется оборудовать 6 переездов в Пермском крае. Работы в объёме капитального ремонта пройдут на пяти переездах в Свердловской области: на перегонах Сан-Дonato – Завязовская, Верхняя Салда – Моховое, Воронцовка – Климки, станциях Сарга и Верхняя. Капремонт включает замену УЗП, резинокордовых настилов, дорожных знаков, сигнальных столбиков и водоотводных лотков, асфальтирование междупутья в границах переездов.

ЛОКОМОТИВЫ С ИГОЛОЧКИ

Пятая часть тягового подвижного состава будет отправлена на Восточный полигон.

В прошлом году ОАО «РЖД» приобрело 557 новых локомотивов – 310 электровозов и 247 тепловозов. А в текущем году компания планирует закупить 549 локомотивов. Парк компании пополнят 290 электровозов и 259 тепловозов. Так, на Дальневосточную, Восточ-

но-Сибирскую и Красноярскую магистрали поступят 103 локомотива. «Сегодня остро стоит вопрос обеспечения надёжности тягового парка. Восстановление параметров надёжности локомотива происходит на локомотиворемонтных заводах. Поэтому на этот год запланировано выполнение капитального и среднего ремонта по всем источникам в количестве 3484 секций», – рассказал на итоговом заседании правления замглавы РЖД Дмитрий Пегов.



ДВА ЧАСА МЕЖДУ СТОЛИЦАМИ

Время в пути между Москвой и Санкт-Петербургом сократится почти в два раза.

В Свердловской области прошло совещание по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали. ВСМ «Москва – Санкт-Петербург» является пилотным проектом. «Эта работа станет, должна стать первым, стартовым этапом развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России. А это принципиально другой уже, конечно, уро-



вень технологий и транспортных услуг, современные рабочие места и передовые компетенции, новые возможности для граждан и наших регионов», подчеркнул, открывая совещание, Президент России Владимир Путин.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев рассказал, что проект предусматривает два участка строительства и закупку подвижного состава. В перспективе будет организовано сообщение в направлении Рязани, Казани, Екатеринбурга, Адлера и Минска. Владимир Путин в рамках рабочей поездки посетил и комплекс сборки

электропоездов ООО «Уральские локомотивы», которое входит в группу компаний «Синара», где ему продемонстрировали ключевые элементы вагонов новых российских скоростных поездов и, в частности, головной вагон полностью отечественного скоростного поезда нового поколения «Финист». Был представлен макет планируемого к строительству высокоскоростного поезда на восемь вагонов. Президент также посидел за рулем электробуса – новейшей разработки холдинга «Синара – Транспортные машины» в области городского транспорта.



«ЗИМА» ЖДЕТ ПАССАЖИРОВ

Завершена реконструкция станции Зима в Иркутской области.

Обновление станции было проведено в рамках программы модернизации Восточного полигона. На время строительства перевозочный процесс не прекращался, и несмотря на определенные сложности были удлинены 14 путей, общей протяжённостью 8 км. Теперь они способны вместить грузовые поезда длиной до 100 вагонов, что даёт дополнительные возможности в регулировке движения составов. Кроме того, железнодорожники обустроили водопропускные сооружения, построили два технологических здания, благоустроили прилегающую территорию. Всего в рамках реконструкции было отсыпано более 21 тыс. куб. м земляного полотна, уложено 20 новых стрелочных переводов, смонтировано почти 13 км контактной сети, а также более 186 км новых линий СЦБ и связи.

В НОВОРОССИИ УВЕЛИЧИТСЯ ЧИСЛО ПОЕЗДОВ

«Железные дороги Новороссии» дооснастят тяговым подвижным составом и вагонами.

Напомним, что еще в мае прошлого года Правительство РФ утвердило распоряжение о создании «Железных дорог Новороссии», головной офис компании расположится в Донецке.

К ФГУП «Железные дороги Новороссии» относятся железные дороги четырех новых регионов – Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей. Их мощности будут усилены. Это решение позволило выстроить единую логистику в этих четырех регионах, обновить парк вагонов и локомотивов, а также создать единую систему управления перевозок. Как сообщил руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Дружинин, в этом году «будет привлечено необходимое количество локомотивов и ваго-

нов». В прошлом году им передали 23 локомотива и 11 составов электропоездов для пригородного сообщения, также было отремонтировано 60 км железнодорожных путей.



УЗБЕКИСТАН:

РИТМИЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ И ГРУЗОВ, ИНТЕГРАЦИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ



ПОТОК ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ В УЗБЕКИСТАН ПОЧТИ ВДВОЕ ПРЕВЫСИЛ ЭКСПОРТ

Развитие любой страны в целом зависит от возможностей ее транспортной инфраструктуры. Интеграция республики Узбекистан в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительный потенциал для развития информационной и технологической инфраструктуры и будет способствовать ускорению роста внутреннего валового продукта. Понимая это, транспортники Узбекистана, как и России, стараются обеспечить ритмичные перевозки грузов и пассажиров, максимально эффективно интегрироваться в международные транспортные коридоры. Подводя итоги 2023 года, стоит отметить, что, несмотря на все сложности, он был наполнен важнейшими событиями в сфере транспорта республики. Подробности мы узнали из беседы с первым заместителем министра транспорта республики Узбекистан Маманбием Омаровым.



ГРУЗЫ БЕЗ ОПОЗДАНИЙ

– Маманбий Аллабергенович, как обстоят дела в республике с грузоперевозками, ведь минувший год был сложным для всех?

– В целом картина складывается позитивная: объем перевезенных грузов в прошлом году составил 1 млрд 397 млн тонн – почти 103% к 2022-му году. Грузооборот вырос до 46,7 млрд те/км, и всеми видами транспорта доставлено до назначения 6,4 млрд пассажиров – рост более чем на 102%.

Международные грузовые перевозки достигли 59,2 млн тонн – 110,4% от предыдущего, при этом поток импортных грузов почти вдвое превысил экспорт. Завезено 29,7 млн тонн грузов, а вывезено из страны 15,5 млн тонн. Объем транзитных грузов, провезенных по территории Узбекистана, составил 13,9 млн тонн. Растущие объемы транспортных перевозок говорят о том, что роль Узбекистана во внешнеэкономических перевозках растет.

– С какими странами налажены транспортные коридоры?

– Перевозки в основном осуществлялись по четырем маршрутам, и наибольший объем грузов – более половины процентов, перевозился в соседние государства – 33 млн тонн. Треть всех перевозок, шли в северном направлении, в Казахстан, Россию и Прибалтику, а также по маршруту «Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – Евросоюз». На третьей позиции – доставка грузов в восточном направлении по маршруту в Казахстан, Таджикистан, восточные порты России и Китай. На эти направления пришлось 6,3 млн тонн перевезенных грузов. Чуть меньше – 5 млн тонн, было доставлено грузов в западном направлении по маршруту «Узбекистан – Казахстан – Россия – Грузия – Турция – Европа» и «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа».

В целом объемы экспорта транспортных услуг за год составили 1 млрд 585,7 млн долларов. Самым малоосвоенным направлением пока остается южное – в Туркменистан, Афганистан, порты Ирана и Пакистана, где перевезено 4,3 процента объема. Но на это имеется ряд объективных обстоятельств.



НОВЫЕ МАРШРУТЫ

– Какой вид транспорта вы бы назвали самым востребованным в прошлом году? Появились ли новые маршруты?

– Самым востребованным был и остается автомобильный транспорт. В доставке пассажиров были заняты в основном – более 90 процентов, легковых автомобилей, а также более 6 процентов автобусов и микроавтобусов. Стоит отметить тенденцию к росту предпринимательства в сфере оказания услуг автомобильного транспорта – были задействованы более 4 тыс. субъектов предпринимательства и более 125 тыс. физических лиц, работавших на почти 177 тыс. транспортных средствах. Что касается развития сети, то в прошлом году мы открыли 56 новых транспортных маршрутов, на которых курсировали 46 автобусов и 55 маршрутных такси.

– Насколько активно обновляется автобусный парк, и по каким маршрутам курсируют новые машины?

– В этом направлении ведется очень серьезная работа, для доставки пассажиров в Таджикистан, Кыргызстан, Казахстан и Россию мы организовали 22 регулярных

автобусных маршрута, по которым перевезено за год 374 тысячи человек. Мы продолжили работу по обеспечению прозрачности и открытости тендеров на госзаказы – в минувшем году проведено 211 тендеров, заказы на организацию пассажирских перевозок размещены на электронных торгах по 1992 маршрутам. Также приняты дополнительные меры по совершенствованию разрешительной системы международных перевозок грузов и пассажиров на автомобиле – введен механизм возврата разрешений на перевозки автомобильным транспортом в информационной системе «Водолаз» в течение 90 дней.

ТРАНСПОРТНЫЕ МАСТЕР-ПЛАНЫ

– Знаем, что большое внимание у нас в республике уделяется развитию общественного транспорта. Как решается эта задача?

– Президентом Узбекистана Шавкатом Мирзиёевым была поставлена задача расширения масштабов и повышения качества транспортных услуг между селами, районными и областными центрами. У нас в столице – городе Ташкенте, сформирована сеть направлений из 167 маршрутов. Из них – 101 связующий, 14 кольцевых, 11 магистральных и 41 доставочный. По этим маршрутам с 1 августа 2023 года внедрена система брутто-контрактов. В настоящее время на 167 маршрутах ежедневно курсируют 1638 автобусов. Это позволило вдвое сократить интервалы движения автобусов, которые сегодня составляют

8-10 минут. Ежедневный пассажиропоток увеличился в полтора раза и достиг миллиона человек. В Самарканде сформирована сеть из 43 маршрутов, 11 магистральных и 32 доставочных. Обеспеченность транспортом горожан выросла на 20 процентов. Также разработаны технические задания для выработки транспортных мастер-планов по городу Нукусу и райцентрам Республики Каракалпакстан.

СВЯЗЬ МЕЖДУ КИШЛАКАМИ

– Во всем мире сфера общественного транспорта относится к разряду планово-убыточных. Но люди должны иметь возможность добраться в райцентр даже из маленького кишлака на автобусе или маршрутном такси. Знаем, что в Узбекистане транспортной доступности уделяется особое внимание. Что было сделано в этом направлении в минувшем году?

– На первом этапе была проведена инвентаризация общественного транспорта. Установлено, что из 9406 махаллей в 1113 нет транспортного сообщения между кишлаками и районными центрами. А значит, имеется потребность в возведении и ремонте 81 автовокзала и автостанции, а также 2860 остановок. Свыше 200 автобусных маршрутов между кишлаками и райцентрами были закрыты ввиду нерентабельности. На втором этапе были выполнены расчеты по градации маршрутов на рентабельные, низкорентабельные и нерентабельные. Постановлением Кабинета Министров «О мерах по дальнейшему

совершенствованию деятельности общественного транспорта в регионах» от 8 октября 2021-го года утверждены целевые параметры по открытию новых маршрутов от кишлаков до райцентров и от райцентров до областных центров. Выделены субсидии для перевозчиков на нерентабельных направлениях: в 2021 году – 51,1 млн сумов, в 2022-м – 8,5 млрд, в 2023-м – 12,1 млрд. Благодаря субсидированию, за счет вновь открытых, продленных и оптимизированных 344 маршрутов общественным транспортом был охвачен 1081 сход граждан махали.

ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СЛУЖБА «РУЛИТ»

– Многие пассажиры покупают билеты онлайн, что очень удобно!

– Для информационного обеспечения пассажиров у нас работает корпоративная информационная система Info.uzttrans.uz для автомобильного транспорта. Создана программа, в которой размещены сведения с картами расположения автовокзалов и автостанций республики. Теперь пассажиры могут покупать билеты на междугородние и межобластные маршруты на электронной платформе avtoticket.uz. Также совместно с китайской компанией была составлена программа внедрения в Ташкенте централизованной диспетчерской службы, которая позволяет отслеживать в режиме онлайн движение автобусов по маршрутам, вести учет распорядка дня автобусников, уточнять пассажиропоток, делать анализ в разрезе маршрутов и автопредприятий, выходить на связь с водителями по системе VoIP. Это решает много проблем. А с 2024 года намечено внедрить эту программу диспетчерских служб во всех городах республики.

– И даже оплачивать проезд сегодня можно с помощью валидатора...

– У нас внедрена платежная система автоматизированной оплаты за проезд. Сегодня в Ташкенте, Андижане, Бухаре, Самарканде, Карши, Намангане, Зарафшане и Ургенче установлено 8419 валидаторов. Вместе с тем для обеспечения полного охвата имеющихся в наличии и планирующихся к покупке автобусов принимаются меры для приобретения еще 3336 валидаторов. Намечено открытие в регионах сервис-центров для опе-



«Растущие объемы транспортных перевозок говорят о том, что роль Узбекистана во внешнеэкономических перевозках растет»

ративной замены валидаторов, пришедших в негодность, и для создания их резерва.

– Также слышали, что шли переговоры по покупке новых крупногабаритных автобусов. В какие города Узбекистана поступили новые машины?

– Для нужд общественного транспорта Ташкента уже приобретена тысяча новых автобусов, в том числе семьсот – на природном газе. Для Нукуса и областных центров достигнуты договоренности о покупке тысячи автобусов на природном газе. В 2024 году намечено приобрести еще 1018.

– Сейчас гибкая система оплаты дает возможность людям экономить на проезде. У вас такие схемы работают?

– Конечно. Например, с 1 ноября 2023 года в Ташкенте установлена стоимость проезда в автобусе в размере двух тысяч сумов наличными, а при оплате картами АТТО и пластиковыми картами – 1,7 тыс. При этом если пассажир в течение часа совершает вторую поездку, то платит 700 сумов, а третью и четвертую совершает бесплатно. В метро первый проезд составит 2 тысячи сумов, второй, третий и четвертый – 1,1 тыс. сумов.



Так что цены на проезд у нас демократичные. Для сравнения: в Москве стоимость проезда в общественном транспорте равна 50 рублям – 8200 сумов, в Тбилиси – 1 лари (4211 сумов, ред.), в Алматы – 80 тенге (2 тыс. сумов, ред.), в Праге – 40 крон (20,24 тыс. сумов, ред.).

НОВЫЕ ВЕТКИ МЕТРОПОЛИТЕНА

– Открываются ли в республике новые железнодорожные ветки, линии метро, налажен ли выпуск вагонов?

– В прошлом году «Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов» выпустил десять современных пассажирских вагонов, капитально отремонтировал 47 и 34 – модернизировал. В свою очередь ДП «Литейно-механический завод» за год выпустил 158 полувагонов, семь минераловозов, 41 крытый вагон, 100 цементовозов и 39 зерновозов, а ДП «Андижанский механический завод» – 60 полувагонов, 10 минераловозов, 39 зерновозов. На других промышленных предприятиях республики было произведено 108 цистерн. В настоящее время за счет прошедших плановый капитальный ремонт вагонов поэтапно будут пополнены составы поездов Ташкент – Бухара – Хива, Ташкент – Бухара – Кунград и Ташкент – Самарканд – Термез.

Что касается развития метро, то на второй линии надземного кольцевого метрополитена столицы в прошлом году в эксплуатацию сданы пять станций на участке Куйлюк – Курувчилар протяженностью 7,74 км. Общая протяженность линии метро составила 73,5 км. А на участке Курувчилар – Кипчок завершено строительство двух станций на расстоянии 3,8 км.

НА САМОЛЕТАХ И ВОЗДУШНЫХ ШАРАХ

– Без воздушного транспорта сегодня никуда. И после пандемии авиакомпании начали «приходить в себя». Как обстоят дела с авиаперевозками в Узбекистане?

– Если в начале 2023 года в нашем национальном авиационном парке было 47 воздушных судов, то за год приобретено еще 26. Количество авиаперевозок в неделю, выполняемых резидентами республики и иностранными авиакомпаниями, достигло 1498. В результате за год авиауслугами воспользовались 9 млн 982,5 тысячи пас-



По итогам года ожидается освоение средств по инвестиционным проектам в размере 1 млрд 15,1 млн долларов.

сажиров, что на 2 млн 88,2 тысячи больше, чем в 2022-м.

В сфере воздушного транспорта в дополнение к АО «Uzbekistan Airways», Qanot Sharq, Panorama Airways и Humo Air организованы и приступили к оказанию услуг населению новые авиакомпании – Centrum Air, Silk Avia, Asia Union Airlines и Tashkent Air. Количество авиакомпаний, имеющих сертификаты резидентов гражданской авиации на республиканском рынке, достигло 14, из них 11 – частных. В том числе Qanot Sharq и Panorama Airways осуществляют перевозки авиапассажиров, Sayohat Air Group – полеты туристов и жителей на воздушных шарах над городом, «Шарк авиа» выполняет услуги по аэрофотосъемкам и геодезии. Следует также отметить, что для пассажиров, следующих через Международный аэропорт «Ташкент» имени Ислама Каримова, внедрена услуга Fast Track: дает возможность пройти без очереди регистрацию на рейс, таможенный и паспортный контроль, а также предполетную проверку безопасности.

– Все эти изменения почувствовали не только местные жители, но и гости солнечной республики. Уверены, что и в этом году все начинания по развитию транспортной отрасли Узбекистана будут продолжены.

– Достигнутые отечественными транспортниками рубежи дают все основания рассчитывать на новые успехи и в этом году. Своевременная доставка пассажиров и грузов в пункты назначения, обновление подвижного состава, а также повышение качества обслуживания станут визитными карточками нашей сферы.

Беседовала Мария Гошина



Интеллектуальные транспортные системы России

Конференция и выставка

ИТС РЕГИОНАМ

28-29 марта 2024

г. Пермь

Пермь-Экспо



ОРГАНИЗАТОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ



ПАРТНЕР / СООРГАНИЗАТОР ИТ-ЧЕМПИОНАТА



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ОПЕРАТОР





ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ

ДЛЯ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ГОСУДАРСТВУ, БИЗНЕСУ И БАНКАМ НУЖНО ОБЪЕДИНИТЬСЯ

Любой дорожный мегапроект требует серьезных ресурсов. Чтобы финансовые потоки направить в правильное русло, нужно участие бизнеса и банков. Именно об этом шла речь на форуме «Инфраструктурные инициативы бизнеса» в Москве. Обсуждались перспективы поддержки и развития инфраструктурных инициатив бизнеса, а также привлечение частного капитала в приоритетные проекты реального сектора экономики.



ЧАСТНЫЙ КАПИТАЛ – В ПРИОРИТЕТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Мероприятие, организованное Ассоциацией инфраструктурных инвесторов и кредиторов, при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей, ежегодно собирает на своей площадке руководителей органов федеральной власти и институтов развития, лидеров инфраструктурного рынка для обсуждения наиболее актуальных вопросов инфраструктурного строительства в России. На этот раз в форуме участвовало более 400 человек.

Задачи перед страной стоят очень масштабные, поэтому назрела необходимость активного участия в них частного бизнеса.



Но в первую очередь нужно укрепить взаимное доверие между государством и бизнесом, обеспечить гарантии эффективной реализации мегапроектов и разработать инструменты, ориентированные на потребности, в том числе и малого бизнеса. Поэтому деловая программа форума хоть и включала много вопросов, но все они так или иначе были направлены на перспективы поддержки и развития инфраструктурных инициатив бизнеса, а также привлечение частного капитала в приоритетные проекты реального сектора экономики.

Деньги, вложенные в инфраструктуру позволяют бизнесу стать более эффективным и востребованным, а развитие транспортной системы всегда имело особое значение для страны, поэтому его можно назвать драйвером становления экономики. И на главной площадке форума – пленарном заседании «Инфраструктурные инициативы бизнеса», представители Правительства России, РСПП, Минстроя России, Госдумы РФ, государственных корпораций, дорожно-строительных компаний и банков, а также экспертное сообщество обсуждали целый ряд вопросов, в частности: как сохранить темпы развития инфраструктуры в текущих условиях, какой экономический эффект дает опережающее строительство

инфраструктурных объектов и какие нестандартные решения можно применять при решении вопросов финансирования инфраструктурных проектов.

ДРАЙВЕРЫ РОСТА

Приветствуя участников, Президент РСПП Александр Шохин подчеркнул, что инвестиции в инфраструктуру – это вложения в будущее, и сегодня вопросы развития инфраструктуры – особенно городской и транспортной, являются одной из главных задач государственной экономической по-

литики. Они выделены в отдельный национальный проект.

«Важно учитывать масштабы и объемы финансирования стратегических мегапроектов, таких как международные транспортные коридоры: это и восточное, и южное направление, строительство новых и модернизация действующих портов, – отметил Шохин. – У государства есть приоритеты развития инфраструктуры Дальнего Востока и Арктической зоны. Надо иметь в виду, что климатические особенности этих проектов требуют большего финан-





сирования и имеют меньшую маржинальность. Несмотря на это, ими надо заниматься. Это тоже один из приоритетов, который обозначен государством и Президентом». По словам Президента РСПП, при текущей ключевой ставке реализация проектов с использованием внебюджетных средств становится невыгодной для обеих сторон соглашения. В свою очередь Вице-президент Российского союза промышленников и предпринимателей Игорь Вдовин поблагодарил членов РСПП за вклад в проведение пленарного заседания.

«В январе мы также смогли привлечь к дискуссии все крупнейшие компании, которые входят в РСПП, а также государственные монополии. На высоком уровне нами обсуждались инициативы, которые могут привлечь бюджетные инвестиции», – сказал Вдовин. И, очевидно, что одним из инструментов поддержки частных инвестиций и проектов может стать субсидирование процентной ставки при их реализации. В свою очередь Первый заместитель Министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Александр Ломакин отметил, что все регионы страны принимают участие в «Инфраструктурном меню» – федеральном проекте, который уже зарекомендовал себя как достаточно эффективный и востребованный.

«В рамках «Инфраструктурного меню» были выделены инфраструктурные кредиты на 4 года в размере 1 триллиона рублей. Важный момент заключается в том, что регионы сами выбирают направление, на которое хотят потратить финансирование, – подчеркнул спикер. – На данный момент большая часть финансирования направлена на объекты коммунальной и транспортной инфраструктуры. Благодаря кредитам мы уже видим реализацию более 250 объектов».

По словам Ломакина, в прошлом году было принято решение направить в регионы специальные казначейские кредиты, которые нацелены на развитие всех видов инфраструктуры, но «Инфраструктурное меню» требует расширения и продления до 2030 года, так как уже имеет внушительные результаты в развитии отрасли.

