

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 9-10 (64) 2019



ГАБИОНЫ ОТ УДМС



**СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА С. ЛОСЕВО И Г. ПАВЛОВСКА
НА ТРАССЕ М-4 ИДЕТ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ**



Остаётся проблемой порядок определения цен, что напрямую влияет на достоверность стоимости дорожных работ. Подрядчики зачастую выходят на конкурс, где заведомо занижены цены на битум, асфальт, асфальтобетон, щебень, другие материалы, поэтому компании либо вовсе отказываются от таких подрядов, либо, как им заблагорассудится и как удаётся, выкручиваются, что негативно сказывается и на качестве дорог, и на сроках выполнения дорожного строительства. Прошу заинтересованные ведомства разобраться, наконец, в этой ситуации.

...Административные барьеры по-прежнему остаются препятствием для внедрения инновационных решений, современных материалов и конструкций, для объективного выбора наиболее эффективного подрядчика в ходе конкурсов. При этом много, очень много контролёров, много суеты, бумажной волокиты, претензий надзорных органов, которые, кстати, нередко противоречат друг другу, а объекты или не сдаются в срок, либо их качество остаётся сомнительным.

...Дорожники часто не имеют возможности получить аванс на исполнение контрактных обязательств «живыми деньгами» – их заменяют казначейскими аккредитивами, что крайне осложняет своевременную поставку оборудования, конструкций, материалов. Нужно всё-таки проявлять какую-то гибкость, для того чтобы стройка шла вперёд, не останавливалась»

В. Путин

(Из выступления на Заседании Госсовета 26 июня 2019 г.)



Уважаемые коллеги, работники и ветераны дорожного хозяйства!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником!

Дорожная отрасль по праву считается одной из важнейших в экономике России. Именно от её качества зависит эффективность производства, социальной сферы, а по большому счёту – жизненный уровень и благосостояние всех людей в стране.

Россия – самое большое государство на планете. Зигзаги истории, свершения предыдущих поколений predeterminedили нынешний облик дорог и коммуникаций нашей Родины. Что касается автодорог, то определенные достижения советского периода были упущены, но справедливости ради скажем – за последнее десятилетие удалось кардинально вырваться вперед. Да, недостатков в отрасли еще много, на которые не раз указывал и Президент страны. Но наши дорожники последовательно их устраняют, осуществляют своеобразный «ресайклинг» – не отказываясь от старой, наработанной десятилетиями базы, создают современную по всем параметрам дорожную сеть.

2019-й, уже близкий к завершению год, запомнится нам напряжённой работой и весомыми достижениями. В эксплуатацию сданы важнейшие участки автомобильных дорог, продолжилось совершенствование дорожной инфраструктуры. Пока еще в штрихах, но уже ясно вырисовываются контуры объявленной несколько лет назад и казавшейся некоторым фантастикой уникальной сети автодорог, что станут реальностью к 2030-му году. И это – результат упорного труда всех дорожников – рабочих, проектировщиков, инженеров.

От лица творческого коллектива журнала еще раз сердечно поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства! Желаю всем дорожникам – и работающим в поте лица для будущего страны, и пожидающим почет и уважение за доблестный труд ветеранам – мирного неба над головой, семейного счастья, долгих лет и, конечно же, материального благосостояния! Пусть сбудутся все ваши благородные мечты и желания, окрыляя на будущие великие свершения!

Феруза ДЖАББАРОВА



18



44



102



70



26



8



58

СОДЕРЖАНИЕ

- 1 Слово редактора: с Днем дорожника
- 4 Е. Дитрих: «Эффект должен ощущаться на уровне каждого гражданина»
- 7 А. Костюк: Работникам и ветеранам дорожного хозяйства
- 8 М-11: взят новый рубеж

| В ГОСДУМЕ РФ

- 12 Карта покажет всё
- 14 В центре — дорожные проекты регионов
- 16 Одобрено строительство
- 18 Нацпроект «БКАД»: объединение усилий — залог качества и безопасности
- 22 Сохранить баланс интересов
- 25 ДСК «Р-1»: с праздником!
- 26 «Европа — Западный Китай»
- 28 «Донаэродорстрой»: побит собственный рекорд

30 Новости 30 дней

- 36 Новая формула масел LUKOIL
- 38 Будущее — за беспилотниками?

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ: В СЕРДЦЕ ПОВОЛЖЬЯ

- 43 Губернатор Саратовской области В. Радаев
- 44 Переломный момент
- 50 И снова Саратов!
- 58 Новый мост за 60 дней

62 «УДМС»: совершенствуя природу

64 «САМАРАТРАНССТРОЙ»: качество в приоритете

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ: УДИВИТЕЛЬНЫЙ ДАГЕСТАН

- 70 Ш. Гаджимурадов: «Дагестану нужны хорошие дороги»
- 74 Мирные дороги Ботлиха
- 78 В аэропорт — по краю моря
- 80 Магарамкент — Ахты — Рутул
- 85 2500 над уровнем моря
- 90 Самурский заповедник станет ближе
- 93 Песни ветров степных
- 96 Там, за горным перевалом
- 100 Продолжая славные традиции
- 102 Цветущий сад в долине гор
- 105 Мост через Сулак

| КРЫМ ПРИВЛЕКАЕТ ИНВЕСТИЦИИ

- 109 Диалога не случилось. Почему?
- 111 Жизнь, положенная на дороги

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Ефимов В. Б.
Президент Союза транспортников России, Председатель комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, первый заместитель Председателя Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству — председатель редакционного Совета

Джаббарова Ф. А.
Генеральный директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» — главный редактор журнала «Дороги и транспорт» — заместитель председателя редакционного Совета

Алисейчик В. И.
Вице-Президент Российской Ассоциации экспедиторских и логистических организаций

Балыбердин В. И.
Ответственный секретарь Президиума Морской коллегии при Правительстве РФ

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

Левин Б. А.
Президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, Президент Российского университета транспорта, член Президиума СТР

Москвичев Е. С.
Президент Ассоциации международных автомобильных перевозок, Председатель Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству, член Президиума СТР

Малов А. С.
Президент «Ассоциации подрядных дорожных организаций», член Президиума СТР

Старовойтов О. И.
Президент Российского автотранспортного союза, член Президиума СТР

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: 8 (499) 962-43-63, +7 (968) 498-38-85, 8 (495) 752-56-95, dortransport@mail.ru.
Отдел рекламы: 8 (499) 962-43-63; +7 (968) 498-38-85, +7 (963) 634-84-16, dortransport@mail.ru.
Отдел подписки: +7 (499) 962-43-63, +7 966-020-96-42. 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.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Казанцев Е. Д.
Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты РФ, председатель редакционной коллегии

Асабин И. Ю.
Заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)

Жаббаров К. А.
Директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» — заместитель главного редактора журнала «Дороги и транспорт»

Ершов В. Р.
Генеральный директор «СВ-ТРАНСЭКСПО»

Жусупов С. Д.
Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»

Закройчиков С. Н.
Вице-президент ОСАО «Ингострах»

Кисько А. Б.
Президент ассоциации «Желдорразвитие»

Коробовцев В. Д.
Директор регионального развития Союза транспортников России

Никонова О. А.
Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России

Свешников Ю. Ю.
Президент Московского транспортного союза

Сидоров Ю. Ю.
Управляющий директор ЗАО «Международный аэропорт «ДОМОДЕДОВО»

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

«ЭФФЕКТ ДОЛЖЕН
ОЩУЩАТЬСЯ НА
УРОВНЕ КАЖДОГО
ГРАЖДАНИНА»



Мы остро ощущаем общественный запрос на укрепление транспортного каркаса нашей страны. Необходимо обеспечить гражданам больше доступных возможностей перемещаться по стране, улучшив тем самым качество их жизни. Россия расположена на огромной территории со сложными климатическими условиями, где транспорт – ключевой связующий элемент. Эта специфика нашей страны предопределяет необходимость скорейшей реализации национальных проектов, сформулированных президентом Путиным.

В этом году стартовал национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», который должен решить проблемы местного уровня – привести в порядок региональные дороги, повысить транспортную обеспеченность регионов, расширить транзитные возможности, повысить комфорт граждан и связность территории.

Исполнение нацпроекта должно обеспечить долю дорог регионального значения и дорог ста четырех городских агломераций в нормативном состоянии на уровне 50,9% и 85% соответственно. Исполнение

проекта должно в два раза сократить количество мест ДТП по отношению к 2017 году и число погибших на дорогах – в 3,5 раза в пересчете на 100 000 человек. Мы будем стремиться к тому, чтобы в будущем снизить число погибших в ДТП до нуля.

В сфере дорожного хозяйства мы должны довести долю контрактов с использованием новых технологий и материалов до 80%, а долю «контрактов жизненного цикла», то есть контрактов, по которым исполнитель проектирует, строит, ремонтирует и обеспечивает долгосрочное обслуживание конкретного объекта, – до 70%.

В нацпроекте участвует фактически вся страна – все субъекты Российской Федерации, кроме Москвы и Санкт-Петербурга. Под эгидой Минтранса находятся два входящих в нацпроект федеральных проекта с основной дорожной составляющей – «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства».

Параметры нацпроекта – это лишь сухие цифры. Они не дают полноценного понимания размаха предстоящей работы. Наша основная цель – получить ощутимый кумулятивный эффект от того ин-

фраструктурного транспортного каркаса, который мы строим и на основе которого будет создана новая схема центров притяжения человеческого капитала и финансовых ресурсов. Эффект должен ощущаться на уровне каждого гражданина. Это новые рабочие места, внедрение новейших технологий в экономики регионов, поддержка отечественного производителя, прежде всего дорожно-строительной техники, максимальная локализация производственных процессов. Мы рассчитываем, что все эти факторы создадут условия для нового экономического рывка регионов.

Если говорить о конкретных объектах строительства и реконструкции, то только в этом году уже осуществляется поддержка 17 крупных региональных проектов. На это выделено пять миллиардов рублей. Эти региональные проекты обеспечат создание четырех обходов населенных пунктов, пяти центральных проспектов и развязок, восьми мостов и путепроводов. Уже в этом году вводится обход Саранска в Мордовии и Первомайский мост через Десну в Брянской области. В июле в Ленобласти завершён ремонт участков важных для региона дорог



общей протяженностью 13 километров, проходящих через Волосовский район.

Хочу отметить Белгородскую область, в которой план работы по нацпроекту на этот год выполнен на 100%. За 2,5 месяца в Белгородской и Старооскольско-Губкинской агломерациях в нормативное, то есть полностью соответствующее стандартам качества и безопасности состояние, было приведено 138,8 километров дорог местного значения. Еще в июле в Хабаровском крае было выполнено 73,34% объема запланированных работ. Эти регионы являются лицом БКАД, а их лучшие практики должны использовать все субъекты, в особенности отстающие.

В план-график торгов для заключения контрактов на выполнение работ уже включено 99,49% объектов (6405 из 6438). Торги завершены по 6302 из них, то есть по 97,89%. Контракты заключены по 6279 объектам, что составляет 97,53% от запланированного количества.

Общая площадь ремонтов в 2019 году составляет 143 миллиона квадратных метров, а протяженность ремонтируемых улиц и дорог – более 20 000 километров.

Процент выполнения работ по всем субъектам Российской Федерации составил на середину августа 31,88%, а протяженность законченных участков ремонта – шесть тысяч километров. В целом реализация проекта идет с опережением планового графика.

Как оценивать эффективность вложенных в национальный проект «Безопасные и качественные дороги» бюджетных денег – вопрос сложный и многофакторный. Весь нацпроект – это огромный организационно-управленческий комплекс с несколькими зонами ответственности. В процесс реализации вовлечено не только Министерство транспорта, но и региональные и муниципальные дорожные органы власти со своей системой взаимоотношений. Для объективной оценки эффективности необходим комплексный подход к каждому федеральному проекту. Например, успех проекта «Дорожная сеть» во многом зависит от вспомогательных мероприятий, оптимального использования ресурсов, минимизации рисков и развития потенциальных возможностей. Мы, со своей стороны, придерживаемся принципа получения максималь-

ной отдачи от каждого вложенного в проект рубля. Именно этого от нас ждут граждане. Поэтому выплата авансом бюджетных денег для финансирования дорожной деятельности не предусмотрена, а оплата производится по завершении работ и приемки объектов, в том числе при участии общественных контролеров. Приемка будет жесткой!

Хочу еще раз подчеркнуть, что оценка эффективности использования финансовых ресурсов строится на тех экономических эффектах, которые получают субъекты Российской Федерации от дорожно-строительных мероприятий и готовых объектов. Положительная оценка может быть получена только в том случае, если удалось добиться повышения скорости и безопасности передвижения, а также снижения транспортных издержек в цене доставки грузов. Страна получит тысячи километров новых и отремонтированных дорог, новые мосты, транспортные развязки, объекты сложной реконструкции с использованием новейших технологий строительства и обустройством всеми элементами безопасности дорожного движения. ■



РАБОТНИКАМ И ВЕТЕРАНАМ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

От всей души поздравляю работников и ветеранов дорожного хозяйства с профессиональным праздником!

2019 год ознаменован значимыми для отрасли датами – 210-летием транспортного ведомства и транспортного образования России и 15-летием с момента образования Федерального дорожного агентства, и отрадно, что отрасль демонстрирует уверенный рост. Успешно реализуются перспективные проекты, направленные на пространственное развитие страны. Обновляются федеральные и региональные дороги, строятся современные автомагистрали, объекты инфраструктуры, соответствующие мировым стандартам, применяются новейшие технологии.

Перед дорожным комплексом страны стоят серьезные задачи:

до 2024 года привести в нормативное состояние сеть автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, довести долю улично-дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, до 85%, сократить долю автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, ликвидировать места концентрации дорожно-транспортных происшествий в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Достижение этих целей укрепит экономический потенциал государства и, главное, повысит качество жизни людей.

Основа всех свершений и планов в отрасли – ежедневный труд работников дорожного хозяйства. Ваш профессионализм, преданность делу и накопленный уникальный опыт заслуживают самой высокой оценки!

Спасибо за добросовестный труд! Крепкого здоровья, мира и благополучия вам, вашим родным и близким!

А.А. Костюк,
руководитель Росавтодор

М-11: ВЗЯТ НОВЫЙ РУБЕЖ!



ОТКРЫТ 7-ОЙ
УЧАСТОК СКОРОСТНОЙ
АВТОДОРОГИ

**М-11 «МОСКВА –
САНКТ-
ПЕТЕРБУРГ»**



В церемонии открытия 7-го этапа приняли участие первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов, заместитель губернатора и заместитель председателя правительства Новгородской области Александр Дронов, председатель комитета по дорожному хозяйству Ленинградской области Денис Седов, председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко, старший вице-президент группы ВТБ Юрий Молчанов, генеральный директор ООО «Магистраль двух столиц» Антон Новиков, генеральный директор компании «Винси Россия» Кристиан Бигерт.



Забегая вперед, скажем, что за первые сутки после открытия трассы 3 сентября по новому 7-му участку автодороги М-11 км 543 – км 646 в Новгородской и Ленинградской областях за сутки проехало 5376 автомобилей. Максимальная разрешенная скорость движения для легковых автомобилей составляет 110 км в час, в дальнейшем ее планируется увеличить до 130 км в час.

«Новый участок дороги М-11 не только сближает две столицы, но и меняет качество жизни, менталитет соотечественников и наших соседей. Они начинают понимать, что можно безопасно, быстро и с удовольствием путешествовать по России, – уверен Иннокентий Алафинов. – Создание дороги – это большая работа проектировщиков, геодезистов, гидрологов, подрядчиков. И результат их труда – замечательный объект, по которому любому пользователю приятно ехать».

«Мы сделали еще один шаг, чтобы завершить один из самых амбициозных проектов в области транспортной инфраструктуры современной России. Сегодня открываем 103 километра и 400 метров автодороги. Более современной трассы сейчас не существует. Но еще осталось 35 километров до завершения строительства М-11. Поэтому я вас не только поздравляю с сегодняшним праздником, но и настраиваю, чтобы через два месяца мы сдали восьмой этап этой трассы и завершили проект», – сказал Вячеслав Петушенко.

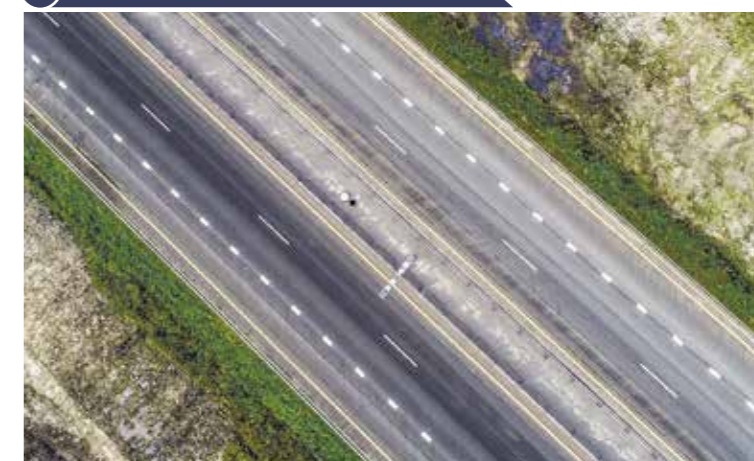
М-11 «Москва – Санкт-Петербург» – скоростная автомобильная дорога высшей технической категории, после полного открытия которой проезд между двумя столицами будет занимать не более 6-7 часов. Реализация строительства М-11 идет в рамках Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2021 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации № 2146-р от 31 декабря 2009 г. и основана на принципах государственно-частного партнерства с включением в условия заключенных соглашений инвестиционных обязательств исполнителей по софинансированию выполняемых работ.

ЦЕНА ВОПРОСА?



Проезд по 103-километровому участку для легкового автомобиля с использованием транспондера T-pass стоит 224 рубля. Теперь по М-11 можно безостановочно проехать «насквозь» почти 440 километров – от 208-го км (обход Торжка в Тверской области) до 646-го км. Размер оплаты – 630 рублей для легкового автомобиля с использованием транспондера T-pass, то есть меньше полутора рублей за километр.

ВОДИТЕЛЮ НА ЗАМЕТКУ!



Заезд на М-11 со стороны Великого Новгорода – с трассы М-10 «Россия» по транспортной развязке в районе поселка Мясной Бор. Заезд на М-11 со стороны Санкт-Петербурга – с трассы А-120 (Санкт-Петербургское южное полукольцо) на участке между М-10 и Р-23 «Псков». При движении по М-10 необходимо в районе поселка Ульяновка свернуть на трассу А-120 в сторону Гатчины. Развязка с М-11 находится через семь километров. При движении по Р-23 «Псков» необходимо проехать по обходу города Гатчина, свернуть на Вырицкое шоссе (41К-100 Гатчина – Куровицы), а затем на дорогу А-120 в сторону Кировска. Развязка с М-11 находится через 30 километров.

Добавим, что концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе 7-го участка между Государственной компанией «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц» было подписано 18 ноября 2014 года. Строительство началось летом 2016 года. Общая сумма инвестиций составила свыше 44 млрд рублей.

Новый участок скоростной автомобильной дороги М-11 высшей технической категории не имеет пересечений в одном уровне, освещен на всем протяжении, оснащен центральной разделительной полосой, барьерным ограждением. Для экстренной заправки топливом на 602-ом километре (в обоих направлениях) установлены контейнерные АЗС «Лукойл», впоследствии на участке появится многофункциональная зона с полным комплексом услуг придорожного сервиса. Примерно через каждые 20 километров организовано пять площадок для отдыха водителей. Четырехполосная магистраль пересекает 12 рек. Всего на 7-ом этапе построено 39 искусственных сооружений, в том числе 14 мостов и 25 путепроводов. На путях миграции диких животных организованы специальные зверопроходы, изолированные от дороги шумозащитными экранами. Выходу на дорогу диких животных препятствует сетчатое металлическое ограждение высотой два метра.

КОНЦЕССИОННОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ, СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ПЛАТНОЙ ОСНОВЕ ДАННОГО УЧАСТКА МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИЕЙ «АВТОДОР» И ООО «МАГИСТРАЛЬ ДВУХ СТОЛИЦ» БЫЛО ПОДПИСАНО 18 НОЯБРЯ 2014 ГОДА. СТРОИТЕЛЬСТВО НАЧАЛОСЬ ЛЕТОМ 2016 ГОДА. ОБЩАЯ СУММА ИНВЕСТИЦИЙ – СВЫШЕ 44 МЛРД РУБЛЕЙ

Плата за проезд по новому участку взимается по принципу закрытой системы: при въезде на участок водитель берет талон, при выезде оплачивает проезд наличными или при помощи банковской карты. Удобнее и выгоднее использовать транспондер, он позволит не останавливаться при проезде пункта взимания платы, а также получать скидки.

В настоящее время на трассе М-11 открыто движение на участках общей протяженностью примерно 570 км: от 15-го до 149-го км до Твери и от 208-го до 646-го км ближе к Санкт-Петербургу.

Итак, пройдены самые сложные этапы в строительстве трассы М-11. Все рубежи взяты. Впереди осталось 35 километров! Нет сомнений, что наши строители с легкостью покорят последнюю высоту! ■

И. Александров



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



**ТРАНСПОРТ
РОССИИ**

КОМПЛЕКС «ГОСТИНЫЙ ДВОР»

**XIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА**

19–21 НОЯБРЯ 2019, МОСКВА

transweek.ru



ОРГАНИЗАТОР



ПАРТНЕР КОНГРЕССА



АО ГЛОНАСС

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



Федеральная
Технологическая
Компания



НОВОСИБИРСК
АВТОДОР

КАРТА ПОКАЖЕТ ВСЕ

В ГОСДУМЕ РФ ПРЕДСТАВЛЕНА ИНТЕРАКТИВНАЯ КАРТА НАЦПРОЕКТА «БКАД»



Интерактивную карту национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» представили в рамках выставочной экспозиции Минтранса России «Законь. К истории транспорта России» в Государственной Думе РФ. С ходом дорожных работ в субъектах ознакомились председатель Государственной Думы Федерального Собрания РФ Вячеслав Володин, Министр транспорта РФ Евгений Дитрих, руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк, а также депутаты фракций разных политических партий.



Интерактивная карта нацпроекта в режиме онлайн демонстрирует, какие работы проводятся в текущем году во всех 83 субъектах России, принимающих участие в масштабной дорожной кампании. Здесь отражена динамика достижения показателей в целом по стране, информация о планах и о ходе реализации мероприятий в регионах, а также дорожная карта каждого субъекта с конкретными объектами и фотографиями, наглядно отражающими положительные перемены на российских дорогах.

Проекты территорий включают свыше 6,8 тысяч объектов. В 2019 году из федерального бюджета регионам направлено 111,2 млрд руб., включая средства на реализацию капиталоемких мероприятий в 15 субъектах.

«Необходимо делать все возможное для того, чтобы каждый год у нас появлялось больше качественных дорог в регионах. Наша страна огромная, и без эффективного решения задач перевозок пассажиров, доставки грузов, а это значит строительства новых железнодорожных и воздушных путей, автомобильных дорог, морского сообщения, развитие невозможно», – отметил Вячеслав Володин.

За шесть лет реализации национального проекта предусмотрен рост доли региональных трасс в нормативе с 43% до не менее 50%, аналогичного показателя по дорожной сети городских агломераций – до не менее 85%. Другая важная задача – повышение безопасности дорожного движения. К 2024 году планируется вдвое сократить количество аварийно-опасных участков дорог и снизить смертность в результате ДТП не менее чем в 3,5 раза по сравнению с уровнем 2017 года.

«Самое важное и самое главное – это безопасность сообщения между нашими



регионами, между населенными пунктами. Поэтому я думаю, что нацпроект будет набирать обороты, – подчеркнул заместитель председателя Госдумы РФ Сергей Неверов. – Мы готовы законодательно помочь. Нужна поддержка в части бюджета, чтобы транспортная область становилась все мощнее, потому что это наше экономическое преимущество, безопасность, благополучие и дальнейшее экономическое развитие».

Реализацию национального проекта оценили депутаты, представляющие разные регионы.

«Благодаря интерактивной карте мы можем наглядно оценить ход дорожной кампании в каждом регионе и увидеть, какие субъекты отстают или опережают

планы реализации нацпроекта. Например, в Волгоградской области выполнено более половины объема ремонтных работ, запланированных на 2019 год. Отрадно видеть, как преобразуются городские улицы и региональные трассы. Уверен, что улучшение транспортной инфраструктуры станет залогом экономического развития территорий и повышения качества жизни людей», – подчеркнул председатель комитета по транспорту и строительству Государственной Думы РФ Евгений Москвичев. ■

Оценить выполнение мероприятий в субъектах России может любой желающий. Для этого необходимо зайти на Интернет-ресурс нацпроекта в раздел «Карта».

К 2024 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ВДВОЕ СОКРАТИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙНО-ОПАСНЫХ УЧАСТКОВ ДОРОГ И СНИЗИТЬ СМЕРТНОСТЬ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДТП НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ В 3,5 РАЗА ПО СРАВНЕНИЮ С УРОВНЕМ 2017 ГОДА

В ЦЕНТРЕ – ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ РЕГИОНОВ



Реализация дорожных проектов Саратовской и Волгоградской областей стала предметом обсуждения в Государственной Думе

В Государственной Думе РФ состоялось заседание Комитета по транспорту и строительству. Его провел председатель комитета Евгений Москвичев. В обсуждении приняли участие первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов, руководитель Росавтодора Андрей Костюк, министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Николай Чуриков и другие представители регионов.

Чтобы рассмотреть возможность строительства Южного обхода Саратова в рамках выполнения Комплексного плана, региону нужно предоставить в Аналитический центр при Правительстве РФ необходимую для проведения дополнительного ранжирования информацию

Р-22 «Каспий», Р-228 Камышин – Волгоград с трассой А-298 Энгельск – Ершов – Озинки, являющейся частью европейского маршрута E38 и азиатского маршрута АН61 и выходящей на границу с Республикой Казахстан.

Перспективная интенсивность движения на участке должна составить к 2039 году не менее 34 тыс. автомобилей в сутки, что соответствует I категории и говорит о востребованности Южного обхода. Он позволит исключить заезд транзитного транспорта в Саратовско-Энгельскую агломерацию с западного, южного и восточного направлений. Это сократит транспортные издержки и перепробег автомобилей, увеличив при этом грузооборот.

По словам Иннокентия Алафинова, в настоящее время объект не заявлен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. При этом программа допускает дополнительное включение в нее инвестиционных проектов, имеющих более высокую эффективность, чем ранее утвержденные. Чтобы рассмотреть возможность строительства Южного обхода Саратова в рамках выполнения Комплексного плана, региону нужно предоставить в Аналитический центр при Правительстве РФ необходимую для проведения дополнительного ранжирования информацию.

Андрей Костюк в свою очередь отметил, что наиболее целесообразным представляется вариант строительства объекта с приме-

нием механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) – это исключит временные затраты, необходимые для внесения изменений в мероприятия Комплексного плана. «Правилами предусмотрена возможность выделения средств в виде иных межбюджетных трансфертов, предоставляемых для достижения целевых показателей региональных программ, предусматривающих мероприятия, реализуемые на основе ГЧП. Федеральное дорожное агентство готово рассмотреть заявку Саратовской области в кратчайшие сроки», – подытожил глава Росавтодора.

Также стороны обсудили планы по передаче региональных автомобильных дорог обоим субъектам в федеральную собственность и меры по их доведению до необходимого транспортно-эксплуатационного состояния.

К настоящему времени в Саратовской области в федеральное подчинение передана автодорога А-298 Сызрань – Саратов – Волгоград – Пристанное – Ершов – Озинки – граница с Республикой Казахстан общей протяженностью 324 км. За первый год эксплуатации силами федеральных дорожников отремонтировано и приведено в нормативное состояние 112 км трассы. В 2018 году выполнены работы на участках общей протяженностью 69 км. Программой этого года запланировано проведение капитального ремонта на 30 км дороги и ремонта на 18 км. В 2020 году дорожники планируют капитально отремонтировать 91 км дорожного полотна.

В марте 2019 года включен в перечень федеральных трасс еще один региональный маршрут: Кирсанов – Ртищево – Саратов,



Программой этого года запланировано проведение капитального ремонта на 30 км дороги и ремонта на 18 км. В 2020 году дорожники планируют капитально отремонтировать 91 км дорожного полотна

который также вошел в состав трассы А-298. Протяженность нового участка составила 270 км. В 2019 – 2020 гг. предусмотрены мероприятия по приведению в нормативное состояние 52 км дороги.

Помимо этого рассматривается вопрос о передаче в федеральную собственность трассы Урбах – Ждановка – Новоузенск – Александров Гай – граница с Республикой Казахстан.

В Волгоградской области в соответствии с Планом перспективного развития федеральных дорог к передаче предложены следующие региональные трассы: Волгоград – Октябрьский – Котельниково – Зимовники – Сальск (197 км), Волгоград (от г. Волжский) – Астрахань (62 км), Быково – Кайсацкое – Эльтон – Отгонный (218 км). Планируемый срок их приема – 2020 год. Еще одна автодорога Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград протяженностью 240 км может стать федеральной в 2022 году. ■

Николай Журавлев



ОДОБРЕНО СТРОИТЕЛЬСТВО

ДВУХ ДОРОЖНЫХ УЧАСТКОВ
ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ЕВРОПА –
ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Об этом сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих на заседании комитета по транспорту и строительству Государственной Думы. Обсуждение прошло 18 сентября под руководством председателя комитета Евгения Москвичёва. Минфин одобрил строительство двух дорожных участков транспортно-го коридора «Европа – Западный Китай».

