

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 10-11 (77) 2021



М-12

от Москвы до Казани



«РСК»: НАДЕЖНО, КАЧЕСТВЕННО И БЕЗОПАСНО!



Уважаемые друзья!
Поздравляю вас с Днём работников дорожного хозяйства.

Этот профессиональный праздник отмечают строители, инженеры, конструкторы, служащие многочисленных профильных предприятий. Благодаря вашему повседневному труду, ответственному подходу к делу – отрасль уверенно развивается, запускаются новые масштабные программы и технологические инициативы, способствующие укреплению транспортной сети, внедрению в широкую практику механизмов государственно–частного партнёрства.

Отмечу, что за последние годы введены в строй стратегически важные объекты, такие как Крымский мост, трассы «Нева» и «Таврида», ЦКАД в Подмосковье. На повестке – не менее амбициозные проекты, которые соединят города и территории страны современными, безопасными магистралями. И конечно, нужно модернизировать существующие транспортные коридоры, повышать качество региональных и местных автодорог и соответствующей инфраструктуры, всемерно наращивать темпы этой работы, которая имеет большое значение для наших граждан, бизнеса, для развития отечественной экономики и социальной сферы.

Желаю вам успехов в решении поставленных задач – на благо России. Здоровья и всего самого доброго.

A stylized, handwritten signature of Vladimir Putin in black ink.

Владимир Путин,
Президент России

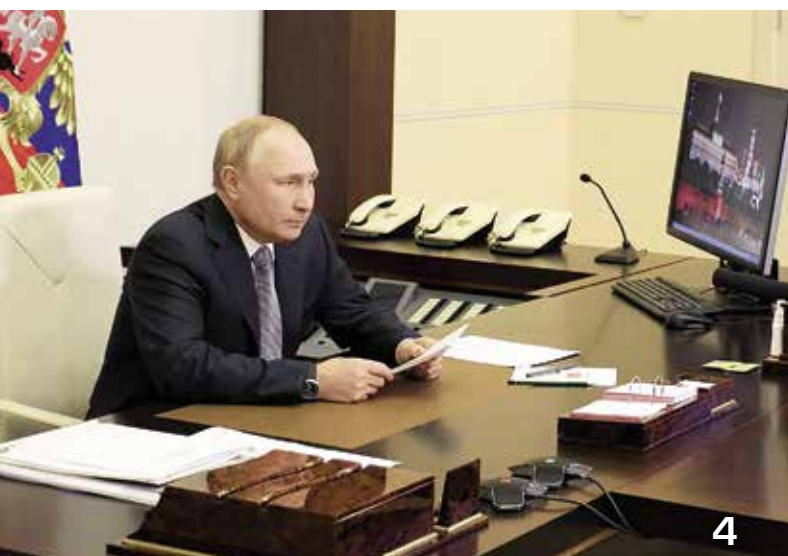


ЗДОРОВЬЯ ВАМ, ДОРОГИЕ!

Наши дороги совершенно уникальны, как линии человека на руках. Они многое могут рассказать о людях, которые их когда-то построили, о тех, кто в любую погоду и время года, о них заботится. И поскольку лейтмотив нашего номера – праздничный, посвященный всем труженикам нашего необъятного дорожного хозяйства, хочется пожелать им Здоровья. Сейчас всем непросто – страну опять лихорадит. И новая, возможно самая сильная волна COVID-19, докатившаяся до России, опять испытывает нас на прочность, и многое зависит от нашего умения заботиться не только о дорогах, но и о себе, своих близких. Многие светила, теоретики и практики, в один голос говорят о том, что препараты для вакцинации должны быть введены в Национальный календарь прививок, а сама вакцинация должна стать обязательной. При этом обязательная вакцинация для выборочных категорий населения появилась уже давно, и список требований регулярно пополняется.

Безусловно – жить или не жить – делать или не делать – выбор персональный, но если вакцинация остается последней надеждой в борьбе с коронавирусом, и на постепенном введении обязательных прививок настаивают не только политики и врачи, но и ученые, то к ним хотя бы нужно прислушаться. Иммунологи утверждают, что если вакцинация примет массовый характер, то в конце весны 2022 года в России будет покончено с «острой пандемией», а уровень коллективного иммунитета превысит 65%. А весна – это новый дорожный сезон. Поэтому хочется пожелать вам, наши дорогие и любимые дорожники, встретить ее с новыми силами, планами, здоровыми и счастливыми.