Нельзя забывать и о динамике строительной отрасли в целом. Как отметил Директор департамента строительства Правительства РФ Максим Степанов, строительная отрасль стремительно развивается, но из-за высокой стоимости долгового финансирования реализовать государственные проекты без привлечения средств затруднительно.

Еще один участник форума – Председатель Комитета Государственной Думы по экономической политике Максим Топилин подчеркнул, что в системной реформе и поиске путей дедолтаризации, нуждается не только транспортная отрасль, но и жилищно-коммунальное хозяйство: «Мы не сможем реализовать эту историю исключительно путем финансирования из бюджетов разных уровней. Пока мы не найдем внутренний источник финансирования, бюджет здесь нам не поможет».

И найти эти пути можно только, когда бизнес, банковская сфера и органы власти придут к консенсусу, здесь нужна некая объединяющая структура разные интересы.

«ПОБОЧНЫЙ» ЭФФЕКТ

Первый заместитель председателя правления ГК «Автодор» Игорь Коваль подчеркнул, что «АИИК – это совершенно уникальная ассоциация, которая объединила все крупнейшие финансовые и банковские организации с наиболее масштабными концессионерами и крупнейшим

концедентом страны – Госкомпанией «Автодор» – для привлечения частных инвестиций и совершенствования механизмов государственно-частного партнерства в строительство инфраструктуры. «И случилось это своевременно, потому что масштабный план инфраструктурного развития, который проходит «красной линией» через все программы Правительства, говорит о том, что в ближайшее время страна намерена глобально подойти к проработке и совершенствованию различных видов инфраструктуры», – подчеркнул Коваль. Нужно решить много проблем на этом пути, а АИИК – лучший механизм привлечения внебюджетных средств в инфраструктуру.

Эксперты считают, что один из ключевых векторов в данной работе – субсидирование процентных ставок инфраструктурных важных проектов, чтобы это было интересно бизнесу. При текущей ключевой ставке, использование внебюджетных средств невыгодно. И одним из вариантов поддержки может стать государственное субсидирование процентной ставки при реализации таких проектов. И чтобы субсидирование не отставало от динамики ставки.

Ассоциация уже разработала предложения и даже проект нормативного акта, который сегодня проходит межведомственное согласования. По словам спикера, необходимо не откладывая этот механизм создать и пустить в работу.

Игорь Коваль напомнил, что без огромного вливания внебюджетных средств, госкомпания вряд ли смогла построить в срок, и даже досрочно, такое количество платных трасс. И, чтобы не быть голословным напомнил, что за все время существования «Автодор» из различных видов внебюджетного финансирования привлек 872 млрд руб.

Для частного инвестора такие проекты неинтересны, потому что они очень длинные, а главный риск сегодня – непредсказуемость. Но у банков есть средства, и нужно выработать механизм, «соблюдая баланс интересов, и повышая системность принятия решений по таким крупным проектам».

Тем более, чем раньше ввести в эксплуатацию выгодную артерию, тем быстрее она даст толчок развитию любого региона. Взять за пример можно М-12. При всестороннем анализе таких проектов, этот фактор нельзя выносить за скобки.

С ДАЛЬНИМ ПРИЦЕЛОМ

Генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев высказал мнение дорожного сообщества, подчеркнув, что для таких проектов необходим механизм бюджетного планирования в соответствии со сроками проекта – 15-20 лет, а не в рамках 3-5 лет.

По словам Андреева, чтобы реализовать проекты «с дальним прицелом», необходимо, чтобы инфраструктура в России не ограничивалась одним направлением, а вписывалась в стратегию развития социально-экономической инфраструктуры страны, ведь такие проекты, как построенная дорога Москва – Казань, развивают территории и дают мультипликативный эффект для бюджета и множества производственных отраслей.

Участникам нужно было выработать предложения по повышению инвестиционной привлекательности инфраструктурных проектов, а также механизмам привлечения внебюджетного финансирования в приоритетные проекты страны. И они, по словам Вице-президента РСПП Игоря Вдовина, с этим справились, и предложения, представленные в ходе форума, будут дорабатываться на последующих заседаниях.

Мария Алексеева

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ: «ДОРОГИ СТРОЯТ НЕ МАШИНЫ, А ЛЮДИ!»

Если соединить все километры трасс, построенные группой компаний «Автобан», то пожалуй, можно добраться «от Москвы до самых до окраин». Эти современные, качественные и безопасные дороги Автобан строят по всей России – в 18 регионах и 5 федеральных округах. За полвека с лишним лет группа компаний стала одним из крупнейших генеральных подрядчиков Федерального дорожного агентства и Госкомпании «Автодор». Эти знаковые объекты – ЦКАД, 4 и 6 этап М-12, строительство участков трасс М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-5 «Урал», М-7 «Волга», М-8 «Холмогоры», М-11 «Нева» вошли в историю отрасли и страны, но каждый новый проект для них – это еще одна ступень к Олимпу дорожного строительства. О том, что было сделано на этом пути в минувшем году, и какие новые цели поставлены, мы поговорили с генеральным директором АО «ДСК «АВТОБАН» Алексеем АНДРЕЕВЫМ.



– Алексей Владимирович, холдинг участвует в строительстве самых важных трасс страны, и практически каждый год приносит новые рекорды... Скажите, каким был 2023 год для «Автобана» и для вас лично? Какие планы осуществились, что пришлось отложить? И по каким причинам?

– За минувший год на наших объектах введено в эксплуатацию 427 км, из них больше половины – 287 км, – дороги первой технической категории. Только на трассе М-12 «Восток» мы ввели в эксплуатацию

124 км дороги на четвертом этапе, 19,6 км – на пятом и 133,2 км – на шестом этапе. А на объекте реконструкции автомобильной дороги Кинель – Богатое в Самарской области введено 7,1 км дорог и еще 45,7 км на объектах в ЯНАО. Это – если кратко. Мы выполнили все из того объема работ, который был запланирован на 2023 год. Окончательные планы на текущий год пока находятся в разработке, но можно говорить о том, что и он станет для холдинга не менее важным, чем предыдущий.

– Ваша компания всегда на слуху. В конце прошлого года знаковым событием стало открытие участка трассы М-12 от Шумерли до пересечения с автодорогой Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск. Причем, на полгода раньше запланированного срока. И в целом, такие инфраструктурные проекты, как трасса «Восток» подобного масштаба и такой сложности объекты у нас еще никогда не реализовывались. Скажите, что было сделано, чтобы выполнить такую задачу?

– Если вспомнить все события прошедшего года, всем нам, конечно, запомнится открытие движения на участке от Москвы до Казани по трассе М-12 «Восток», которая позволила пользователям добираться от Москвы до Казани без остановок – вдвое быстрее, чем по старому маршруту: за шесть с половиной часов вместо двенадцати. Свой этап мы должны были сдать в июле 2024 года, а сдали на семь месяцев раньше. Завершить все запланированные работы в предельно короткие сроки, несмотря на инфляцию и повышение ключевой банковской ставки, нам помогли планомерное финансирование и поддержка руководства страны. Для сокращения сроков строительства был повышен темп производства работ, а также выполнено наращивание людских и технических ресурсов и сделана полная корректировка планирования работ.

– Участок 6 этапа был очень трудоемким, там только мостов – 25, путепроводов – 11, также 6 проездов для сельхозтехники, два экодюка, один зверопереход и одна транспортная развязка. Знаем, что особым объектом на этом этапе стала переправа через реку Суру. Что оказалось самым сложным при возведении такого гиганта?

– Можно отметить возведение опор моста высотой до 33 метров. Мы применили эффективную систему непрерывного бетонирования в скользящей опалубке, что позволило в сжатые сроки устроить высокие опоры мостового перехода. Заливка бетонной смеси производилась в несколько приемов, при этом не допускалось схватывание нижележащего слоя. Для возможности постоянного скольжения опалубочной системы все операции по укладке бетонного

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

« ПОСЛЕ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРАССЫ М-12 «ВОСТОК», А ТАКЖЕ ДРУГИХ КРУПНЫХ ОБЪЕКТОВ, ВОЗНИКАЕТ НЕОБХОДИМОСТЬ В ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИИ БОЛЕЕ 30 ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК НА ДРУГИЕ ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ЗНАЧИМЫЕ ОБЪЕКТЫ»





раствора выполнялись в течение коротких периодов времени.

Само устройство пролетного строения в пролетах с первого по седьмой, осуществлялось с помощью надвигки пролетного строения посредством четырех высокопрочных прядей из канатной арматуры К7-15,7 длиной 130 метров, расположенных между главными балками. Высокопрочные пряди закреплялись за упоры У-1 и У-2. А толкающим устройством являлись домкраты-натяжители ДН13 с максимальным усилием 325 т. с., включающиеся в работу через блок синхронизаторов БС4.

УНИКАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ И РЕШЕНИЯ

– Каждый ваш объект очень интересен в плане применения новых технологий. Мы помним, что осенью в Нижегородской области на 9 месяцев раньше срока было запущено движение на 4 этапе М-12 от Москвы до Арзамаса и южного обхода города Арзамаса, где «Авто-



АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

« **КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ВЛОЖЕННЫЙ В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ, ПРИНОСИТ 2,5 РУБЛЯ К ВВП СТРАНЫ»**

бан» был генеральным подрядчиком проекта. Этот этап был проще для строительства?

– Основную сложность там составляли карстовые участки, с которыми мы сейчас работаем на участке Дюртюли – Ачит. В Нижегородской области такие участки составили около 40% от всей протяженности объекта. Работы по правильной подготовке к укладке дорожного полотна на таких участках являются довольно трудоемким процессом, а в стесненных сроках становятся крайне сложной задачей. Однако мы успешно справились с этим вызовом. Чтобы досрочно сдать участок, на пике строительства в двухсменном режиме на объекте трудились 2 730 специалистов и использовалось 763 единицы техники. Плюс, круглосуточно работали три асфальтобетонных завода и три комплекса по укладке асфальтобетонных смесей.

– Расскажите немного о строительстве следующего участка трассы М-12 – от Казани до Екатеринбурга на участке Дюртюли – Ачит. Ведь «Автобан» выступает в качестве генерального подрядчика на 3 этапе и в качестве субподрядчика на 2 этапе трассы. Что вы можете сказать о технических особенностях прохождения трассы по Пермскому краю?

– Третий этап этой дороги пройдет в границах Свердловской области – по территориям Красноуфимского и Ачитского муниципаль-

ных округов, а затем соединится с трассой Р-242 Пермь – Екатеринбург в районе поселка Ачит. На участке протяженностью 43 километра строителям предстоит возвести две транспортные развязки и двенадцать искусственных сооружений, в том числе семь путепроводов и пять мостов через реки Большая Сарана, Ачит, Зюрья. Самым сложным искусственным сооружением на этом этапе станет мост через реку Большая Сарана, протяженность которого составит 540 метров. Высота моста в высшей точке достигнет 57 метров – это почти 20-этажное здание. Особенность этого участка в том, что большая часть 3-го этапа пролегает через густые леса, что осложняет строительство вахтовых городков, геодезические изыскания и земляные работы.

– Как выше сказали, особенностью участка Дюртюли – Ачит в Пермском крае является повсеместное распространение карстующих пород. Поэтому именно здесь впервые в России при строительстве дорог высших категорий была запроектирована и смонтирована контрольно-оповестительная система мониторинга карстовых провалов. Что представляет собой эта система? Это ноу-хау российской инженерной мысли?