Министр уточнил, что соответствующее решение было принято на совещании в Минфине России 14 сентября. «Это головной участок от Москвы до Владимира с обходом Владимира – самый, пожалуй, сегодня перегруженный участок трассы М-7, который «разошьет» движение в Московском регионе и даст нам новое направление. Также это участок от Казани до Канаша, который позволит нам спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский пункт пропуска Сагарчин», – сказал министр.



Также достигнута договоренность о начале проектирования всей новой автодороги от Москвы до Казани. «Нам рекомендовано двигаться дальше, в сторону Екатеринбурга. Это будет полноценная трасса высшей категории, которая свяжет Центральную Россию и Сибирский федеральный округ», – добавил Евгений Дитрих. ■



ДОРОГА
2019

16-18
ОКТЯБРЯ

МВЦ «ЕКАТЕРИНБУРГ ЭКСПО»

DOROGA2019.RU



НАЦПРОЕКТ «БКАД»:

ОБЪЕДИНЕНИЕ УСИЛИЙ — ЗАЛОГ КАЧЕСТВА И БЕЗОПАСНОСТИ

ТАКОЕ МНЕНИЕ ВЫСКАЗАЛИ УЧАСТНИКИ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ В МАХАЧКАЛЕ

Обеспечение транспортной безопасности объектов дорожной инфраструктуры является одной из ключевых задач как для органов госвласти на местах, так и для субъектов транспортной инфраструктуры. Снижению аварийности на федеральных и региональных дорогах, всевоз-

можных рисков, связанных с вызовами современности, улучшению экологической обстановки во многом будет способствовать успешная реализация нацпроекта «БКАД» в регионах страны. Сегодня уже очевидно, что нацпроект стал точкой роста экономики краев, областей и республик страны.

Этот тезис стал лейтмотивом трёхдневной научно-практической конференции на тему «Проблемы и пути эффективной реализации нацпроекта «БКАД», которая прошла в Махачкале в начале сентября. Организаторами форума выступили Минтранс Республики Дагестан и Ассоциация работодателей в дорожном хозяйстве «АС-ПОР», а соорганизатором – «Центр по испытаниям, внедрению, сертификации продукции, стандартизации и метрологии» (ЦИВССМ). В работе конференции приняли участие представители Минтранса, Минстроя и Минпромторга России, ГУ ГИБДД МВД России, подведомственных Федеральному дорожному агентству учреждений, территориальных органов управления автомобильными дорогами, проектных, научных и образовательных организаций в области дорожного хозяйства.

В столицу Дагестана съехались десятки человек – настоящие профессионалы своего дела, со всех уголков страны, чтобы обсудить актуальные проблемы дорожного комплекса, поделиться опытом реализации нацпроекта «БКАД» в регионах и наметить пути решения самых насущных вопросов. А их в отрасли накопилось немало. Но обо всем по порядку.

Дагестан занимает особое место на карте России. По суше и Каспийскому морю он граничит с пятью государствами – Азербайджаном, Грузией, Казахстаном, Туркменией и Ираном. На границе с Азербайджаном расположена крайняя южная точка России.



Большая часть республики расположена в горной местности и труднодоступных местах. Некоторые населённые пункты до сих пор лишены возможности регулярного транспортного сообщения с городами и селами региона, что естественно препятствует их социально-экономическому развитию.

Поэтому с поэтапной реализацией нацпроекта «БКАД» власти Дагестана связывают большие надежды по обновлению и улучшению дорожной инфраструктуры. Обращаясь к гостям с приветственными словами, министр транспорта и дорожного хозяйства РД Ширухан Гаджимурадов сообщил о первых шагах по реализации нацпроекта «БКАД» в регионе. По его словам, в период с 2019 по 2024 гг. в рамках проекта планируется осуществить ремонт, капремонт и реконструкцию 552,5 км региональ-

ных автодорог. Это серьёзная цифра, которая потребует концентрации усилий, как заказчиков, так и подрядных и проектных организаций.

В 2019 году планируется установка 32 камер. По мнению руководителя УГИБДД МВД по Республике Дагестан Александра Шалагина, эта мера будет способствовать снижению количества ДТП в регионе. А установка 7 автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения позволит снизить нагрузку на дорожное полотно, повысить безопасность движения и продлить жизнь местных автомобильных дорог. Первый подобный пункт планируется установить в республике уже до конца 2019 года.

«Сегодня мы подключаем все рычаги для стабилизации и улучшения





ситуации. Так как помимо ремонта и строительства новых дорог идет профилактическая и просветительская работа среди населения. Данная конференция – это очередной шаг и возможность высказать свои претензии, чтобы прийти к общему решению», – поделился Александр Шалагин во время общения с журналистами в кулуарах конференции.

Модератор конференции, президент «АСПОР» Александр Малов обратил внимание коллег на такой важный фактор, как защита дорог от воздействия внешних угроз природного и техногенного характеров. Так, дорожная инфраструктура северокавказских республик в силу своего географического положения может стать объектом для самых различных вызовов, например, схода крупных селевых потоков или камнепадов, грунтовых разрывов, а также и террористических угроз.

Эту тему в своём обстоятельном докладе продолжил руководитель ФКУ Упрдор «Каспий» Сергей Улеев. Он детально проанализировал возможность возникновения вызовов и рисков в отношении дорожной инфраструктуры самого разного характера и предложил уже апробированные методы их минимизации.

Но вначале небольшая статистика. В настоящее время на балансе учреждения состоят 111 объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, которые находятся в 4-х субъектах Российской Федерации: Астраханской области, Калмыкии, Чечне и Дагестане. Специалисты ФКУ

«Упрдор «Каспий» регулярно проводят плановые и внеплановые проверки, мониторинг объектов, учения и тренировки на особо значимых объектах. «Даже малейший сбой в работе транспортного комплекса может привести к материальным, людским, экологическим и технологическим потерям, что совершенно недопустимо», – констатировал руководитель ФКУ.

Как сообщил Сергей Улеев, практически на всех федеральных транспортных артериях Прикаспия, в частности, на Р-22 «Каспий», Р-215 Астрахань-Кочубей-Кизляр-Махачкала, Р-216 Астрахань-Элиста-Ставрополь, Р-217 «Кавказ», А-167 Кочубей-Нефтекумск-Зеленокумск-Минеральные Воды, проводятся дорожно-строительные работы.

В плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года – ликвидация грунтовых разрывов в Калмыкии, строительство 2-й и 3-й очереди обхо-

да Гудермеса в Чечне, реконструкция ряда участков трассы Р-217 «Кавказ» в Чечне и Дагестане, проектно-изыскательские работы по строительству обходов Хасавюрта и Дербента в Дагестане. И, конечно же, строительство моста через реку Самур с подходами, соединяющего берега России и Азербайджана.

Как мы отметили выше, Дагестан граничит с государствами бывшего Союза. Некоторые из них входят в зону действия Таможенного Союза. Поэтому заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространнадзор) Асланбек Ахохов подробно рассмотрел вопросы, связанные с контролем за соблюдением требований Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог». В частности, он привел перечень дорожно-строительных материалов и изделий, подлежащих подтверждению в соответствии с требованиями ТР ТС 014/2011.



Начальник управления автомобильных дорог общего пользования и транспорта Белгородской области Олег Дрожжин в своём докладе затронул важную тему – ответственность подрядных организаций за качество произведенных работ. Одной из действенных мер по повышению качества ведения дорожных работ стало заключение контрактов по объектам ремонта, строительства и реконструкции автодорог с 7-летним гарантийным сроком, а также с обязательным условием по их дальнейшему содержанию в течение 5 лет.

Заместитель генерального директора независимой испытательной лаборатории «Стройтехконтроль» Аслангерей Кадилаев проинформировал сообщество о деятельности этого учреждения. Лаборатория оснащена современными средствами измерений как неразрушающего, так и разрушающего контроля, позволяющими проводить качественную диагностику в различных областях строительного производства. Все приборы внесены в Государственный реестр средств измерений РФ и прошли периодическую поверку. Наличие современного диагностического оборудования – гарантия качественного дорожного строительства. Оно поможет своевременно выявить и устранить недостатки, недочеты либо опасные участки дорог.

Президент Дорожной Ассоциации «Содружество эксплуатирующих организаций» Алексей Амелёхин познакомил слушателей с приоритетными

направлениями деятельности этой общественной организации. Такими являются нормативное и техническое регулирование в области эксплуатации и содержания автомобильных дорог, налаживание полноценного сотрудничества с участниками отрасли, отстаивание интересов профессионального сообщества в органах государственной власти, информирование общественности об отраслевых задачах и направлении их решения.

Интересным и содержательным был доклад заместителя директора ООО «С-Инфо» Владимира Фролова, посвящённый применению технологий в области транспортной инфраструктуры. Надо сказать, что эта технология в последнее время получила довольно широкое распространение в строительной отрасли, отличаясь от прежних методов проектирования более высокой точностью расчетов. Поэтому и дорожная отрасль постепенно переходит на эту технологию, которая подтвердила свою эффективность и высокую экономичность при выполнении проектно-изыскательских работ самой большой сложности.

Обмен мнениями, дискуссии продолжались и на следующий день работы научно-практической конференции. Участники рассмотрели проблемы и пути решения таких важных аспектов ведения дорожного хозяйства, как особенности летнего и зимнего содержания дорог, оформление исполнительной

документации с учётом требований стандартов ТР ТС, познакомились с современными средствами диагностики качества автомобильных дорог. На третий день делегатов конференции ждала производственная экскурсия на объекты реализации национального проекта «БКАД» в Махачкале.

Итоги работы конференции подвёл министр транспорта и дорожного хозяйства РД Ширухан Гаджимурадов. Он поблагодарил всех участников за интересные выступления и содержательные дискуссии.

– За три рабочих дня конференции мы много спорили, обсуждали, обменивались мнениями. Хорошо известно, что именно в спорах и рождается истина. А когда спорят профессионалы такого уровня, всегда бывает и интересно, и полезно. Уверен, что и этот форум не станет исключением и многое из услышанного и увиденного в дальнейшем найдёт применение на практике. Ведь очевидно, что только объединив усилия заказчика, проектировщика и подрядчика, грамотно используя научный потенциал, накопленный в отраслевых вузах, можно достичь высокого качества строительства и ремонта дорог. А высокое качество – это и высокий уровень безопасности, к которому необходимо стремиться. И этот тезис уже реально воплощается в жизнь на примере успешной реализации нацпроекта «БКАД» в регионах страны, – резюмировал министр. ■

Искандер Александров

СОХРАНИТЬ БАЛАНС ИНТЕРЕСОВ

ТОЛЬКО СООБЩА МОЖНО БУДЕТ ВНЕДРИТЬ МЕХАНИЗМ ТРАНСПОРТНОЙ РЕГУЛЯТОРНОЙ «ГИЛЬОТИНЫ»

Транспортная отрасль страны переживает в настоящее время серьёзные изменения. Вот почему обновление устаревшей нормативно-правовой базы стало приоритетной задачей. Дело нелёгкое, кропотливое и может затянуться на неопределённое время. Поэтому преобразования потребовали от всех участников рынка объединения усилий для скорейшей разработки новых подходов и принятия взвешенных решений.

МИССИЯ

В этом важном процессе своё веское слово сказал и Союз транспортников России, который возглавляет первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы РФ Виталий Ефимов.

Консолидирующая роль СТР в деле объединения представителей всех видов транспорта для решения самых острых и первоочередных проблем – общеизвестна и бесспорна. Неслучайно транспортники на каждой профессиональной площадке подчеркивают этот факт.

Не стала исключением и площадка Московской государственной академии водного транспорта, на которой прошла II Всероссийская отраслевая конференция «Транспортная безопасность водного транспорта». Многие

выступавшие отметили позитивную миссию СТР, и в первую очередь, в процессе внесения кардинальных изменений в Федеральный Закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности» в части, касающейся безопасности на водном транспорте. На эту процедуру без малого ушло четыре года. И только благодаря непосредственной помощи, личному авторитету Виталия Ефимова удалось сдвинуть дело с мёртвой точки. Предлагаемые поправки будут рассмотрены во время осенней сессии и внесены в закон, что придаст новый импульс для комплексного развития системы безопасности на водном транспорте.

Обсуждение проблем, включенных в повестку дня конференции, заняло несколько часов и проходило в формате свободной дискуссии. Общий тон выступлений сводился к одному – настал новый этап реформирования отрасли, который коснется, прежде всего, основ нормативно-правового обеспечения.

Заместитель министра транспорта РФ Николай Захряпин обратил внимание сообщества на ряд важных моментов. Во-первых, Минтранс безусловно заинтересован в том,

чтобы такие конференции наполнялись продуктивным диалогом. Во-вторых, министерству совместно со всеми участниками рынка предстоит подготовить более 50 нормативно-правовых актов различного уровня в рамках обеспечения реализации действующего законодательства.

Заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков заметил, что вопросы обеспечения транспортной безопасности тесно связаны с решением задач по модернизации транспортной системы. По его словам, особую значимость приобретают вопросы государственно-частного партнерства. Руководитель Росморречфлота призвал участников конференции к более тесному взаимодействию «представителей органов государственной власти, профильных министерств и ведомств, транспортного бизнес-сообщества».

«НЕ ВЫПЛЕСНУТЬ РЕБЕНКА»

Многим участникам конференции запомнится интересное и яркое выступление советника руководителя Ространснадзора Владимира Чертока. Он справедливо заметил, что сегодня «Россия является одним из мировых лидеров в обеспечении транспортной безопасности.

На нас возлагается большая ответственность, потому что на нас смотрит весь мир, как мы идем этой дорогой. И другие страны «подтягиваются», вводят требования и нормативы, которые уже действуют в Российской Федерации». Но Владимир Черток, вместе с тем, предостерег коллег от принятия поспешных и необдуманных решений, чтобы, как говорят в народе, «не выплеснуть ребёнка».

Дело в том, что в начале июля 2019 года Дмитрий Медведев утвердил перечень органов власти и видов контроля, в отношении которых в первоочередном порядке будет осуществляться механизм «регуляторной гильотины». Он предусматривает сокращение давления на бизнес и снижение государственного контроля. Сферы, на которые распространит свое действие «гильотина», – транспорт, экология, промышленная безопасность, санитарно-эпидемиологический надзор.

Предположительно, что уже к 1 января 2021 года, т.е. менее чем через полтора года, в нашей стране перестанет действовать прежняя нормативно-правовая система. К тому же времени должна быть разработана и принята новая система регулирования.

Как приживётся этот механизм в нашей стране, и насколько он окажется эффективным – покажет время, ждать осталось недолго.



ПАЛЬМА ПЕРВЕНСТВА

В ходе пленарной сессии докладчики затронули и такие важные аспекты безопасности водного транспорта, как противодействие пиратству, террористическим угрозам, охрана судов и портовой инфраструктуры, а также минимизация пресловутого человеческого фактора. К сожалению, надзорные и контролирующие органы продолжают выявлять злостные нарушения безопасности на водном транспорте.

«Пальму первенства» уверенно держат владельцы маломерных судов, следом идут владельцы крупных прогулочных и круизных судов. В первую очередь это связано с нарушением правил эксплуатации судов, низкой квалификацией команд и экипажей, а также и самих судовладельцев.

Несколько характерных примеров подобных нарушений привели в своих докладах помощник Генерального прокурора РФ Наталья Ростовцева, заместитель руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК РФ, генерал-майор юстиции Сергей Помозов, заместитель начальника Главного управления на транспорте МВД России, генерал-майор полиции Василий Ярцев.

Так, в прошлом году из-за низкой квалификации поваров, которые не имели соответствующих разрешительных документов, произошло массовое пищевое отравление 150 пассажиров на круизном судне «Лунная соната». Несоблюдение требований безопасности и перегруз становятся причиной крушения маломерных судов. Таких примеров – десятки. Перегруз, к сожалению, стал уже нормой на внутреннем водном транспорте, и с этим явлением надо бороться.

ПИРАТЫ XXI ВЕКА

Особое внимание органов контроля и транспортной безопасности приковано к наиболее опасным территориям. Например, Аденский, Оманский, Гвинейский заливы, а также Карибский бассейн считаются зонами наивысшего риска. Здесь промышляют пираты 21 века. Захват заложников с последующим выдвиганием ультиматума и требованием выкупа, насильственный отбор имущества и груза уже стали привычным явлением. Но мириться с этим злом Россия вместе с мировым сообществом не собираются. В этой связи рассказ начальника группы обеспечения



Юрий ЦВЕТКОВ



Николай ЗАХРЯПИН



Александр СТАРОВОЙТОВ



Владимир ЧЕРТОК

P.S.

Когда номер журнала был готов к печати, стало известно о захвате заложников – трёх российских моряков в зоне Гвинейского залива, у берегов Камеруна. Посольство РФ в этой стране предпринимало все возможные меры для освобождения граждан нашей страны. Но пираты отказывались от контактов с внешним миром. Надеемся, что усилия наших дипломатов принесут желаемый результат и россияне в скором времени вернуться к себе на родину.

планирования и контроля применения сил (войск) ВМФ в операциях по противодействию новым угрозам НЦУО Евгения Бархатова вызвал живой интерес участников дискуссии. По его словам, силами ВМФ совершено 43 похода, сопровождено 728 судов различного тоннажа. Все походы завершились благополучно.

Завершая конференцию, председатель организационного комитета конференции, депутат Государственной Думы РФ Александр Старовойтов отметил важную роль государства в борьбе с внешними угрозами и снижении рисков.

Чтобы сохранить баланс интересов всех сторон для получения максимального эффекта, требуется обновлённая чёткая и разумная законодательная база, учитывающая интересы как государства в целом, так и субъектов транспортной инфраструктуры в частности. Поэтому все предложения, прозвучавшие в этот день в стенах вуза, будут систематизированы и переданы в причастные министерства, ведомства, общественные организации для дальнейшего их применения при реформировании нормативно-правовой базы. ■

Карен Агабабян



Уважаемые коллеги и ветераны отрасли!
Позвольте поздравить вас с днем работников дорожного хозяйства!

Я думаю, каждый из нас гордится выбранной профессией. Ведь, прокладывая дороги, мы строим мощный фундамент для развития многих других отраслей.

Сегодня в России проблема разветвленности обычных дорог практически потеряла свою актуальность. Теперь первоочередная задача – развитие сети качественных и современных автобанов. Я уверен, что эта цель совсем скоро станет реальностью благодаря добросовестному труду, компетентности и накопленному опыту дорожников. Нам по плечу любые сложности, и мы ежегодно на деле доказываем это. Все объекты, возведенные специалистами дорожно-строительной компании «R-1» за 25 лет стабильной работы на рынке дорожного строительства, соответствуют высоким стандартам безопасности и качества. Для нас не важно, какую дорогу поручено нам построить или отремонтировать, федеральную или муниципальную, в Московской агломерации или в самом отдаленном регионе страны, важно то, что мы работаем на результат. Не останавливаясь на достигнутом, мы и в дальнейшем будем приумножать километры высококачественных трасс.

В преддверии праздника хочу пожелать всем дорожникам, ветеранам отрасли крепкого здоровья и благополучия. Пусть впереди вас ждут амбициозные цели и большие достижения. И, конечно же, чтобы по окончании трудного рабочего дня дома вас с нетерпением и пониманием встречали любящие и близкие вам люди.

С праздником, дорогие друзья!

Эдгар Арамян,
председатель совета директоров ДСК «R-1»



В рамках проекта международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» (МТМ ЕЗК) будут дополнительно проработаны вопросы повышения транспортной доступности регионов, по которым он проходит.

Об этом шла речь на первом заседании межведомственного Координационного совета при Минтрансе России по вопросам развития транспортной инфраструктуры на существующих и перспективных автодорогах федерального значения, связанных со строительством МТМ ЕЗК. Оно прошло под руководством первого замминистра транспорта Иннокентия Алафинова и с участием председателя правления Государственной компании «Автодор» Вячеслава Петушенко.

Маршрут «Европа – Западный Китай» состоит из трех основных частей. Первый проходит от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги М-11 и Центральную кольцевую автодорогу.

Строительство М-11 предполагается завершить в 2019 году, а участков ЦКАД, находящихся в составе международного маршрута, – до конца 2021 года. Таким образом, треть коридора будет функционировать уже в 2021 году.

Второй участок – это скоростная автодорога «Москва – Нижний Новгород – Казань». Она пройдет от Москвы до н.п. Шали (Республика Татарстан). Протяженность объекта

ПО ИТОГАМ ЗАСЕДАНИЯ ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ ПРОВЕСТИ АНАЛИЗ ОХВАТА ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРОМ ТОЧЕК ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНОВ, А ТАКЖЕ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ ЕГО С РАЗВИТИЕМ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ И ИННОВАЦИОННЫХ КЛАСТЕРОВ И ТУРИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

составляет около 750 км, включая обход Балашихи и Ногинска в Московской области протяженностью 21 км, а также следующий участок от Орехово-Зуево до Казани (пос. Шали, Республика Татарстан) протяженностью 729 км.

Проектирование и строительство участка протяженностью 729 км предусмотрено в составе федерального проекта «Европа – Западный Китай», утвержденного в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года. Объект реализуется Государственной компанией «Автодор».

Третий участок пройдет от пересечения со скоростной автодорогой «Москва – Нижний Новгород – Казань» до границы с Казахстаном. В основном он протянется по существующей дорожной сети. Это – в значительной части федеральная трасса М-5 «Урал» на участках подъезда к Ульяновску, а также к Оренбургу и участок федеральной трассы А-151.

Наиболее значимым проектом на указанном участке является строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу и выходом на автодорогу М-5 «Урал». Финансирование проекта обхода Тольятти также предусмотрено в составе федерального проекта «Европа – Западный Китай».



В рамках совещания также обсудили вопросы повышения безопасности дорожного движения на М-7 «Волга», реализацию мероприятий по снижению смертельного травматизма на дорогах, развитие территорий вокруг нового коридора, технологии беспилотного транспорта и интеллектуальных систем. По итогам заседания принято решение провести анализ охвата транспортным коридором точек экономического роста регионов, а также синхронизировать его с развитием индустриальных и инновационных кластеров и туристических центров. Такая работа будет проведена с участием регионов, по которым проходит маршрут. ■

Наш корп.

«ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

МАРШРУТ ПЛАНИРУЕТСЯ СИНХРОНИЗИРОВАТЬ С ТУРИСТИЧЕСКИМИ И ИННОВАЦИОННЫМИ КЛАСТЕРАМИ В РЕГИОНАХ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ!



От себя лично и от всего коллектива АО «Донаэродорстрой» примите поздравления с Днем работников дорожного хозяйства!

В этот день мы чествуем людей, посвятивших свою жизнь настоящему созидательному делу – дорожному строительству. Они возводят дороги и путепроводы, мосты и развязки. Дорожники трудятся везде: и в условиях крайнего Севера в зонах вечной мерзлоты, и в жарких климатических поясах, где от температуры воздуха плавится асфальт.

Осознавать себя частью огромной армии дорожников – почетно и в то же время ответственно. Ведь дороги – это жизнь городов и сел нашей страны, а дорожная отрасль – одна из ключевых для нашего огромного государства.

В день нашего профессионального праздника хотелось бы поблагодарить весь коллектив

АО «Донаэродорстрой», который доблестно трудится на благо людей.

Отдельные слова признательности ветеранам отрасли. Вы отдали столько сил любимому делу, а сегодня мы с благодарностью перенимаем ваш опыт.

От всей души желаю каждому осуществления всех планов и благополучия. И пусть не только в этот день, но и всегда в ваш адрес звучат только слова благодарности за ваш труд.

С праздником!

СЕРГЕЙ ЗУБАНОВ,
генеральный директор АО «Донаэродорстрой»



АО «ДОНАЭРОДОРСТРОЙ»: ПОБИТ СОБСТВЕННЫЙ РЕКОРД



Строительство обхода Волгограда обсуждалось уже несколько лет. Ведь город оставался единственным городом-миллионником в России, не имеющим объездной дороги. Федеральные трассы Р-22, Р-228, А-260 насквозь пронзают Волгоград, увеличивая нагрузку на уличную сеть. Разрубая узел транзитного потока, ФКУ «Упрдор «Москва-Волгоград» заключило контракт с АО «Донаэродорстрой» на строительство первого участка обхода Волгограда.

Весь проект обхода разбили на три этапа. Первый начинается с южной стороны города. Новая трасса соединит трассу Р-22 с подъездом в Элисте и региональной дорогой «Волгоград – Котельниково». Протяженность первого этапа составляет 12,2 километра. Казалось бы, расстояние незначительное, но в этот километраж проектировщики уложили строительство трех транспортных развязок и нового моста через Волго-Донской судоходный канал.

Участие в таком масштабном проекте – фирменный стиль АО «Донаэродорстрой». Дорожники компании ежегодно работают на самых значимых федеральных объ-

ектах. Строительство обхода Аксая на трассе М-4 «Дон», подъездные пути к аэропорту Платов, а также реконструкция инфраструктурных проектов в рамках приоритетной программы «БКАД» – вот неполный список объектов, на которых были заняты специалисты организации в этом году.

По словам генерального директора компании Сергея Зубанова, нынешний дорожный сезон выдался действительно насыщенным. Ежегодно специалисты компании отстраивают и реконструируют порядка 100 км дорог I технической категории. Но в этом году даже собственный рекорд был побит.

Конечно же, такой большой объем был выполнен благодаря грамотным специалистам. А сегодня в штате компании трудятся и династии строителей, продолжающие благородное дело отцов и дедов. Накопленный опыт на каждом объекте множится на инновации. А какая современная стройка обойдется без нововведений? Вот и строительство обхода Волгограда не стало исключением.

Старт работ был дан в конце августа, а сдать объект дорожники планируют в 2024 году. По оценке экспертов, ввод даже одного участка обхода позволит значительно снизить нагрузку на продольные магистрали.





ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА ПРОЕКТА «БКАД»

В Госдуме РФ представлена интерактивная карта нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Интерактивную карту представили в рамках выставочной экспозиции Минтранса России «Закон. К истории транспорта России» в Государственной Думе РФ. За шесть лет реализации национального проекта предусмотрен рост доли региональных трасс в нормативе с 43% до 50%, аналогичного показателя по дорожной сети городских агломераций. К 2024 году планируется вдвое сократить количество аварийно-опасных участков дорог.



УМНЫЕ ДОРОГИ В БАШКОРТОСТАНЕ

В республике к 2020 году будет запущена интеллектуальная транспортная система, которая будет включать в себя центр управления движением и «умные» светофоры.

В регионе создадут ситуационный центр для онлайн-мониторинга пропускной способности дорог и ДТП. В систему интегрируют камеры фиксации нарушений. Первые интеллектуальные светофоры должны появиться в Уфимской и Стерлитамакской агломерациях, они смогут определять загруженность дорог и регулировать пропускную способность. Интеллектуальная транспортная система создается по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

МОНИТОРИНГ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Встреча министра транспорта Евгения Дитриха с губернатором Тамбовской области Александром Никитиным состоялась в Минтрансе России.

Речь шла о мероприятиях национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и объектах федеральной дорожной сети. Росавтодор на совещании представил заместитель руководителя ведомства Евгений Туриев. В Тамбовской области в рамках нацпроекта идет масштабная дорожная кампания. Уже законтрактованы все из запланированных 13 объектов, работы ведутся в соответствии с намеченным графиком. Всего с 2020 по 2024 годы из федерального бюджета в бюджет области планируется направить 2 млрд 430 млн рублей на проект «БКАД».

М-11: РАБОТЫ ТРЕБУЕТСЯ УСКОРИТЬ

Совещание по вопросам строительства магистрали М-11 состоялось в Санкт-Петербурге под руководством вице-преьера РФ Максима Акимова.

Участники совещания обсудили необходимые мероприятия по открытию сквозного движения по новой трассе. Реализация проекта скоростной дороги между двумя столицами стартовала в 2008 году. Участки дороги вводятся в эксплуатацию, начиная с 2014 года. Как сообщил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко, за две недели с момента открытия движения на ряде участков они демонстрируют растущую востребованность.



ЦКАД: УТВЕРЖДЕН ПЕРЕЧЕНЬ ПЛАТНЫХ УЧАСТКОВ

На новой трассе А-113 – Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД) в Московской области платным станет участок от пересечения с федеральной трассой М-10 «Россия» до пересечения с дорогой федерального значения А-130 «Москва – Малоярославец».

Соответствующее распоряжение подписал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. Трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока трафика в обход столицы. А также уменьшить нагрузку на выходы из Москвы, МКАД и улицы городов области. Альтернативным бесплатным маршрутом станет дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо».



В КИТАЙ – ЧЕРЕЗ ЦЕНТР РОССИИ

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих сообщил, что Минфин одобрил строительство двух дорожных участков транспортного коридора «Европа – Западный Китай».

«Это головной участок от Москвы до Владимира с обходом Владимира – самый, пожалуй, сегодня перегруженный участок трассы М-7, который «разошьет» движение в Московском регионе и даст нам новое направление. Также это участок от Казани до Канаша, который позволит нам спуститься до Самары и далее уйти на российско-казахстанский пункт пропуска Сагарчин», – сказал министр в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту и строительству. Глава Минтранса также отметил, что достигнута договоренность о начале проектирования всей новой автодороги на участке от Москвы до Казани.

«ЕНИСЕЙ» РЕКОНСТРУИРУЕТСЯ

В Республике Тыва досрочно отремонтировали 20 км трассы Р-257 «Енисей». Всего в текущем сезоне в нормативное состояние приведут более 70 км этой трассы.

Завершены работы на участках с 745 по 760 км и с 885 по 890 км. Продолжается капитальный ремонт трассы в Пий-Хемском (км 701 – км 710, км 730 – км 740), Улуг-Хемском (км 913 – км 929), Чаа-Хольском (км 975 – км 992) и Овюрском (км 1016 – км 1026) районах республики. Ввод этих объектов в эксплуатацию запланирован на октябрь текущего года. Реконструкция этой магистрали – составная часть программы развития транспортной сети Тувы и автоперевозок между РФ и Монголией через Туву.