Феруза ДЖАББАРОВА



4



24



31



60



48

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

- 4 Утвердить. Построить. Содержать.
- 10 Работать «без раскочки»

| НАЦПРОЕКТЫ

- 12 Выйти на финишную прямую

| НОВОСТИ

- 16 30 дней

| ВСТРЕЧА

- 24 Дороги ради людей

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 29 Планомерная работа – путь к успеху
- 32 Здесь вам не равнины, здесь климат иной
- 36 Баксан сказал: «Спасибо...»
- 40 Информационные технологии

| ГЛАВНЫЙ ОБЪЕКТ

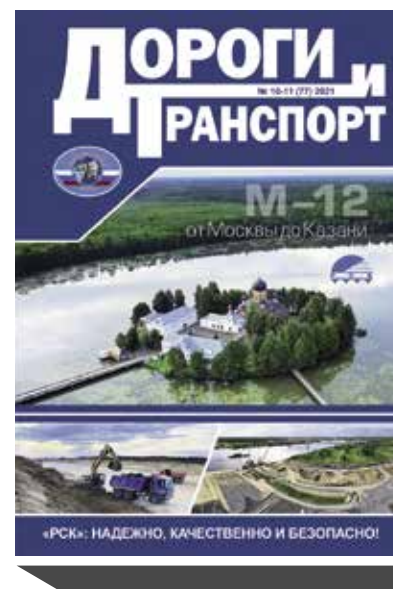
- 42 Антикризисный проект – М-12
- 48 Последний бой, он трудный самый
- 54 «Вектор»: от Москвы до Хабаровска
- 58 Любить дороги как дом родной!

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 60 Битва за опорную сеть
- 64 Анатолий Васильев: «Будут бесшовные рельсы и асфальт к хуторам»
- 68 «Пять с плюсом» от водителей
- 72 С ветерком до Ветропарка
- 76 Достойны города – героя
- 79 Породнили два региона
- 82 В каждый хутор по граниту
- 84 «Универсал»: Сделано на совесть
- 88 «Труд» в названии и в жизни

| СТРОЙКА ГОДА

- 90 ТСМ штурмует Дон
- 96 Главные враги мостов и путепроводов
- 100 Сети подземелья
- 104 Лабиринты под водой
- 107 Сибирские мосты – на каменных плечах
- 108 Новый путепровод на старой дороге
- 110 Среди нехоженых дорог, одна – твоя!



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

Джаббаров Ф.А.

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

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 законодательству 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

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)

Ершов В.Р.

Генеральный директор «СВ-ТРАНСЭКСПО»

Жусупов С.Д.

Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»

Кисько А.Б.

Президент ассоциации «Желдорразвитие»

Коробовцев В.Д.

Директор регионального развития Союза транспортников России

Никонова О.А.

Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России

Рустамов Б.М.

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

Свешников Ю.Ю.

Президент Московского транспортного союза

Павлов А.Н.

Управляющий директор ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРФИЛД»

Издатель: ООО Издательство «Дороги и транспорт».

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

Генеральный директор и главный редактор Феруза ДЖАББАРОВА.

Отдел информации: +7(499)962-4363, +7(965)163-0149, +7(495)752-5695, dortransport@mail.ru.

Отдел рекламы: +7(499)962-4363, +7(968)498-3885, +7(965)163-0149, dortransport@mail.ru.

Отдел подписки: +7(499)962-4363, +7(965)163-0149, +7(905)708-1684. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных объявлений. Использование материалов, опубликованных в журнале «Дороги и транспорт», допускается только с письменного разрешения редакции. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

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

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

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

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



НА ЗАСЕДАНИИ ПРЕЗИДИУМА ГОССОВЕТА РАССМОТРЕНА ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РФ ДО 2030 ГОДА С ПРОГНОЗОМ ДО 2035 ГОДА

Россия – огромная страна, с большими расстояниями между городами и другими населенными пунктами, кроме того, регионы отличаются по своим экономическим, бюджетным возможностям. Но обслуживание трасс не должно оставаться на заднем плане. На заседании президиума Государственного совета 19 октября, посвященном транспорту и дорогам Президент России Владимир Путин заявил, что нужно соблюдать баланс между расходами на новое строительство и содержание инфраструктуры, и старые дороги должны быть не хуже новых