– Система оповещений в режиме реального времени позволит оператору дороги следить за состоянием насыпи и дорожной одежды, чтобы оперативно выявлять нерасчетные просадки в короткие промежутки времени. При обнаружении аномалий для автомобилистов будут вводиться ограничения по скорости движения, а на месте нарушений пройдут мероприятия по устра-

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

« **ДОСТИЧЬ ТАКОГО РЕЗУЛЬТАТА НАМ УДАЛОСЬ ЗА СЧЕТ КРЕПКОЙ И СИЛЬНОЙ КОМАНДЫ – ВЕДЬ В КОНЕЧНОМ СЧЕТЕ ДОРОГИ СТРОЯТ НЕ МАШИНЫ, А ЛЮДИ!»**

нению проявления карстовых деформаций и уточнению причин появления аномалий.

В этой системе нет каких-то уникальных разработок и изобретений, но сама по себе она представляет уникальный комплекс программного кода и измерительного оборудования, который был специально разработан для применения именно на этом объекте строительства. На 2 этапе участка Дюртюли – Ачит трассы М-12 система мониторинга устраивается специалистами «Автобана» на протяжении 35 из 36 км, предусмотренных договором субподряда.

По части геотехнических мероприятий 2 этапа, целью которых является минимизация последствий возникновения карстового





провала в момент его образования, то, кроме системы оповещения, на протяжении 17 из 36 км выполняется устройство армирования насыпи с применением геосинтетических материалов и ведется принудительная цементация зон расположения опор.

– **Расскажите, еще какие объекты были в работе в прошлом году? Они закончены или есть переходящие?**

– Это процесс постоянный: какие-то объекты появляются, какие-то завершаются, кроме того, наше подразделение «Автобан-Эксплуатация» ведет обслуживание уже построенных дорог. Здесь сложно выделить что-то конкретное. В этом году, например, планируется сдача Обхода Тольятти и начало работ на дублере проспекта Гагарина в Нижнем Новгороде. Как я уже сказал, продолжатся работы на М-12, готовится документация по объекту в Оренбурге. Есть ряд и менее крупных объектов, которые также находятся в работе.

ОДНИ ИЗ ЛУЧШИХ

– **Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин на открытии М-12 назвал «Автобан» одной из лучших компаний России. Что было сделано, чтобы укрепить свои позиции, ведь конкуренция на дорожно-строительном рынке велика?**

– Достичь такого результата нам удалось за счет крепкой и сильной команды – ведь в конечном счете дороги строят не машины, а люди! Сильная команда «Автобана» формируется во многом благодаря работе Департамента управления персоналом. В холдинге на начало 2024 года 97% укомплектованности штата. Высокий процент укомплектованности показывает требо-

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

« **ЗАВЕРШИТЬ ВСЕ ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ РАБОТЫ В ПРЕДЕЛЬНО КОРОТКИЕ СРОКИ, НЕСМОТЯ НА ИНФЛЯЦИЮ И ПОВЫШЕНИЕ КЛЮЧЕВОЙ БАНКОВСКОЙ СТАВКИ, НАМ ПОМОГЛИ ПЛАНОМЕРНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ И ПОДДЕРЖКА РУКОВОДСТВА СТРАНЫ»**

вания компании к персоналу, исходящие из двух показателей: количество или укомплектованность и качество – знания и умения. При общеиндустриальном уровне текучести кадров в 16% последние три года мы удерживаем этот показатель на уровне менее 11%.

Для действующих сотрудников оборудуются современные модульные вахтовые поселки на объектах «Автобана», которые полностью обеспечены системами жизнеобеспечения. Работают программы Молодежного кадрового резерва и Целевого кадрового резерва, которые позволяют энергичным и целеустремленным специалистам двигаться вверх по карьерной лестнице, заниматься развитием и образованием, расти и развиваться, принося пользу компании.

Дефицит кадров среди представителей рабочих специальностей мы стараемся решать путем популяризации и повышения престижности рабочих профессий среди молодежи. Для этого созданы центры компетенций по ключевым технологиям, регулярно проводятся конкурсы профмастерства, мероприятия по информированию и встречи по профориентации для молодежи. Работа ведется совместно с госорганами, профильными учебными заведениями

и школами. Из средств холдинга выделяют гранты на целевое обучение наиболее активных ребят. Такой подход позволяет сохранять высокие показатели укомплектованности штата холдинга даже в условиях общего дефицита на рынке труда.

КЛЮЧЕВЫЕ РЕШЕНИЯ

– **Напоследок, хотелось бы затронуть тему проблем в отрасли. Что нужно изменить, улучшить. И как?**

– На начало 2024 года, благодаря строительству крупнейших инфраструктурных дорожных объектов, в отрасли сформированы профессиональные команды с высокой степенью управляемости и возможностью мобилизовать крупные силы в предельно короткие сроки для выполнения поставленных задач.

После ввода в эксплуатацию трассы М-12 «Восток», а также других крупных объектов, возникает необходимость в перераспределении более 30 тысяч человек на другие первоочередные значимые объекты. Пока на рынке сохраняется высокая стоимость заемного финансирования, что является сдерживающим фактором для сохранения темпов развития инфраструктуры. Инфляция в отрасли строительства выше, чем в экономике в целом. Здесь требуется поддержка правительства в принятии ключевого решения по субсидированию процентной ставки банков и выделению капитальных грантов на реализацию проектов строительства автомобильных дорог. В настоящее время ГК «Автодор», Правительство РФ, крупнейшие автодорожные компании и банки страны совместно разрабатывают проект постановления о субсидировании процентной ставки при реализации крупных автодорожных проектов через механизм концессионных соглашений.

У банков есть достаточный запас свободной ликвидности, у строительных компаний – мощности, а у государственных заказчиков уже разработаны технико-экономические обоснования на крупнейшие инфраструктурные проекты на сумму более 3 трлн рублей. При наличии выделенных капитальных грантов и подтвержденного механизма привлечения внебюджетного финансирования эти проекты можно будет запустить, что даст серьезный импульс

для развития экономики страны, ведь каждый рубль, вложенный в строительство дорог, приносит 2,5 рубля к ВВП страны.

– **Что необходимо сделать, чтобы запустить этот процесс?**

– Чтобы запустить этот процесс, требуется расширить практику опережающего финансирования инфраструктурных проектов с привлечением внебюджетных средств через механизм субсидирования процентной ставки под автодорожные проекты. Это позволит сохранить набранные темпы строительства автомобильных дорог, трудовые коллективы и развитие отрасли на достигнутом высоком уровне.

Кроме того, практически не задействованным остается мощный ресурс внебюджетного финансирования, который с успехом был реализован при строительстве «ЦКАД», трасс М-11 «Нева», М-3 «Украина», М-4 «Дон», а также при реализации региональных объектов. Указанные объекты строились на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП) в формате концессий и ДИС, как и проект «Обход г. Тольятти», который реализуется холдингом в настоящее время и финансируется за счет капитального гранта, а также за счет привлечения инфраструктурных бюджетных кредитов, льготных облигаций «ДОМ.РФ» и инвестиций других банков – «ЕАБР», «Сбер», банк «ДОМ.РФ». Внебюджетное финансирование этого проекта составляет почти 40%, и, несмотря на это, потенциал использования концессий в дорожном строительстве все еще остается недостаточно реализованным и оцененным.

– **С какими планами и настроением команда «Автобана» вошла в новый строительный сезон?**

– Планируем также сохранить свою лидирующую позицию на рынке и продолжить участие в масштабных проектах, важных и нужных для развития экономической и социальной сферы России. Уверен, что наша страна продолжит курс на развитие и строительство новых дорог останется его обязательной составляющей. А значит, и для автобановцев найдутся новые задачи и проекты в сфере дорожного строительства.

И. Александров



РЕЗЕРВЫ МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКОВ

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ЗАДАЧ ПО РАЗВИТИЮ
ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ НУЖНО МОБИЛИЗОВАТЬ ВСЕ РЕСУРСЫ

Без инновационных, в том числе цифровых технологий, применения эффективных дорожно-строительных материалов не решить задачи по реализации комплексной программы развития дорожной отрасли. Как и без современных материалов. Об этом, и о многом другом шла речь на X Международной научно-практической конференции «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог».



КОНЦЕПЦИИ «ВЕЧНЫХ» ДОРОГ

Самая главная проблема дорожной отрасли – это низкие фактические сроки службы дорожных одежд и покрытий, и связанные с этим, высокие эксплуатационные затраты. Инфраструктура совершенствуется, поэтому государство предъявляет всё более высокие требования к эксплуатационному состоянию дорог, и без совершенствования методов проектирования и строительства

дорожных одежд и покрытий не обойтись. Безусловно, в нашей стране разработаны и производятся материалы, которые отвечают всем необходимым запросам и требованиям сегодняшнего дня. Российские производители в состоянии выпускать современные импортнезависимые инновационные материалы для строительства и капитального ремонта автомобильных дорог методом укрепления грунтов. Эти современные материалы по своим свойствам превосходят западные аналоги. В рамках ежегодной конференции были рассмотрены вопросы применения эффективных дорожно-строительных материалов, передовых технологий строительства, обеспечивающих повышение сроков службы дорожных одежд и покрытий, а также снижение эксплуатационных затрат.

Мероприятие прошло, как всегда, в МАДИ, где уже много лет изучают и лоббируют применение «цементобетонных» технологий при строительстве и восстановлении трасс. Отметим, что конференция и была организована Ассоциацией бетонных дорог совместно с Московским

автомобильно-дорожным государственным техническим университетом и СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» при поддержке Федерального дорожного агентства Государственной компании «Российские автомобильные дороги». В мероприятии традиционно участвовали руководители транспортного комплекса России, представители органов государственной власти, экспертного сообщества, ключевые игроки инфраструктурных проектов. Деловая программа состояла из почти 20 докладов по самой злободневной тематике, но участники могли пообщаться и в неформальной обстановке.

В своем приветственном слове ректор МАДИ Артем Ажгиревич, подчеркнул, что конференция является традиционной площадкой для решения поставленных задач, обмена опытом, формирования свежих идей и перспективных направлений и полезна как для каждого в частности, так и для дорожной отрасли в целом. Артем Иванович отметил ее важность и актуальность для всех регионов и пожелал всем участникам конференции успешной

АРТЕМ АЖГИРЕВИЧ:

«**КОНФЕРЕНЦИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ ЗАДАЧ, ОБМЕНА ОПЫТОМ, ФОРМИРОВАНИЯ СВЕЖИХ ИДЕЙ И ПЕРСПЕКТИВНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ И ПОЛЕЗНА, КАК ДЛЯ КАЖДОГО В ЧАСТНОСТИ, ТАК И ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ»**

работы, плодотворных дискуссий и удачи в реализации поставленных целей. Участники конференции обсудили важные вопросы о перспективах развития долговечных дорожных одежд, разработке инновационных технологий и материалов при строительстве скоростных дорог и автомагистралей.