РАВНЯТЬСЯ НА СССР

Глава отдела транспортного передвижения Программы ООН по окружающей среде UNEP Роб де Йонг призвал мировое сообщество обратить внимание на опыт Советского Союза в развитии общественного транспорта.

«Государства, которые входили ранее в Советский Союз, обладали очень хорошей инфраструктурой общественного транспорта. Я был во множестве городов, где общественный транспорт был действительно хорошо развит – трамваи, автобусы. Думаю,



важно обратить внимание на те хорошие вещи, которыми они обладали в прошлом», – отметил Роб де Йонг в своем заявлении в преддверии Всемирного дня без автомобиля. По его словам, развитая структура общественного транспорта послужит хорошим стимулом для людей отказаться от личных авто.



ОБХОД ДЛЯ ВОЛГОГРАДА

Росавтодор приступил к строительству ключевого для региона и юга России дорожного объекта – обхода Волгограда в Городищенском и Светлоярском районах. Ход работ проинспектировали помощник Президента РФ Игорь Левитин, руководитель ФДА Андрей Костюк и губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров.

Полностью первый этап обходной магистрали планируют завершить в 2024 году. Строительство обхода разделено на три этапа: каждый из них будет сдаваться самостоятельно, постепенно снижая нагрузку на городскую сеть. Обход Волгограда является частью международного транспортного коридора «Север – Юг» и повысит доступность портов Каспийского бассейна.

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ РФ И ТУРЦИЕЙ



Главы ОАО «РЖД» и «Турецких государственных железных дорог» обсудили меры по реализации потенциала сотрудничества.

Реализации этого потенциала будут способствовать, прежде всего, меры тарифного стимулирования и шаги по развитию инфраструктуры, считают главы этих транспортных компаний Олег Белозёров и Али Исхан Уйгун. Их встреча прошла в Москве. «Темпы роста торговли между Россией и Турцией увеличиваются, и считаем, что мы, как железные дороги, еще не выбрали весь потенциал нашего сотрудничества. Его необходимо максимально реализовывать», – сказал Олег Белозёров. Схожее мнение высказала и турецкая сторона.



«САПСАНЫ» БУДУТ ОБНОВЛЕНЫ

В ближайшие два года будут модернизированы все 16 составов высокоскоростных поездов «Сапсан», курсирующих между Санкт-Петербургом, Москвой и Нижним Новгородом.

Изменения приурочены к 10-летию с начала регулярного движения поездов «Сапсан», которое было введено в действие в 2009 году между Санкт-Петербургом и Москвой. Об этом сообщает пресс-служба Горьковской железной дороги. Первый обновленный «Сапсан» отправится в рейс в 09:40 мск 18 декабря 2019 года из Москвы в Санкт-Петербург.

ПУСТЫЕ ВАГОНЫ - БЕЗ НАЛОГА

Нулевая ставка НДС может распространиться на транзитные перевозки порожних контейнеров и вагонов. Соответствующий законопроект Госдума приняла во втором чтении.

По мнению законодателей, налогообложение транзитных перевозок порожних контейнеров и грузовых вагонов существенно снижает конкурентные преимущества российских железных дорог и привлекательность российских транспортных коридоров для иностранных грузоотправителей. Транзитная ставка НДС в 0% применяется при любых транзитных перевозках в других странах ЕЭС – Белоруссии и Казахстане – членах ЕАЭС. Установление соответствующей ставки в России позволит гармонизировать налоговое законодательство государств – членов ЕАЭС.



ПРОЕКТ НОВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КРЫМУ

Вопрос строительства железнодорожной ветки в Ялту в стадии проработки. Об этом заявил глава Крыма Сергей Аксёнов во время прямого эфира на телеканале «Крым 24».

«Пока это в стадии проработки, изучается такая возможность, решения пока готового нет. Поднимаются еще материалы, которые были при Советском Союзе. Всё будет определять экономика: стоимость проекта, время его окупаемости, – отметил В. Аксёнов. – На одном из совещаний по туризму с участием вице-премьера правительства России Ольги Голодец этот вопрос был поднят».



«ЗАПОЛЯРНЫЙ ТРАНССИБЬ» СТРОЯТ ПОЭТАПНО

Российские железнодорожники завершили строительство сплошных вторых путей между Тобольском (Тюменская область) и Сургутом (Ханты-Мансийский автономный округ-Югра).

Движение поездов организовано по двухпутному участку в 437,5 км. Реализован ключевой этап проекта развития маршрута Тобольск – Сургут – Коротчаево. Работы финишировали на перегоне п.п. 687 км – Сургут. Всего с 2007 года было построено 396,4 км путей на 26 перегонах, проведена реконструкция станций. Инвестиции в инфраструктуру полигона превысили 45 млрд рублей. Этот участок входит в систему Северного Широтногохода («Заполярного Транссиба») Салехард-Уренгой-Надым-Коротчаево.



ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Глава Сибирского управления «Росжелдора» А. Будьздоровенко принял участие в совещаниях по актуальным вопросам ускоренного социально-экономического развития регионов Сибири.

Особенность этих регионов состоит в наличии инфраструктурных ограничений, сдерживающих их развитие. В этой связи ключевыми задачами социально-экономических программ развития Республики Алтай и Республики Тыва стало ускоренное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.



РАЗНОГЛАСИЯ ПОКА НЕ УРЕГУЛИРОВАНЫ

ОАО «РЖД» может отказаться от управления железными дорогами Армении.

Минтранс РФ заявил о возможности досрочного расторжения 30-летнего концессионного договора (2008 г.), по которому ОАО «РЖД» управляет железнодорожной инфраструктурой Армении.

Поводом являются длящиеся более года претензии правоохранительных и налоговых органов Армении, а также затягивание строительства общearмянской ж.д. сети и ее стыковки с Ираном. Эксперты считают заявление о вероятном расторжении договора следствием недоработок со стороны «РЖД», Минтранса и МИДа.

КОНТЕЙНЕРНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕВРАЗИЮ

Рост контейнерного транзита через железнодорожную сеть страны за 8 месяцев 2019 года превысил 20%.

О росте перевозок контейнерных грузов через российские магистрали в направлении Восток – Запад заявил

генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров. По его данным, за 8 месяцев 2019 года через инфраструктуру РЖД было перевезено свыше 727 тыс. контейнеров, что на 23% выше уровня того же периода 2018-го. Из них 151 тыс. контейнеров были перевезены транзитом. 55% грузов проследовало по направлению Китай – Европа, и 45% – в обратном направлении.





ДИНАМИКА НА ВЫРОСТ

Согласно статистике Росавиации, за 8 месяцев 2019 года сохраняется рост объемов воздушного движения.

В августе на внутренних воздушных трассах российские авиадиспетчеры обслужили 103,2 тысячи полетов, увеличив этот показатель относительно того же периода прошлого года на 23,1%. На международных линиях проведено более 86,7 тыс. полетов, включая 28 тыс. транзитных. Всего за январь–август 2019 российские авиадиспетчеры обслужили в верхнем воздушном пространстве страны более 1,21 млн полетов, увеличив этот показатель к тому же периоду прошлого года на 9,5%.



СМП ДОПОЛНЯТ БЕЛЫМ МОРЕМ?

Власти Карелии предложили включить Беломорско-Балтийский канал (ББК) в состав Севморпути (СМП).

Руководство республики отдает ключевую роль развитию северной Карелии, включенной в состав Арктической зоны страны, и модернизации Беломорканала. По словам замминистра по дорожному хозяйству, транспорту и связи региона В. Спиридонова, объект построен в 1930-е гг. и на сегодня его транспортные возможности почти исчерпаны. По его мнению, расширение габаритов ББК для увеличения пропускной способности канала может стать проектом, обеспечивающим развитие инфраструктуры и повышение экспортного потенциала арктических территорий.

ОБСУЖДЕНЫ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ МОРСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В Правительстве РФ прошло заседание комитета транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Заседание провел вице-премьер Правительства РФ Максим Акимов.



Рассмотрен план-график федерального проекта «Морские порты», являющийся инструментом мониторинга мероприятий Комплексного плана. План-график позволяет контролировать ход выполнения работ. Проект «Морские порты» включает 41 мероприятие, а также строительство 9 ледоколов и 1 аварийно-спасательного судна. Запланированы меры по развитию автодорожных подходов к портам. К 2024 году мощности морских портов страны должны достигнуть 1,3 млрд тонн (прирост – не менее 336 млн тонн).

НОВАЯ ВПП В ШЕРЕМЕТЬЕВО

В международном аэропорту Шереметьево открылась третья взлетно-посадочная полоса (ВПП). Ее строительство было начато в 2011 году, и теперь количество взлетно-посадочных операций в Шереметьево вырастет с 65 до 90 в час.

«В Шереметьево работали две полосы, но они находятся так близко друг к другу, что одновременно два самолета садиться и взлетать не могут, должен быть интервал. Третья полоса независима, дает возможность садиться и поднимать воздушные суда без оглядки друг на друга», – пояснил министр транспорта РФ Евгений Дитрих в ходе церемонии открытия новой ВПП. По словам председателя совета директоров аэропорта Шереметьево Александра Пономаренко, ввод в эксплуатацию новой полосы создает благоприятные условия для достижения стратегической цели – войти в ТОП-10 крупнейших аэропортов мира.



НЕБО ПИТЕРА ОТКРОЮТ ДЛЯ ТРАНЗИТА



Зарубежные лоукостеры смогут летать из аэропорта Пулково в Санкт-Петербурге без посадки в стране их регистрации. Такое решение приняли на совещании у вице-преьера Максима Акимова.

В кабмине пришли к выводу, что иностранные перевозчики нижнего ценового сегмента – лоукостеры – смогут войти на рынок без ущерба для российских авиакомпаний. У зарубежных перевозчиков появится возможность перевозок из российского аэропорта в зарубежье без продолжения полета в своей стране. Это позволит аэропорту Пулково увеличить прибыль и перераспределит поток с Московского транспортного узла. Пилотный проект Минтранса планируется запустить на ближайшие пять лет. Заявки на такие полеты уже поступили от крупнейшего в Европе лоукостера – ирландской Ryanair, британской EasyJet и венгерской Wizz Air.

ПЕРВЫЙ РЕЙС ЛАЙНЕРА

Российский пассажирский самолет MC-21-300 совершил свой первый международный перелет. Лайнер вылетел из аэропорта Жуковский, преодолел 2,4 тыс. км за 3,5 часа и прибыл в Стамбул.

Самолет MC-21-300, оборудованный двухклассным пассажирским салоном, прилетел в Стамбул для участия в выставке «Teknofest 2019». Первый показ самолета в России состоялся в августе этого года на авиасалоне МАКС-2019. А первый полет MC-21 совершил в 2017 году.



НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ДЛЯ «ВОСТОЧНОГО»

Премьер-министр Дмитрий Медведев утвердил изменения в схеме территориального планирования РФ.

В схему включено строительство специализированного перегрузочного комплекса навалочных грузов мощностью 15 миллионов тонн в порту «Восточный» в бухте Врангеля. Ранее о планах построить в этом порту данный терминал заявляло АО «Сибирский антрацит». Компания в феврале 2018 года зарегистрировала в г. Находка Приморского края «дочку» – ООО «Терминал «А» для этого проекта. Выход терминала на проектную мощность запланирован к 2025 году.

КАК ПРИВЛЕЧЬ БИЗНЕС?

Министерство транспорта РФ ожидает от участников бизнеса предложения и готово поддержать реализацию проекта по открытию частной круизной линии на Дальнем Востоке.

«Бизнес должен созреть, рассчитать пассажиропоток, оценить свои финансовые возможности и выйти с предложением, которое мы обязательно рассмотрим, и если будут реальные шаги, мы их обязательно поддержим», – сообщил глава Росморречфлота Юрий Цветков на конференции «Нева-2019». Ранее администрация Приморья выступила на федеральном уровне с предложением об организации круизной линии на Дальнем Востоке и приобретении или строительстве для этих целей круизного судна.



МАКС – 2019: КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АВИАПЕРЕВОЗКАМ

Росавиация в рамках деловой программы МАКС – 2019 провела круглый стол на тему: «Применение удаленных командно-диспетчерских пунктов, зарубежный опыт и перспективы внедрения в России».

К участию в круглом столе были приглашены представители Минтранса России, Росавиации, ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», ФГУП ГосНИИ ГА, предприятий промышленности.

Модератором выступил Эдуард Войтовский, начальник профильного управления Росавиации. Участниками круглого стола отмечено следующее: удаленные «вышки» КДП уже используются за рубежом и их внедрение актуально для России, особенно на аэродромах с низкой интенсивностью полетов. И востребована опытная эксплуатация КСА УВН на одном из аэродромов.



ЛУКОЙЛ УСИЛИЛ
ЗАЩИТНЫЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
МОТОРНЫХ МАСЕЛ
AVANTGARDE,
ЗАМЕНИВ
В РЕЦЕПТУРАХ
I ГРУППУ БАЗОВЫХ
МАСЕЛ НА ВЫСОКО-
ТЕХНОЛОГИЧНУЮ
II ГРУППУ

НОВАЯ ФОРМУЛА МАСЕЛ LUKOIL

ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

ЛУКОЙЛ обновил формулу более 40 продуктов, в том числе линейку моторных масел LUKOIL AVANTGARDE, разработанных для двигателей коммерческого транспорта всех модификаций. Производитель смазочных материалов заместил в рецептурах базовое масло группы I на группу II по классификации API (Американского нефтяного института).

Базовое масло – высокотехнологичный продукт глубокой переработки нефти и основа любого автомобильного масла. В составе готового продукта находится до 90% «базы» и 10% пакетов присадок. Отметим, что большинство производителей моторных масел для коммерческого транспорта в Европе и России все еще используют в рецептурах «базу» именно I группы. Базовое масло ЛУКОЙЛ группы II позволяет добиться более высокого

уровня технологических свойств и демонстрирует очевидные преимущества:

- на 40% улучшает стойкость к окислению (защита от отложений в двигателе)*;
- на 30% усиливает низкотемпературные свойства (более легкий запуск зимой и дополнительная защита от износа в холодное время)*;
- на 10% снижает испаряемость (расход масла)*

«Согласно классификации API, базовые масла подразделяются на группы в зависимости от технологий их получения, наличия примесей и основных физико-химических свойств, например, индекса вязкости. Последний является одной из важнейших характеристик, индикатором способности масла работать в широком диапазоне температур. Чем выше значение индекса, тем меньше из-

меняется вязкость масла при изменении температуры.

У новых базовых масел группы II индекс вязкости достигает показателя 120. Это по сути даже не вторая группа, а почти третья – пограничное значение по верхнему пределу. Хотя мы и называем это группой II, фактически на мировом рынке очень мало масел с такими высокими характеристиками. Новая группа II получена по уникальной технологии, с использованием гидрокрекинга, селективной очистки и гидроочистки. Благодаря этому сочетанию гидропроцессов нам удалось достичь такого результата», – рассказал Артем Чальцев, руководитель отдела науки и технологий ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100% дочернего предприятия ПАО «ЛУКОЙЛ»).

* По результатам лабораторных тестов ЛУКОЙЛ

СПРАВКА

Линейка моторных масел LUKOIL AVANTGARDE создана для широкого спектра тяжелой техники, используемой в грузовых и пассажирских перевозках, горной промышленности, строительстве и сельском хозяйстве. Включает серии продуктов:

- AVANTGARDE PROFESSIONAL (для дизельных двигателей экологического класса Евро-5 и Евро-6, в том числе оборудованных фильтрами сажевых частиц DPF);
- AVANTGARDE ULTRA (для бензиновых

и дизельных двигателей Евро-4, Евро-5 без DPF);

- AVANTGARDE EXTRA (для бензиновых и дизельных двигателей Евро-2 и Евро-3);
- AVANTGARDE (для бензиновых и дизельных двигателей Евро-0 и Евро-1).

Масла AVANTGARDE PROFESSIONAL поставляются на сборочные предприятия и в собственные сервисные центры многих производителей коммерческой техники в России и ряде европейских стран. Крупнейшие поставки продукта

ведутся для MAN Truck & BUS.

Эти продукты имеют широкий набор официальных одобрений производителей от ведущих производителей грузовых автомобилей и спецтехники – Mercedes-Benz, MAN, Scania, Volvo, Renault, Ford, Cummins, Deutz, MTU, КамАЗ, МАЗ и др.

Линейка AVANTGARDE по единой технологии выпускается на производственных площадках ЛУКОЙЛа в России, Австрии, Финляндии, Румынии и Турции, а также на привлеченных партнерских заводах в ОАЭ и Мексике.

ЛУКОЙЛ
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



AVANTGARDE

ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЁН

Расход
масла
на **55%**
ниже

Защита
от износа
в **3** раза
лучше

Стабильность
к окислению
в **2** раза
выше

ОДОБРЕНО: Scania / Volvo / Mercedes-Benz / Renault / MAN / MTU

* По сравнению с требованиями ACEA E4.



БУДУЩЕЕ – ЗА БЕСПИЛОТНИКАМИ?

НА ИННОПРОМЕ ПРЕДСТАВИЛИ ЛУЧШИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
И ЗАРУБЕЖНЫЕ ИННОВАЦИИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В столице Урала – в Екатеринбурге традиционно прошла X международная промышленная выставка ИННОПРОМ. Тема юбилейной выставки – «Цифровое производство: интегрированные решения», а страной-партнером в этом году выступила Турция. Ежегодно значимость события подчеркивают визиты первых лиц государства. Десятилетие Иннопрома ознаменовалось рабочей поездкой в столицу Урала Президента РФ Владимира Путина, в рамках которой глава государства в компании полпреда президента в УрФО Николая Цуканова и губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева осмотрел инновационные продукты российских и зарубежных производителей. Журналисты «Дороги и транспорт» прошли по выставке и оценили интересные экспозиции.

Следует отметить, что одним из пяти главных направлений промышленной выставки является машиностроение и производство компонентов для машиностроительной отрасли. Кстати, по информации организаторов Иннопрома, количество натуральных образцов продукции роботехники и машиностроения, представленных на стендах выставки, выросло на 30%. В прошлом году этот показатель был равен 813 экспонатам, а в текущем году выставили около 1000.

Инновационный транспорт и его комплектующие элементы, а также логистика были широко представлены на Иннопроме. Глава страны, к примеру, ознакомился и положительно оценил рабочее место оператора для удаленного управления техникой. Делегации во главе с Путиным наглядно продемонстрировали, как оператор управляет 120-тонным самосвалом БелАЗ, работающим почти за 2,5 тысячи километров от Екатеринбурга – на полигоне Жодино в Белоруссии.

«Умному» транспорту в последнее время уделяется особое внимание. На стенде НПО автоматики (входит в Госкорпорацию «Роскосмос») нас заинтересовала небольшая красная машина. «Что это за чудо техники?», – поинтересовались мы. Специалисты компании объяснили, что перед нами – прототип инновационной модели трактора, оснащенный системой беспилотного вождения. Представленный образец – полностью отечественная разработка, укомплектованная различными высокотехнологичными приборами. Высокоточная навигация позволяет технике производить посевные, уборочные и другие виды сельхозработ, опираясь на заданный оператором маршрут. Положение трактора или комбайна на местности определяется с погрешностью не более 3 см. А техническое зрение и искусственный интеллект корректируют движение с учетом возникающих на пути препятствий.

«Так как основной рыночной нишей для нас является существующая сельхозтехника, мы решили, что система должна быть универсальна. Беспилотный трактор мы сделали буквально за несколько месяцев, разработав комплект оборудования, который устанавливается на любую существующую сельхозтехнику», – проводит обзор новинки Алексей Соловьёв, советник генерального директора НПО автоматики.

По статистике только 5% российских агрохозяйств используют цифровую сельхозтехнику, тогда как в Европе этот показатель на уровне 80%, а в США – 60%. Разработчики уверяют, что беспилотник даст импульс к цифровизации отрасли в нашей стране. Система позволит сэкономить средства аграриев, и даже увеличить прибыль, поскольку беспилотная техника может увеличивать скорость выполнения работ до 2-3 раз, рабо-



тать в ночное время, по максимуму используя пригодные для сельхозработ погожие дни. При этом человек полностью не исключается из процесса: заданный маршрут разрабатывает и контролирует оператор, а за передвижение по дорогам общего пользования ответственность всегда лежит на водителе транспортного средства.

Внимание привлёк и стенд «ПК Транспортные системы», что неудивительно: сложно не заметить двухсекционный низкопольный трамвайный вагон с громким названием «Богатырь М» в павильоне выставочного экспонента. Он имеет оригинальный дизайн, комфортабельный интерьер и на 80% собран из отечественных комплектующих. Но более интересен другой продукт компании: инновационная трамвайная тележка для узкой колеи. Конструкция тележки позволяет использовать её для трамвайных вагонов со 100% низким полом и изготовить более узкий кузов вагона (до 2,3 – 2,4 м), обеспечивает вписывание трамвая в кривые малого радиуса, позволяет трамваю беспрепятственно проходить негабаритные участки, а также повысить скорость движения. Всё новое – это хорошо забытое старое: трамвайные вагоны для узкоколейки 1000 мм в нашей стране се-

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

- НА ИННОПРОМЕ БЫЛО ВЫСТАВЛЕНО БОЛЕЕ 600 ЭКСПОНЕНТОВ ИЗ 22 СТРАН МИРА
- НАЦИОНАЛЬНЫЕ СТЕНДЫ ПРЕДСТАВИЛИ 15 СТРАН МИРА – ТУРЦИЯ, АВСТРИЯ, БЕЛАРУСЬ, ВЕНГРИЯ, ФРГ, ИТАЛИЯ, КАЗАХСТАН, КНР, КОРЕЯ, СЛОВАКИЯ, ТАЙВАНЬ, ФРАНЦИЯ, ЧЕХИЯ, ЮАР, ЯПОНИЯ
- ПРЕДСТАВИТЕЛИ 90 СТРАН НАПРАВИЛИ СВОИ ДЕЛЕГАЦИИ
- ЗА 4 ДНЯ РАБОТЫ ВЫСТАВКА ПРИНЯЛА БОЛЕЕ 43 ТЫСЯЧ ПОСЕТИТЕЛЕЙ



ЗВАНИЕ САМОГО НЕОБЫЧНОГО ТРАНСПОРТА ПОСЕТИТЕЛИ ПРИСВОИЛИ ГИГАНТСКОМУ БЕСПИЛОТНОМУ АВТОБУСУ-ВЕЗДЕХОДУ ОТ КОМПАНИИ VOLGABUS, СРАВНИВ ЕГО С МАРСОХОДОМ

рийно не выпускаются с 1937 года. Но производители видят за своими разработками будущее в модернизации трамвайного хозяйства ряда городов.

Звание самого необычного транспорта посетители присвоили гигантскому беспилотному автобусу-вездеходу от компании Volgabus, сравнив его с марсоходом. На Красной планете он, вероятно, тоже смог бы пройти, исходя из технических характеристик: топливный бак вместимостью 600 литров плюс аккумулятор с запасом мощности на 60 минут движения, беспилотное движение с техническим зрением. Такая машина с легкостью преодолевает препятствие высотой до 1,6 м и шириной до 2 м, а также может ехать по льду, снегу и плыть по воде. А предназначен образец для езды в экстремальных условиях Крайнего Севера, такая техника, несомненно, поможет развитию данного региона.

В то время, пока профессиональное сообщество восхищалось разработками и подписывало контракты, обычные посетители стремились запечатлеть себя на фоне российского лимузина Aurus Senat – полного аналога автомобиля главы государства. На выставке было представлено два образца люксового автопрома: первый классический выполнен в коричневой расцветке (у президента – черная), а вторая спортивная – белого покрытия.

Уличная экспозиция, на которой располагалась более грузная техника, а также вертолеты и самолеты, могла бы иметь не меньшую популярность. Однако планы в день открытия выставки испортило дождливое уральское лето. Под накрапывающим дож-



дем по завершению работы выставки люди спешили к автобусной остановке. Но там их ждало испытание.

В каждый прибывающий автобус людской поток вносил солидно одетых дам и кавалеров, немного ошарашенных иностранцев, утрамбовывая пассажиров, словно селёдок в банке, и, чуть поскрипывая и кренясь от перегруза, уезжал восвояси. Толпа оставалась переминаясь с ноги на ногу, томясь в ожидании следующего «аттракциона». Проблема для ЭКСПО не нова, но в этом году встала особо остро, поскольку для въезда на личном автомобиле требовался особый статус и пропуск на аккредитованный заранее транспорт. Не обошлось в бочке мёда без ложки дёгтя.

В целом, юбилейный Иннопром в очередной раз порадовал инновационными продуктами. Отрадно, что, несмотря на политические разногласия и санкции, мировое сообщество уважительно относится к достижениям российской промышленности. А результат выбора места проведения подобных крупных событий подальше от Москвы даёт импульс к развитию экономики регионов. ■

Ольга Овчинникова

Первым нашим объектом, возводимым в столичном регионе, стал третий пусковой комплекс ЦКАДа. Этот объект, как и многие другие современные трассы, возводится под началом Государственной компании «Автодор». Начиная от развязки с М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и заканчивая развязкой с М-7 «Волга», пусковой комплекс наматывает 105,3 километра. И это действительно масштабное строительство.

Поскольку мы специализируемся на мостовых сооружениях, на стройплощадке нашим специалистам было поручено возведение 10 искусственных сооружений. И могу отметить, что проект дал мостовикам бесценный опыт. Вместе с трудовым коллективом ГК «Автодор» мы работаем слаженно, единой командой. Самоотдача специалистов компании позволяет быстро и качественно решать все возникающие спорные моменты. Это и есть результат накопленного опыта за первое десятилетие. И я надеюсь, что впереди нас ждут еще другие совместные проекты.

Позвольте от всего коллектива АО «Мостострой-11» и от себя лично поздравить сотрудников компании «Автодор» с 10-летием! Пусть ваш путь к следующему юбилею будет наполнен еще более грандиозными планами и реализованными проектами. Желаю успехов в профессиональной деятельности и достижения всех намеченных целей! Крепкого здоровья и удачи лично каждому сотруднику!



С уважением, Николай Руссу,
генеральный директор АО «Мостострой-11»

АВТОДОР 10 ЛЕТ
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ



НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

**В СЕРДЦЕ
ПОВОЛЖЬЯ!**



Материалы подготовили Феруза Джаббарова и Татьяна Липовецкая.

Редакция благодарит руководителя пресс-службы министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Светлану Цаплину за содействие в подготовке блока.



ГУБЕРНАТОР
САРАТОВСКОЙ
ОБЛАСТИ
**ВАЛЕРИЙ
РАДАЕВ:**

*«Мы приступили к решению
сложнейшей задачи – привести все
дороги региона в порядок»*

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Дорожно-транспортная отрасль имеет стратегическое значение. С ее развитием напрямую связано развитие территорий, рост инвестиций и экономики, а значит и благополучия людей. Поэтому выход на качественно новый уровень в работе дорожно-транспортного комплекса Саратовской области стал для нас приоритетом. Мы приступили к решению сложнейшей задачи – привести все дороги региона в порядок и выстроить современную инфраструктуру.

В течение нескольких лет мы шли к поставленной цели, ведь более 90% дорог не соответствовали нормативам. Ресурсной основой послужили федеральные программы, региональные проекты, областной Дорожный фонд. И вот, системный подход, тесное взаимодействие региона и федерального центра, огромные финансовые вложения, упорный труд дорожников, внедрение современных технологий и материалов – все это дало закономерный итог. За 5 лет в Саратовской области отремонтированы сотни километров дорог и городских улиц, построены магистрали, транспортные развязки, мосты.

В регионе успешно реализован крупнейший инвестиционный проект по строительству международного аэропорта «Гагарин». Создана инфраструктура, включающая автомобильные, железнодорожный и водный подходы к аэропортовому комплексу. В ближайших планах – шаги по ее дальнейшему развитию, чтобы повысить комфорт наших жителей, эффективность логистики, имиджевую привлекательность Саратовской области.

Сегодня мы приступили к реализации национальных проектов Президента страны Владимира Путина, к инвестиционным проектам по созданию новой инфраструктуры на территории региона. Убежден, что залогом их четкого выполнения будут профессионализм, инициативность, ответственность руководителей и сотрудников дорожных организаций и транспортных предприятий области.



ПЕРЕЛОМНЫЙ МОМЕНТ

Доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, в Саратовской области увеличилась почти в два раза. На такой уровень мы вышли благодаря национальным проектам.

Николай Чуриков

ники вышли на результат в 280 км. Об этом во время визита корреспондентов журнала «Дороги и транспорт» в Саратовскую область рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства региона Николай Чуриков.

Ситуация с дорогами в области остается острой вот уже на протяжении трех десятилетий. Однако в последние годы ее удалось переломить, увеличив процент региональных магистралей, находящихся в нормативном состоянии. О том, что способствовало такому прорыву и что еще предстоит сделать для дорожного хозяйства Саратовской области, во время личной беседы рассказал Николай Николаевич Чуриков.

По итогам реализации федерального проекта «Безопасные и качественные дороги» в 2018 году Саратовская область показала один из лучших результатов по эффективности работы среди всех других регионов России. Вручая губернатору Валерию Радаеву диплом, заместитель руководителя Росавтодора Игорь Астахов пояснил, что при подведении итогов учитывались своевременность и качество исполнения поставленных задач. А планы в Саратовской области были действительно масштабные: 207,4 км дорог или 113 объектов.

Строительный сезон этого года для дорожников региона выдался еще жарче. Изначально целевой показатель реализации программы составлял 220 км реконструированных автодорог, но уже сейчас дорож-

– Николай Николаевич, почему так случилось, что на протяжении многих лет Саратовская область занимала одно из последних мест по качеству дорог в России? И как, благодаря чему удалось переломить ситуацию?