УТВЕРДИТЬ. ПОСТРОИТЬ. СОДЕРЖАТЬ



или
нужен
баланс



ВЛАДИМИР ПУТИН:



ВСЕ НАШИ ПЛАНЫ, ПРОЕКТЫ, ПРОГРАММЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА ДОЛЖНЫ ПРЕСЛЕДОВАТЬ ГЛАВНУЮ ЦЕЛЬ – ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ ГРАЖДАН, ЧТОБЫ ОНА БЫЛА БОЛЕЕ КОМФОРТНОЙ И УДОБНОЙ»

ЗАВЕРШАТЬ, ЧТО НАЧАЛИ

«По всей стране мы должны не только строить дороги и вокзалы, платформы и пристани, но и содержать их достойно, – высказал свое мнение глава государства. – Содержать действующие и строящиеся, построенные объекты. Своевременно, качественно проводить их ремонт, обеспечивать нормативное состояние региональной и муниципальной инфраструктуры. Поэтому важно в рамках имеющихся возможностей найти оптимальный баланс между расходами на новые стройки и на содержание инфраструктуры, чтобы у нас не получалось как иногда бывает – мы разворачиваем новые и новые стройки, не завершая того, что уже начали. А деньги там пропадают, на незавершённых объектах».

Но в целом путь развития инфраструктуры страны зависит от транспортной стратегии, проект которой на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года обсудили на Госсовете. Документ подготовили в соответствии с национальными целями и стратегическими задачами развития, и он определяет основные направления транспортной политики России. В подготовке Стратегии участвовали не только специалисты министерств и ведомств, но и отраслевая и научная обществен-

ность. Большую работу провели комиссии Государственного совета и профильные комитеты Государственной Думы. Было важно и здесь услышать мнение регионов, поскольку этот план нужно создавать, находясь «в прямом диалоге» с регионами и ведущими отраслевыми компаниями, поскольку все жители страны, вне зависимости от региона проживания, должны иметь доступ к надежному и безопасному транспорту.

Это прозвучало и в докладе министра транспорта Виталия Савельева. «Стратегия отрасли впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг в интересах населения, бизнеса и государства. Транспорт – это обеспечивающая отрасль для экономики, её основа и «скелет», она не может существовать в отрыве от запросов общества и государства», – сказал министр.

При разработке документа учтены современные тренды развития транспорта, а также мировой опыт. Впервые введен механизм Единой опорной транспортной сети, разработаны критерии отнесения к ней объектов инфраструктуры на всех видах транспорта. «При этом развитие Единой сети не снимает задачу по поддержанию инфраструктуры в нормативном состоянии», – подчеркнул Савельев.



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:



В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ ОСНОВНОЙ АКЦЕНТ ПЛАНИРУЕТСЯ СДЕЛАТЬ НА РАЗВИТИИ МАГИСТРАЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО КАРКАСА В АГЛОМЕРАЦИЯХ, РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК, СОКРАЩЕНИИ ДОЛИ ПОЕЗДОК НА ЛИЧНОМ АВТОМОБИЛЕ. ЭТИ МЕРЫ ПРИВЕДУТ К РОСТУ ДОЛИ ПОЕЗДОК НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ В КРУПНЫХ И КРУПНЕЙШИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ С 54 % ДО 69%»



Об общественном транспорте и муниципальных дорогах

Предлагаем вернуться к рассмотрению вопроса поддержки общественного транспорта на условиях, доступных для всех субъектов Российской Федерации. А также предлагаем сформировать отдельный программный документ развития общественного транспорта, в котором будут как раз собраны все меры, поскольку сегодня они и так есть, но [рассредоточены] по разным программам, по разным направлениям, и сделать общую программу по развитию общественного транспорта...

Ведётся большая работа по приведению в норматив региональных дорог и дорог в агломерациях. По агломерации установлен порог: 85% норматива должно быть, по региональным дорогам – это 50% норматива к 2024 году и 60 – к 2030 году. Вместе с тем по муниципальным дорогам, дорогам непосредственно в населённых пунктах, не входящих в агломерацию, никаких целевых показателей на сегодня нет... Считаем целесообразным это отметить в стратегии, и на период 2025–2030 годов и до 2035-го предусмотреть сбалансированное развитие не только региональных, но и муниципальных дорог.