Президент Ассоциации бетонных дорог, заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ Виктор Ушаков, как один из главных экспертов и неизменный модератор конференции в стенах родного вуза, тоже поприветствовал кол-





ВИКТОР УШАКОВ:

«**БЕЗ ИННОВАЦИОННЫХ И ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, ПРИМЕНЕНИЯ ЭФФЕКТИВНЫХ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ СЛОЖНО РЕШАТЬ ЗАДАЧИ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОМПЛЕКСНОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ»**

лег, подчеркнув, что перед дорожным сообществом стоят очень масштабные цели, которые неоднократно были озвучены Президентом страны Владимиром Путиным и правительством Российской Федерации. Напомним, что глобальные задачи сформулированы в комплексной программе развития дорожной отрасли на 2023-2027 годы. И подрядчикам необходимо построить более 4 тысячи км автомобильных дорог, реконструировать 3 тысячи км дорог, отремонтировать более 110 тысяч км, создать опорную сеть страны, развивать строительство скоростных дорог и автомагистралей, а также привести в нормативное состояние федеральную, региональную и местную сеть дорог. Эти задачи требуют от отраслевого сообщества мобилизовать все силы и ресурсы. Это касается в основном практиков, поскольку в части науки и законодательства проведена масштабная работа.

Виктор Васильевич неоднократно отмечал, в том числе и в эксклюзивных интервью нашему изданию, что меняются требования

к автомобильным дорогам, изменились требования к межремонтным срокам службы автомобильных дорог. И «без инновационных технологий, без цифровых технологий, применения эффективных дорожно-строительных материалов сложно решать задачи по реализации комплексной программы развития дорожной отрасли». Только широкое внедрение инновационных технологий, в том числе с применением минеральных вяжущих и цементобетона позволит повысить межремонтные сроки службы автомобильных дорог при нарастающем движении транспортных средств.

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

Традиционно гостями конференции стали отраслевые чиновники, представители Росавтодора, ГК «Автодор» и саморегулируемой организации «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ»: начальник отдела Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Министерства транспорта РФ Дмитрий Никитин, заместитель началь-

ника Управления научно-технических исследований, информационных технологий и хозяйственного обеспечения Росавтодора Георгий Гончаров, генеральный директор ООО «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный, а также генеральный директор «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский. Их доклады вызвали бурные дискуссии. Леонид Хвоинский, генеральный директор «СОЮЗДОРСТРОЙ», член совета, председатель комитета по транспортному строительству Национального объединения строителей в своем выступлении затронул основные задачи, стоящие сегодня перед дорожным строительством в целом, а также перед профсообществом.

В частности, генеральный директор ООО «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный представил в своем докладе перспективы развития долговечных дорожных одежд, в котором вел речь о концепции «вечных дорог». Спикер привел показательные примеры ее применения как на российских, так и зарубежных трассах, рассказал об опыте проведения ускорен-

ных испытаний дорожных одежд с помощью установки ЦИКЛОС.

Проректор по научной работе, заведующий кафедрой «Автомобильные дороги» Томского государственного архитектурно-строительного университета Сергей Ефименко и проректор по НИД, заведующий кафедрой «Автомобильные дороги, мосты и тоннели» Казанского государственного архитектурно-строительного университета Евгений Вдовин выступили с докладами по темам «Обеспечение надежности функционирования автомобильных дорог за счет учета элементов географического комплекса» и «Строительство дорожных одежд с применением комплексно-модифицированных цементогрунтов».

На конференции выступали представители регионов. Заместитель министра дорожной деятельности Воронежской области Александр Дудин, отметив активную работу дорожников региона сказал, что насущными остаются задачи по усилению конструкций дорожных одежд, приведению в нормативное состояние мостов и искусственных





РАБОТА КОНФЕРЕНЦИИ В ОЧЕРЕДНОЙ РАЗ ДОКАЗАЛА НЕОБХОДИМОСТЬ ДЕЛИТЬСЯ НАКОПЛЕННЫМ ОПЫТОМ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ, А ТАКЖЕ НАРАБОТАННЫМИ МЕХАНИЗМАМИ МОНИТОРИНГА И НАУЧНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ И КАК СЛЕДСТВИЕ, ЕЖЕГОДНО ВСТРЕЧАТЬСЯ НА ПЛОЩАДКЕ МАДИ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ АКТУАЛЬНЫХ ТЕМ В РАМКАХ АВТОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

сооружений, строительству дорог в сельской местности.

Большой интерес вызвал доклад проректора по НИД, заведующего кафедрой «Автомобильные дороги, мосты и тоннели» Евгения Вдовина. О достоинствах и недостатках нормативных методов расчета нежестких дорожных одежд по сопротивлению сдвигу на конференции рассказали представители СИБАДИ: Анатолий Александров, Наталья Александрова, Геннадий Долгих.

Опыт своих организаций и авторскими разработками поделились постоянные участники подобных конференций: директор компании «САЗИ» Сергей Гладков, директор департамента ДСТ и промышленного оборудования АО «КВИНТМАДИ» Александр Шевелев, а также представители компании «МИРАСТРОЙ», «ЦЕМЕНТУМ», ООО «Компания Би Эй Ви», «Новосталь-М».

С интересными докладами выступили гости из дружественных стран: генеральный директор ДСТ-5 из республики Беларусь Анатолий Фиков и директор дорожного департамента республики Казахстан Дархан Соканов.

В целом перед дорожной отраслью России стоит одна общая задача – получить качественные и долговечные автомагистрали. Применение передового опыта строительства дает возможность достичь этой цели наиболее эффективно. Да и механизм действий сообществу понятен: перспективные инновационные технологии необходимо применять на практике. Как отметили организаторы конференции, ее работа в очередной раз «доказала необходимость делиться накопленным опытом внедрения инноваций, а также наработанными механизмами мониторинга и научного сопровождения», и как следствие, ежегодно встречаться на разных площадках для обсуждения актуальных тем в рамках автодорожного строительства. И чтобы шагать в ногу со временем и поступательно решать насущные задачи, нашим дорожникам нужно внимательно следить за предложениями науки, за новыми разработками, современными технологиями, направленными на повышение сроков службы объектов дорожной инфраструктуры, конструкций дорожных одежд, элементов автомобильных дорог. Мы уверены, что словосочетание «вечные дороги» в будущем не будет казаться запретной фантастикой.

Н. Кузнецова

COMVEX

ВАШ ПУТЬ К УСПЕХУ

Международная выставка
коммерческого транспорта
и технологий

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Грузовой транспорт
- Пассажирский автотранспорт
- Легкие коммерческие автомобили
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Электротранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Телематика, IT и ПО
- Сервисные услуги



comvex.ru

Организатор



При поддержке





Альберт Кошкин и Леонид Хвоинский

Очередное общее собрание предприятий-членов Союза дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ» состоялось в год пятнадцатилетия образования саморегулируемой организации. Мы попросили генерального директора СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонида Хвоинского прокомментировать представленные на собрании итоги работы саморегулируемой организации.

– Леонид Адамович, за прошедшие пятнадцать лет саморегулируемая организация прошла большой путь от становления до известности в профессиональном сообществе. Как все начиналось и что дало подрядным предприятиям членство в СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»?

– В 2009 году СОЮЗДОРСТРОЙ стал одной из первых в России саморегулируемых организаций в строительстве. Изначально СРО создавалось по инициативе Ассоциации дорожников Москвы и Общероссийского отраслевого объединения работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР». Идея объединения дорожно-строительных предприятий была поддержана Министерством транспорта РФ, Федеральным дорожным агентством и профильными общественными структурами. В результате, в саморегулируемую организацию вступили ведущие подрядчики России по дорожно-транспортному строительству. Объединение единомышленников позволило создать эффективно действующий аппарат и коллективный орган управления – Совет.



В ИНТЕРЕСАХ ПОДРЯДЧИКОВ

Членство в саморегулируемой организации дало право вошедшим в нее подрядным организациям участвовать в строительстве значимых дорожно-строительных объектов, в числе которых такие известные, как: обход Санкт-Петербурга, автомагистрали «Амур», «Дон», «Колыма», «Виллой», другие федеральные, региональные и муниципальные автомобильные дороги, объекты саммита АТЭС, Сочинской олимпиады, мосты в Красноярске и Новосибирске, в республике Якутия, объекты Чемпионата мира по футболу, метро в Москве и Нижнем Новгороде, различные объекты железнодорожного, водного, авиационного транспорта и промышленно-гражданского строительства. В последние годы в число основных направлений деятельности входила улично-дорожная сеть Москвы, мост через Керченский пролив, автомагистрали М-11 «Москва – Санкт-Петербург», М-12 «Восток», Центральная кольцевая автомобильная дорога, Московские центральные диаметры железнодорожного транспорта, Большая кольцевая линия метрополитена и другие объекты.

– Сегодня ни одно событие в дорожной отрасли, ни одно обсуждение проектов

1. X Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог»
2. Плановая проверка на объекте АО «ДИМ»
3. Выездной Совет на автомагистрали М-12 «Восток»

нормативных и законодательных документов не обходится без участия саморегулируемой организации. Как случилось, что подрядчики, задача которых заключается в выполнении строительных работ, стали принимать участие в несвойственной им деятельности?

– Профессионализм, опыт и знания авторитетных руководителей, входящих в Совет СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», позволили не замыкаться на решении непосредственных производственных задач. Мы понимали важность влияния на происходящие в обществе и в отрасли процессы и необходимость выработки совместных решений, которые заметно расширяют возможности саморегулируемой организации.

СОЮЗДОРСТРОЙ, как объединение профессиональных дорожных и транспортных строителей, изначально позиционировало себя как организацию, представляющую интересы подрядчиков на всех уровнях принятия решений. Поэтому представители СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» стали непременно участниками конференций, совещаний, комиссий, рабочих групп, научно-технических и общественных советов. Саморегулируемая организация



Участники выездного Совета на базе АО «ЛОНМАДИ/КВИНТМАДИ»

изготовителей/поставщиков строительных ресурсов. СОЮЗДОРСТРОЙ принял участие в этой работе. Сегодня в каталог импортозамещения включены более 3,8 тыс. наименований продукции, по которым подобраны аналоги почти 3,6 тыс. зарубежных строительных материалов. Это упрощает проектировщикам подготовку документов, дает возможность подобрать необходимые отечественные материалы. По данным этого каталога отечественные производители могут заместить до 94% зарубежных строительных материалов.

Особая роль принадлежит СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» в реализации программы стандартизации Национального объединения строителей. Из запланированных вначале 250 стандартов на выполнение строительных работ, саморегулируемая организация совместно с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом (МАДИ) и НОСТРОЙ, разработала 53 стандарта в области строительства автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов, участвовала в актуализации стандартов. По данным мониторинга эти СТО успешно применяются на объектах дорожно-транспортного комплекса более чем в 60 регионах России.

– В последние годы много говорится о применении новых, инновационных технологий. Как налажен обмен опытом на предприятиях, входящих в СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»?

– Поиск и внедрение новых технологий входит в наши основные задачи. Одной из форм обмена опытом работы стало проведение выездных советов СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», позволяющих увидеть на практике приме-

нение передовых технологий и методов работы. Например, в Архангельске участники выездного совета знакомы с технологией термопрофилирования асфальтобетонных покрытий. На Алтае рассматривали технологию холодного ресайклинга. Во Владимирской области, на базе Колокшанского агрегатного завода, изучали опыт изготовления российских асфальтосмесительных установок, налаживали контакты с представителями российских компаний по дорожному машиностроению.

В прошедшем году состоялось два выездных Совета совместно с Комитетом по транспортному строительству Национального объединения строителей и Ассоциацией дорожников Москвы.