– Доля качественных дорог региона сегодня составляет 12%. Между тем еще семь лет назад показатель не превышал 7%. На протяжении тридцати лет он снижался, пока в 2012 году не достиг «дна». Причина результата – недостаточное финансирование. Так получилось, что в Советское время Саратовская область выбивалась в лидеры по протяженности дорог с твердым покрытием. Асфальтированные магистрали были проложены не только в пределах областного центра, но и абсолютно ко всем населенным пунктам. На момент распада СССР региону досталась автодорожная сеть протяженностью 27 тысяч километров. К сожалению, средств не хватало даже на содержание дорог, не говоря о текущем ремонте и тем более капитальном. Переводя в цифры, уточню, что только на содержание региональных дорог нам ежегодно требовалось порядка 7,7 млрд рублей. А на тот момент дорожный фонд финансировался по остаточному принципу. Все это привело к тому, что дорог высокого качества почти не осталось. Вместе с тем в области из-за недостатка финансирования пришли в упадок практически все дорожно-строительные предприятия. Переломным моментом в

В августе текущего года министру транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Николаю Николаевичу Чурикову за значительный вклад в строительство международного аэропорта «Гагарин» от имени губернатора Валерия Радаева объявлена благодарность. Николай Чуриков также награжден Знаком почета «Автотранспортник России» и Нагрудным знаком «Почетный дорожник России».

дорожной сфере стал 2012 год и назначение на должность губернатора Саратовской области Валерия Радаева. Валерий Васильевич сразу же поставил задачу принять меры по сохранению дорог, а затем и их восстановлению. С самого первого дня своей работы по настоящее время он регулярно выезжает на объекты ремонтируемых и строящихся дорог, вникает в проблемы, решает возникающие вопросы. Такое отношение руководителя области является основополагающим фактором для улучшения дорог области. Относительно предприятий могу отметить, что если в 2012 году в области существовало только 2 компании, которые соответствовали необходимым критериям, то сейчас у нас работают порядка 14 конкурентных организаций. А доля дорог, находящихся в нормативном состоянии, увеличилась почти в два раза. На более высокий уровень по приведению дорог в нормативное состояние мы вышли благодаря проектам «Безопасные и качественные дороги» в 2017-2018 годах и «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году.

– Какой объем работ в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» был запланирован на текущий год, и что уже удалось сделать?

– В 2019 году мы запланировали работы на 151 участке. Большая часть – 97 объектов –





расположены в Саратове. Еще 10 – в Энгельсе. Остальные 44 объекта приходятся на регион. Подводя итоги работы на начало сентября, отмечу, что в областном центре выполнили практически весь объем. До конца сезона осталось закончить работы лишь на одном объекте. На региональных дорогах сданы 16 участков, а в Энгельсе мы приняли уже половину объектов. До конца сезона абсолютно все ремонтируемые участки будут сданы.

Работая по национальному проекту, мы ежегодно перевыполняем план. В этом году уже отремонтировали на 27% больше. Кроме того, отремонтированные транзитные трассы мы решили снабдить пунктами весового контроля. Всего будет введено 5 пунктов. Ведь в основном дороги разрушают грузовые машины, идущие с перегрузом. Весовой контроль поможет ликвидировать этот фактор.

Отдельно хочу отметить весомый вклад фермеров Саратовской области, которые помогают с ремонтом дорог к своим населенным пунктам. Алексей Михайлович Кондрашкин (АО «Ульяновский») взял под свой контроль ремонт дороги Ртищево-Крутец в Ртищевском районе, Николай Витальевич Курочкин (ООО «Ромашовский элеватор») – автодорогу Каменка-Рязанка в Турковском районе и Владимир Анатольевич Колосов (КФХ «Урожай») – дорогу Аркадак-Алексеевка в Аркадакском районе. Все они не только развивают сельское хозяйство, но и улучшают жизнь сельчан, поскольку хорошие дороги – один из главных показателей благополучия села. За что им огромное спасибо!

– Несмотря на перевыполнение плана, предстоит еще много работы для улучшения качества дорог. Какие объекты в

регионе требуют первостепенной реконструкции?

– Основная магистраль регионального значения – автострада Самара-Пугачев-Энгельс-Волгоград. Дорога имеет протяженность почти 800 км и проходит по трем субъектам РФ: Самарской, Саратовской и Волгоградской областям. Причем по Саратовской области дорога «пробегает» почти 400 км. Автодорога обеспечивает транспортную связь 83 населенных пунктов области, в которых проживает более 370 тысяч человек, не говоря уже о транзитном пассажиропотоке. Это – крупная транспортная артерия с большим объемом транзитных грузоперевозок. Приведению ее в нормативное состояние уделяется самое большое внимание.

Далее, Трофимовский путепровод, расположенный в черте Саратова, находится в плачевном состоянии и требует скорейшей реконструкции. Искусственное строение было спроектировано несколько десятилетий назад, поэтому сегодня оно уже не справляется с возросшим трафиком. Мы разработали проектно-сметную документацию по реконструкции моста, и сейчас она проходит государственную экспертизу. После положительного заключения будем объявлять конкурс на выполнение реконструкции объекта. Финансирование работ в рамках нацпроекта составит 200 млн рублей. Также требуют внимания и сельские объекты, и в первую очередь строительство дороги от села Александровка до улицы Азина в Саратове.

В общей сложности на весь период действия программы «Безопасные и качественные автомобильные дороги», то есть к 2024 году, нам поставлена задача – привести в нормативное состояние 24,8 % дорог. Министерство разработало мероприятия, скооперировало финансовые возможности с низкочувствительными технологиями, и теперь мы планируем довести долю дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 30%. Также обращаемся за поддержкой к федеральному центру с просьбой об увеличении финансирования нашего региона, чтобы мы могли выполнить задачу президента Владимира Путина и довести долю нормативных дорог до 50%.

– Отдельной темой хотелось бы затронуть мосты. Например, строительство моста через реку Каменка в Перелюбском районе и другие объекты.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ – 26948 КМ; ИЗ НИХ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ – 1267 КМ; РЕГИОНАЛЬНЫЕ – 6035,8 КМ И МУНИЦИПАЛЬНЫЕ – 19645,2 КМ.

В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ 432 МОСТА, ИЗ НИХ 245 ТРЕБУЮТ РЕМОНТА

– Мост через реку Каменка – один из 22 мостовых сооружений, отремонтированных в Саратовской области в этом году. В прошлом году мы построили еще более крупный мост через реку Камелик. Оба этих моста в Перелюбском районе. В половодье эти старые мосты оказывались под водой, а жители – отрезанными от мира. Теперь эта проблема решена. Для жителей отдаленных территорий мосты – это жизнь, поэтому мы им уделяем большое внимание. В Саратовской области 432 моста, из них 245, то есть больше половины, требуют ремонта. Кажется, что ремонтируем много, но этого недостаточно. С 2020 года, с расчетом на федеральное финансирование, Министерство транспорта и дорожного хозяйства области планирует перевести восстановление региональных мостов в новую фазу. Для этого в 2019 году ведомство организовало работы по разработке проектной документации на ремонт, капитальный ремонт и строительство мостов. Большая часть проектов может быть реализована уже в 2020-2024 годах в рамках программы мероприятий по строительству, реконструкции и ремонту аварийных и предаварийных региональных сооружений, осуществляемых с привлечением средств федерального бюджета – они внесены в программу «Эталон» националь-

ного проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Разработка особо сложных проектов должна завершиться к апрелю 2020 года.

– Вместе с тем в прессе была озвучена информация, что в этом году Саратовская область передала в федеральную собственность трассу «Тамбов – Ртищево – Саратов». Каким образом этот ход отразился на регионе?

– Магистраль изначально по всем критериям соответствовала дорогам федерального значения. Она связывает две федеральные трассы «Сызрань – Саратов – Волгоград» и Р-22 «Каспий». Кроме того, дорога обеспечивает пропуск большого грузового и пассажирского потока, более 10 тысяч автомобилей в сутки.

Передав магистраль в федеральную собственность, мы смогли снизить нагрузку на бюджет. А освобожденные средства перенаправили на ремонт региональных дорог.

– А как решается вопрос строительства второго моста между Энгельсом и Саратовом. Необходимость дублера неоднократно обсуждалась на профильных мероприятиях. На какой стадии сегодня этот проект?





ИТОГИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ» В 2018 ГОДУ:

- ОТРЕМОНТИРОВАНО 207,4 КМ ДОРОГ ИЛИ 113 ОБЪЕКТОВ
- УСТАНОВЛЕНО 97 ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ
- ЛИКВИДИРОВАНО 41 МЕСТО КОНЦЕНТРАЦИИ ДТП

– Хотя Энгельс и Саратов – два города, расположенные на разных берегах Волги, вместе они образуют саратовскую агломерацию с населением свыше 1 миллиона человек. Единственный мостовой переход между городами был построен в 1965 году. Он снабжен тремя полосами для движения, которые не обеспечивают необходимую пропускную способность. В часы пик здесь возникают серьезные пробки, протяженностью до 3 км. Таким образом, мост работает на износ и требует масштабной реконструкции. Но провести необходимый ремонт мы не можем. Для этого требуется полностью перекрыть мост, а это заблокирует сообщение. Назрела острая необходимость строительства второго городского моста.

Председатель Государственной Думы Вячеслав Володин, который вносит неоценимый вклад в развитие нашего региона, взял решение этого вопроса под свой контроль. И это дает нам уверенность, что объект обязательно будет построен.

– Существующий Саратовский мост является символом города. Несомненно, новый аэропорт Гагарин также станет одной из достопримечательностей. Каким было участие региона в строительстве авиагавани?

– Специально для нового аэропорта был построен Северный подход – автотрасса международного уровня. Министерство транспорта и дорожного хозяйства курировало стройку Северного подхода. Кроме этого, был капитально отремонтирован более короткий путь, так называемый Южный подход – дорога

Дубки – Новая Липовка – Шевыревка – Сабуровка. До аэропорта запущены все виды транспорта – автобусы, электрички и даже водный транспорт. Пожалуй, Гагарин – это единственный аэропорт России, добраться до которого можно и по воде.

– Водное сообщение с аэропортом – это действительно ноу-хау. И в этом плане хотелось бы услышать, а какие современные технологии вы используете при ремонте и строительстве дорог?

– Министерство транспорта и дорожного хозяйства регулярно проводит работу по внедрению разработок профильных научных учреждений. Мы сотрудничаем с Российской ассоциацией территориальных органов управления автомобильными дорогами, ДОРНИИ, а также Саратовским государственным техническим университетом. Благодаря такой работе на практике применяем современные подходы к диагностике состояния автодорог, а также используем новые технологии при ремонте дорог и стараемся готовить профессиональные кадры.

В этом плане хотелось бы отметить применение технологии холодного ресайклинга. Данному направлению мы уделяем особое значение, так как на всех наших дорогах необходимо проводить ремонт с усилением основания дороги. Данная технология обеспечивает не только высокое качество ремонта, но и за счет повторного применения материалов снижает финансовые затраты.

– Спасибо за интервью! ■

Беседовала Феруза Джаббарова.



UzStroyExpo

9-я Международная
Выставка

«UzStroyExpo-2019»

23-25 октября
Ташкент, Узбекистан






IX Международная выставка «UzStroyExpo - 2019» состоится 23-25 октября 2019г. в АО НВК «Узэкспоцентр», г. Ташкента. Выставка организована с целью привлечения ведущих международных и отечественных компаний, работающих в области производства и поставок продукции строительного назначения. Участие в выставке – это передовой метод демонстрации новых материалов, технологий и оборудования, прекрасная возможность для установления деловых контактов, укрепления позиций компаний на рынке Узбекистана и всего Среднеазиатского региона.

Официальную поддержку выставке оказывают:

- Министерство жилищно-коммунального обслуживания Республики Узбекистан
- Министерство строительства Республики Узбекистан
- Хокимият г.Ташкента
- АО «Узбекэнерго»
- АО «Узстройматериалы»

При организационном содействии АО НВК «Узэкспоцентр»

Проведение данной выставки обретает особую актуальность ввиду намеченных проектов по строительству промышленных комплексов в различных отраслях промышленности.

Узбекистан направит свыше \$432 млн. на развитие водоснабжения

На реализацию программы развития и модернизации систем водоснабжения и водоотведения на 2015-2019 годы за счет централизованных капитальных вложений будет выделено \$432,8 млн.



Узбекистан построит 945 многоэтажных домов в 2017-2020 гг. 5, 7 и 9 этажные дома будут построены в Ташкенте, центрах и крупных городах Каракалпакстана, и регионов Узбекистана для 50 тыс. семей, которые нуждаются в жилье. Около 15 тыс. домов по современным типовым проектам в сельских районах построены в 2017 году. Так же прорабатывается проект по строительству 500 многоэтажных домов в Сергепийском районе Ташкента.



И СНОВА САРАТОВ!



ПО СЛЕДАМ МАРШРУТА ДВУХЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ

Современная молодежь и не знает, что еще каких-то тридцать лет назад Саратов гордо именовали столицей Поволжья. Расцвет города пришелся на конец XIX века. Тогда Саратов восхищал экономической мощью, а по численности населения, еще будучи в составе Российской Империи, занимал почетные 10-12 строчки.

Свидетельства великого прошлого города до сих пор отчетливо прослеживаются в архитектуре и памятниках истории. Именно за этой атмосферой в Саратов приезжают туристы.

Целью нашей поездки в столицу Поволжья стал не отдых и не просто путешествие, а проезд по региональным магистралям с целью мониторинга качества и безопасности автомобильных дорог. Чего греха таить, за дорогами Саратовской области давно закрепились не самые лестные характеристики. Еще два года назад, когда я побывала в Саратове и проехала по его дорогам, могла бы согласиться с этими отзывами.

– Однако в последние годы произошли позитивные изменения, – выезжая на дорогу, уверил меня начальник Государственного казенного учреждения Саратовской области «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» Сергей Плешаков. – Скоро сами убедитесь в этом. Конечно, дорога не без изъянов, но преобразования налицо.



Итак, ранним утром наша группа экспертов и журналистов в сопровождении начальника Государственного казенного учреждения «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» Сергея Плешакова, пресс-секретаря Министерства транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Светланы Цаплиной выехала из Саратова в направлении Самары. Путь предстоял долгий и длинный – до границы Саратовской и Самарской областей. А это почти 400 км по самой протяженной трассе региона «Самара – Пучагев – Энгельс – Волгоград».

ЗА ДЕНЬ ДО ПОЕЗДКИ

От Москвы до Саратова – 850 км пути. Навигатор покажет вам расчетное время в пути в пределах 11 часов. Но не спешите верить технике. Бывалые путешественники говорят, что после пересечения Саратовской области скорость движения придется снизить, а итоговое время в пути может увеличиться и на 5 часов.

Помимо автомобиля для поездки в Саратов можно выбрать поезд (кстати, железнодорожные пути сюда из Москвы проложили первыми во всем Поволжье) или самолет. Мы отдали предпочтение последнему варианту, тем более в регионе в конце августа открылась отстроенная с нуля авиагавань. Именно отсюда и началось автопутешествие по дорогами Саратова.

От аэропорта к областному центру ведут две дороги: Южный и Северный подходы. Южный подход существовал и до строительства гавани. Это была самая стандартная муниципальная дорога, связывающая сельские поселения. Но поэтапный капитальный ремонт в рамках федеральных проектов «Безопасные и



качественные дороги» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги» полностью преобразил трассу. В 2017 году был отремонтирован участок «Саратов – Дубки», в 2018 году – «Дубки – Новая Липовка». В 2019 году отремонтировали последние 8 км от Новой Липовки до Северного подхода.

Общая протяженность трассы – 20 км. Это в два раза короче альтернативного Северного подхода. Но есть здесь и существенный минус. В районе деревни Новая Липовка дорога пересекает действующие железнодорожные пути в одной плоскости. Это значит, что при проезде поездов движение по Южному подходу встает. Во время осмотра ремонта трассы председатель Государственной Думы Вячеслав Володин обратил внимание на необходимость путепровода: «Сегодня его нет, но запланировать его стоит. Иначе будут пробки во время движения составов, и люди могут опоздать на самолет. А это недопустимо».





Северный подход в аэропорту соединяет авиагавань с трассой Р-228. И уже по ней автомобилисты могут добраться до СКАДа. В общей сложности длина маршрута составляет 40 км, из которых 12 приходятся на сам подход. Строительство трассы велось в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы до 2020 года». Магистраль второй технической категории возвели достаточно быстро, несмотря на наличие в проекте четырех путепроводов и четырех транспортных развязок. Губернатор Саратовской области, высказывая слова благодарности дорожникам, подчеркнул, что «это пример, как нужно организовывать подобную работу».

И действительно, новая дорога скоростной стрелой соединяет пункты назначения. Покрытие ровное, без изъянов. Словом, дорога высшей категории.

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ:

«Мы не должны ограничиваться высказываниями о том, что дороги плохие. Нам нужно создать эффективно работающий механизм финансирования дорожного строительства, включая эти дороги и контроль трат»

Кстати, Северный подход к аэропорту строился под непосредственным руководством Сергея Александровича. Хотя, ознакомившись с биографией спутника, понимаю, что он принимал участие практически на всех стройплощадках региона. Вся трудовая деятельность (40 лет!) Сергея Александровича посвящена дорожной отрасли.

Нам сегодня повезло – поездка в сопровождении первоклассного гида, знающего о дорогах все, явление нечастое!

МОСТ, ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЬ И ЕДИНСТВЕННАЯ СВЯЗУЮЩАЯ АРТЕРИЯ

– Трасса «Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград» связывает воедино три областных центра, – проезжая по Саратовскому мосту, рассказывает Сергей Плешаков. – При этом в нашей области дорога пересекает город-спутник Энгельс, а в Волгоградской области – Волжск. Общая протяженность маршрута порядка 700 км. Большая часть пути пролегает по нашему региону – 460 км. Вся трасса расположена на левом берегу Волги. Местами дорогу и реку разделяет расстояние меньше километра. А равнинная местность, характерная для Саратова, позволяет автомобилистам в мельчайших деталях рассмотреть красоты природы.

Полюбоваться в регионе действительно есть чем: уходящие за горизонт степи с вкраплениями лесов и практически ровная гладь реки. Пока еще Волга в этом месте судоходная. Но экологи уже не первый год бьют тревогу. Уровень воды стремительно падает и сейчас находится на критически

низкой отметке. Еще немного – и для судов этот маршрут будет недоступен.

– А ведь когда-то мост был лидером по протяженности, – говорит собеседник. – На момент открытия, в 1965 году, он считался самым длинным в Европе. Общая длина строения составляет 2825,8 м, из которых 166 приходится на основной пролет.

Конструкция моста железобетонная, консольная. Часть перехода, расположенная ближе к Саратову, предназначена для пропуска судов. Она немного выше поднята над водной гладью. Именно на этом участке расположены знаменитые решетчатые пролетные строения. Двигаясь к Энгельсу, мост снижается. И если изгибы моста хорошо заметны с набережной, то во время проезда на машине их просто не замечаешь. Альтернативой Саратовскому мосту является Новый Саратовский мост, расположенный у села Пристанное, в 13 км от этого строения. Для Сергея Александровича новый мост – это еще один виток биографии. Работая в комитете по дорожно-транспортному строительству, он принимал активное участие в возведении этого строения. Проект был действительно глобальным. Его начали реализовывать в 1991 году, а из-за экономических сложностей сдали только на рубеже веков. Но даже в такое сложное время дорожники отстроили практически 12 км сооружения, включая сам мост и подходы.

Новый Саратовский мост является составляющим звеном СКАДа, и чтобы воспользоваться им как альтернативой, автомобилистам приходится делать довольно большой крюк. Строительство еще одного моста, но уже в черте города, поможет об-

ВАЛЕРИЙ РАДАЕВ:

«Хорошие дороги – это залог развития территорий, роста благополучия людей»

ПЕРЕКРЕСТОК ТРАНЗИТНЫХ КОРИДОРОВ

Миновав Саратовский мост и новые кварталы Энгельса, выезжаем на прямую. Трасса за городом такая же, как и в пределах населенного пункта: двухполосная, без барьерных ограждений. Руководитель дирекции транспорта поясняет, что дорога в основном соответствует 2-й технической категории. Однако здесь еще остались отдельные участки, выстроенные по нормам 3-й категории. Во время капитального ремонта, который проходит благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», трассу доводят до нормативного состояния. А после очень важно установить правильное содержание дорог. Этим вопросом в Саратовском регионе заведуют несколько компаний. С руководителем одной из них мы увиделись во время нашей первой остановки в городе Энгельсе. Дасим Рамалданов, генеральный директор ООО «Автомобильный», вместе со своей командой заведует дорогами всего Энгельского района. Как он отмечает, не все магистрали агломерации были отреставрированы в рамках федерального национального проекта поэтому компания самостоятельно проводит текущий ремонт, укрепляя основание и обновляя асфальт. Работы много. Но шаг за шагом планомерный труд дает результаты.

Пока все силы брошены на более аварийные участки. Сергей Александрович





говорит, что ямочный ремонт, который привлек наше внимание, проводился еще три года назад. Однако по внешнему состоянию дороги и не подумаешь о таком «почтенном возрасте» заплаток.

Оказалось, что на этом участке применялись новые технологии устройства ямочно-покрытия струйно-инъекционным методом и методом пропитки с использованием битумных эмульсий. Мой собеседник, не распявшись о собственных достижениях, кратко сказал, что инновации были успешно освоены дорожниками. Но коллеги сразу отметили, что нововведение применялось благодаря инициативе Сергея Плешакова. Он подсчитал, что экономия материалов и энергоресурсов будет более чем в 2 раза при высокой производительности. Здесь за смену дорожники сдавали до семи километров. О долговечности же говорят факты. Несмотря на возраст дорожного полотна, качество дороги приятно удивило. Конечно, это не

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

Саратовский мост был открыт 10 июля 1965 года. Общая длина строения составляет 2825,8 метров. На момент открытия мост являлся самым длинным в Европе. Годом позже, в 1966-м, вдоль моста были проложены линии для движения троллейбусов. Но в 2004 году произошло падение нескольких опор, поддерживающих сеть. Эксперты признали, что мост больше не может выдерживать такую нагрузку, поэтому линии были демонтированы. По заключению проектных организаций, без капитальной реконструкции срок службы моста не превысит 20 лет.

уровень федеральных трасс, но довольно неплохая магистраль регионального значения.

За разговорами не заметили, как въехали в Марковский район. В этом районе расположено практически 60 км трассы, и на сегодня весь этот путь отремонтирован. Улучшение качества дорожного покрытия отмечаю не только я, но и многочисленные автомобилисты. Трафик на трассе за последние годы значительно возрос. Удивительно, но водители отдают предпочтение этой региональной дороге, а не федеральной трассе Р-228, которая проходит параллельно по правому берегу Волги.

Прямо по курсу замечаю сужение дороги из-за реконструкции. Плюс еще один участок в копилку нормативных магистралей Саратова. Останавливаемся у стройплощадки. Здесь работы ведут дорожники ООО «Автобан».

– Компания «Автобан» зарекомендовала себя в качестве надежного партнера, – дает характеристику организации Сергей Александрович. – И это не только мое мнение. Такой же точки зрения придерживается и министр транспорта и дорожного хозяйства Николай Чуриков. «Автобан» принимает участие в строительстве региональных и федеральных дорог. Опыт специалистов компании позволяет одновременно работать сразу на нескольких объектах.

– В этом году мы заключили контракты по ремонту дорог на 15 объектах Саратовской области, – здороваясь, рассказывает Тигран Киракосян, генеральный директор ООО «Автобан». – 7 участков реконструируются в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Сегодня мы параллельно ведем работы в Марковском, Лысогорском, Самойловском, Питерском, Новобураском районах области. Сдача всех объектов запланирована до конца октября нынешнего года.

Осилить такие большие объемы работ удастся за счет сложения сразу нескольких составляющих: квалифицированных специалистов (а их в компании трудится более 200 человек), новейшей техники (более 150 единиц) и применения новейших технологий. На всех участках, реконструируемых по национальному проекту, для формирования основания используется метод холод-



ной регенерации. Буквально за день с помощью технологии дорожники формируют порядка километра основания.

– Самый протяженный участок в этом году у нас расположен на трассе «Саратов – Тепловок – Базарный Карабулак – Балтай». Там мы реконструируем 25 километров пути, начиная с 9 километра, – отмечает Тигран Араратович. – Тот участок печально знаменит напряженной дорогой. Ситуацию усугубляет каменный карьер, разрабатываемый прямо на повороте трассы. Для восстановления дороги было принято решение исправить профиль магистрали щебнем и усилить дорожное основание также методом холодной регенерации. Этой инновации мы отдаем предпочтение уже не первый год. Ресайклинг смог зарекомендовать себя как быстрый и надежный метод подготовки основания.

Состав дорожной одежды на всех реконструируемых участках стандартный –

НИКОЛАЙ ЧУРИКОВ:

«В Саратове по состоянию на 1 сентября завершён ремонт 90% участков дорог, заложенных в показатели реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»

щебеночно-мастичный асфальтобетон на битумных вяжущих. Кстати, с этого года «Автобан» самостоятельно изготавливает асфальтобетон с помощью собственного завода, дополнившего технический парк компании.

– Наши главные задачи: выполнение работ качественно и в срок, – говорит генеральный директор «Автобана». – Мы дорожим своей деловой репутацией и доверием наших партнеров.

Прощаясь с дорожниками компании, движемся дальше.

Марковский район, известный еще в советские времена своими оросительными сооружениями, и сегодня снабжает водой все Заволжье. Местность здесь такая, что без мелиорации хорошего урожая не будет. Требуется дополнительное орошение. В 70-х годах возле сел Баскатовка, Сосновка, Подлесное, Михайловка заработали насосы, поставля-





ющие воду в Комсомольский канал. Сегодня общая протяженность канала составляет 248 км. Оросительная система тянется на Восток. Поговаривают, что когда-то ее планировали довести до казахских степей. Но успели пройти только половину пути. Кстати, граница с соседним государством здесь довольно близко. Это можно понять и по номерным знакам проезжающих мимо машин.

– На этой трассе пересекаются потоки автомобилистов, движущихся с севера на юг и с запада на восток. Магистраль является транспортным коридором в Среднюю Азию через Казахстан, – подтверждает Сергей Александрович. – В сезон по этому участку трассы проезжает порядка 15 тысяч автомобилей в сутки. А это довольно большой показатель для региональной дороги. Летом и осенью половина потока приходится на большегрузы. Перевозят зерно и природные материалы из карьеров. Грузовики для нас – отдельная головная боль. Каждый хочет за рейс перевезти как можно больше груза, не думая о том, что такой массой разрушает дорогу.

Для борьбы с перегрузом существует один проверенный метод – пункты весового контроля. Раньше во всей Саратовской области работали только два пункта. В этом году добавится еще пять. На эти цели по согласованию с министром транспорта и дорожного хозяйства области и губернатором региона были выделены средства из бюджета области.

СОСТАВЛЯЮЩИЕ КАЧЕСТВА

В Балаковском районе находится самый большой участок трассы – порядка 150 км. За три года целевых программ магистраль практически на всем протяжении привели в нормативное состояние. Без ремонта остались лишь

13 км. Планируется включение этого участка в программу «БКАД» на 2020 год.

Следующая остановка – 224-й километр. Отсюда на протяжении почти семи километров проводят капитальный ремонт дороги. Долго беседовать с начальником участка, ремонтируемого компанией ООО «Авто-трасса», Гагиком Даватяном не удалось – шум от ресайклера, формирующего основание, напрочь заглушал слова. Как отметил Даватян, этот участок компания сдаст уже в конце сентября.

– Здесь, в Балаковском районе, мы планируем еще и мост новый построить через реку Большой Иргиз, – отъезжая от стройки, перечисляет Сергей Александрович. – Действующий мост закрыть нельзя. Он – единственное связующее звено между берегами. Но строение нуждается в капитальном ремонте. Поэтому мы вначале отстроим новый мост, а затем и действующий приведем в порядок.

Несколько лет назад наш собеседник уже руководил работами по строительству моста в этом районе. Тогда мостовики возводили переход через судоходный канал в самом городе Балаково. Объект стал крупнейшим инфраструктурным проектом, реализованным за последнее десятилетие на территории Саратовской области.

Строительство новых мостов необходимо региону. В области всего насчитывается порядка 300 переходов. Но это включая и те строения, которые находятся в аварийном состоянии. Однако такая же проблема наблюдается в целом по стране. И ее усугубляет острая нехватка квалифицированных мостовиков. К примеру, мост через реку Каменка в Перелюбском районе Саратовской

области возвели специалисты из Дагестана. В самом Саратове просто не оказалось конкурентных компаний.

– Мы с каждым годом увеличиваем протяженность реконструируемых дорог, тем самым создаем рабочие места для дорожников, – проезжая по Пугачевскому району, говорит Сергей Александрович. – Благодаря такому объему у нас в регионе увеличилось число дорожно-строительных компаний, которые могут качественно выполнять работы. В этом году мы отремонтировали практически 300 км. В следующем сделаем еще больше.

Результаты работ отчетливо видны. Ровное покрытие, без сколов и трещин, яркая дорожная разметка. Приятно удивленная состоянием трассы, спрашиваю у Сергея Александровича, каким образом удается выполнять качественный ремонт в таких больших объемах.

– Никакого секрета здесь нет, – отвечает собеседник. – Все дело в применении новых технологий. В этом году практически на всех строительных площадках мы использовали холодный ресайклинг для формирования основания. Технология перерабатывает старое дорожное покрытие, формируя из него основание. Это быстро и экономически выгодно. А результат вы можете сами оценить.