Алексей Цыденов,
Глава Республики Бурятия

КЛИЕНТОЦЕНТРИЧНОСТЬ СТРАТЕГИИ

Ключевым принципом стратегии стала клиентоцентричность, а одним из основных акцентов – ускоренная цифровизация и прорывные технологические решения. Практически на всех профильных форумах сегодня обсуждается внедрение общественного и грузового транспорта без водителей, чтобы он был более безопасным, без человеческого фактора, который зачастую «повинен» в большинстве ДТП. «Россия является заметным игроком на мировом рынке беспилотного транспорта, поэтому мы должны нарастить наши преимущества, использовать их во благо экономики», – пояснил Виталий Савельев.

Посыл Президента и профильного министра однозначен: будущие контуры отечественной транспортной системы, необходимо определить с учетом новых технологических вызовов, экономических и социальных задач, планов развития регионов и страны в целом, создание конкурентоспособных транзитных коридоров. И особое внимание уделено концепции устойчивого развития, включающей инициативы по экологии, безопасности и развитию человеческого капитала.

В частности, речь шла о том, что транспорт должен быть экологичным. И нужно принимать во внимание глобальные тенденции в сфере транспорта с точки зрения потребления топлива, и по другим параметрам. «Транспорт и в России, да и во всём мире становится более «зелёным», как мы сейчас говорим, более экологически чистым. Вместо бензина

О дорожных фондах и штрафах

Предлагаем предусмотреть источники устойчивого наполнения дорожных фондов в объёме, необходимом для реализации мероприятий стратегии по содержанию и созданию автодорожной сети... На сегодняшний день в целях исполнения Бюджетного кодекса в части перечисления в Федеральный дорожный фонд финансирования с учётом расчётного коэффициента предлагаем применение коэффициента 0,83 к объёму доходов от акцизов на нефтепродукты, отменив временно действующую меру.

Предлагаем закрепить за субъектами Российской Федерации право разработки собственной системы дифференцированных административных штрафов за нарушение правил дорожного движения с учётом платёжеспособности населения конкретного региона. В столицах штраф в тысячу рублей иногда воспринимается просто как право нарушить правила дорожного движения.

Роман Старовойт,
губернатор Курской области

или дизельного топлива начинают широко использоваться электричество, водород, другие низкоуглеродные источники, газ я бы к этому тоже отнёс. Это касается не только общественного транспорта, но и коммерческих грузоперевозок, а также личных автомобилей в пользовании граждан», – отметил в своём выступлении глава государства.

Кстати, для грузовладельцев будут созданы условия для эффективных бесшовных грузоперевозок с высоким уровнем качества, скорости и сниженной себестоимостью.

В этом направлении давно бьется транспортный комитет Госдумы. И лед тронулся: к 2035 году эксперты ожидают четырёхкратный рост скорости перемещения несырьевых грузов – до тыс. км в сутки. Безусловно, совокупность мер развития позволит нарастить в 6 раз контейнерный транзит через территорию России. А доля перевозочных документов в электронном виде достигнет 100%. Снизится себестоимость транспортировки грузов для крупных грузоотправителей, тяготеющих к водным перевозкам по Единой глубоководной системе.

Реализация Стратегии создаст новые возможности для смежных отраслей – энергетики, машиностроения, информационных технологий, связи. В свою очередь повышение связанности территорий придаст импульс и развитию внутреннего туризма. «Государство получит колоссальный вклад в экономику, рост безопасности транспортной системы и производительности труда», – резюмировал глава Минтранса.