На одном из них участники заседания осмотрели 4 этапа строительства автомагистрали М-12 «Москва-Нижний Новгород-Казань», оценили качество выполнения работ и особенности применяемых технологий на всем участке и непосредственно на строительстве моста через реку Оку у города Муром. В ходе другого выездного Совета, на производственном участке АО «СЕФКО», члена саморегулируемой организации, участникам мероприятия продемонстрировали работу асфальтобетонного завода по выпуску серобетонной и сероасфальтобетонной смесей. Затем они ознакомились с различными направлениями деятельности учебно-исследовательского центра МАДИ, а также с возможностями по импортозамещению и производству современной техники АО «ЛОНМАДИ»/«КВИНТМАДИ».

– Для внедрения новой техники и технологий нужны соответствующие специалисты. Что делается в этом направлении?

– Кадровому составу предприятий, входящих в СОЮЗДОРСТРОЙ, уделяется особое внимание. Работа ведется как в рамках повышения квалификации и аттестации сотрудников, так и на стадии обучения молодых специалистов, когда представители саморегулируемой организации читают лекции студентам, входят в состав Государственных экзаменационных комиссий.

Два года назад для организации независимой оценки квалификации саморегулируемая организация приняла участие в создании Центра оценки квалификаций

(ЦОК). Центр оценки квалификации подключен к Программно-аппаратному комплексу для проведения профессионального экзамена, в наличии материально-техническое и кадровое обеспечение оценочных мероприятий. Инженерно-технические работники предприятий-членов Союза, внесенные в Национальный реестр специалистов, получили возможность проходить независимую оценку квалификации в удобное для них время, с предварительными консультациями сотрудников центра и возможностью подготовки к экзамену. К независимой оценке квалификации допускаются и специалисты сторонних организаций.

– Как участники состоявшегося Общего собрания оценили итоги работы СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ»?

– Работа СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» признана удовлетворительной. С оценкой отчета и предложениями по дальнейшей работе саморегулируемой организации в новом отчетном периоде на собрании выступили: доктор технических наук, профессор, заведующей кафедрой дорожно-строительных материалов Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) Юрий Васильев, исполнительный директор АО «Сефко» Алексей Данилин и директор по общим вопросам ООО «Автодор-Инжиниринг» Александр Пережогин.

Они акцентировали внимание участников собрания на отдельных направлениях деятельности СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», которые предстоит развивать в дальнейшем. В том числе: тесные двусторонние контакты с подрядными организациями, привлечение их к обсуждению важных вопросов, решение которых надо закладывать в законодательные и нормативные документы, представление интересов членов саморегулируемой организации в органах государственной власти, работа по развитию импортозамещения, по изучению, внедрению и распространению современных технологий и материалов, содействие в подготовке специалистов, организация и проведение независимой оценки квалификации кадров и многое другое, что оказывает влияние на повышение качества и безопасности строительных работ.

Николай Проказов

участвовала в обсуждении всех законодательных актов и нормативных документов, касающихся дорожной отрасли, обобщала и формулировала мнение входящих в нее предприятий, вносила свои предложения и корректировки в обсуждаемые проекты нормативно-правовой документации в Государственной Думе Российской Федерации, в Минтрансе России, в Минстрое России, Федеральном дорожном агентстве, Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт), Госкомпании «Автодор», и в других организациях.

– Структурой, объединившей все российские СРО, стала Ассоциация «Национальное объединение строителей». Что дало участие в деятельности этой организации?

– Мы в полной мере использовали возможности, предоставляемые членством в Национальном объединении строителей (НОСТРОЙ). Представители СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» входили в Совет и работали в составе Комитетов НОСТРОЙ. Сейчас они продолжают участвовать в Комитете по транспортному строительству, Комитете по цифровой трансформации и Комитете по развитию строительной отрасли и контрактной системе. Это дает возможность влиять на складывающуюся ситуацию и работать в интересах подрядных предприятий.

СРО поддерживало все позитивные начинания саморегулируемого сообщества. В последние годы Ассоциация «НОСТРОЙ» и Минстрой России создавали Каталог импортозамещающих строительных материалов, оборудования, машин и механизмов и формировали Реестр добросовестных про-

ПЕРЕД РОССИЙСКИМИ ДОРОЖНИКАМИ СЕГОДНЯ СТОИТ ЗАДАЧА – ПОЛНОСТЬЮ РЕАЛИЗОВАТЬ ВСЕ ПЛАНЫ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ДОРОГИ СТРОЯТСЯ ЛЮДЬМИ И ДЛЯ ЛЮДЕЙ



В прошлом году по строительству и реконструкции дорог в стране достигнуты рекордные показатели. Это весомый вклад в развитие дорожной сети, особенно сегодня, когда надежные транспортные коридоры, опорные артерии имеют для России принципиальное стратегическое значение. И на страницах журнала мы продолжаем рассказывать о тех компаниях, которые находятся на передовой дорожного фронта государства.



ДВИЖЕМСЯ ВПЕРЕД, РАСТЕМ И КРЕПНЕМ

Если говорить о завершении строительства продолжения трассы «Восток» – дороги «Дюртюли – Ачит», то ответственный 10-километровый участок в Башкортостане сегодня строит компания «Строймеханизация», которая завершила 2023 год очень успешно. Какими были эти 365 дней? Учитывая внушительные результаты, которых удалось достичь, ни один день не был потрачен впустую.

«Все поставленные в минувшем году задачи реализовались благодаря упорной работе. Сданы два участка: участок трассы М-12 во Владимире и участок в Арзамасе. К тому же вышли на строительство обьездной дороги в Южно-Сахалинске. На данный момент благополучно продолжаем строить 10 км дороги «Дюртюли – Ачит» в республике Башкортостан. Сроки стоят жесткие, сдача объекта планируется в 2024 году, но, безусловно, в этот временной отрезок мы уложимся», – рассказал директор ООО «Строймеханизация» Валерий Фролов. – Отмечу, что все, о чем я говорил выше, было бы невозможно без тесного сотрудничества с компанией ООО «РСК» в лице генерального директора Бориса Владиславовича Сакуна и его первого заместителя Александра Юрьевича Лустина, опыт которых в строительной сфере колоссальный, и мы всегда знаем – если необходим совет, то можно смело к ним обратиться. Нам в этом плане очень повезло, у нас есть возможность консультироваться у настоящих профессионалов своего дела».

Отметим, что хедлайнеры дорожно-строительной отрасли, такие как «РСК», выбирают только надежных подрядчиков и партнеров – единомышленников, которые работают на совесть, применяя новые технологии, постоянно совершенствуясь. И безусловно, за годы работы «Строймеханизация» доказала свою надежность. Сегодня география ее работ охватывает всю страну от Республики Крым до Сахалина.

Например, общая численность сотрудников увеличилась за год на 380% и составляет 471 человек. И это несмотря на проблему с кадрами, о которой говорят многие руководители. Большой запас производственных мощностей дает возможность работать сразу на нескольких объектах одно-



ВАЛЕРИЙ ФРОЛОВ:

« Я ВЕРЮ, ЧТО МИССИЯ КОМПАНИИ – НЕ ТОЛЬКО БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО ВЫПОЛНЯТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ, НО И БЫТЬ МАКСИМАЛЬНО ПОЛЕЗНОЙ БОЛЬШОМУ КОЛИЧЕСТВУ ЛЮДЕЙ, ДЛЯ КОТОРЫХ МЫ И СТРОИМ НАШИ ДОРОГИ»

временно, не теряя в качестве и скорости. Суммарное количество собственной техники, задействованной в производственном процессе – 173 единицы. Максимальное количество арендованной техники в основной производственный сезон составляет более 400 единиц. Также в 2023 году





ВАЛЕРИЙ ФРОЛОВ:

«**МЫ ДЕЛАЕМ УПОР НА ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ДЛЯ КОМПАНИИ НАПРАВЛЕНИЯ, ТАКИЕ, КАК РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРОИТЕЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА И РАЗВИТИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВНУТРИОБЪЕКТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСОНАЛА ДЛЯ СТОРОННИХ ОРГАНИЗАЦИЙ**»



в «Строймеханизации» появилась аттестованная лаборатория.

Естественно, при таком отношении к делу вырос и уровень дохода: выручка на конец года составила более 7,5 млрд руб., что в 2,5 раза больше, чем за тот же период прошлого года. И это важнейший показатель успеха предприятия. Но самое главное, что руководство компании и весь коллектив не собираются останавливаться на достигнутом, тем более когда глава государства и правительство страны поставили перед дорожниками глобальные задачи, сформулированные в комплексной программе развития дорожной отрасли России на 2023-2027 годы.

«Подводить итоги – дело хорошее, но еще важнее смотреть в завтрашний день с желанием превзойти самих себя. Мы делаем упор на перспективные для компании направления, такие, как развитие транспортно-логистического обеспечения строительного производства и развитие обеспечения внутриобъектных перевозок персонала для сторонних организаций. И, конечно же, будем стремиться к увеличению объема строительно-монтажных работ по всей стране», – поделился планами на будущее Валерий Павлович.

ФИЛОСОФИЯ УСПЕХА

Грамотное управление и правильная стратегия развития компании дает колоссальные результаты, но важнейший ориентир «Строймеханизации» – это люди. Люди, которые строят дороги, и люди, для которых эти дороги строятся.

«Строительство дорог для нас – не только сухие цифры и планы, но и возможность объединять города и людей. Это целая философия, если хотите, – признался Валерий Фролов. – Надо понимать, что самое важное в любой работе – грамотный симбиоз умелого административного руководства и труда профессиональных кадров. Именно благодаря этому дорожное полотно устремляется вдалеку. Мы можем сколько угодно строить планы, но если не создать условия для специалистов, то будут ли усилия эффективны? Поэтому мы стараемся сделать все для того, чтобы наши работники могли комфортно трудиться на объектах».



Добиться этого очень непросто, делать, действительно, приходится немало. Например, жилье для рабочих зачастую строится буквально с нуля. Но, как говорится, «дорогу осилит идущий».

«Когда мы приехали на строительство объекта в Татышлинском районе республики Башкортостан, то первым делом задумались о том, где и как будут жить вахтовики. Готового жилища не нашлось, решили арендовать у администрации района заброшенное помещение в 620 квадратных метров. Это двухэтажное здание, которое мы полностью отремонтировали, создали в нем все условия для проживания: провели электричество, воду, утеплили комнаты, построили душевые и столовую. В итоге жилье вышло отличным. И наши ребята довольны, и администрация района получила средства в бюджет от аренды», – рассказал руководитель отдела материально-технического обеспечения и администрирования ООО «Строймеханизация» Михаил Ильясов. – К тому же, мы смогли трудоустроить местных жителей, так как требовались и ра-

ВЫРУЧКА ООО «СТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» НА КОНЕЦ ГОДА СОСТАВИЛА БОЛЕЕ 7,5 МЛРД РУБ., ЧТО В 2,5 РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЗА ТОТ ЖЕ ПЕРИОД ПРОШЛОГО ГОДА

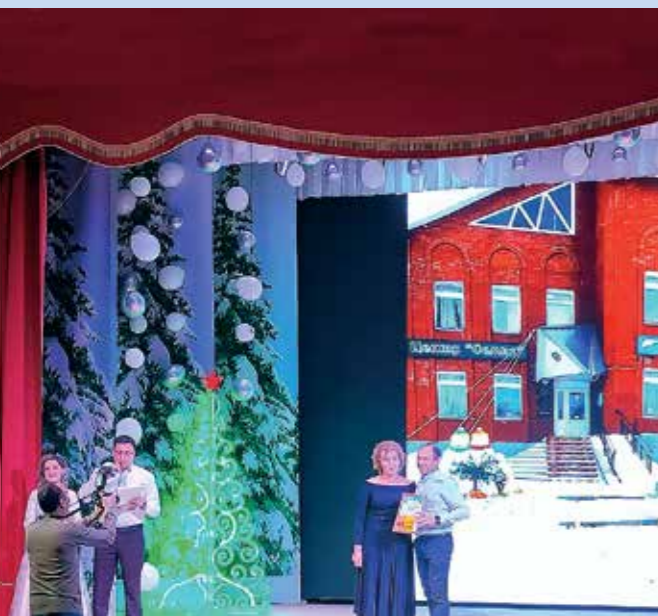
ботники кухни, и охранники, и уборщики. Благодаря этому более 30-ти человек теперь получают зарплату выше, чем средняя в этом районе».