Технология холодного ресайклинга сегодня набирает популярность везде. Но саратовцы пошли еще дальше. Для экономии

времени дорожники запускают ресайклеры сразу с двух концов реконструируемого участка. А если дорожное полотно широкое, то с каждой стороны параллельно идут по две машины. Итогом становится выработка в день сразу нескольких километров.

Еще в качестве объективных причин улучшения состояния региональных дорог Плешаков назвал использование первоклассных материалов и строгое соблюдение всех требований и норм. Конечно, это неизменные составляющие. Но, по моему мнению, Сергей Александрович умолчал о самом главном моменте: квалифицированных дорожниках, которые не просто механически выполняют работу, а вкладывают всю душу в каждый новый проект. Поэтому планы по реконструкции дорог в Саратовской области перевыполняются, а результаты перекрывают все ожидания.

Феруза Джаббарова

Построенный и готовый к сдаче мост через реку Каменка, что увидели мы на конечной точке маршрута в Перелюбском районе, действительно нас впечатлил. За три месяца компания «БурБау» возвела новый мост. Протяженность небольшая – всего 50 метров, а вот значение его для населенных пунктов огромное. Но не будем спешить, все об этом объекте и его строителях – в следующей статье. ■



НОВЫЙ МОСТ ЗА 60 ДНЕЙ

СПЕЦИАЛИСТЫ «БУРБАУ»
УСТАНОВЛИВАЮТ
ВРЕМЕННОЙ РЕКОРД



В Саратовской области насчитывается более 300 мостов. Основная часть искусственных сооружений находится в аварийном состоянии. Причина проста. Все мостовые переходы возводили еще в прошлом столетии, в 60-70-х годах. За минувшие десятилетия строения исчерпали весь свой срок службы и теперь нуждаются в экстренной реконструкции или замене. Руководство области к каждому проекту подходит индивидуально. Так, в селе Марьевка Перелюбского района мост через реку Каменка было решено заменить новым. Строение возводили в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а подрядчиком по итогам конкурса было выбрано

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Протяженность моста: **50,28 м**

Ширина проезжей части: **6 м**

Подъездные дороги – **595,58 м**

Вид покрытия: **асфальтобетон**

Расчетная скорость движения: **80 км/ч**

ООО «БУРБАУ». На реализацию проекта мостовикам компании потребовалось всего лишь 60 дней.

Во время проезда по дорогам Саратовского региона мы решили лично познакомиться с высококлассными специалистами, которые идут наперекор времени и каждый строительный объект сдают в два, а то и три раза быстрее сроков, оговоренных в контрактах. Так и оказались мы на стройплощадке моста буквально за пару дней до его официального открытия.

Перелюбский район расположен на востоке Саратовской области. С одной стороны он граничит с Самарским регионом, с другой – с соседним государством, Республикой Казахстан. Район является наиболее отда-

ленным от областного центра, а добраться до него из Саратова можно по региональной трассе «Пугачев – Перелюб», которая ответвляется от магистрали «Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград».

Современный надежный мост району требовался уже давно. Прежний был низководным и в период паводка задерживал лед, а это, в свою очередь, приводило к подтоплению села Марьевка. Кроме того, переход уже не справлялся с возросшей транспортной нагрузкой. Несмотря на отдаленность сел, проходящая вдоль населенных пунктов трасса весьма оживленная. Она идет транзитом в Самарскую область и способна вывести к автобану А-300, входящему в состав Азиатского маршрута.

– Профессиональных мостовиков еще нужно поискать, – подъезжая к стройплощадке, делится своими мыслями Сергей Плешаков, начальник ГКУ СО «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства». – В Саратове сегодня, к сожалению, нет достойных компаний. А вот о дагестанской организации «БУРБАУ» я могу сказать только самые лестные слова. Мой отзыв основывается не на одном проекте. В прошлом году специалисты компании менее чем за год выстроили мост через реку Камелик, протяженностью 160 метров. Это искусственное строение стало самым крупным объектом, возведенным на дорогах Саратовской области в 2018 году.

Мостостроительная компания «БУРБАУ», несмотря на свое территориальное расположение в Дагестане, ведет работы практи-



Магомеднур МАГОМЕДНУРОВ, директор ООО «БУРБАУ»

чески во всех регионах России на объектах любой сложности, от муниципальных до федеральных. Компания привлекает заказчиков по многим критериям, в том числе и комплексным подходом к работе. Специалисты возводят дорожно-инфраструктурные объекты с нуля своими силами, без привлечения подрядных организаций. И нынешняя стройплощадка – не исключение.

– Контракт на строительство моста мы заключили 20 мая 2019 года. Согласно документу, окончание работ намечалось на 30 декабря 2019 года. Но мы сдали объект в конце августа, более чем в два раза опередив график, – говорит Магомеднур Магомеднуров, директор ООО «БУРБАУ».

И действительно, оглядывая объект, понимаем, что мост полностью выстроен, подъездные пути к нему проложены. Осталось лишь нанести дорожную разметку.

– Пятидесятиметровый мост состоит из трех пролетных строений, – рассказывает о технических характеристиках сооружения Замир Амиргаджиев, начальник строительного участка компании. – Мост железобетонный, блочный, разрезной системы. Такой переход способен выдержать нагрузки АК14 и НК14.

ВАЛЕРИЙ РАДАЕВ:

«**СОВРЕМЕННЫЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ КАМЕНКУ СООТВЕТСТВУЕТ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ. ЭТО НАДЕЖНАЯ СВЯЗЬ С РАЙОННЫМ И ОБЛАСТНЫМ ЦЕНТРОМ, А ДЛЯ РЕГИОНА – ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СООБЩЕНИЕ С САМАРОЙ»**





На искусственном строении обустроены две полосы для движения транспорта, по одной в каждую сторону. Общая ширина проезжей части составляет 8 метров. Также мост оборудован двумя пешеходными дорожками. Ширина каждой составляет 75 см.

Помимо самого моста строители «БУРБАУ» занимались реконструкцией дороги, ведущей к мосту. Протяженность транспортных подходов составила 595,58 метров. Этот участок пути входит в состав трассы «Перелюб – Иваниха». После проведенной реконструкции дороги по нормативам для IV технической категории расчетная скорость движения автомобилей увеличилась до 80 км/ч.

На строительстве моста было задействовано 30 специалистов и 12 единиц строительной техники. Старались по поручению губернатора области сдать нужный объект как можно раньше.

Материалы в работе использовали исключительно собственного производства.

Начальник стройучастка Замир Амиргаджиев с руководством Саратовского ГКУ на мосту через р. Каменка

Для этого на стройплощадке установили мобильный завод турецкого производства, способный выдавать бетонную смесь по 300-м рецептам. Стоит упомянуть, что мостовики «БУРБАУ» вместо марки бетона 350 кг/см² на объектах используют марку 500 кг/см². И это одна из причин сокращения сроков строительства.

– Чаще всего в проектных документациях для использования фигурирует бетон марки 350 кг/см², – говорит директор компании. – И строители используют именно такой бетон. Мы же пользуемся 500-м. Да, он дороже. Но его цена вполне оправдана. Такому бетону требуется намного меньше времени для набора прочности. Кроме того, заказчик получает более долговечный объект. Ведь итоговая прочность у 500-го бетона практически в два раза выше 350-го.

Как результат, долговечность мостов, возводимых специалистами «БУРБАУ», достигает 100 лет. И это не просто слова. Качество исполнения работ мостовиков подтверждено временем. Стоит взглянуть хотя бы на последние сданные объекты компании: капитальный ремонт моста через реку Казачий Ерик на трассе «Краснодар – Темрюк» или капитальный ремонт моста через реку Ока на дороге «М-5 «Урал» – Коломна – М-5 «Урал».

Многие спрашивают нас, в чем секрет нашей работы и как удается возводить объекты в такие сжатые сроки? – улыбается Магомеднур Магомедович. – А секрета никакого и нет. Есть составляющие, которые в конечном итоге влияют на качество и сроки исполнения. Во-первых, это инновационные строительные материалы и техника.

Во-вторых, квалифицированная команда профессионалов, способных работать в любых географических условиях. И, конечно же, рациональное использование времени. Я имею в виду не только летний период, но и в целом планирование всего рабочего дня.

Действительно, слагаемые успеха не являются тайной. Но если другие не рационализируют свой труд, то ООО «БУРБАУ» с самого первого дня позиционирует себя в качестве предприятия западного образца. Поэтому все новинки специализированного оборудования становятся частью технического парка компании. В конечном итоге затраты окупаются производительностью и сокращением сроков работ.

– Из последних идей: приобрести установку по выпуску кубовидного щебня и песка из щебня, – рассказывает директор компании. – Используя такой материал в качестве дорожной одежды, возможно продлить срок службы асфальтобетонного покрытия на 3-5 лет. Кроме того, этот же материал мы сможем использовать для производства цементобетона марки 1000 кг/см². Это еще более прочный и долговечный материал.

Модернизацию ООО «БУРБАУ» и курс на прогрессивные методы работы заказчики оценивают по достоинству. Простое в работе мостовиков не бывает. Вернувшись из Саратовской области, мы направились с рабочей поездкой в Дагестан. Каково же было наше удивление, когда на объекте по реконструкции дороги «Манас – Зеленоморск – Аэропорт» в Махачкале мы вновь встретились с уже знакомыми специалистами компании. 13-километровый участок дублирует федеральную трассу Р-217 «Кавказ», тем



За активное участие в строительстве моста через реку Каменка коллектив ООО «БУРБАУ» награжден Благодарственным письмом губернатора Саратовской области Валерия Радаева.

Также объявлена Благодарность губернатора лучшим мостостроителям ООО «БУРБАУ» Джаватхану Магомедову, Зиявудину Магомедову, Ахмеду Магомедову, Хизри Сайбулаеву, Расулу Нажмудинову и другим

самым разгружая ее. Объект будет сдан до конца 2020 года. Впрочем, такие сжатые сроки – визитная карточка ООО «БУРБАУ».

Р.С.: В начале сентября открыт проезд по мосту через реку Каменка. Этот мост входит в число 22-х искусственных сооружений, отремонтированных в 2019 году в регионе. Губернатор Саратовской области Валерий Радаев, выступая на открытии объекта, поблагодарил мостостроителей и отметил важность нового объекта: «Ввод новых объектов стал уже хорошей традицией – второй год подряд мы запускаем новые мосты в Перелюбском районе. Современный мостовой переход через Каменку соответствует всем требованиям. Это надежная связь с районным и областным центром, а для региона – дополнительное сообщение с Самарой».

Татьяна Липовецкая

СПРАВКА «ДИТ»

ООО «БУРБАУ» было создано в 2008 году. За 11 лет работы компанией возведено около 30 тысяч погонных метров буровых свай, диаметром от 0,6 до 1,5 метров построены десятки мостов. Изначально компания создавалась для производства буровых работ для объектов дорожной инфраструктуры. Однако со временем направления работ стали расширяться. Следующим шагом стало мостостроение, поскольку важнейшим этапом при возведении искусственных сооружений являются буровые работы. Затем – дорожно-строительные работы.



■ С ПРАЗДНИКОМ!

СОВЕРШЕНСТВУЯ ПРИРОДУ

На строительстве обхода села Лосево и города Павловска трассы М-4 дорожники боролись сразу с двумя проблемами: меловыми грунтами и обильным разливом паводковых вод. Подход к слабому основанию был найден довольно быстро. А вот с паводковыми водами пришлось повоевать.



Разлив рек проходит не по расписанию и может стартовать как в мае, так и в марте. Хорошо, что на стройплощадке укреплением берегов заведовали специалисты ООО «Управление Дорожно-Мостового Строительства». Приняв за финишную точку наименьший срок, дорожники успели укрепить пойменную часть реки Осередь до ее выхода из берегов. А весна как раз выдалась ранней. Стоило немного задержаться – и все, возведенную насыпь могло просто смыть.

– На этом участке мы укрепили более 130 тысяч квадратных земляного полотна матрацами Рено, – делится объемами работ Сергей Рязанцев, генеральный директор ООО «УДМС». – Кроме того, возвели более 8 тысяч метров подпорных стенок из коробчатых габионов, а сейчас перешли к укреплению меловых откосов.

Работы на этом объекте у специалистов компании более чем достаточно. Подписанный ранее договор дополнили еще одним перечнем необходимых работ. Для

этого даже пришлось значительно расширить штат организации.

– На самом деле в России не так много компаний, занимающихся монтажом габионов, – говорит руководитель. – А мы готовы предложить заказчикам качественные объекты, смонтированные высококлассными профессионалами.

Опыт возведения габионных конструкций у ООО «УДМС» действительно большой. Они работают с 2003 года. За это время дорожники успели проявить себя на стройках во многих регионах страны. Начали с Кавказа, а после трудились на крупнейших транспортных артериях – М-11 и М-4.

Нынешний дорожный сезон подходит к концу, но работа у специалистов компании продолжается. Простоев не бывает, ведь такие профессионалы необходимы на каждой масштабной стройке для возведения современных качественных дорог.

Уважаемые коллеги!

Примите искренние поздравления с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!



Нам с вами посчастливилось работать в такое насыщенное время, когда каждый строительный сезон открывается с инноваций. Усовершенствуя технологии, используя самую современную технику, мы поднимаем качество и безопасность вверенных нам объектов. Такой прорыв в сфере дорожного хозяйства стал возможен благодаря мощной поддержке правительства и лично Президента страны Владимира Путина. Конечно, порой бывает сложно. Но в то же время всегда интересно. Ведь развивая производство, мы сами совершенствуемся.

В преддверии праздничной даты я бы хотел пожелать всем дорожникам постоянного развития. Пусть каждый день будет наполнен открытиями, а успех не заставляет себя долго ждать! Уверен, что добросовестный подход к работе поможет в выполнении поставленных планов. Помните, что дороги в нашей стране должны быть лучшими, и нам необходимо прилагать для этого все усилия!

СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ,

генеральный директор ООО «Управление Дорожно-Мостового Строительства»





С ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Позвольте поздравить вас с нашим профессиональным праздником — Днем работников дорожного хозяйства!

Обустройство региональных и муниципальных дорог сегодня стало одним из приоритетных направлений. Глава государства поставил перед дорожниками страны масштабные задачи, которые мы решаем вместе в едином порыве. Улучшая качество дорог, прокладывая новые скоростные магистрали и возводя мосты, мы запускаем социально-экономическое развитие даже в самых отдаленных селениях.

От всей души хочу пожелать всем коллегам благополучия и успехов во всех новых проектах. Пусть результаты работ станут еще одним поводом для гордости. Я уверен, что высокий профессионализм российских дорожников, а также постоянное внедрение инноваций способны повысить качество и безопасность наших дорог.

Желаю каждому здоровья, счастья и благополучия!

Сергей Сурков,
директор ООО «СамараТрансСтрой»

КАЧЕСТВО В ПРИОРИТЕТЕ

Одна из крупнейших дорожно-строительных компаний Самарского региона – ООО «СамараТрансСтрой». Организация, основанная в 2001 году, сумела за короткое время занять лидирующие позиции. Успех компании кроется не в везении или случайности, а в грамотной ставке руководства на инновации, квалифицированные кадры и самую современную технику.

Это дорожники «СамараТрансСтрой» одними из первых в области во время строительных работ стали применять систему 3D-нивелирования, без которой сегодня сложно

представить реализацию масштабных проектов. И это именно у них парк техники ежегодно пополняется новыми моделями.

Постоянное обновление машин оправдано объемами работ. Дорожники выполняют заказы не только на муниципальных и региональных, но и федеральных объектах. В этом году одним из главных направлений стало участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Благодаря профессиональной работе дорожников доля магистралей, находящихся в нор-

мативном состоянии, в регионе достигла практически 31%.

– Каждый год мы повышаем качество выполняемых работ, – говорит Сергей Сурков. – И это не столько требование заказчика, сколько требование времени. Мы не экономим на качестве, ведь в конечном итоге это влияет на безопасность движения по нашим дорогам.

443011, г.Самара, 3-я просека, 250
тел.: +7(846) 979-79-38
факс: +7(846) 979-79-40
e-mail: samarasts@list.ru





УВАЖАЕМЫЙ ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРОВИЧ!

ДОРОГИЕ СОТРУДНИКИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
КОМПАНИИ «АВТОДОР»!

ПОЗВОЛЬТЕ ПОЗДРАВИТЬ ВАС
С ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТОЙ –
ДЕСЯТИЛЕТИЕМ ЮБИЛЕЕМ ОРГАНИЗАЦИИ!



Сегодня имя государственной компании «Автодор» известно не только в России, но и далеко за её пределами, поскольку 10 лет эффективного и созидательного труда дали свои результаты: множество проектов по всей России уже реализовано, осуществляются грандиозные планы по строительству новых современных и комфортных трасс. Эта работа, крайне нужная и актуальная для развития нашей страны, находит поддержку на самом высоком Государственном уровне.

Коллектив ООО «ТРАНСПРОЕКТ» принимал и принимает непосредственное участие в реализации многих основных проектов Госкомпании – строительстве платных участков автомобильной дороги М-4 «Дон»: уже построены Обходы города Воронежа (км 492-517), с. Новая Усмань (км 517-544); строится Обход села Лосево и города Павловска (км 633-км 715), реконструируется участок км 211-287 в Тульской области; ведётся разработка проекта реконструкции участка км 715-777 в Воронежской области.

Мы гордимся работой в тандеме и под руководством специалистов компании ГК «Автодор», что позволяет решать много новых технически сложных и перспективных задач на важнейших транспортных объектах страны. Совместными усилиями мы вносим весомый вклад в решение вопросов по развитию транспортной инфраструктуры страны, снижению аварийности и обеспечению безопасности дорожного движения, открывая новые возможности и перспективы.

От имени коллектива и от себя лично я хотел бы пожелать ГК «Автодор» дальнейшего процветания и стабильности, а сотрудникам – успехов и плодотворной работы. Пусть впереди вас ждут ещё более амбициозные цели и важные задачи, которые, не сомневаемся, Вы сможете воплотить в жизнь!

Александр Мажаров,
Директор ООО «Транспортное проектирование»



ПОДПИСКА 2020

на журнал
«ДОРОГИ
И ТРАНСПОРТ»



Федеральное государственное унитарное предприятие «ПОЧТА РОССИИ»
Бланк заказа периодических изданий

Ф. СП-1

АБОНЕМЕНТ на газету журнал **70597**
(индекс издания)

«Дороги и транспорт»
(наименование издания)

Количество комплектов

на 2020 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Куда _____
(почтовый индекс) (адрес)

Кому _____
линия отреза

ДОСТАВочная КАРТОЧКА **70597**
(индекс издания)

пв место ли-тер

На газету «Дороги и транспорт»
журнал (наименование издания)

Стоимость	подписки	руб.	коп.	Количество комплектов
	каталожная	руб.	коп.	
	переадресовки	руб.	коп.	

на 2020 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

_____ город село область
(почтовый индекс)

_____ район улица

код улицы _____

_____ дом _____ корпус _____ квартира _____

_____ Фамилия, и., о.

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ» – ежемесячный информационно – аналитический журнал для работников дорожно – транспортной отрасли и всей общественности. «Дороги и транспорт» – единственное в России издание, комплексно освещающее деятельность всех видов транспорта и дорог. Здесь каждый может найти статью на интересующую его тему.

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ» – ВАШ НАДЕЖНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

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



ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

УДИВИТЕЛЬНЫЙ ДАГЕСТАН

*Нарын-Кала, Самур, Сулак...
реки, горы и дороги*

ВДОЛЬ КАСПИЙСКОГО МОРЯ

ООО «Издательство
«Дороги и транспорт»

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

Почтовый адрес: 123060, г. Москва, ул. Маршала Рыбалко, дом 2, корп. 6, оф.1005. тел: +7(905)708-1684
Юридический адрес: 117461, г. Москва, ул. Каховка, дом 22, корп. 5, ком. 314, тел: +7(499) 962-4363

Образец заполнения платежного поручения:

ИНН: 7727770005	КПП: 772701001	сч.№	40702810000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»			
Банк получателя ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		БИК	044525745
		сч.№	30101810345250000745

СЧЕТ № 2019/ПФ от «___» _____ 2020 г.

Заказчик:
Плательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2020 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт»	1	9600-00	9600-00
Всего к оплате:				9600-00
Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек				
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



Материалы блока подготовили Феруза Джаббарова и Ольга Овчинникова.

Редакция благодарит пресс-службу министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан и ГКУ «Дагестанавтодор» за содействие в подготовке блока



ШИРУХАН ГАДЖИМУРАДОВ:

«ДАГЕСТАНУ
НУЖНЫ
ХОРОШИЕ
ДОРОГИ»

Республика Дагестан является одним из немногих регионов РФ, где получили развитие практически все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный, трубопроводный. Республика находится на стыке многих международных путей, связывает транспортные потоки «Север – Юг». В Дагестане насчитывается 7534,7 км республиканских, межмуниципальных и местных дорог. Из них больше половины (57,3%) представляют гравийные и грунтовые дороги. В ремонте нуждается пятая часть муниципальных дорог. Наша беседа с министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Шируханом Гаджимурадовым о состоянии автомобильных дорог республики.

– Ширухан Умаханович, Президент страны Владимир Путин, выступая на заседании Госсовета, посвященном развитию дорожного хозяйства, с сожалением подчеркнул, что дорог высокого качества у нас в России по-прежнему мало. Как вы оцениваете дороги Республики Дагестан?

– Конечно, дорог высокого качества у нас тоже очень мало. Дагестану нужны хорошие автомобильные дороги. Что касается муниципальной сети автомобильных дорог республики общей протяженностью 20,1 тыс. км, то достаточно сказать, что она многие годы не имела устойчивых источников финансирования. В результате большая их часть постепенно начала разрушаться. Эта ситуация попала в поле зрения руководства Республики, и нам в сентябре 2018 года поступило поручение в кратчайшие сроки подготовить нормативную базу и организовать на 2019 год субсидирование ремонтов улично-дорожной сети городов и районов. Вот такую поддержку с текущего года получили муниципальные дорожные фонды. Планомерная и целенаправленная реализация проектов «Мой Дагестан – мои дороги» Правительства Республики Дагестан и национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» дают результаты: километры асфальтированных дорог увеличиваются.



– Расскажите, пожалуйста, об этих проектах подробнее.

– Программа «Мой Дагестан – мои дороги» начала действовать только с этого года. Из бюджета республики на текущий год выделено 770,8 млн рублей на ремонт муниципальной улично-дорожной сети. К концу октября 2019 года будут сданы первые 148 объектов. И до конца года работы завершат еще на 31 участке. Отмечу, что на всех объектах ремонты выполняются в соответствии с графиками производства работ. Всего за год предстоит провести ремонт на

СПРАВКА «ДИТ»

ШИРУХАН ГАДЖИМУРАДОВ,

министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан, является действительным государственным советником Российской Федерации 3 класса.

Вся жизнь Ширухана Умахановича неразрывно связана с транспортной отраслью. Сразу после школы он поступает в Московский автомобильно-дорожный институт. Получив специальность «Автомобили и автомобильное хозяйство», возвращается в Дагестан, где с 1978 года работает специалистом, а потом руководителем на транспортных предприятиях.

С 2003 года трудовую деятельность продолжает в Москве в Министерстве транспорта России: заместителем начальника Управления промышленного транспорта, заместителем директора Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского, а после – заместителем директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта.

В марте 2018 года Ширухан Гаджимурадов назначен министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан.

Ш.У. Гаджимурадов – «Заслуженный работник транспорта Республики Дагестан», «Почетный работник транспорта Российской Федерации». За личный вклад в развитие транспортного комплекса России и многолетнюю добросовестную работу награжден медалью Павла Мельникова.

149 км улично-дорожной сети с общей протяженностью более 1 млн м². Таких темпов ремонта в муниципалитетах не было никогда. Радует, что эта работа будет продолжена и в следующие годы.

– В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2019 году должны быть отремонтированы десятки улиц в Махачкалинской агломерации, а также разбитые проезды в пригородных поселках. Какова сегодняшняя картина по выполнению данной задачи?

– Вместе с улучшением качества муниципальных дорог мы приводим к нормативному уровню и республиканскую сеть. Эту работу ведем в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Напомню, что в проект входят четыре программы. Республика Дагестан участвует в трех из них: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения». В общей сложности по всем направлениям на 2019-2024 годы запланировано финансирование в размере 10 млрд 745,884 млн рублей, из которых 6 млрд 76,9 млн рублей – средства федерального бюджета.

Региональный проект «Дорожная сеть» включает ремонт, капитальный ремонт и реконструкцию автодорог Махачкалинской городской агломерации и дорог республиканского и межмуниципального значения. Мы планируем, что к 2024 году протяжен-

ШИРУХАН ГАДЖИМУРАДОВ:

« **РАЗВИВАЯ ТУРИЗМ, МЫ НЕ ТОЛЬКО ПОВЫШАЕМ КАЧЕСТВО СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ, НО И СТАНОВИМСЯ БОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ. ПРЕДСТОИТ ЕЩЕ СДЕЛАТЬ ОЧЕНЬ МНОГОЕ. МЫ ГОТОВЫ К РАБОТЕ»**

ность республиканских дорог, соответствующих нормативным требованиям, увеличится до 60,5%, а в Махачкалинской агломерации – до 85%. Кроме того, количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий уменьшится до 24,5% по сравнению с 2017 годом. Для выполнения таких амбициозных целей нам предстоит отремонтировать 552,5 километра дорог, в том числе провести ремонт 352,5 км, капитальный ремонт – 153 км, реконструкцию – 47 км.

– **Какие работы проводятся в этом году?**

– В нынешнем году в общей сложности работы будут проведены на 72,4 км или 99 объектах. Общая стоимость всех работ в текущем году составила 1 млрд 540,2 млн рублей.

Из общего количества 96 объектов приходится на уличную сеть Махачкалинской агломерации. Еще 2 объекта – это пригородные дороги «Манас – Зеленоморск – Аэропорт» от 0 до 5 км и подъезд к поселку Новый Хушет от автомобильной дороги «Махачкала – Каспийск – Аэропорт» от 0 до 4 км. Также в список вошла одна дорога регионального

значения «Магарамкент – Ахты – Рутул». Здесь капитальный ремонт проводят между 34 и 40 км на протяжении 6,0 км. В конце октября будут сданы 54 объекта. На остальных участках работы будут завершены до конца года.

Также в этом году начаты работы по оснащению федеральных, региональных и межмуниципальных дорог 35 камерами фото- и видеофиксации. Эта работа проводится в рамках проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». В общей сложности до конца 2024 года планируется установить 110 стационарных камер.

Отмечу, что этот проект предусматривает и организацию автоматических пунктов весогабаритного контроля. Мы запланировали обустройство 7 пунктов, а в этом году предусмотрено обустройство 1 пункта на автодороге регионального значения на подъезде к городу Махачкале. Все работы по программе делаются за счет республиканского бюджета.

Основное направление регионального проекта «Безопасность дорожного движения» – снижение смертности на дорогах. Главная задача – добиться, чтобы этот показатель не превышал четырех человек на 100 тысяч населения.

– **В последние годы в Дагестане активно развивается туризм, и немалую роль в этом играют качественные дороги.**

– Несомненно. Проводя работу по реконструкции дорог республики, мы стремимся поднять инвестиционную и туристическую

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН ОБРАЗОВАНО УКАЗОМ ГЛАВЫ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН 26 МАРТА 2018 ГОДА. ОСНОВНЫМИ ЗАДАЧАМИ МИНИСТЕРСТВА ЯВЛЯЮТСЯ РАЗРАБОТКА И РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНО-ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ПОЛИТИКИ, ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ДОСТУПНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ И ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, А ТАКЖЕ ФОРМИРОВАНИЕ И КООРДИНАЦИЯ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

привлекательность нашего региона. Нынешние реалии таковы, что к пяти административным центрам крупных муниципальных районов отсутствуют подъездные дороги с асфальтобетонным покрытием. А горные трассы, петляющие по популярным туристическим маршрутам, не все имеют асфальтобетонное покрытие, поэтому доставляют неудобства автомобилистам и влияют на безопасность дорожного движения. Этот вопрос также стараемся решить. К примеру, в этом году мы соединяем асфальтной дорогой высокогорный Цумадинский район, завершили строительство дороги «Кубачи – Кала-Корейш», также на стадии завершения работы по реконструкции подъезда к Мочохскому озеру с усовершенствованным а/б покрытием. Затем займемся реконструкцией дорог от Уркараха на Кубачи, от Узнимахи до Гента, «Гидмост – Урада – Гентаб» и так далее. Также в этом году начат маршрутный ремонт автомобильной дороги, ведущей к смотровой площадке в п.Дубки. Развивая туризм, мы не только повышаем качество существующей дорожной сети, но и становимся более привлекательными для инвесторов.

Словом, предстоит еще сделать очень многое. Мы готовы к работе.



Как и 20 лет назад, шум от лопастей вертолета окутывает Ботлих. Но если в 1999 году у жителей села любые громкие звуки ассоциировались со страхом, то сегодня рокот оповестил о великом событии – прибытии президента России Владимира Путина. Цель визита главы государства – годовщина с момента печальных событий. Будучи премьер-министром, Владимир Владимирович в 1999 году прилетал в Ботлих, чтобы поддержать военных и ополченцев. Тогда же он пообещал вернуться в село, когда здесь воцарится мир. Президент свое обещание выполнил.



Мирные дороги БОТЛИХА



– История современного Ботлиха неразрывно связана с событиями 20-летней давности, – рассказывает генеральный директор ОАО «Ботлихское ДЭП №7» Ахмед Асламханов. – В нашем селе что ни житель, тот принимал посильное участие в военных действиях. Я и сам стоял в обороне, хотя до начала контртеррористической операции работал дорожником. Да и после окончания конфликта тоже сразу вернулся к любимой работе.