СЛОВО В ДЕЛО

По итогам обсуждения проект транспортной стратегии поступит в правительство, кабинету министров было поручено рассмотреть и утвердить этот документ на одном из ближайших заседаний, и с принятием стратегии, по словам главы государства, «должна незамедлительно начаться практическая работа как на региональном уровне, так и на уровне федеральных министерств и ведомств». При этом Путин отметил, что Стратегия должна не только задать долгосрочные ориентиры, но и, что принципиально важно, стать основой для прак-



О выстраивании вертикалей

...У нас местная дорожная сеть – самая протяженная в стране, и на нее практически нормативные правила никакие не распространяются. Но, прежде чем мы с вами введем ее в нормативное поле, нам нужно понять, каковы источники финансирования местных дорог. Нам все-таки (надо) провести эксперимент – включение местных дорог в такое правовое поле с поддержкой, с выстраиванием вертикали. Я бы сначала выделил 4–5 регионов, которые наиболее готовы к этому, и провел там эксперимент по выстраиванию такой вертикали, приведению в нормативное состояние местных дорог. Эксперимент может продолжаться где-то два года, до 2023 года, а там уже принимать окончательное решение. И второе – это предложение по изменению механизма наполнения дорожных фондов финансовыми ресурсами по мере того, как у нас будет сокращаться акциз.

Андрей Белоусов,
Первый заместитель Председателя Правительства России

О плате за использование региональных дорог

Введение такой платы должно быть правом субъектов Федерации и не должно в обязательном порядке внедряться. И должны быть, видимо, и альтернативные бесплатные дороги, и тарифы не должны быть завышенными, иначе большегрузы не дойдут до региональных дорог, и эта система, может быть, не работает. Но самое главное то, что в случае введения такой платы должны быть встречные обязательства субъектов Федерации по качеству, эксплуатации дорог, доведению их постепенно до нормативного состояния и так далее.

Александр Шохин, Президент РСПП



О сокращении сроков

Хотел бы сделать акцент на сокращении сроков инвестиционно-строительного цикла, потому что у нас как никогда много сейчас средств на реализацию различных транспортных объектов. У нас в этом году увеличились деньги в бюджете на приведение дорог в нормативное состояние на ближайшие два года... и чтобы вот эти деньги реально в плане реализовать, и чтобы население в максимально короткие сроки почувствовало [улучшения] – сокращение инвестиционно-строительного цикла...на сегодняшний день при строительстве транспортных объектов максимальное количество согласующих процедур может достигать 600, а максимальное количество дней – 1800.

Марат Хуснуллин,
Заместитель Председателя Правительства России

О самолетах

«Необходимо в стратегии или уже в документах, которые Правительство будет принимать, обязательно прописать, чтобы до 2030 года у нас было обеспечено круглогодичное автомобильное движение хотя бы по федеральным автодорогам...У нас на территории Якутии три федеральные автодороги – «Лена», «Вилюй» и «Колыма». Каждая из них – тысяча километров, и по каждой почти полгода нет никакого проезда. Вот сейчас у нас движение останавливается, потому что лед начинает стоять на реках... И конечно же, большая тема для всего Севера – это малая авиация: необходимо быстрее вводить новые самолеты и класса Ан-2, и класса Ан-24».

Айсен Николаев,
глава Республики Саха (Якутия)

тической работы государства, субъектов Федерации, ключевых отраслей бизнеса, а также строительных, инжиниринговых, логистических компаний, предприятий транспортного машиностроения. И попросил кабмин до первого квартала будущего года подготовить детальный план реализации транспортной стратегии, сделав это в диалоге с губернаторами и отраслевыми компаниями.

На Заседании Госсовета своими предложениями поделились первый вице-премьер правительства Андрей Белоусов, вице-премьер правительства Марат Хуснуллин, глава Республики Бурятия Алексей Цыденов, губернатор Курской области Роман Старовойт, Президент РСПП Александр Шохин, глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, глава Республики Коми Владимир Уйба и другие.

«Все наши планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель – повышение качества жизни граждан, чтобы она была более комфортной и удобной. Нужно, чтобы каждый человек видел, как, в какие сроки будут решаться значимые для него проблемы в сфере транспорта, а регионы чётко понимали, какие инструменты они получают для обеспечения этих изменений», – заявил Президент. ■

Мария Алексеева.

РАБОТНИКАМ И ВЕТЕРАНАМ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА



УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ!

В день вашего профессионального праздника, хотел бы от всего сердца поздравить работников дорожного хозяйства. Поблагодарить за ваш большой труд, компетентность, преданность избранному пути.

Дорожный производственно-хозяйственный комплекс занимает особое место в национальной экономике, способствует развитию отраслей, повышению инвестиционной и туристической привлекательности регионов.