В будущем, когда стройка завершится и вахтовики покинут отремонтированное жилье, оно вернется в распоряжение муниципалитета. Это огромный плюс, ведь арендовала компания полуразрушенное помещение, а оставляет после себя здание, которое можно использовать под нужды населения. И подобный пример не единственный, когда «Строймеханизация» участвует в улучшении инфраструктуры районов.

СОЦИАЛЬНЫЕ ОРИЕНТИРЫ

«Осознание, что польза от нашего приезда не заканчивается на моменте, ког-





да мы сдадим объект и уедем, греет душу», – поделился Михаил Ильясов.

Руководство компании заботится не только о своих кадрах, но и о жителях региона, для которых строятся дороги. Участие в развитии инфраструктуры и в общественной жизни населенных пунктов там, где работает команда «Строймеханизации», уже начало превращаться в добрую традицию.

«В конце 2023 года администрация Татышлинского района решила провести конкурс на лучшее праздничное оформление территории к Новому году. Весь наш коллектив вахтовиков захотел поучаствовать. В результате украсили территорию и здание так, что заняли первое место и забрали себе диплом победителя. Рабочие от такого словно духом воспрянули! Ведь вахтовики оторваны от семьи и родных, но конкурс помог им ощутить дух семейного праздника», – считает Ильясов. Также в конце года «Строймеханизация» приняла участие в благотворительной акции «Елка желаний для детей из многодетных семей, сирот и детей-инвалидов», которая проходила под патронажем главы администрации Татышлинского района Республики Башкортостан Шайхисламова Фанура Рафисовича.

«Не только дети в больших городах должны ждать чуда на Новый год. Мы и сами можем устроить чудо для малышек, живущих в таком отдаленном районе. Средства на елку выделили с огромной радостью,

ВАЛЕРИЙ ФРОЛОВ:

« **СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ДЛЯ НАС – НЕ ТОЛЬКО СУХИЕ ЦИФРЫ И ПЛАНЫ, НО И ВОЗМОЖНОСТЬ ОБЪЕДИНЯТЬ ГОРОДА И ЛЮДЕЙ. ЭТО ЦЕЛАЯ ФИЛОСОФИЯ»**

лично поехали поздравлять юную победительницу, вытянувшую шарик с желанием. Это был очень трогательный момент, до сих пор вспоминаем счастливую улыбку девочки», – продолжил тему Михаил Ильясов.

А когда дорожные строители узнали о том, что Акбулатовский сельсовет собирается проводить для своих жителей традиционный праздник «Здравствуйте, односельчане», приуроченный к 305-летию местной деревни Савалеево, то долго не раздумывая, выделили средства на подарки и праздничное гуляние.

«Мы часто говорим о крупных и успешных проектах, над которыми работаем, но в этот раз захотелось рассказать и о том, каких людей встречаем на этом непростом пути. Я верю, что миссия компании – не только быстро и качественно выполнять поставленные задачи, но и быть максимально полезной большому количеству людей, для которых мы и строим наши дороги!» – подвел итог Валерий Фролов.

Мария Гошина

СТТ ЭХРО

ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

- Строительная техника и транспорт
- Производство строительных материалов
- Добыча, обогащение и транспортировка полезных ископаемых
- Запчасти и комплектующие для машин и механизмов. Смазочные материалы



ctt-expo.ru

Организатор

SIGMA XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО



С ЧЕГО НАЧИНАЕТСЯ МОСТ?

ПЕРВЫЙ В РОССИИ АВТОДОРОЖНЫЙ МОСТ ИЗ АЛЮМИНИЕВЫХ СПЛАВОВ



В конце 2023 года в Нижегородской области открыли движение по первому в России автодорожному мосту из алюминиевых сплавов. Основой будущего алюминиевого моста стали сплавы, способные обеспечить максимальные прочностные характеристики. Один из них произвели в «космической столице» – Самаре, на Самарском металлургическом заводе (СМЗ). Директор по развитию бизнеса и новых технологий СМЗ, руководитель сектора «Машиностроение» Алюминиевой Ассоциации Александр Дриц рассказал об особенностях алюминиевых сплавов, применявшихся в создании уникального проекта.

– Почему для строительства автодорожного моста был выбран сплав 1565ч? Какими преимуществами он обладает?

– Алюминиево-магниевый сплав марки 1565ч – это многофункциональный конструкционный материал, который характеризуется высокой коррозионной стойкостью, прочностью и пластичностью. Он обладает хорошей свариваемостью, пригоден для различных видов сварки (аргонодуговая, плазменная и сварка трением с перемешиванием), а также успешно эксплуатируется в разных температурных диапазонах. Неудивительно, что конструкторы выбрали именно 1565ч для строительства автодорожного моста – за его высокие механические и коррозионные свойства.

– Этот сплав создавался специально для строительства автодорожного моста?

– Нет, он доступен на рынке более 10 лет – с 2012 года. Самарский металлургический завод разработал и запатентовал его совместно с ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей» и НИИ «Стали». Сегодня сплав 1565ч могут выпускать только 2 предприятия в России – СМЗ и Алюминий Металлург Рус из Белой Калитвы. К слову, он также сертифицирован для применения в мостостроении Сводом Правил 443.1325800.2019 «Мосты из алюминиевых сплавов. Пролетные строения», принятым Минстроем России в 2019 году.

– В каких отраслях уже применялся данный сплав?

– Благодаря уникальным свойствам спектр применения сплава 1565ч получается довольно широкий. Обеспечивая оптимальное сочетание прочности и пластичности, он отлично зарекомендовал себя в сегменте коммерческого транспорта для производства грузовых вагонов и автоцистерн.

Высокая свариваемость и коррозионная стойкость оценена в судостроении: сплав 1565ч позволяет снизить массу корпусных конструкций на 20% по сравнению с традиционными алюминиево-магниевыми сплавами и увеличить топливную эффективность. Используется он и для работы при криогенных температурах для перевозки СПГ.



– Почему именно СМЗ был выбран как завод-поставщик алюминиевых плит из данного сплава?

– Разработчикам проекта автодорожного моста нужны были конкретные характеристики алюминиевых плит. Самарский металлургический завод производит их по запатентованной технологии, позволяющей в зависимости от области применения сплава получать требуемый уровень свойств. Уникальный сплав и инновационные материалы помогли заказчику решить сложнейшие технические задачи.

– Есть ли особенности в производстве полуфабрикатов для автодорожного моста или оно ничем не отличается от выпуска продукции для судостроения?

СПРАВКА

Ассоциация «Объединение производителей, поставщиков и потребителей алюминия» (Алюминиевая Ассоциация) создана при поддержке Министерства промышленности и торговли РФ в декабре 2015 года. Деятельность Ассоциации направлена на создание оптимальных условий для развития алюминиевой промышленности и смежных с ней отраслей. В Ассоциацию входят 140 компаний, в том числе крупнейшие предприятия алюминиевой отрасли России. На долю этих компаний приходится более 75% всего объема производства алюминиевой продукции высоких переделов.



– Безусловно, для каждой продукции есть свои особенности. При производстве полуфабрикатов для автодорожного моста критически важно подобрать правильный сплав, а также состояние поставки и уровень механических свойств. Важной особенностью является высокие свойства сварных соединений, которые и обеспечивает сплав 1565ч.

Важно, чтобы детали моста, с одной стороны, обладали необходимой прочностью и выдерживали тяжелые динамические нагрузки, с другой стороны – были удобны для сборки и сварки готовой конструкции, а сам мост получился надежным и долговечным.

– Есть ли примеры полностью алюминиевых автодорожных мостов в мире?

– Как экологичное и экономичное решение алюминий в мостостроении применяется уже давно – с 1933 года. Первые мосты были построены в США и Канаде, затем нача-



лось строительство в Европе, и сегодня – это стандартная практика во многих странах.

Например, в Германии строят примерно 30-40 пешеходных мостов в год. В России строительство первого моста из алюминия датируется 1969 годом: это небольшой арочный пешеходный Коломенский мост через канал Грибоедова в Санкт-Петербурге, выполненный из легких сварных алюминиевых труб. Спустя почти полвека, в 2017 году, в России вернулись к использованию алюминия в таких монументальных конструкциях как мосты. И сегодня мы наблюдаем позитивные изменения в этом направлении, как для пешеходных мостов, так и в исторических масштабах – как в случае с автодорожным мостом.

– Какие на ваш взгляд перспективы применения алюминия в мостостроении?

– Алюминий обладает довольно большим потенциалом в области мостостроения: он имеет ряд неоспоримых преимуществ перед другими строительными материалами. С точки зрения эстетики он позволяет создавать архитектурно оригинальные и даже футуристические конструкции. В рамках своего жизненного цикла алюминиевый мост требует значительно более низких эксплуатационных затрат, прежде всего, потому что имеет высокую-коррозионную стойкость. Таким образом, это одновременно экономичное, эстетичное и экологичное решение.

LOGISTIKA EXPO

ВАШ КУРС НА УСПЕХ

Международная выставка логистики, транспорта, складской техники и оборудования

28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва

Организатор



При поддержке



Разделы выставки:

- Транспортная логистика
- Складская логистика
- Логистические услуги
- Автоматизация логистики
- Девелопмент



logistika-expo.ru

СОХРАНЯЯ ЛУЧШИЕ МОРСКИЕ ТРАДИЦИИ



ФГБОУ ВО «МОРСКОЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ АДМИРАЛА Г.И. НЕВЕЛЬСКОГО» – 80 ЛЕТ!



В марте нынешнего года исполняется 80 лет со дня основания во Владивостоке первого высшего образовательного учреждения, готовящего моряков. Учебное заведение создали на базе Дальневосточного высшего мореходного училища. Началась эта история, кстати, значительно раньше – ещё до появления в городе Высшего мореходного училища

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Всё началось с открытия Александровских мореходных классов в 1890 году – спустя 14 лет после ходатайства военного губернатора Приморской области Густава Эрмана об их организации «...для образования местного торгово-промышленного русского флота». Первый набор состоял всего из 14 учащихся. В 1902 году мореходные классы расформировали и откры-

ли на их базе Владивостокское Александровское мореходное училище дальнего плавания. А 5 марта 1944 года преобразовали и его – во Владивостокское высшее мореходное училище. Так что 80 лет исполняется именно высшему морскому образованию во Владивостоке, а самому Морскому государственному университету будет 134 года!