Дагестанское село Ботлих расположилось на границе с Чеченской Республикой. Старый Ботлих разительно отличается от новых кварталов. Уютные каменные дома, выросшие на склонах гор, кажутся есте-

ственным продолжением природы. Между двухэтажными застройками словно горные реки петляют узкие улицы. А поднимаясь выше, натыкаешься на забор военного городка. Его организовали в 1999-м. После городок не расформировывали, а оставили для поддержания мира.

– Мы все помним события того времени, – продолжает рассказ Ахмед Мавлудинович. – 2 августа вооруженные боевики под командованием террористов Басаева и Хаттаба вероломно вторглись со стороны Чечни на территорию Дагестана. Численность группировки достигала 2000 человек.

Ботлих оказался на границе войны. Дорога в горах, разделяющая Чечню и Дагестан, стала рубежом. С той стороны вместе с милицией террористов атаковали ополченцы. А сами боевики прятались за жилыми кварталами Ботлиха.

Чуть больше месяца, до 15 сентября, длилась контртеррористическая операция. После освобождения местным жителям в память о тех страшных днях достались разрушенные снарядами дома, покореженные дороги и наспех нацарапанные на каменистых склонах гор фамилии и имена бойцов, для которых военные операции стали последними. В память о героизме и мужестве местных жителей возле администрации поселения был возведен монумент.



– Владимир Владимирович возложил цветы к монументу, а после проехал по дороге «Ботлих – Рахата – Беледи», по которой шли солдаты на захват террористов, – говорит руководитель компании.

Эта республиканская дорога входит в 237,8 км, обслуживаемых ОАО «Ботлихское ДЭП №7». Из общего объема чуть меньше половины – 103,4 км – приходится на региональные дороги. А оставшиеся 134,4 км – муниципальные. Сеть подведомственных компании магистралей растянулась вплоть до границы с Чечней и включает в себя два перевала: «Харамы» (на границе с соседней Республикой) и «Буцрах» (на границе с Гумбетовским районом). Кроме того, дорожники обслуживают 38 мостов,





общая протяженность которых составляет 942 метра.

Особенность района – высокогорное расположение. Ботлих забрался на высоту более 2000 метров над уровнем моря. Здесь высокая сейсмическая опасность.

В Ботлихском районе, как и во всех других районах Дагестана, не хватает магистралей с твердым покрытием. Но работы по закатке дорог в асфальт ведутся каждый год. За последнее время реконструировали 25 км трассы «Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская площадка». В нынешнем году работу продолжили сразу на трех точках этой магистрали: 106-115 км, 111-121 км

и 146-148 км. Кроме того, заасфальтировали участок дороги «Муни – Агвали» на 13-17 километрах.

– Учитывая, что основная наша работа – содержание дорог района, мы ежегодно асфальтируем довольно большой километраж, – рассказывает о нюансах работы Ахмед Мавлудинович. – К тому же, мы не только формируем твердое покрытие. До асфальтирования проводим реконструкцию дорог и при необходимости капитальный ремонт.

Составляющие грунтовых и асфальтированных дорог разнятся. Для трассы без покрытия объемная подушка без надобности. И, напротив, асфальтированным дорогам без хорошего основания просто не обойтись. Поэтому укладку дорожной одежды начинают с нуля. Зачастую приходится корректировать профиль путей, сглаживать резкие углы спусков, подъемов и поворотов. А это все дополнительные финансовые и временные затраты.

Активная работа по асфальтированию дорог в районе заметна сразу. Практически все улицы Ботлиха «закатаны в асфальт», а это нечастое явление для горных сел Дагестана. Но генеральный директор обслуживающей организации и на грунтовые дороги не жалуется. Он уверяет, что для него, как для дорожника со стажем, возможно найти правильный под-

ход к любой магистрали. Проблемы могут доставлять только природные катаклизмы: снежные заносы, сходы лавин, оползни. Но последствия и этих явлений специалисты организации устраняют довольно оперативно.

– Иногда приходится работать ночами, а порой мы и вовсе помогаем МЧС: часть наших людей расчищает дороги, а другие – эвакуируют людей, – говорит Ахмед Аслам-

ханов. – По-другому в горах не прожить, здесь всегда нужно помогать друг другу, подставлять плечо в трудную минуту.

Именно так и рассуждал наш собеседник 20 лет назад, уходя добровольцем в ополчение. Он знал, что может погибнуть. Но также знал, что долг каждого мужчины – защищать свою семью, свой дом, свою землю.

Героический подвиг Ахмеда Мавлудиновича в этом году во время визита Президента был отмечен юбилейной медалью «20 лет разгрома международных бандформирований». Медаль дополнила список наград директора, в том числе профессиональных.

Побеседовав с генеральным директором «Ботлихское ДЭП №7», понимаем, что награды для него – не сама цель. Куда важнее качественно выполнять свою работу.

– Во время визита Владимир Владимирович проехал по дороге «Ботлих–Рахата–Беледи». Нареканий к магистрали у президента не было. Это значит, что наши дороги соответствуют критериям главы государства по качеству и безопасности, – подытоживает нашу беседу Ахмед Мавлудинович. ■



ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ!



В преддверии Дня работников дорожного хозяйства поздравить вас с профессиональным праздником!

Созданная еще ветеранами отрасли дорожная сеть является национальным достоянием России. Осознавая ценность оставленного нам наследия, мы бережно храним и приумножаем километры качественных трасс. Не взирая на трудности и капризы погоды, каждый день дорожники ОАО «Ботлихское ДЭП №7» выходят на работу. Мы гордимся возложенной ответственностью. И я знаю точно, что нас, таких энтузиастов-дорожников, тысячи по всей стране.

Совместными усилиями мы способствуем переходу дорог на новый уровень, делаем все возможное, чтобы движение было комфортным и безопасным.

Я бы хотел поблагодарить всех сотрудников нашей компании за большой вклад в развитие дорог района. Отдельный низкий поклон ветеранам организации. От всей души желаю каждому специалисту отрасли профессиональных достижений и семейного благополучия. Пусть у вас будет достаточно сил для важных свершений!

Ахмед Асламханов,
генеральный директор ОАО «Ботлихское ДЭП №7»



В АЭРОПОРТ – ПО КРАЮ МОРЯ

День руководителя ГКУ «Дагестанавтодор» Тагира Азаева расписан по минутам. Выступив с докладом на профильной конференции утром, после обеда он прибывает с рабочим визитом на подведомственные строящиеся и ремонтируемые объекты. «Кабинетная работа необходима, но и на объекты выезжаем часто, для оперативного решения вопросов», – объясняет он свой насыщенный график.

За общением с Тагиром Магомедовичем не замечаем, как прибываем в аэропорт – важнейший транспортный узел любого региона.

Реконструкция «Манас – Зеленоморск – Аэропорт» идет с опережением

Со стороны регионального центра к воздушной гавани ехать одно удовольствие: по четырехполосной современной трассе, с разделением встречных потоков. Здесь у нашего собеседника запланировано совещание с гендиректором международного аэропорта Махачкалы по вопросу обеспечения въезда на прилегающую территорию с хозяйственными и административными помещениями во время реконструкции автомобильной дороги «Манас – Зеленоморск – Аэропорт».

Объект, о котором шла речь, мы увидели спустя некоторое время. Дорога, протяженностью 13,7 км, тянется от аэропорта Махачкалы, вдоль побережья Каспия, до населенного пункта Манас. До недавнего времени она представляла собой двухполосную дорогу четвертой категории, с многочисленными заплатками, которая давно перестала соответствовать запросам местных автомобилистов: как по качеству полотна, так и по пропускной способности. В связи с этим было принято решение выполнить реконструкцию, и данный объект стал пилотным при реализации федерального проекта «Дорожная сеть» в период 2019 – 2024 годов, выполняется по программе «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



– Данная дорога проходит по населенным пунктам Карабудахкентского района – Манасу, Манаскенту, вдоль села Зеленоморск, связывая их между собой и с тяготеющими к ней другими населенными пунктами, – разъясняет Тагир Азаев. – Также она является основной транспортной артерией, соединяющей вышеуказанные населенные пункты с Махачкалой и аэропортом, имеет выход на федеральную автодорогу Р-217 «Кавказ».

Объект разделён на два пусковых участка. Техника и специалисты на первом из них, протяженностью 5 км, появились в марте текущего года. За полгода дорожниками выполнено 80,0 тыс. куб.м земляных работ, 8400 кв.м основания и 36000 кв.м асфальтобетонного покрытия, начаты работы по строительству искусственных сооружений, по устройству освещения дороги. Мы своими глазами увидели масштаб работы: на момент нашего визита специалисты возводили земляное полотно, верхний и нижний слой основания из песчано-гравийной смеси, а также занимались устройством тротуаров, бордюрного камня и перильного ограждения.

Работы ведутся с опережением графика: уже освоено около 10% от общего объема работ. Завершить и ввести в эксплуатацию первый участок планируют до конца сезона. Магомеднур Магомеднуров, Генеральный директор ООО «Бурбау», – компания является подрядчиком на данном объекте – уверен, что для выполнения работы в срок есть все необходимое. Ежедневно на объекте задействовано 50 единиц дорожной техники и свыше ста единиц человеческих ресурсов, база укомплектована стройматериалами, да и погода в регионе осенью бывает лучше, чем в средней полосе России летом. К тому же, основные трудности остались позади.

А проблем возникает немало. Как это часто бывает при реконструкции дороги внутри населенного пункта, камнем преткновения стал перенос коммуникаций: газопровода, водопровода, канализации, кабелей линии электропередач, кабелей электро- и спецсвязи. Часть коммуникаций сделана местными жителями самовольно, без согласования с соответствующими службами, поэтому их находка в недрах земельного полотна – неприятный сюрприз и дополнительные хлопоты для строителей. Ещё один актуальный вопрос возник на фоне закрытия «диких» съездов к домовладениям барьерными ограждениями.



Тагир АЗАЕВ,
начальник ГКУ
«Дагестан-
автодор»

В Управлении автомобильных дорог готовы пойти на компромисс с населением и организовать съезд на второстепенную дорогу, если администрация Карабудахкентского района поможет с выделением земли без выкупа.

После реконструкции существующая 13-километровая автомобильная дорога будет переведена из четвертой во вторую техническую категорию. Ширина асфальтобетонного покрытия составит 18,5 м, число полос движения увеличится до 4, а автолюбители смогут двигаться с максимально разрешенной скоростью 90 км/ч. На объекте запланировано строительство 8 железобетонных водопропускных труб, по оси дорога будет разделена ограждениями парапетного типа «по типу «Нью – Джерси», а по бровке асфальтобетонного покрытия предусмотрены ограждения типа «криволинейный брус».

– Завершение работ на всей протяженности автодороги «Манас – Зеленоморск – Аэропорт» предусмотрено в 2020 году. ГКУ «Дагестанавтодор» пристально следит, чтобы все объекты, строящиеся, реконструируемые и ремонтируемые по национальному проекту «БКАД», выполнялись качественно и точно в срок, – резюмирует руководитель ГКУ «Дагестанавтодор» Тагир Азаев. ■

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Реконструкция автодороги «Манас – Зеленоморск – Аэропорт» км 0–км13,7	
Техническая категория	II
Количество полос	4
Ширина асфальтобетонного покрытия	18,5 м
Начало работ	март 2019
Окончание работ	2020 год



МАГАРАМКЕНТ – АХТЫ – РУТУЛ

СПЕЦИАЛИСТЫ «ДОРСТРОЙТЕХ» РАССКАЗАЛИ, КАК И ЧЕМ ОБНОВЛЯЮТ ТРАССУ

Дагестан уникален тем, что степная равнинная часть резко сменяется горами. Завидев их, мы тоже резко оживаем. Сделав пару эффектных кадров на фоне полноводного Самура, переливающегося в лучах полуденного солнца, и уходящих в легкий туман очертаниях предгорий молодых Кавказских гор, возвращаемся к реальности. И тут глаз цепляется за пограничный столб, который хорошо вписался в интерьер строительного городка.

– А что вы хотели, здесь проходит государственная граница с Республикой Азербайджан, – ловя наш взгляд, с улыбкой объясняют сопровождающие. Замечаем: побережье реки Самур усыпано камерами видеонаблюдения, а на том берегу, в осенних зелено-жел-

то-красных предгорьях Большого Кавказского хребта, виднеются погранзаезда и небольшие селения соседнего государства.

Автодорога Магарамкент – Ахты – Рутул, облик которой обновляется в этом году по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», простирается вдоль берега, по самой кромке предгорий. Трасса является основной транспортной артерией, обеспечивающей связь четырех муниципальных образований (Магарамкентский, Докузпаринский, Ахтынский и Рутульский районы) между собой и с остальными муниципальными образованиями республики и городом Махачкалой с выходом на федеральную автодорогу Р-217 «Кавказ». Также она обеспечивает транспортную связь с пограничными заставами,

дислоцированными на границе с республикой Азербайджан.

Дорога начинается от села Магарамкент, названного в честь первого поселенца – некоего Магарамы. Проходит через густонаселенное село Ахты и завершается в высокогорном селе Рутул. Путь от Махачкалы всего лишь 200 км, но кажется, будто проехали больше: самый южный город России Дербент остался далеко позади, а здесь — размеренная, спокойная жизнь, в которой чувствуется полное единение с природой.

История восстановления этой трассы началась ещё в 2016 году. 11-километровый участок (км 29 – км 40) планировали отремонтировать за счёт собственных средств республики. С 2016 по 2018 год было выполнено 4 километра. В начале 2019 года объект включили в национальную программу «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – появилась возможность за год окончить реконструкцию оставшихся 7 километров.

ОТ «УБИТОЙ» ДО СОВРЕМЕННОЙ

Дорожных рабочих ООО «Дорстройтех» – компания является генеральным подрядчиком на капитальном ремонте участка автодороги Магарамкент – Ахты – Рутул км 29 – км 40 – визит московских журналистов ничуть не удивляет. Все заняты делом. На всем протяжении активно ведутся земляные работы в скальных и обыкновенных грунтах, работы по строительству искусственных сооружений, подпорных стен и селеудерживающих сооружений и укладке асфальтобетона.



Гаджиyев Абдусаламов, генеральный директор ООО «Дорстройтех»

Готовность объекта специалисты оценивают на 60%. Благо, сезон дорожных работ в солнечном Дагестане намного длиннее, чем в средней полосе России, а срок сдачи объекта определен 1 декабря 2019 года.

Глядя на свежеложенный, ещё дымящийся асфальт, сложно представить, что некоторое время назад здесь была «убитая», узкая и извилистая дорога.

– Ни для кого не секрет, что буквально три года назад качество дорог в нашей республике оставляло желать лучшего, – утверждает генеральный директор ООО «Дорстройтех» Гаджиyев Абдусаламов. – Особенно это касается горных районов, где отсутствие дорог усложняло и так нелегкую жизнь горцев. Поэтому дорога в таких местах необходима.





Процесс особенно впечатляет с высоты птичьего полёта – наш коллега, ведущий инженер-оператор отдела по связям с общественностью ГКУ «Дагестанавтодор» Магомед Лабазанов, взлетел на квадрокоптере, чтобы произвести фото- и видеосъемку. От извилистости и многочисленных выбоин не осталось и следа: выпрямили повороты, сгладдили углы, обеспечили сохранность отремонтированной дороги.

Дорожный пирог состоит из основания и трёх слоёв асфальта, укрепленных геосеткой. Основание на протяжении участка варьируется от 6 до 30 см, нижний слой выполнен из песчано-гравийной смеси, верхний – из песчано-гравийно-щебеночной смеси. В вопросе обеспечения стройматериалами проблемы никогда не возникали. К счастью, республика располагает большим количеством карьеров для добычи щебня, гравия и песка, выбор разнообразен, но компания работает только с лучшими поставщиками, предварительно проводя лабораторные испытания материалов для проверки качества и соответствия их сертификатам.

Особое внимание специалисты уделяют стыкам, соединяющим между собой встреч-

ЗЕМЛЯНЫЕ РАБОТЫ – ВЫПОЛНЕНО БОЛЕЕ 70% ОТ ВСЕГО ОБЪЕМА 107,0 тыс.м³;

ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ – 25/491,0 шт./п.м.,

ПОДПОРНЫЕ СТЕНЫ И СЕЛЕУДЕРЖИВАЮЩИЕ СООРУЖЕНИЯ – 5/226,0 шт./п.м.

ные полосы. Для идеальных стыков используют новый продукт – битумную ленту. На дорогах Дагестана она применяется впервые.

– Это простое в применении изобретение, – разъясняет прораб Муса Гитиномгомедов. – Битумная лента, приклеенная на продольные и поперечные стыки, под воздействием горячего асфальта начинает плавиться, и в результате смежные части дорожного полотна соединяются в гладкую поверхность. Эта технология обеспечивает долговечность трассы, стойкость ее к разным погодным условиям и воздействию транспортных средств.

НОЙРУХ-ХОРТА... ГОЦАТЛЬ-КАХ... – СДЕЛАНО С КАЧЕСТВОМ!

Строительство горных автодорог существенно отличается от строительства равнинных. А чтобы дорога прослужила не одно десятилетие, дорожникам приходится подстраиваться под любые капризы природы и по максимуму использовать превентивные меры, чтобы нивелировать последствия.

На этапе черновых работ специалисты на всём протяжении выполняли откосные работы, то есть срезали горную породу примерно до 4 метров в высоту. Тем не менее мы наблюдали, как со скал постоянно происходит осыпь песчаной крошки. Песчаная крошка не представляет угрозы, но когда её накапливается много, приходится расчищать, чтобы она не выходила за пределы кювета. На участках, где скальная порода неустойчивая, построены подпорные габионные сетки.

Ещё одна особенность местности – грунтовые воды. На участке заложено 18 водопропускных труб, а профиль дороги – яйцеобразный, для лучшего стекания воды в кюветы. Но бывают непредвиденные ситуации, которые выбивают из графика и даже становятся причиной убытков.

АБДУЖАЛИЛ РАСУЛОВ:

« ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ОЧЕВИДНЫ УЛУЧШЕНИЯ И РАЗВИТИЕ. ЕЖЕГОДНО ВЫДЕЛЯЮТСЯ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА НА РЕМОНТ ДОРОГ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ. РЕСПУБЛИКА ПРОЦВЕТАЕТ, И МЫ ГОРДИМСЯ, ЧТО НАМ ДОВЕЛОСЬ В ЭТОМ УЧАСТВОВАТЬ»

– На одном из участков произошла просадка асфальта, – рассказывает Гаджияв Абдусаламов. – Выясняя причины, обнаружили подземные воды. Необходимо было устранить проблему, которая препятствовала дальнейшему проведению работ. Поэтому, проделав дренажную систему, мы отвели воду до 15 метров от оси. А образовавшаяся яма была заполнена песчано-гравийной смесью и в течение нескольких дней послойно уплотнялась путем полива основания.

– Самое важное в дорожном строительстве – это добиться хорошего основания, поскольку от него зависит и профиль, и качество автомобильной дороги, – утверждает основатель компании Абдужалил Расулов. – Мы стараемся не ограничиваться тем, что заложено в смете, если это необходимо для достижения наилучшего результата и получения качественной дороги.

Ежегодно в арсенале компании – несколько завершённых объектов. За последние годы «Дорстройтех» произвел реконструкцию 5-километрового участка автомобильной дороги Нойрух-Хорта, отремонтировал подъезд от автомобильной дороги Гоцатль-Кях к с. Хариколо, автомобильные дороги и улицы Кировского района Махачкалы и др.

– В текущем году тоже было достаточно объема, сегодня специалисты нашей компании ведут работы в городе Южно-Сухокумске, на границе со Ставропольским краем, – продолжает перечень объектов Гаджияв Абдусаламов. – Ремонтируем межпоселковые дороги в селе Хуцеевка Кизлярского района; сельские дороги – Аджидада – Красное село, и множество других объектов. И где бы мы ни работали, будь это горные или городские, федеральные или поселковые дороги, всегда во главу угла ставим качество. Ведь качественные дороги – значит, безопасные.

БУДУЩЕЕ В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Будущая компания началась с одного погрузчика. Создатели ООО «Дорстройтех» поначалу занимались тем, что сдавали дорожную и

ОГОРЧИЛО:

неуважение водителей к дорожникам. Несмотря на проведение ремонтных работ, автомобили мимо проносились, не замечая ни предупредительных знаков, ни работающей техники, а главное – людей

строительную технику в аренду с экипажем, но со временем наработанный опыт и знания позволили им самим заняться таким непростым бизнесом, как дорожные работы.

Сегодня автопарк компании располагает более 40 единицами автотехники, включая дорожную и строительную технику иностранных производителей: JCB; KOMATSU; NEW HOLLAND; HYUNDAI; SHANTUI; VOLVO; DOOSAN; BOBCAT; BOMAG; MAN и другие. Постепенно ряды техники пополняются, так как увеличивается фронт работ.

– Но главная наша ценность – это высококвалифицированные специалисты, – говорит Абдужалил Расулов. – У нас даже разработана своя методика приема на работу. Особенно тщательно отбираем кандидатов на должность водителей спецтехники: если сотрудник сможет профессионально пользоваться техникой, то работа пойдет в два раза быстрее. На такие важные объекты не берем дилетантов. Сначала мы беседуем с человеком и уточняем, насколько он теоретически подкован. А затем на практике перепроверяем его возможности. Если на самом деле у этого сотрудника есть умение и способности, вот тогда и принимаем решение.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Капитальный ремонт автомобильной дороги Магарамкент – Ахты – Рутул

Протяженность	11 км
Техническая категория	III
Ширина полотна	7 метров
Количество полос	2
Срок сдачи	1 декабря 2019 года



Наглядный пример – старший прораб Хучбар Максудов и главный механик Магомед Билалов, которые, как мы увидели, оперативно и умело организуют рабочий процесс.

Старается не отставать от старших и молодежь, а к ним отношение в компании трепетное и в то же время строгое. Махач Расулов был нашим гидом практически на всем протяжении трассы. Его теоретические и практические знания всех нюансов дорожной работы нас поразили!

– Я ведь тоже строю и ремонтирую дороги, – улыбаясь, отвечает молодой специалист. – Наш участок мы уже сдали на днях. Одновременно учусь в ВУЗе и постигаю секреты дорожного строительства. Одно другому не мешает. И вообще, я с детства на дороге и без нее уже свое будущее не представляю.

Это потом выясняется, что Махач – потомственный дорожник, и рано вдохнул запах горячего асфальта. Помнит, еще в детстве, когда отец брал его с собой, подолгу заворуженно наблюдал за работой старших. Он восхищался отцом, когда из-под катка его машины выплывала гладкая черная асфальтовая дорога. Удивлялся, широко раскрыв глаза, как дядя ловко орудовал простой лопатой. Иногда и вовсе замирал от испуга, наблюдая, как огромная машина – техника, отдаляясь все дальше и дальше, превращалась в маленькую букашку и рьяно вступала в бой с многовековыми Кавказскими хребтами!

И вскоре он понял, что отец, укатывающий асфальт, – основатель компании ООО «Дорстройтех» Абдужалил Расулов, а дядя, выравнивающий асфальт, – генеральный директор компании Гаджияв Абдусаламов. И Махач Расулов сделал для себя главный вывод – настоящий профессионал должен знать и уметь все!

Отрадно, что преемственность поколений в Дагестане – не только в традициях и устоях, но и в профессиональном отношении. А вывод один: так и должно быть, ведь только зная, что ты взрастил достойную смену, будешь уверен в завтрашнем дне. Нет сомнений, что будущее «Дорстройтех» в надежных руках! ■

Ольга Овчинникова



2500 НАД УРОВНЕМ МОРЯ



ИЛИ БУДНИ РУТУЛЬСКИХ ДОРОЖНИКОВ

Узнав о нашем желании ознакомиться с содержанием горных дорог, министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Ширухан Гаджимуратов советует поехать в Рутульский район. – Это примерно в 300-х километрах от Махачкалы на юг, – напутствуя нас, уточняет Ширухан Умаханович. – Рутульский район – самый горный во всем Дагестане, поэтому содержать там дороги непросто. Но наши дорожники с этой задачей справляются хорошо. Заодно побываете на строительстве моста через реку Самур и участка автомобильной дороги Мухах – госграница Азербайджана, где лично соприкоснетесь с «преlestями» работы в горах.

Разве можно отказать от такого заманчивого предложения! И на следующий день рано утром, в сопровождении представителей ГКУ

«Дагестанавтодор» и руководства подрядных компаний, направляемся в Рутульский район. Примерно половина нашего маршрута приходится на федеральную трассу Р-217 «Кавказ». Оставшийся путь пролегает по республиканским дорогам. Вначале асфальтированным, а затем и гравийным.

ВЫШЕ ГОР МОГУТ БЫТЬ ТОЛЬКО... СЕЛА!

Для нас, жителей равнины, горная красота зачастую ассоциируется с некоей опасностью. Это абсолютно иной мир со своим характером и нравом. Горные пейзажи иллюзорны. Здесь нельзя полагаться на обманчиво-солнечную погоду, равно как не стоит верить и мнимой тишине. Однако такая непредсказуемость, помноженная на величие природы, рождает огромный интерес к этим громадам.

Местные жители горные красоты видят в несколько другом свете. Они научились при-

слушиваться к ним, понимать и предугадывать настроение своенравного пейзажа. Здесь живут в своем ритме, учатся и работают. Здесь течет точно такая же жизнь, но с учетом ландшафтных особенностей. Во время нашего визита в Дагестан мы уже смогли увидеть, как дорожно-строительные компании возводят новые транспортные артерии. А на «десерт» нам осталось содержание горных дорог. Эту работу можно было бы назвать стандартной. Да только рельеф местности привносит свои особенности в труд дорожников.

Чем южнее, тем выше дорога поднимается в горы, и это чувствуется с каждым километром. В среднем Рутульский район расположен на высоте 2500 над уровнем моря. Наверное, высота могла бы ощущаться не так критично, если бы дороги имели не такой крутой нрав и были бы сдобрены твердым покрытием.

– Мы обслуживаем 12 км асфальтированных дорог республиканского значения и 108 км грунтовых муниципальных дорог, – рассказывает Шафи Абдуллаев, генеральный директор ОАО «Рутульское ДЭП №30». – Грунтовая дорога жизненно необходима жителям сел. Выше в горы от Рутула находятся 37 поселений и еще 2 – не доезжая до районного центра. Самое отдаленное село – Кусур, расположено в 80 км. Населенный пункт тупиковый. Грунтовая дорога, заходя в село, заканчивается. А чтобы добраться до соседнего района, нужно ехать в обход.



ШАФИ АБДУЛЛАЕВ

19 лет возглавляет «Рутульское ДЭП №30». В сферу дорожного строительства пришел не сразу. Получив образование инженера-механика в политехническом институте Махачкалы, работал инженером-конструктором на заводе. После трудился в частных фирмах, а затем был приглашен на занимаемую должность сотрудниками Дагестанавтодора. О работе дорожника знал с детства не понаслышке. Отец Шафи Кафлановича был дорожником. Перенять профессию своего родителя посчитал делом чести.

– Сегодня в Рутуле проживает около 8000 человек. Основное население – коренные народности Дагестана. В Рутуле их насчитывают порядка шести, – рассказывает об особенностях селения Шафи Кафланович. – Чтобы вы понимали, у нас села считаются большими и с населением в 2 тысячи человек. Поэтому Рутул – довольно крупный районный

центр. Кроме того, здесь есть электричество, водопровод и другие коммунальные блага. А в тех селах, что находятся выше в горах, может и не быть удобств. Впрочем, местное население привыкло к такому порядку. А может быть, напротив, отсутствие цивилизации помогает сохранять культурное наследие предков.

– Эти участки дороги отстраивали и отсыпали еще в прошлом тысячелетии, поэтому здесь не соблюдены ни радиус кривизны, ни углы наклонов или подъемов, ни даже ширина проезжей части, – характеризует руководитель предприятия дороги своего владения. – К сожалению, мы не можем до сих пор привести их в нормативное

состояние по техническим параметрам. Выделенных средств не хватает на реконструкцию магистралей в полном объеме. Каждый год ГКУ «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан» финансирует ремонт определенных участков магистралей. Но протяженность грунтовых дорог большая, поэтому реконструкция продвигается медленным ходом.

А пока реальность автосети Рутульского района – грунтовые дороги. Их основание состоит из песчано-гравийной смеси. При движении по такой трассе, конечно, понимаешь, что едешь не по новому асфальту, но машина идет довольно гладко. Путешествовали мы и по дорогам с твердым покрытием, которые находились в куда более плохом состоянии. Здесь же сразу видна твердая рука хозяйственника.

«Коктейль» песчано-гравийной смеси нуждается в постоянном обновлении. Часть смеси уносят на себе покрышки автомобилей, другую смывают дожди и сели. Поэтому, завершив работы по восстановлению дорожного покрытия на одном участке, дорожники «Рутульского ДЭП №30» переходят на следующий. Песчано-гравийную смесь берут с берегов реки или горных склонов. На этих работах задействуют экскаватор. При укладке для профилирования используют грейдеры, а финишный аккорд остается за бульдозерами – ими укатывают полотно. Аналогичным образом исправляют колеиность дорог и «латают» ямы.

Парк техники в компании большой. Основное число приходится на автогрейдеры – 372 единицы. Остальное: бульдозеры, КАМАЗы и экскаватор. Такое большое количество машин предприятию необходимо для того, чтобы во время непогоды расставлять технику на обслуживание определенных участков через каждые 5-10 км.

ЛАВИНА НА ЦАХУР, ИЛИ ДЕЙСТВОВАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

– Мы мониторим прогноз погоды, отслеживаем сообщения экстренных служб, чтобы всегда быть наготове, – говорит Шафи Кафланович. – Но в то же время важно заранее предугадать опасность и действовать на опережение. Так и снижаем объемы бедствий.