Полтора миллиона километров трасс от Калининграда до Владивостока объединяют нашу большую страну, обеспечивают транспортное сообщение между городами и поселками, доставку самых разных грузов, комфортное передвижение миллионов наших граждан.

С каждым годом в России увеличивается интенсивность движения, растет загруженность трасс. Благодаря вам в стране развивается дорожная сеть, строятся новые дороги, мосты, тоннели и транспортные развязки, отвечающие современным нормам и требованиям. Вы делаете все для улучшения технического состояния и расширения пропускной способности автомагистралей. Важно, что вы внедряете в работу высокие технологии, интеллектуальные и беспилотные системы, используете инновационные материалы и современную технику. Это помогает повышать эксплуатационные качества российских дорог. А значит — обеспечивать безопасное движение автотранспорта, водителей и пассажиров.

Желаю работникам дорожного хозяйства новых трудовых успехов и достижений, ветеранам отрасли — удачи. И, конечно, всем вам доброго здоровья и благополучия.

Михаил Мишустин,
Председатель Правительства РФ

Госдума восьмого созыва начала свою деятельность и 12 октября собралась на первое заседание. В тот же день были решены и организационные вопросы - зарегистрированы фракции, закреплены в регламенте Думы комитеты и комиссии, определен их состав, председатели, избраны руководители палаты. По итогам сентябрьских выборов кресла поделили пять фракций, состав обновлен почти на 50%. Увеличилось также и количество комитетов с 26 до 32. Спикером Госдумы вновь избран Вячеслав Володин, который заявил, что Дума начнет работать «без раскачки». Буквально через день состоялось первое заседание Комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры

В заседании приняли участие помощник Президента РФ Игорь Левитин, Министр транспорта РФ Виталий Савельев, директор Департамента транспорта Аппарата Правительства РФ Анатолий Мецераков.

«В Комитете будет сформировано пять подкомитетов. Подкомитет по речному и морскому транспорту возглавит Виктор Дерябкин, по железнодорожному транспорту – Анатолий Лесун, по транспортной безопасности – Рафаэль Марданшин, по воздушному транспорту – Александр Самокутяев, по автомобильным, дорожным и общетранспортным вопросам – Виталий Ефимов», – сказал председатель Комитета Евгений Москвичев.



ЕВГЕНИЙ МОСКВИЧЕВ:

« НА 2022 ГОД НА ТРАНСПОРТ ВЫДЕЛЯЕТСЯ ОКОЛО 340 МЛРД РУБЛЕЙ. ЭТО ПОЗВОЛИТ УЖЕ В СКОРОМ БУДУЩЕМ ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК МНОГИЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ»

РАБОТАТЬ «БЕЗ РАСКАЧКИ»



ВЯЧЕСЛАВ ВОЛОДИН:



ПРЕДСТОИТ БОЛЬШАЯ СОДЕРЖАТЕЛЬНАЯ РАБОТА. У НАС В ЗАКОНОДАТЕЛЬНОМ ПОРТФЕЛЕ 1242 ЗАКОНОПРОЕКТА, КОТОРЫЕ В ОСНОВНОМ ОСТАЛИСЬ ОТ СЕДЬМОГО СОЗЫВА. ТО ЕСТЬ, ОНИ АКТУАЛИЗИРОВАНЫ. ...КОМИТЕТАМ ПРЕДСТОИТ СЕРЬЕЗНАЯ РАБОТА»

Помощник Президента Игорь Левитин отметил, что один из главных вопросов на поверке дня – это утверждение Транспортной стратегии до 2035 года. «Стратегия будет представлена Президенту уже в ближайшее время, на Госсовете», – сообщил Игорь Левитин.

Подробнее о транспортной стратегии рассказал Министр транспорта Виталий Савельев. Министр отметил, что работа над стратегией ведется с февраля 2021 года. Сейчас она завершается. Во главе стратегии поставлен человек и качество транспортах услуг.

«Транспортная стратегия учитывает более 80% предложений, которые поступили в Министерство от профессионального сообщества. Это принципиально новый документ. Были введены новые понятия и критерии их оценок. Так, например, впервые введено понятие «опорная сеть», – сказал Виталий Савельев.

В ходе заседания депутаты также рассмотрели проект федерального закона «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 год и 2024 год».