До сегодняшних дней университет ещё пять раз менял своё название, но статус высшего образовательного учреждения остался ключевым. С тех пор вуз обеспечивает специалистами торговый флот и предприятия береговой морской инфраструктуры, вносит вклад в развитие инженерного образования на Дальнем Востоке.

Также и это важно: 80 лет исполняется не только морскому высшему во Владивостоке, но и в стране в целом. До этого моряков готовили всего два тех-

никума – во Владивостоке и Ленинграде. Указом 1944 года, эти учебные заведения были преобразованы в высшие. Правительство во время Великой Отечественной войны осознало, что моряки-транспортники должны уметь проявлять себя эффективно и в военных условиях. Так, началась подготовка на Дальнем Востоке страны высшего инженерного командного состава для морской отрасли и военно-морского флота.

И 5 марта 1944 года, Государственный Комитет Обороны принял постановление № 5311 «О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота» в соответствии с которым в стране создавались 11 мореходных училищ закрытого типа и 3 высших. Во исполнение этого постановления, Ленинградский и Владивостокский морские техникумы были реорганизованы в высшие мореходные училища, а в городе Одессе организовано высшее мореходное училище, готовящие штурманов дальнего плавания, инженеров судомехаников, инженеров-электромехаников и радиоинженеров. Для новых вузов были разработаны специальные программы и учебные планы, включавшие 40 специальных и 23 образовательных дисциплин, устав, положение об организации службы и внутреннего распорядка. Первым начальником ВВМУ был назначен выпускник ОИИМФ Александр Владимирович Борисов.

«ПОЛЮС», FESMA, «МЕРИДИАН»

К 1949 году ВВМУ было полностью укомплектовано, количество курсантов приблизилось к 1000 человек и оставалось на этом уровне на протяжении последующих десятилетий. В 1950 году состоялся первый выпуск судоводителей и судомехаников, все они впоследствии станут известными специалистами в отрасли. В том же году училище получило первое учебное судно «Полус».

В первые годы в работе нового учебного заведения были нехватка квалифицированных преподавательских кадров и острый дефицит учебных площадей. Еще в августе 1947 года Совет министров СССР издал распоряжение, которым предусматривалось строительство комплекса зданий для ВВМУ, но только к 1960-му году развернулась большая стройка. Был отстроен учебный городок, появились здания об-



Моряки-транспортники должны уметь проявлять себя эффективно и в военных условиях





щежитий, плавательного бассейна, учебных мастерских и курсантской столовой, завершена реконструкция главного учебного корпуса училища с новыми лабораториями. Всего за 20 лет строительства будет возведено 22 здания. Руководивший строительством заместитель начальника ВВМУ Грайр Артемьевич Меграбов был награжден Орденом Ленина. Возглавлял училище в эти годы (1952-1973) Анатолий Степанович Фролов.

В 1961 году в училище было открыто вечернее отделение и электромеханический факультет, в 1962 при ВВМУ организовано на правах факультета Владивостокское мореходное училище ММФ, готовившее специалистов среднего звена. Созданы учебно-консультационные пункты в Находке, Советской Гавани и Холмске. Училище получило новое учебно-производственное судно «Меридиан».

В 1968 году открывается аспирантура по шести специальностям, а также факультет повышения квалификации руководящих работников и специалистов морского флота по двум специальностям: «эксплуатация водного транспорта», и «технология и организация судоремонта».

С 1973 года совершенствуется учебно-техническая база училища в соответствии с вызовами времени: усложнением судовой и береговой техники, внедрением на флоте автоматики и электронно-вычислительной техники. Действуют четыре факультета: судоводительский, судомеханический, электромеханический и факультет управления морским транспортом. Выпускники училища возглавляют крупнейшие предприятия отрасли: Дальневосточное, Приморское, Сахалинское и Камчатское пароходства, торговые порты и судоремонтные предприятия, администрации портов, морские вузы, работают в системе Министерства морского флота.

В 1983-м морской вуз впервые возглавил его воспитанник – выпускник судомеханического факультета Вячеслав Седых. 25 лет он отдал университету, пока не оставил свой пост по возрасту. Он и положил начало традиции: в 2008 году рек-

тором стал выпускник Сергей Огай, в 2019-м – Денис Буров. Кстати, нынешний ректор МГУ – с 1944 года всего шестой по счёту.

1990-е годы стали серьезным испытанием для вуза, однако начальнику и коллективу училища удалось сохранить статус вуза как государственного учебного заведения. В 1990-е годы в соответствии с реформой морского образования внедряется система непрерывного обучения по восходящей линии: морской лицей (морские классы в школах) – морской колледж – морская академия. Новые экономические возможности позволяют организовать при академии судоходную компанию FESMA.

КРУГОСВЕТНОЕ ПЛАВАНИЕ «НАДЕЖДЫ»

В 1992 году вузу удалось добиться передачи в пользование построенного в Гданьске нового парусного учебного судна «Надежда», ставшего на долгие годы основной базой практики для курсантов академии и университета, подлинной школой моряка.

С 2001 года Морской университет активно развивается и реализует образовательные программы высшего образования – программы бакалавриата, специалитета, магистратуры, подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре. В МГУ до 2000-х годов обучались только юноши. Но в 2001-м открылись новые направления подготовки – и уже девушки начали осваивать здесь, в том числе, и специальности эксплуатации водных видов транспорта. Кстати, сейчас среди первокурсников-судомехаников в роте две девушки. В 2003 году при университете открыт лицей. На базе средних специальных учебных заведений открываются филиалы университета: Сахалинский, Находкинский, Амурский, организованы представительства в Москве и Хабаровске.

С 27 января 2003 г. – 28 марта 2004 г. ПУС «Надежда» совершило первое в XXI веке кругосветное плавание, посетив с дружеским визитом 20 стран. На борту судна начал работу многолетний проект «Дальневосточный плавучий университет» по исследованию экологических проблем мирового океана. В 2011-2012 годах ПУС «Надежда» совершает Тихоокеанский поход в два этапа: Владивосток – Энсена-





да – Йокогама – Владивосток, и Владивосток – Йосу – Кодже – Владивосток, приняв на борту международную научно-практическую конференцию «Комплексное освоение океана и континентального шельфа как ключевой фактор устойчивого развития экономик АТЭС».

В июле 2021 года в рамках реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России введен в строй Дальневосточный морской тренажерный центр, открытый в сентябре того же года Президентом РФ В.В. Путиным. Центр представляет собой уникальный комплекс тренажерной подготовки плавсостава и экипажей многофункциональных судов. Центр

создан в концепции виртуального судна и дает возможность проводить тренинг для работы на судах различных типов, моделирует районы плавания по всему миру и навигационную обстановку, включая особенности работы в полярных водах.

ЦЕНТР МОРСКИХ ЯДЕРНЫХ КОМПЕТЕНЦИИ

В 2023 на базе университета открыт Центр морских ядерных компетенций, в рамках которого совместно с ведущими ядерными центрами страны – НИЯУ МИФИ и Технической академией Росатома осуществляется подготовка кадров в сфере эксплуатации судовых ядерных энергетических установок типа РИТМ-200, используемых на новых атомных ледоколах, плавучих АЭС, радиационной безопасности на морском транспорте, обращения с радиоактивными отходами. В рамках сотрудничества с ГК «Росатом» и МИФИ началась подготовка специалистов для эксплуатации судов с ядерной энергетической установкой.

Принципиальное значение для Дальнего Востока сегодня приобретают специалисты-универсалы в сфере пространственной логистики и мультимодальных перевозок, морской экологии, техносферной безопасности. Совместные образовательные программы в сетевом формате и лаборатории по данной тематике уже запущены с МГИМО.

В рамках программы «Приоритет-2030. Дальний Восток» под руководством ведущих ученых в университете созданы 7 научных лабораторий в области морской беспилотной авиации и морских авиационных систем, автономного судовождения, мониторинга и обеспечения экологической безопасности Арктики и СМП, пространственной логистики и т.д.

Одним из приоритетных направлений в деятельности Университета становится его активное включение в образовательную и научно-исследовательскую повестку в области развития Арктики и Северного морского пути. Сегодня в МГУ им. адм. Г.И. Невельского в интересах ведущих промышленных предприятий профильных министерств и проводятся фундаментальные и прикладные научные исследования в области безэкипажного судовождения (Е-навигация), разработки беспилотных лета-

тельных аппаратов, надводной и подводной робототехники, ликвидации аварийных разливов нефти, электродвижения судов.

ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ И ПЕРСПЕКТИВА

За пройденные 80 лет высшего морского образования на Дальнем Востоке вуз дал региону и стране в целом тысячи высококвалифицированных специалистов в области судовождения, судовой энергетики, управления морским транспортом и транспортной логистики. Среди его выпускников три Героя Советского Союза и шестнадцать Героев Социалистического Труда. За многолетний труд в условиях Арктики звание Героя Труда России присвоено выпускнику вуза КДП Н.А. Антохину. Освоение северного морского пути в Восточном секторе Арктики, становление и развитие портовой инфраструктуры на Дальнем Востоке, северный завоз в промышленно развивающиеся районы Восточной Сибири, создание новых пароходств на Сахалине и Камчатке, развитие нефтеналивного флота, первые контейнерные линии в Японию и Сингапур – основу кадрового состава на этих ключевых рубежах составили выпускники единственного на Дальнем Востоке морского транспортного вуза. Три его выпускника в разные годы возглавляли Министерство морского флота СССР и Министерство транспорта Российской Федерации (Ю.М. Вольмер, Н.П. Цах, С.О. Франк).

Сегодня МГУ им. адм. Г.И. Невельского – это современный международный центр, осуществляющий подготовку кадров для потребностей ведущих российских и зарубежных судоходных компаний, промышленных предприятий портовой и береговой инфраструктуры, профильных министерств и ведомств в сфере морского транспорта. Уникальные компетенции в сфере судовождения, эксплуатации судового оборудования, электромеханики, морской экологии, техносферной безопасности и морского права, приобретенные в Университете, позволяют выпускникам, практически сразу после завершения обучения, получать высокооплачиваемую работу и строить успешную карьеру.

МГУ им. адм. Г.И. Невельского традиционно выступает организатором и участником большого количества спортивных,



научных и творческих соревнований: гребно-парусные регаты, конкурс профессиональных компетенций WorldSkills, чемпионат по подводной робототехнике «Аквароботех», региональный этап международных соревнований по подводной робототехнике MATE Russia-Far East Regional ROV Competition. МГУ им. адм. Г.И. Невельского – это центр перспективных и передовых технологий, направленных на решение современных задач транспортной отрасли России, который позволяет обеспечивать ее стратегическое развитие, научные прорывы и процветание на ближайшие десятилетия при сохранении лучших морских традиций и преемственности поколений.

Сталина Кузнецова



12-я Каспийская Международная
**ВЫСТАВКА «ДОРОЖНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА И
ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»**
15 | 16 | 17 ОКТЯБРЯ 2024
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН
БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР

Организаторы



Тел.: +994 12 404 10 00
 +994 55 224 10 00
E-mail: roadandtraffic@ceo.az

www.roadtraffic.az

#RoadandTraffic
 RoadTrafficAzerbaijan
 roadtraffic.az





УЗБЕКИСТАН

РАЗВИВАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