Действительно, в горах тяжело приходится тем, кто не умеет слушать и прислушиваться.



А здешних жителей с детства учат внимательно следить за подсказками природы.

– Зимой постоянно начеку, особенно ночью или во время снегопада. Бывает, что только за ночь наметает снега больше метра. Во время такого снегопада дорогу убирать опасно, поэтому мы ждем завершения, а после сразу отправляем на каждый участок по паре машин: грейдер и погрузчик. Вначале они расчищают одну полосу для движения, чтобы сообщение между селами не прерывалось, а затем полностью расчищают всю проезжую часть, – продолжает рассказ собеседник. – Но бывают и форс-мажоры. Вот, к примеру, в апреле в этом году на село Цахур сошла лавина.

Тяжелые массы снега снесли часть жилых домов и разрушили школу. К месту происшествия незамедлительно выехали спасатели. А им дорогу расчищали рабочие «Рутульского ДЭП №30». По-другому машины просто не сумели бы проехать к месту происшествия. И таких историй в копилке Абдуллаева – предостаточно. То ребенок из отдаленного села не мог из-за размытой дороги добраться до пункта сдачи ЕГЭ, то машину туристов заблокировал камнепад сразу с двух сторон. Каждое происшествие заканчивалось благополучно. Но это только благодаря оперативной работе дорожников предприятия.

Коллектив организации сплоченный, хотя и небольшой. Всего лишь 26 дорожников на такой огромный участок. Шафи Кафланович говорит, что предприятие не может обеспе-





МОСТ СОЕДИНИТ ДВЕ СТРАНЫ И ОДНО СЕЛЕНИЕ

Поселения в Дагестане сильно отличаются от привычных нам «равнинных» деревень. Это нереальная концентрация культуры, традиций и обычаев. В Рутуле часами можно рассматривать причудливую архитектуру домов и бродить по извилистым узким улицам. И это не удивительно, ведь село берет начало своей истории еще с I тысячелетия нашей эры. А чтобы вы, дорогие читатели, еще больше осознали значимость Рутула, добавлю, что на юге Дагестана существует и одноименная народность – рутульцы. Издревле рутульцы были расселены по двум берегам Самура. А теперь другой берег горной реки принадлежит Азербайджану.

– Представляете, на той стороне Самура, в Закатальском районе Азербайджана, тоже живут наши родственники, односельчане, словом, рутульцы, – заявляет Шафи Кафланович. – Если раньше, во времена Союза, это было одно село и люди могли свободно передвигаться, ходить друг к другу в гости, на свадьбу, то после распада СССР все изменилось. Граница между Россией и Азербайджаном разделила нас на две части. Какая свадьба, люди даже на похороны не могли ездить. До соседнего села рукой подать – всего 20 км, а чтобы попасть туда, надо преодолеть расстояние в 1200 км через всю Россию!?

И вот, наконец, принятое на высшем уровне решение руководства двух стран сдвинуло камень с мертвой точки. В 2016 году началось строительство участка автомобильной дороги Мухах – госграница Азербайджана на автомобильной дороге Джиных – Мухах до границы с Республикой Азербайджан. До объекта от села Рутула ехать еще 80 км. Это расстояние можно преодолеть за два часа! Да, горы – это не равнина, там, на высоте, ты подчиняешься горным законам. В проекте строящейся автомобильной дороги протяженностью 10 км ключевым является мост через реку Самур, который и соединит Россию с Азербайджаном. Мост небольшой: протяженностью 42,6 м и 8-ми метровой шириной проезжей части. Строительством объекта занимается ООО «Дорстрой-К» под руководством Шафи Абдуллаева.

– Пробиваем дорогу через скалы Кавказского хребта, – продолжает Шафи Кафланович. – Мы и раньше строили мосты, причем не один и не два. Но этот мост – особый. Его с нетерпением ждут как жители нашего села, так и того берега. И мы обязаны как можно быстрее построить его.

Это на словах говорить легко, а на самом деле идет кропотливый труд, сложнейшая работа в неимоверно опасных горных условиях. Сложно поддаются

горы, приходится в буквальном смысле отвоевывать каждый метр территории для работы. Где – техникой мощнейшей, где – взрывами, а где, и это самое главное, – человеческим фактором. А проблем хватает. И если одной из них является доставка стройматериалов к месту строительства через серпантинные высокогорные дороги, то не менее сложной является дислокация строительной техники. И не удивляйтесь, а главное не пугайтесь, если перед вашим взором на стройплощадке в горах предстанет картина: высокие скалы, ущелья, а среди них то там, то тут над крутыми обрывами в маленьких клочках земли вовсю орудуют сотни-тонные автокраны, бульдозеры, грейдеры и другая тяжелая техника!

– Вот на днях перекинули очередную буровую установку Casagrande с огромной массой, – рассказывает Шафи Кафланович. – Было сложно, но мы справились. Чтобы работать у нас, надо быть не только хорошим специалистом, профессионалом своего дела, но и настоящим бойцом, которому не страшны ни камнепады, ни лавины, словом, никакие сложности и катаклизмы.

Завершение объекта планируется к 2020 году. Мы уверены, что в следующем году, приехав в Дагестан, мы станем свидетелями долгожданного соединения двух берегов.

читать высокую зарплату сотрудникам. И если дорожники со стажем держатся из-за любви к профессии, то молодежь предпочитает более высокооплачиваемые сферы трудоустройства. А работа у дорожников действительно тяжелая. Здесь не следят за рабочим графиком. Если на дорогу сошла лавина, будут расчищать трассу круглосуточно, чтобы транспортное сообщение не прекращалось. Особенно много работы весной. И без того нужно обновлять грунтовое полотно, так еще камнепады постоянно разрушают единственную связующую дорогу. А бывает и метель в апреле. Словом, природа гор своенравна.

Нам, кстати, повезло. Во время поездки ярко и еще тепло светило солнце, отбрасывая причудливые тени от резных гор. Глядя вверх, замечаем большое количество мелких горных рек, впадающих в Самур. Наш провожатый подтверждает, что речки проходят под дорожным полотном. В основании дороги проложены трубы, по которым вода пробегает часть пути. В силу возраста трубы нуждаются в обновлении, поэтому дорожники и этот вопрос держат на контроле. Обновляют по мере необходимости. Протекающую трубу на трассе оставлять нельзя – сразу же размывает грунтовую дорогу.

БЕЗ СВЕТОФОРОВ И ПЕРЕКРЕСТКОВ

Продвигаясь все выше, становится заметно, как сильно горные дороги отличаются от равнинных. Здесь нет перекрестков, светофоров и многоуровневых развязок. Дорога единая, извилистая, но зато словно нитка нанизывает на себя все села.

Шафи Абдуллаев и коллеги с министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан Шируханом Гаджимурадовым

За время пути вдоль обочин замечаем дорожные знаки. Особенно часто встречаются предупреждения об опасных участках и крутых поворотах. Все знаки чистые, читабельные. Да и сама дорога отличается опрятностью. На всем протяжении мы не заметили мусора или свалок. Шафи Кафланович уверяет, что дело в людях. Дескать, совесть не позволяет нарушать гармонию природы. Но мы склоняемся к тому, что и сотрудники «Рутульского ДЭП №30» своевременно проводят уборку территорий. Нашим мыслям уже после проезда вторили специалисты Дагестанавтодора. По их словам, Абдуллаев один из немногих руководителей ДЭПа, который сумел не только сохранить предприятие, но и вывести его на новый уровень. Обслуживая один из самых сложных районов Дагестана, организация всегда показывает отличные результаты. А такой труд не может остаться без внимания. Указом главы Республики Дагестан Шафи Кафланович в декабре 2018 года был удостоен звания «Заслуженный строитель Республики Дагестан».

Завершая объезд территории на конечной точке маршрута, у села Кусур, интересуемся мнением руководителя ДЭПа, что нужно делать для повышения качества дорог?

– Конечно же, увеличивать финансирование, – без промедления отвечает Шафи Кафланович. – Содержание дорог выходит дорогим, а содержание горных дорог – это еще более затратная статья. Однако на кон поставлены жизни людей. Поэтому мы совместно должны прикладывать все усилия, чтобы дороги нашей страны были безопасными. ■

Феруза Джаббарова



САМУРСКИЙ ЗАПОВЕДНИК СТАНЕТ БЛИЖЕ

«КУЛЛАР – ЯРУКВАЛАР» СОКРАТИТ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ СЕЛАМИ И ОБЛЕГЧИТ ПРОЕЗД ТУРИСТОВ К ЕДИНСТВЕННОМУ В РОССИИ СУБТРОПИЧЕСКОМУ ЛИАНОВОМУ ЛЕСУ

До рабочей поездки в Республику Дагестан мы и представить не могли, что регион богат уникальными природными объектами. Незабываемые горные виды остались позади, а за окнами мелькали небольшие населенные пункты вперемежку со степными равнинами. Несмотря на начало осени, солнце грело по-летнему, в воздухе царил духота. И вдруг наши провожатые предложили по пути свернуть к местному оазису – единственному в России субтропическому лиановому лесу.

В недавнем прошлом добраться до Самурского национального заповедника было непросто. Короткий путь представлял собой узкую грунтовку с ямами и колдобинами. И поэтому многие предпочитали 20-километровый крюк, чем ездить по бездорожью и гробить автомобиль. А сегодня здесь строится новая асфальтированная дорога, которая сократит расстояние в разы.

Несмотря на маленькую протяженность, всего 3,8 км, будущая дорога имеет огромное значение для населения и решает много проблем. Она обеспечивает транспортную связь сел, расположенных южнее реки Самур, с северной частью Дагестана, городами Дербент и Махачкала. Также новый участок сокращает расстояние к таможенному посту, находящемуся в селении Ялама, и к железнодорожной станции Самур. Открытие трассы, несомненно, имеет большое социально-экономическое значение и в плане развития сельского хозяйства, укрепления культурных связей и развития туризма.

– Ввод в эксплуатацию новой дороги будет большой радостью для всех: жителей близлежащих селений, туристов, желающих увидеть уникальный природный памятник – Самурский лиановый лес, братского азербайджанского народа, автолюбители которого пересекают Дагестан транзитом, – говорит генеральный директор ООО «СМУ-55» Джанхуват Сайпулаев. Его компания является

генеральным подрядчиком на строительстве данного объекта.

Работы ведутся по Государственной программе «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан» и находятся на усиленном контроле у властей. Особое положение связано с тем, что строящаяся дорога проходит в административно – географическом отношении в пределах сразу трёх районов Республики Дагестан – Дербентского, Сулейман-Стальского и Магарамкентского.

В момент нашего визита строительство участка дороги «Куллар – Яруквалар» находилось на завершающей стадии. Специалисты ООО «СМУ-55» заканчивали укладку верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Ввод в эксплуатацию данной дороги предусмотрен в ноябре текущего года, поэтому ежедневно на объекте задействовано более десятка единиц техники. Руководство компании не сомневается, что важная транспортная артерия будет сдана в срок. Процент готовности высок, осталось выполнить лишь обустройство барьерных ограждений, сигнальных столбиков, дорожных знаков, разметки.

Сегодня, когда остаются считанные дни до сдачи объекта в эксплуатацию, работники неохотно вспоминают все трудности, с которыми им пришлось столкнуться. Но на пару наших вопросов у дорожников нашлись ответы. Участок автомобильной дороги «Куллар – Яруквалар», км 0 – км 3,8, считается долгостроем. Первые работы на данном участке начались в 2015 году. Успели возвести два

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА «КУЛЛАР ЯРУКВАЛАР» ОБЕСПЕЧИВАЕТ ТРАНСПОРТНУЮ СВЯЗЬ СЕЛ, РАСПОЛОЖЕННЫХ ЮЖНЕЕ РЕКИ САМУР, С СЕВЕРНОЙ ЧАСТЬЮ ДАГЕСТАНА, ГОРОДАМИ ДЕРБЕНТ И МАХАЧКАЛА

моста, а после в управлении автомобильных дорог «Дагавтодор» произошел финансовый кризис – стройку пришлось временно заморозить. Зайти на объект вновь подрядчик смог только в 2018 году, весь фронт дорожных работ был выполнен за год.

Как говорят: «Беда не приходит одна». Стоимость государственного контракта по вводу дороги первоначально составляла 282 млн руб., но при пересчете она снизилась до 253,48 млн руб. А причиной тому пересчеты расценок с ТЕРов на ФЕРы, в результате которых пострадала не только эта компания. Кто-то смог выйти в ноль, а иные и вовсе – в убыток. Мало того, что цены на стройматериалы необоснованно завышены, так ещё и территориальные особенности не учтены.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Автомобильная дорога «Куллар – Яруквалар», км 0 – км 3,8

Техническая категория	IV
Количество полос	2
Ширина проезжей части	6,0 м
Два моста длиной	17,9 м и 81,4 м



ПЕСНИ ВЕТРОВ СТЕПНЫХ

«Качество любой местной дороги должно соответствовать качеству федеральной трассы», – уверен Юсуп Юсупов, генеральный директор АО «Кизлярское ДЭП №20». Согласно этому девизу вся команда предприятия обслуживает магистрали Кизляра и Кизлярского района Республики Дагестан. Специалистов не пугают сложные географические и климатические условия. Профессионалы умеют работать при любых условиях.



Юсуп Юсупов, генеральный директор АО «Кизлярское ДЭП № 20». Трудовой путь в отрасли начинал с должности специалиста. Проработав во многих дорожных компаниях Москвы. Набравшись опыта, вернулся в Дагестан. ДЭП возглавил в 2016 году.

И такая мелкая рябь практически на всей территории.

Ровно посередине Кизлярский район перерезает Терек – горная река. Она довольно полноводная, поэтому быстро добегаёт до Каспийского моря. Такой подвиг под силу не каждой горной реке. Многие на полпути иссыхают, растворяясь в горячих песках.

– За счет Терека в нашем районе хорошо развивается сельское хозяйство, – подтверждает важность водоема Юсуп Магомедович. – Конечно, это большой плюс. Но мы, как дорожники, сетуем на недобросовестных перевозчиков, которые идут по дорогам района с перегрузом. Мы только недавно стали получать должное финансирование для содержания и ремонта дорог, поэтому большая часть трасс до сих пор находится в неудовлетворительном состоянии. А фуры еще больше разбивают пути.

В ведении АО «Кизлярское ДЭП №20» 310 километров дорог, из которых 189 километров приходятся на республиканские, оставшиеся 121 километр – на местные. Ровно половина – 165,8 километров трасс, имеет асфальтобетонное покрытие. Остальные – гравийные. С такими дорогами мы уже успели столкнуться на горных склонах Дагестана. Но, как оказалось, в Кизлярском районе у гравийных дорог свой характер. Здесь вся местность расположена на открытой равнине, поэтому ветра с размахом гуляют по всей

Несмотря на все неурядицы, дорога получилась качественной и безопасной. Автомобильная дорога после завершения работ будет относиться к 4-й технической категории, с двумя полосами для движения встречных потоков, шириной земляного полотна 10,0 м, шириной проезжей части 6,0 м. Дорожная одежда состоит из земляного полотна, основания и двух слоев асфальтобетона, 6 и 5 см. На протяжении трассы расположены два искусственных сооружения: один мост длиной 17,9 м, однопролётный, через Самур – Дербентский канал, второй мост длиной 81,4 м, пятипролётный, через реку Гюльгерычай.

– Специалисты «СМУ-55» работают слаженно, нареканий в плане качества нет, – даёт оценку ведущий инженер отдела реконструкции и строительства дорог «Дагавтодор» Назим Загиров. Он курирует данный объект, взаимодействуя с подрядчиком в ежедневном режиме. – Могу отметить, что это целеустремленный и успешный подрядчик, который имеет мощную производствен-

ную базу, большой парк строительной техники, специалистов с высшим образованием, каждый из которых знает свою работу.

Основопологающее в компании – это коллектив, где трудятся достойные и заслуженные профессионалы. Одним из них является директор «СМУ-55» Магомед Курбанов, который считает делом чести сделать работу своевременно и качественно, какие бы сложности не возникали. Заслуженный строитель Дагестана, он наставляет молодежь быть смелыми и любые преграды преодолевать с достоинством. За 20 лет существования компанией построено большое количество важных и ответственных объектов. Но среди них особое место занимает Гимринский тоннель. И нет сомнений, что самый длинный автодорожный тоннель (4303 м) на территории России, построенный высококлассными специалистами ООО «СМУ-55», станет объектом гордости многих поколений компании. ■

Ольга Овчинникова



степи. Порывы настолько сильные, что иногда дух захватывает и трудно дышать. Такой ветер, играючи, перекачивает выбившийся гравий с дорог и швыряет его в разные стороны. Борьба с природными явлениями бессмысленно. Остается только регулярно утрамбовывать проезжую часть и ежегодно увеличивать километраж асфальтобетонных дорог, приводя муниципальные дороги к качеству федеральных.

– В этом году мы сдали два переходящих объекта с 2018 года по ремонту дорог «Кизляр – Тушиловка» и «Кизляр – Кохановское». В общей сложности работы проведены на 8 километрах, – рассказывает руководитель «Кизлярского ДЭП №20». – Также наши специалисты в этом году закончили капитальный ремонт улицы Чапаева в селе Краснооктябрьское и сейчас ведут работы на трассе «Кизляр – Тушиловка» на участке 22-27 километр.

Уделяя внимание не только республиканским, но и муниципальным дорогам, предприятие принимает участие в реализации программы «Мой Дагестан – мои дороги». Дорожники заняты ремонтом городских улиц Кизляра: Пушкина, Имама



Шамяля, Московской, Островского и Рыбного переулков, и улицы Кирова. На трех объектах завершено асфальтирование проезжей части и тротуаров. Остальные участки будут сданы до конца года.

Объекты инфраструктуры, искусственные сооружения и мосты также находятся в ведении компании. А на дорогах Дагестана довольно много мостов. Тому причина – быстрые горные реки, плотной сетью покрывающие всю территорию Республики.

Ежегодно специалисты компании реставрируют мосты, чтобы не подвергать опасности транспортное сообщение. В этом году было отремонтировано 3 искусственных сооружения.

Практически все мосты в Кизлярском районе исчерпали весь свой ресурс, – говорит Юсуп Магомедович. – Сегодня требуется не просто обновление мостов, а строительство новых. Мы как можем продлеваем срок службы существующих. Но надеемся, что в скором времени в районе будет начато обновление переходов.

Здесь, на равнине, жизнь мостов более спокойная и долговечная, чем в горах. Единственная опасность – все те же фуры с перегрузом. Полностью ликвидировать нарушителей смогут только пункты весового контроля, которые уже сегодня стали возводить в Дагестане.

Время командировки журналистов ограничено. Выделенных дней категорически не хватает, чтобы исколесить все дороги региона. Поэтому во время нашей встречи с Юсупом Магомедовичем решаем ограничиться проездом по одному Кизляру. После небольших горных поселений город поражает своей протяженностью и количеством людей на улицах. И это не только туристы. Судя по переписи населения, в Кизляре проживает порядка 50 тысяч человек. Численность с каждым годом возрастает.

Любуясь старинными зданиями и памятниками истории, понимаем, чем так город привлекает туристов. Кизляр, образованный в 1735 году, является одним из древнейших поселений во всем Дагестане. Здесь дыхание прошлого читается везде: в

кладке домов и в узорах кованых заборов. Но величие города могло померкнуть, если бы не грамотная работа АО «Кизлярское ДЭП №20».

Компания занимается ямочным ремонтом, мойкой МБО, вырубкой кустарников и деревьев, профилированием обочин, поднятием обочин до уровня отметки, установкой дорожных знаков. Требуется особая бдительности от дорожников и зимний сезон. Ведь от своевременной обработки проезжей части при осадках: подсыпка реагентов и других противогололедных материалов, зависит безопасность дорожного движения.

Эти все этапы работ выполняет большой слаженный коллектив предприятия. В компании всегда есть на кого равняться, с кем посоветоваться. А если точнее, перенимать подход этих людей к повседневной жизни и созидательной работе. Это – главный инженер Мухидин Магомаев с 12-летним опытом работы в дорожной отрасли. Машинист автогрейдера Сергей Попов, работающий в компании с 1998 года. Прораб Курбанмагомед Гереев тоже среди лучших. Поучиться тому, как работает Гереев, приезжают работники отрасли даже из других районов Дагестана.

– Таких работников в нашей компании немало, – подчеркивает Юсуп Магомедович. – И все они, без исключения, – настоящий образец для подражания, образец высокой ответственности за порученное дело. Именно на таких профессионалах держится компания, наш Дагестан, и, в конечном итоге, вся наша страна. ■

Татьяна Липовецкая

КИЗЛЯРСКИЙ РАЙОН РАСПОЛОЖИЛСЯ НА ПРИКАСПИЙСКОЙ НИЗМЕННОСТИ У ПОДНОЖИЯ ЗНАМЕНИТЫХ ГОР ДАГЕСТАНА. ПО ДАННЫМ НАУКИ, В ПРОШЛУЮ ГЕОЛОГИЧЕСКУЮ ЭПОХУ НА ЭТОМ МЕСТЕ НАХОДИЛСЯ ЕДИНЫЙ МОРСКОЙ БАССЕЙН СРЕДИЗЕМНОГО, ЧЕРНОГО, АЗОВСКОГО И КАСПИЙСКОГО МОРЕЙ, ВЫХОДИВШИЙ НАПРЯМУЮ В МИРОВОЙ ОКЕАН





ТАМ, ЗА ГОРНЫМ ПЕРЕВАЛОМ

Путешествие по горным дорогам требует от водителей максимальной концентрации. И дело не только в крутом серпантине. Свою лепту в безопасность движения вносит погода, которая здесь очень капризна и непредсказуема.

Дорожники АО «Бежтинское ДЭП №6» об особенностях климата региона знают не понаслышке. Во время расчистки горных дорог они внимательно следят за малейшими изменениями природы. Ведь даже сошедший минутой ранее снег не гарантирует того, что лавина повторно не накроет тот же самый участок. Так было и в этот раз. При расчистке дороги вторая волна снежного потока устремилась вниз. Как раз туда, где на тракторе ДТ-75 работал механизатор Мухтар Хайбулаев. Рискуя жизнью, дорожник повернул машину наперекор лавине. Буквально за считанные минуты он сумел выехать на безопасное расстояние.

Таких историй в трудовой биографии коллектива предприятия – десятки. И что самое главное, работники здраво оценивают собственные возможности, поэтому в коллективе практически не бывает несчастных случаев.

Природа Бежтинского участка уникальна. Здесь сочетаются сочные альпийские луга на склонах и вечные снега на вершинах гор

Несколько недель назад закончилось наше путешествие по Дагестану. Горная республика осталась в 2000 км от Москвы. Но до сих пор красоты той первозданной природы острыми пиками гор бережат память. Не зря, знакомясь с нами, генеральный директор АО «Бежтинское ДЭП №6» Михаил Хайбулаев отметил:



МИХАИЛ ХАЙБУЛАЕВ:

« ДАЖЕ СОШЕДШИЙ МИНУТОЙ РАНЕЕ СНЕГ НЕ ГАРАНТИРУЕТ ТОГО, ЧТО ЛАВИНА ПОВТОРНО НЕ НАКРОЕТ ТОТ ЖЕ САМЫЙ УЧАСТОК. ТАК БЫЛО И В ЭТОТ РАЗ»

– Каждый, кто хотя бы раз побывал у нас, навсегда уносит в своем сердце частицу Дагестана.

И чем выше мы поднимались в горы, чем дальше удалялись от стандартных туристических маршрутов, тем больше соглашались со словами нашего собеседника.

С Михаилом Асадулаевичем мы познакомились на его подведомственной территории, на Бежтинском участке. Муниципальное образование входит в Цунтинский район республики. Участок расположен на юго-западе Дагестана, бок о бок с Грузией. История бежтинцев – коренных народов республики – также была грубо разделена в прошлом столетии, после развала Союза. Часть населения осталась по ту сторону границы, а другим потребовались загранпаспорта для пересечения таможенных пунктов пропуска.

Природа Бежтинского участка уникальна. Здесь сочетаются сочные альпийские луга на склонах и вечные снега на вершинах гор. В среднем весь район располагается на высоте 2000 метров над уровнем моря. Местные



Михаил ХАЙБУЛАЕВ Занимает должность генерального директора АО «Бежтинское ДЭП №6» с 2013 года. Уроженец селения Бежта, имеет три высших образования. В трудовой биографии Михаила Асадулаевича также значатся должности начальника ОГИБДД по Цунтинскому району, главы администрации МО «Бежтинский участок», начальника Гергебильского отдела МРСК ПАО «Дагэнергоосбыт».

жители уверяют, что их регион – один из самых живописнейших во всем Дагестане.

– Но минусом такого рельефа становится непредсказуемая погода, – отмечает руководитель предприятия. – Наши синоптики так и пишут в характеристиках климата: снежный покров на территории участка держится от 20 до 150 и более дней. Неплохой разбег в 4 месяца? Но как коренной бежтинец скажу, что осадки в наших селах выпадают каждый день. Снег, дождь и даже град. Мы привыкли к такой погоде и наоборот удивляемся, если нет осадков.

Такие природные условия критичны для дорог, особенно гравийных. А на Бежтинском участке абсолютно все проезжие части не имеют твердого покрытия. Протяженность обслуживаемых предприятием дорог составляет 71 км. Большая часть приходится на магистрали республиканского значения. Это Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал от 96 до 136 км и дорога «Тядал – Бежта – Кидеро» от 0 до 19 км. Оставшиеся 12 км распределены между двумя дорогами муниципального значения, которые ведут к селам Нахада и Гарбутли от Гунибского шоссе – Вантляшевского перевала.

Гравийные дороги относятся к IV технической категории. Их ширина, в среднем, составляет порядка 4 м. То есть это две полосы для движения, по одной в каждую сторону. Абсолютно все дороги участка расположены на горных склонах. С одной стороны маги-



страли подпирают основания гор, с другой – обрывы. Смотришь вниз – и сердце замирает. Михаил Асадулаевич говорит, что глубина обрывов достигает 500 м. Расстояние, несовместимое с жизнью. И если автомобилисты в непогоду могут отказаться от поездки по крутым горным перевалам, то дорожные рабочие всегда должны быть на участках.

– В этом году после обильных дождей наши специалисты расчищали дороги от обвалов. Это размокшая почва, которая большими комьями падает со склонов гор на трассы, преграждая путь, – вспоминает один из случаев Михаил Хайбулаев. – Так вот, во время работ под трактором Т-170 начался сход почв. Дорога также размокла от дождя и из-за сильной нагрузки стала сползать в ущелье. Бригада рабочих заметила, что трактор сносит вниз. Дорожные мастера стали кричать Бадрудину Израилову, находящемуся за рулем, чтобы он срочно покинул кабину. Но механизатор, рискуя жизнью, развернул трактор в сторону обрыва и по пологому склону съехал вниз. Мы, конечно, гордимся, что в нашей команде работают такие опытные дорожники. Но риски не поощряем. Мы дорожим жизнями и здоровьем всех наших специалистов.

И без таких героических поступков работа дорожников «Бежтинского ДЭП №6»

С одной стороны магистрали подпирают основания гор, с другой – обрывы. Смотришь вниз – и сердце замирает: глубина обрывов достигает 500 метров!

ежедневно связана с рисками. При любой погоде и днем, и ночью специалисты предприятия делают все, чтобы сохранить бесперебойное движение между населенными пунктами. Это на равнине, в городе можно пережить затор на одной из многочисленных улиц. А здесь, в горах, села связываются единственной трассой. Поэтому она всегда должна быть открыта.

За многолетний опыт работы в экстремальных условиях дорожники компании в 2019 году были награждены сертификатами заслуженных тружеников России, а фотографии лучших размещены на сайте «Доска Почета Российской Федерации».

– Парк машин, участвующий в дорожных работах, у нас довольно неплохой, – говорит руководитель предприятия. – Тем не менее мы постоянно держим руку на пульсе и следим за техническими новинками. Модернизацию проводим за счет полученной прибыли.

Современным дорожникам просто не обойтись без технических новинок. Инновации позволяют быстрее и качественнее выполнять работы. А на Бежтинском участке всегда дел хватает. То укрепить основание, то завалы убрать, то почистить проезжую часть от снега. Исколесив вдоль и поперек горные дороги, с уверенностью можем сказать,

МИХАИЛ ХАЙБУЛАЕВ:

«**ОСАДКИ В НАШИХ СЕЛАХ ВЫПАДАЮТ КАЖДЫЙ ДЕНЬ. СНЕГ, ДОЖДЬ И ДАЖЕ Погода и наоборот удивляемся, если нет осадков»**»

что содержание гравийных магистралей в разы тяжелее стандартных трасс с твердым покрытием.

– Помимо содержания мы занимаемся и ремонтом дорог. К примеру, в этом году приступили к реконструкции участка магистрали «Гядал – Бежта – Кидеро» от 0 до 3 километра, – рассказывает Михаил Асадулаевич. – Этот отрезок пути находился в очень плачевном состоянии, поэтому жители сел совместно с главой Бежтинского участка обратились к министру транспорта и дорожного хозяйства Республики с просьбой отремонтировать трассу. Ширухан Гаджимурадов отреагировал на обращение и включил объект в программу по ремонту республиканских дорог. Нам предстоит полностью заменить основание, укрепить его и после обновить дорожное покрытие.