«На 2022 год на транспорт выделяется около 340 млрд рублей. Это позволит уже в скором будущем привести в порядок многие региональные транспортные объекты. Надо отметить, что в бюджете учтены задачи, которые вошли в народную программу «Единой России», – сказал Евгений Москвичев.

Так, например, по словам Председателя Комитета, бюджетные средства предусмотрены на содержание и ремонт не только федеральных, но и региональных и муниципальных дорог, а также улично-дорожной сети городов и муниципальных центров.

Отмена обязательного техосмотра

В комитете Государственной Думы по транспорту одобрили законопроект об отмене обязательной процедуры технического осмотра. Документ будет рассмотрен депутатами в первом чтении после завершения нерабочих дней, которые установлены в стране с 30 октября по 7 ноября из-за пандемии.

Напомним, что законопроект предполагает отмену обязательного ТО для принадлежащих физическим лицам легковых автомобилей и мотоциклов. В случае принятия новых норм техосмотр будет необходим лишь при постановке на учёт, смене владельца, изменении конструкции или замене основных агрегатов автомобиля или мотоцикла старше четырёх лет. В свою очередь, обязательная процедура останется для коммерческого транспорта, в том числе и такси.

«К нам неоднократно обращались собственники автомобилей, которые постоянно жаловались на очереди на техосмотрах. Плюс с момента, когда эта процедура была введена в России, прошло много времени. Сегодня выпускаются автомобили совершенно другого уровня, они имеют пятилетнюю и семилетнюю гарантию эксплуатации», – отметил глава комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, член «Единой России», один из авторов законопроекта Евгений Москвичев.

«Также заложены денежные средства на развитие малой авиации (межрегиональной). Ранее субсидирование малой авиации было только на Дальнем Востоке. Сегодня субсидирование предусмотрено для 36 авиамаршрутов», – сказал Евгений Москвичев. ■

Татьяна Липовецкая





Выйти НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ НАЦПРОЕКТОВ

Создание транспортного каркаса страны и повышение качества жизни населения. Эта тема стала лейтмотивом научно-практической конференции «Нацпроект «Безопасные качественные дороги» – путь к созданию комфортной среды: Успехи. Вызовы. Перспективы», которая прошла 14 октября в Сочи под председательством руководителя Федерального дорожного агентства Романа Новикова.

В мероприятии приняли участие представители Минтранса России, Росавтодора и подведомственных организаций, Счетной палаты РФ, Федерального казначейства, ассоциаций «РАДОР» и «Р.О.С.АСФАЛТ», ГК «Автодор», ФАУ «РОСДОРНИИ», ГИБДД и региональных проектных офисов. В режиме видеоконференцсвязи к дискуссии присоединились помощник Президента России Игорь Левитин, министр транспорта РФ Виталий Савельев, первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации ФС РФ по экономической политике Ленар Сафин, председатель Комитета Государственной Думы ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев. Ключевые темы обсуждения – реали-

зация дорожного нацпроекта в регионах, а также его роль в формировании опорной сети автодорог.

С приветственным словом к участникам научно-практической конференции обратился Игорь Левитин, который зачитал поздравление Владимира Путина с наступающим Днем работников дорожного хозяйства.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев отметил, что реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» решает множество социальных и экономических задач по улучшению качества жизни граждан. «В 2021 году после строительства и реконструкции будет введено в эксплуатацию 1380 км федеральных и региональных автодорог. Благодаря этим достижениям изменяется

дорожно-транспортная инфраструктура нашей страны», – сказал Виталий Савельев.

Руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков заверил, что дорожники и впредь будут использовать все имеющиеся у них ресурсы и возможности, чтобы дальше выполнять задачи, поставленные перед ними государством. «Общий результат профессионализма и самоотверженного труда дорожников – это тысячи километров современных, оснащенных, и, как следствие, безопасных трасс. А значит – все больше сохраненных жизней и довольных людей. Впереди у нас новые масштабные задачи, необходимо также эффективно продолжить взятый курс, уделив особое внимание развитию кадрового потенциала, тиражированию в регионах опыта федеральных строительных площадок, повышению качества выполняемых работ», подчеркнул Роман Новиков.