К сожалению, очень многие горные дороги Дагестана до сих пор не имеют твердого покрытия. Такая особенность объясняется довольно просто. Проведение капитального ремонта будет очень затратным, ведь для начала необходимо полностью изменить крутой профиль дорог, сгладив углы подъемов и спусков, и лишь затем приступить к реконструкции. Однако планомерно дороги

в Республике обновляются, а к существующим нормативным трассам плюсятся новые километры. Когда-нибудь и дороги Бежтинского участка будут соответствовать высшим техническим категориям. А пока реалии района – гравийные дороги, отсыпанные и укрепленные еще несколько десятков лет назад.

– За горными дорогами нужно постоянно ухаживать, – в завершение разговора отмечает Михаил Асадулаевич. – Иначе обвалы и оползни начнут их разбивать. Я горжусь тем, что совместно со своей командой занимаюсь обслуживанием дорог участка. Ведь это не просто проезжая часть, это маршрут, опоясывающий самое сердце Кавказа. ■

Феруза Джаббарова



АО «БЕЖТИНСКОЕ ДЭП №6» ОСНОВАНО В СЕРЕДИНЕ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ. НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЕДИНСТВЕННЫМ УЧРЕДИТЕЛЕМ КОМПАНИИ ЯВЛЯЕТСЯ МИНИСТЕРСТВО ИМУЩЕСТВА РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН

ПРОДОЛЖАЯ СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ

ООО «Нарт» является правопреемником ПМК-7, основанного еще в 1961 году в Хасавюрте. Перенимая опыт прославленного коллектива, становившегося неоднократно победителем всесоюзных соревнований, организация находится в постоянном развитии.

На сегодня парк техники компании оснащен высокопроизводительной импортной техникой, в том числе специализированными машинами, необходимыми в горной местности. Компания может работать автономно благодаря имеющимся в наличии электростанциям и компрессорам. Кроме того, ООО «Нарт» самостоятельно производит асфальтобетонные смеси на двух мобильных установках.

Говоря о коллективе компании, стоит отметить, что костяк составляют инженерно-технические специалисты с опытом работы в дорожно-строительной сфере более 20 лет. Профессионализм работников регулярно отмечается и поощряется наградами

и грамотами. Четверо сотрудников удостоены Звания заслуженный строитель Республики Дагестан, а Салавдин Юсупов является Кавалером Ордена Трудового Красного Знамени.

Все свои объекты ООО «Нарт» выполняет своевременно и качественно. Таких результатов удается достигать за счет профессионализма, хорошего технического оснащения и мобильности. В завершении этого строительного сезона дорожники компании сдают работы по реконструкции дорог сразу на нескольких улицах Дербента и ремонт 8-километрового участка на федеральной трассе Р-217 «Кавказ».



С ПРАЗДНИКОМ! УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ И РАБОТНИКИ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ!

От всей души поздравляю вас с профессиональным праздником — Днем работников дорожного хозяйства!

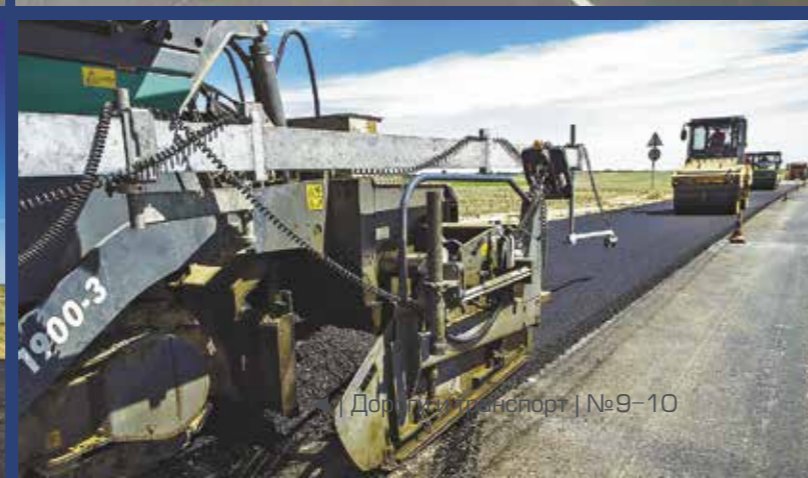
Вопросы развития сети автомобильных дорог и транспортной доступности сегодня определены как приоритетные направления. И несмотря на экономические условия, мы ежегодно продолжаем реконструировать дороги и возводить новые километры магистралей.

Дорога — это живой организм, который требует постоянного внимания. Поэтому в нашей профессии остаются только те, кто всем сердцем радеет за общее дело — повышение качества дорожной сети всей России. Большой профес-

сионализм, стремление созидать и огромное желание осваивать новые технологии помогают в осуществлении планов.

И в этот праздничный день я бы хотел пожелать всем дорожникам и в дальнейшем с честью выполнять поставленные задачи. Стабильных объемов работ вам и новых качественных километров! Счастья, благополучия и здоровья на долгие годы!

Руслан Бийболатов,
генеральный директор ООО «Нарт»





ЦВЕТУЩИЙ САД В ДОЛИНЕ ГОР

Гергебильский район расположился в самом центре Дагестана. Этот уютный уголок уникальнейший. Здесь гармонично сочетаются горы, равнины и реки, поэтому край так популярен у туристов. Следуя современным тенденциям, руководство района в последние годы стало активно развивать агро- и экотуризм, в программу которых входят уроки по сыроварению, посещение знаменитых садов и рассказы об особенностях земледелия в горах. Но для полноценного осмотра всех достопримечательностей Гергебильскому району нужны современные и качественные дороги.

Сегодня за состоянием дорожной сети района следит АО «Гергебильское ДЭП №9». Специалисты организации поддерживают существующий фонд на должном уровне, несмотря на сложные климатические и географические условия.



Поездка в Гергебильский район пришлось на последний день командировки. Исколесив до этого сотни километров по крутым горным виражам на высоте более 3000 метров над уровнем моря, здесь, в Гергебиле, расположенном на уровне 600 метров над уровнем моря, ощущаешь себя будто на привычной равнине. Генеральный директор АО «Гергебильское ДЭП №9» Магомедмирза Абдуллаев соглашается с нами. Действительно, районный центр находится в живописнейшей горной долине.

– Село Гергебиль – одно из старейших во всем Дагестане, – говорит Магомедмирза Магомедович. – Считается, что древние поселения на этой территории основались уже в XIII веке, а само село появилось позже, после слияния десятков тухумов. Это родственные группы, можно сказать, общины. Более точных сведений об истории происхождения Гергебиля нет, письменные источники не сохранились.

Но и без этих данных доподлинно известно о богатом историческом наследии села. До XVIII века оно подчинялось ханам, позже – феодалам. Не обошла стороной селение Кавказская война. По итогам село все-таки было захвачено, хотя и не с первой попытки, и полностью разрушено. Заново отстроен Гергебиль был немного позже. Именно с конца XIX века и началась современная история аула.

Все дагестанцы ассоциируют Гергебиль с цветущими абрикосовыми садами. Производство соков и пюре в селе набирает обороты. А проехав по дорогам районного центра, мы поняли, почему село называют садом. Вдоль обочин дорог, в парках и скверах – везде абрикосовые деревья. Такого разнообразия сортов этого фрукта нет ни в одном другом уголке России.

Помимо природных красот нас приятно удивил и тот факт, что в районе практически треть дорог имеет твердое покрытие. Конечно же, основная доля приходится на федеральные трассы. Но и 2 километра дорог муниципального значения заасфальтированы.

– Мы обслуживаем три федеральных трассы, пересекающих район. Это «Мамраш – Ташкапур – Араканский мост» на участке между 184–207,7 км, «Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская площадка» между 217–222 км и «Гергебиль – автодорога «Махачка-



Магомедмирза АБДУЛЛАЕВ, генеральный директор АО «Гергебильское ДЭП №9»

ла – В.Гуниб» через с. Курми» с 0 до 9,1 км. В общей сложности это 37,8 километров. Все трассы имеют твердое асфальтобетонное покрытие, – перечисляет Магомедмирза Магомедович.

Кроме того, дорожники АО «Гергебильское ДЭП №9» обслуживают 73 километра дорог муниципального значения, проложенные между селами района.

И если содержание федеральных трасс, находящихся в нормативном состоянии, особых сложностей не вызывает, то уход за гравийными дорогами требует куда больше сил и времени. От проливных дождей основание таких дорог размывается и проседает. А после снега дорожники и вовсе чуть ли не с нуля начинают прокладывать пути.

– Сели, обвалы, заносы – все эти природные катаклизмы стали нашими реалиями, – вздыхает собеседник. – При этом урон





МОСТ ЧЕРЕЗ СУЛАК

ПЕРЕЛОМИТ СТАТИСТИКУ
АВАРИЙНЫХ МОСТОВ
В ДАГЕСТАНЕ

наносится не только проезжей части, но и искусственным сооружениям, расположенным на ней.

Дорожные знаки, инфо-плакаты, светофоры и даже мосты – ничто не сможет устоять под натиском снежных потоков или камнепадов. После разгула стихии дорожники первым делом восстанавливают транспортное сообщение, а уже затем обновляют обустройство.

– Мы могли бы выполнять работы по расчистке участков намного быстрее, если бы в активах предприятия имелись специализированные машины, – сетует руководитель компании. – К сожалению, такой техники у нас нет. Да и что лукавить, у нашего ДЭП в принципе далеко не самое лучшее оснащение.

Все дорожные машины компании находятся в довольно солидном возрасте. По словам директора, срок обслуживания таких машин уже давно завершился. Требуется экстренное переоснащение, на которое попросту не хватает финансирования.

Из-за плохого технического оснащения вся тяжелая работа выполняется вручную. Благо, коллектив АО «Гергебильское ДЭП №9» состоит из высококлассных профессионалов. Так получилось, что в компании работают механизаторы и специалисты исключительно с большим трудовым стажем – от 15 до 45 лет.

Все дагестанцы ассоциируют Гергебиль с цветущими абрикосовыми садами. Производство соков и пюре в селе набирает обороты. А проехав по дорогам районного центра, мы поняли, почему село называют садом. Вдоль обочин дорог, в парках и скверах – везде абрикосовые деревья. Такого разнообразия сортов этого фрукта нет ни в одном другом уголке России.

– Особенно мы дорожим ветеранами отрасли, теми людьми, кто всю свою жизнь посвятил этой благородной профессии, – говорит Магомедмирза Магомедович. – Когда разговариваю с директорами других предприятий, все отмечают дефицит квалифицированных кадров. А я могу с гордостью заявить, что в нашей компании этот вопрос не стоит. Вместе мы работаем уже не первый год, и такая сплоченность помогает в экстренных ситуациях, когда нужно без слов понимать друг друга и помогать.

В том, что коллектив ДЭПа отлично выполняет свои обязанности, мы убедились лично, проехав по улицам района. Качество дорог довольно высокое. Магомедмирза Магомедович поясняет, что уже не первый год ремонту уделяют большое внимание. Реконструкция сельских улиц проводится в рамках республиканской программы «Мой Дагестан – мои дороги». Примечательно, что в выборе объектов для реконструкции принимают участие и сами жители.

– В последние годы ремонт дорог стал более качественным, – высказывает свое мнение собеседник. – И это замечаем не только мы, но и автомобилисты. Отрадно, что усилиями дорожных строителей создается новая сеть дорог современного Дагестана. А мы, в свою очередь, будем поддерживать качество магистралей на должном уровне. ■

Искандер Александров

Трехдневная командировка в Дагестане подошла к концу. Без заезда в Москву направляемся на следующее редакционное задание в Чечню. Две Республики граничат друг с другом. И можно было бы по прямой Р-217 «Кавказ» за несколько часов достигнуть цели, но по пути нам предстояло заехать еще на один объект – стройплощадку моста через реку Сулак, что расположена на 444 километре трассы Р-215 «Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала».

Старый мост через реку Сулак был построен в 83-м году прошлого века. За длительное время работы искусственное строение значительно износилось. В 2017 году эксперты вынесли окончательный вердикт: «техническое состояние сооружения по грузоподъемности, долговечности и безопасности движения неудовлетворительное». Выстроенный по советским нормативам, мост попросту не был рассчитан на нагрузку современного транспортного потока, поэтому уже в последние годы он работал на износ. Вовремя не остановленная эксплуатация могла обернуться

весьма плачевными последствиями. А чтобы избежать такого итога, 11 декабря 2017 года между ФКУ «Упрдор «Каспий» и ООО «ДРСУ «Прикамье» был заключен государственный контракт на капитальный ремонт моста.

Такую небольшую информацию перед началом поездки озвучил нам начальник ФКУ «Упрдор «Каспий» Сергей Улеев. Он и посоветовал лично осмотреть стройплощадку. Сергей Валерьевич отметил, что строение будет запущено уже в конце нынешнего года. Этот мост станет еще одним обновленным объектом на территории Республики.

Выехав из Махачкалы, вырливаем на Р-215. Прелесть этой федеральной трассы в том, что она практически на всем протяжении огибает Каспийское море. Здесь уже нет привычных для Дагестана высоких гор, только ровная стрела дороги и голубая гладь озера.

Кстати, Сулак впадает именно в Каспийское море. А начало свое река берет в слиянии Аварского Койсу и Андийского Койсу – двух быстрых горных рек. Подпитываясь тальми водами, Сулак голубой нитью тянется сквозь весь Дагестан, преодолевая 169 километров.



Место стройки на прямой магистрали заметно издалека. Это примерно в 40 километрах от Махачкалы. Поскольку капитальный ремонт возможен только с полным перекрытием движения, до начала работ мостовики ООО «ДРСУ «Прикамье» возвели временный мост. Он расположен немного ниже по течению реки.

– Казалось бы, временное строение, а, возводя эти металлические конструкции, мы, наверное, испытали больше сложностей, чем с основным мостом, – вспоминает непростой



рабочий процесс директор компании Андрей Муковников. – Погружая сваи, мы столкнулись с сильным течением могучей реки Сулак. Конечно же, возведение временного перехода продолжили, с дополнительными мероприятиями, направленными на сдерживание природной мощи.

Основной мост через реку Сулак на момент нашего проезда уже гордо демонстрировал свой железобетонный профиль. К этому времени закончено бетонирование всех пяти пролетных строений и специалисты трудятся над устройством деформационных швов. Работы ведут в две смены, таким образом на объекте перерывов не бывает. В общей сложности на стройплощадке задействованы чуть менее 100 человек.

– Согласно договору, все работы необходимо сдать до 20 октября, – говорит директор. – Мы движемся четко по графику, поэтому мост будет введен в эксплуатацию вовремя.

Для такого объекта сроки строительства можно назвать довольно сжатыми. Длина реконструируемого моста составляет 221,49 метров. Она осталась без изменений. А вот ширину строения увеличили. Современные нормы диктуют другие параметры для мостовых переходов, чем те, что применялись в Советское время. Полная ширина моста равняется 14,82 метра, из них 11,5 метров приходится на проезжую часть, оставшиеся 2 метра – тротуары. Для безопасности по всей длине

моста установлены металлические барьерные ограждения. Также на мосту устраивается современное наружное электроосвещение, которое до ремонта отсутствовало.

– В ходе капитального ремонта мы демонтировали дорожную одежду и железобетонные плиты пролетного строения, – рассказывает об этапах работы Андрей Муковников. – Затем провели работы по усилению некоторых конструктивных деталей моста – нижнего пояса главных балок пролетного строения, узлов опирания пролетного строения, укрепили берег реки габионными конструкциями, защитив его от размывов. Старые опорные металлические части моста демонтировали, установили современные опорные части со свинцовым сердечником. Такие элементы не ржавеют и неприхотливы в уходе. Если говорить о пролетных строениях, то они сталежелезобетонные, с монолитной железобетонной плитой, имеют гидроизоляцию, выполненную из современных материалов. Дорожная одежда – двухслойный асфальтобетон, верхний слой выполнен из щебеночно-мастичного на битумных вяжущих.

Кроме того, новый мост оборудован шок-трансммитерами, поскольку регион, несмотря на равнинное расположение, является сейсмически опасным. Согласно

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Мост через реку Сулак на км 444+550 автомобильной дороги Р-215 «Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала», Республика Дагестан

Протяженность	221,49 м
Полная ширина	14,82 м
Подмостовой габарит	3,9 м
Тип моста	сталежелезобетонный разрезной пятипролетный
Расположен	на дороге II технической категории
Срок окончания работ	20 октября 2019 года

современным стандартам установлены системы водоотвода и водоочистные сооружения, предназначенные для отвода дождевых вод с дорожного полотна.

Каждый этап работ мостовиков контролируют дорожные инспекторы ООО «Дор-ТехноКонтроль». Проверки затрагивают абсолютно все: от качества используемых материалов до технологии устройства конструкций. Нареканий к работе мостовиков ООО «ДРСУ «Прикамье» не поступало.





– На дорожную одежду возведенных нами объектов даем гарантию 7 лет, – поясняет Андрей Муковников. – Конечно же, мы знаем, что при недобросовестном исполнении работ нам самим придется устранять недоделки. А зачем тратить свое время? Мы лучше сразу выполним все работы на высшем уровне.

Этого негласного правила придерживаются абсолютно все сотрудники предприятия. Поэтому буквально за два года работы ООО «ДРСУ «Прикамье» сумело зарекомендовать себя в качестве надежного партнера.

Обдуваемые пылью и колючим песком, признаемся директору компании, что и в южном регионе России осень сложно назвать благоприятной порой для дорожного строительства. Но создается впечатление, что Андрей Муковников даже не замечает капризов погоды. Оказалось, что для нашего собеседника дорожная профессия стала делом всей жизни. Еще в школе он был уверен, что станет дорожником. А сегодня каждый день воплощает свою мечту в реальность. Поэтому для таких людей не существует препятствий. Они четко видят цель и идут к ней.

Завершая нашу беседу, директор ООО «ДРСУ «Прикамье» рассказывает, что в этом строительном сезоне специалисты предприятия сдадут в эксплуатацию еще два объекта:

– Параллельно с капитальным ремонтом моста мы проводим работы на еще одном переходе. Это мост через реку Ярык-Су на 730 километре трассы Р-217 «Кавказ». Также наши дорожники занимаются капитальным ремонтом 10-километрового участка дороги Р-22 «Каспий». Эти работы тоже находятся на завершающей стадии.

Прощаясь с директором компании и бригадой мостовиков, держим путь в Чеченскую Республику. Здесь, на границе двух регионов, ведется строительство еще одного моста. Действительно, обновлению искусственных сооружений в последние два года уделяется очень пристальное внимание. А все потому, что в стране насчитывается порядка 3,5 тысяч аварийных мостов. Хорошо, что по итогам этого строительного сезона негативную статистику удалось переломить. Количество аварийных строений сокращается. А все благодаря квалифицированным мостовикам, сотрудникам таких передовых компаний, как ООО «ДРСУ «Прикамье». ■

Ольга Овчинникова

КРЫМ ПРИВЛЕКАЕТ ИНВЕСТИЦИИ

НО ДИАЛОГА НЕ СЛУЧИЛОСЬ. ПОЧЕМУ?

Транспортная инфраструктура Крыма стремительно развивается. Построен керченский автоподход к Крымскому мосту, запущено движение по участку трассы «Таврида» от Керчи до Симферополя, открыто рабочее движение на участке объездной дороги города Симферополя и, конечно же, запущен Крымский мост для ав-

томобилистов. Региональные и муниципальные дороги полуострова тоже не остались в стороне. Сегодня здесь реализуется федеральная программа «Безопасные и качественные дороги». Все эти позитивные изменения привели к тому, что после присоединения Крыма к России экономика субъекта показала почти двукратный

рост. И, по мнению экспертов, это не предел. Транспортно-логистический сектор Крыма привлекателен для инвесторов. А значит, инфраструктура будет развиваться.

Перспективное будущее региона в течение двух дней обсуждали ведущие специалисты транспортной отрасли в рамках VI Крымского транспортного форума.



Открывая мероприятие, с приветственными словами к делегатам обратились Алексей Волков, советник министра транспорта Республики Крым, и Максим Воронцов, генеральный директор компании-организатора мероприятия.

Алексей Витальевич отметил, что за год, с прошлого Крымского транспортного форума, транспортно-логистическая отрасль полуострова сделала серьезный шаг в своем развитии: «Продолжается работа над существующими проектами и по запуску новых направлений. Так, 8 сентября уже стартует продажа билетов по железнодорожной части Крымского моста, и, таким образом, к концу года у Крыма будет полноценное железнодорожное сообщение с материком».

Более детальное обсуждение развития транспортного комплекса полуострова продолжилось в ходе Пленарной сессии. Ольга Пироженко, начальник Отдела информационных систем и сводной аналитики АНО «Дирекция по управлению федеральной целевой программой «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 г.», рассказала о том, что 4,2% ВВП в нашей стране тратится на развитие инфраструктуры. Примерно такие же цифры значатся в отчетах многих других европейских стран. Соответственно, мы идем в верном направлении, запуская в оборот средства инвесторов.

Однако не все участники форума с оптимизмом отмечали изменения в отрасли. Анатолий Цуркин, председатель Ассоциации грузовых перевозчиков и экспедиторов Республики Крым, заострил внимание на ценообразовании. Он указал, что затраты перевозчиков на логистику были снижены в связи с открытием моста, но это никак не отразилось на снижении цен на продовольствие. Сергей Макеев, председатель Ассоциации Содействия Торговле Крыма, во время своего выступления предложил вариант решения проблемы: «Для улучшения ситуации необходимо сформировать цивилизованную торговлю, обеспечить заранее подписанные контракты на поставки и прямое взаимодействие с сельхозпроизводителями по долгосрочным контрактам – все то, что и формирует ценовую политику на продукты питания».

Следующей в программе форума стала дискуссионная сессия «Железная дорога и порты: новая реальность». Как известно, к

Событие:

VI Крымский транспортный форум

Организаторы:

«ICF–Международные конференции»

При поддержке:

Министерство транспорта Республики Крым

концу года планируется открыть железнодорожное сообщение с материком, а значит, грузовые перевозки возрастут в разы. Алексей Гладилин, генеральный директор Крымской железной дороги, рассказал о подготовке инфраструктуры Крымской железной дороги и ожидаемых объемах движения. Пропускная способность магистрали составит до 47 пар поездов в сутки. А масса составов заложена на уровне 7100 тонн. Перспективу развития грузоперевозок за счет данного вида транспорта прогнозировал и Владимир Фридман, директор Севастопольского филиала компании «АВАЛ». По словам спикера, железная дорога поможет соединить Крым не только с близлежащими населенными пунктами материка, но и с Центральной частью России.

На завершающей дискуссионной сессии форума участники мероприятия сопоставили ожидания и реалии транспортной логистики Крыма. Оказалось, что, несмотря на глобальные изменения сети автодорог полуострова, еще предстоит сделать довольно много. Екатерина Манаева, ведущий инженер Института «Стройпроект», в своем выступлении рассказала о перспективах реконструкции дорог. Мария Цивинская, заместитель директора по развитию компании «ШВИХАГ РУС», большое внимание уделила развитию городского и пригородного сообщений. Кроме того, делегаты обсудили кадровые вопросы и пассажирские перевозки.

Рабочая программа форума завершилась подведением итогов. Участники мероприятия выразили надежду на поддержание инициатив не только со стороны государства, но и бизнеса. ■

Татьяна Липовецкая

ОТ РЕДАКЦИИ

Хочется отметить, что мероприятие, некогда привлекавшее внимание руководителей на самых высоких уровнях, в этом году скорее походило на неофициальную беседу участников отрасли. Транспортная сфера Крыма активно развивается и предоставляет большое количество тем для обсуждения, однако организаторы обошлись лишь банальным поверхностным обсуждением. Диалог не случился. Получилось повествование без горячих дискуссий и с отступлением от интересных тем. Как результат, снижение числа участников в несколько раз. Надеемся, что такой нужный форум получит развитие в следующем году, ведь эта площадка действительно необходима транспортному сообществу.



НИКОЛАЙ ЧУРИКОВ,
Министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области:

«**СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ВСЕГДА ПРОЯВЛЯЕТ СВОИ САМЫЕ ЛУЧШИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КАЧЕСТВА, ВСЕГДА ОСТАЕТСЯ АВТОРИТЕТНЫМ, В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ДОСТУПНЫМ И ПОНЯТНЫМ ДЛЯ КОЛЛЕГ РУКОВОДИТЕЛЕМ, ТОВАРИЦЕМ И ПРОСТО ЧЕЛОВЕКОМ!**»

ЖИЗНЬ, ПОЛОЖЕННАЯ НА ДОРОГИ

«Настоящий профессионал дорожно-строительной отрасли», – так коллеги характеризуют Сергея Плешакова. Совсем недавно он отметил свой 60-летний юбилей, а большую часть жизни, практически 40 лет, Сергей Александрович отдал любимой работе – профессии дорожника.

В отрасль попал неслучайно. Уже с подросткового возраста грезил о нужной и полезной профессии. Дорожный строитель как нельзя лучше соответствовал этому описанию. Ведь за ежедневным тяжелым трудом стоит такая масштабная цель – через разветвление дорожной сети развивать инфраструктуру населенных пунктов и страны в целом.

Так Сергей Плешаков, выпускник саратовской средней школы, поступает в политехнический институт. После окончания вуза по распределению попадает в Саратовский филиал проектного института ОАО «ГипродорНИИ». А в те времена проектный институт являлся главным разработчиком всех дорожных проектов. Трассы, мосты, путепроводы – чертежи всех важнейших транспортных артерий страны отрисовывались в стенах организации. И Сергей Александрович стал одним из звеньев этого огромного механизма. Ему посчастливилось работать в проектном институте в такое время, когда разрабатывалась опорная

сеть дорог Саратова. Начиная с должности рядового инженера, а уже через 6 лет занимал пост главного инженера проектов.

Чуть позже Сергей Александрович перейдет в Саратовское отделение Российской транспортной инспекции, затем в КП «Дирекция автомобильных дорог», а с 2015 года будет назначен на должность заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области.

Трудовую биографию легко уложить в несколько строк. А как в двух словах рассказать обо всех возведенных под началом Сергея Александровича объектах? Как сосчитать те километры бездорожья, которые сегодня стали удобными трассами? И самое главное, как сухие факты могут передать значимость всех инфраструктурных проектов для жителей региона? В масштабах федеральных мостовых переходов могут померкнуть искусственные сооружения Саратовской области протяженностью в пределах 150 км. Но, поверьте, для жителей всех тех небольших поселений их местные мосты во много раз важнее и нужнее. Ведь это не просто дорога. Это, порой, единственная связующая нить с крупными городами и областным центром.

Балашов – Ртищево, Шереметьевка – Урицкое – Широкий Карамыш – Большие Копены,

ВИКТОР МОРОЗОВ, генеральный директор «Проектмостореконструкция»:

«**СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПЛЕШАКОВ НА ВЫСОЧАЙШЕМ УРОВНЕ ЗНАЕТ ВСЕ ТОНКОСТИ И СПЕЦИФИКУ ДОРОЖНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ, В СОВЕРШЕНСТВЕ ВЛАДЕЕТ ВОПРОСАМИ ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ, ПО ПРАВУ СЧИТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ АВТОРИТЕТНЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ПОВОЛЖЬЯ»**



Красноармейский – Мордовский Карай – Алексеевский – Памятка, Новые Бурасы – Кутьино – Вязьмино – Петровск, Никольское–Казакovo, Саратов – Дубки – Новая Липовка – вот лишь краткий список объектов, построенных и отремонтированных под началом Плешакова. В этот перечень региональных дорог также можно включить Южный и Северный подходы к аэропорту Гагарин и многочисленные мосты. Общий километраж дорог подсчитать нереально. Но с уверенностью можно отметить тот факт, что благодаря стараниям Сергея Александровича Саратовская область дважды занимала первое место по реализации проекта «Безопасные и качественные дороги» среди всех других регионов России.

Отдельного слова заслуживает инициатива нашего героя по приведению в соответствие с действующим законодательством перечня автомобильных дорог регионального значения. Те магистрали, что не соответствовали критериям, были переданы в федеральную и муниципальную собственность. А это более 3000 км. Какова была цель этого хода? Высвобождение бюджетных средств. Теперь деньги

УДИВИТЕЛЬНО, НО В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДО 2018 ГОДА ПРОСТО НЕ СУЩЕСТВОВАЛО НАДЗЕМНЫХ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ. ДЛЯ УСТРАНЕНИЯ АВАРИЙНЫХ УЧАСТКОВ ТРАССЫ СЕРГЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ ПРИНИМАЕТ РЕШЕНИЕ О ВОЗВЕДЕНИИ ЭТИХ СТРОЕНИЙ. ДВА НАДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДА БЫЛИ СДАНЫ В КОНЦЕ 2018 ГОДА. И УЖЕ СЕЙЧАС СТАТИСТИКА ДОКАЗЫВАЕТ ВЕРНОСТЬ ИХ СТРОИТЕЛЬСТВА

из дорожного фонда поступают строго по адресу – на региональные трассы.

С начала этого года Сергей Александрович назначен на должность начальника ГКУ Саратовской области «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства». Новый пост обязывает отслеживать состояние всех магистралей области и вести постоянный контроль проведения строительных и ремонтных работ. Впрочем, Плешаков не считает эту задачу «со звездочкой». За столько лет работы на саратовских дорогах он без подсказок расскажет карту магистралей и особенности каждой трассы.

За добросовестный труд Сергей Плешаков неоднократно поощрялся руководством, в том числе Почетной грамотой Губернатора Саратовской области, Благодарственным письмом Председателя Саратовской областной Думы. Но основная цель ежедневных трудовых подвигов нашего героя – не погоня за наградами, а планомерное улучшение качества дорог региона. Как бы немодно это ни звучало сегодня, но Сергей Александрович привык работать за идею. И его главная идея – увеличение числа качественных дорог Саратовской области. ■

Любовь Юрских



ТАВРИДА

ВСЕ ИДЕТ ПО ПЛАНУ!





ДСК «R-1»: 25 ЛЕТ НА ВЫСОТЕ!