Одна из приоритетных задач, поставленных перед дорожниками государством – обеспечение связности территорий. Заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко рассказал о роли национального проекта «Безопасные качественные дороги» в формировании опорной сети автодорог, которая призвана создать дорожный каркас транспортной системы страны.

В опорную сеть включены все федеральные, а также отдельные региональные трассы, отобранные на основе транспортно-географических критериев, показателей востребованности и социальной значимости, стратегии пространственного развития страны, приоритетов развития иных видов транспорта. Перечни автодорог опорной сети уже сформированы во всех субъектах страны.

«При формировании опорной сети сделан акцент на достижение показателей



федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта «Безопасные качественные дороги» и их расширение на всю опорную сеть», – отметил Игорь Костюченко.

В этом году объем федерального финансирования на реализацию мероприятий федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» составляет 107 млрд 700 млн рублей. Работы ведутся на 6 350 объектах, из которых 6 025 введут в эксплуатацию в этом году. В нормативное состояние приведут 16,5 тыс. км, построят и реконструируют ряд капиталоемких объектов общей протяженностью почти 150 км.

«На сегодняшний день объем выполненных строительно-монтажных работ составляет уже 83 %, кассовое исполнение – 71 %», – подчеркнул Игорь Костюченко.

Между тем, уже сейчас идет активная работа по контрактации объектов следующего дорожного сезона. Так, по данным, внесенным субъектами в СОУ «Эталон», в 2022 году уже запланированы работы





на более чем 4 тыс. объектах общей протяженностью более 15 тыс. км.

С 2022 года начнутся активные работы по приведению к нормативу искусственных сооружений, расположенных на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения. К 2024 году планируют обновить 100 тыс. пог. м.

Говоря о федеральной поддержке национального проекта «Безопасные качественные дороги», Игорь Костюченко назвал ее беспрецедентной. «В рамках подготовки федерального закона о федеральном бюджете на 2022 год и плановый период 2023 и 2024 годов предусмотренный объем межбюджетных трансфертов на три года составляет 631 млрд рублей. Средства будут в виде консолидированных субсидий на приведение в нормативное состояние региональных дорог и любых искусственных сооружений. С учетом того, что средства предоставляются в виде субсидии — будет предусмотрен уровень софинансирования», — отметил спикер.

Также Игорь Костюченко обозначил задачи на перспективу: это качественная подготовка детализированной программы работ на трехлетний период, 100% исполнение кассового плана ежегодно, максимальный уровень контроля за выполнением дорожных работ. В ходе научно-практической конференции успешным опытом реализации мероприятий нацио-

нального проекта «Безопасные качественные дороги» поделились руководители регионов. В частности, об опережающих темпах и комплексном подходе рассказал губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«Развитие инфраструктурного каркаса региона имеет стратегическое значение. По протяженности автомобильных дорог Вологодчина занимает 1 место в Северо-Западном федеральном округе и 18 место – среди субъектов РФ, это 28 тысяч километров дорог, и мы делаем все, чтобы увеличить объемы производства работ на этих дорогах, — отметил руководитель региона. — По протяженности объектов, ремонтируемых в этом году, мы занимаем 5 место: это 441 км в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а за счет регионального и муниципального дорожного фондов отремонтируем более 700 км. Это исторический рекорд, такого мы не делали никогда».

В регионе уже сформирован перечень объектов ремонта 2022-2024 годов. Олег Кувшинников акцентировал внимание на открытости нацпроекта: все дороги, которые приводят или планируют привести к нормативу по нацпроекту в Вологодчине, отображены на интерактивной карте, чтобы каждый житель региона при желании смог ознакомиться с планами ремонтных работ. «Все объемы дорожных мероприятий обсуждаются на градостроительных советах с местными жителями. Именно люди расставляют приоритеты тех объектов, которые будут отремонтированы», — подчеркнул губернатор.

В ходе научно-практической конференции региональные дорожники могли задать интересующие их вопросы, поделиться опытом реализации нацпроекта в своих регионах. «Мы рассмотрели промежуточные итоги исполнения нацпроекта, наметили те мероприятия и те ресурсы, которые необходимо дополнительно мобилизовать для того, чтобы выйти на финишную прямую этих проектов с твердой уверенностью, что мы достигнем самого главного результата и цели нацпроекта – это повышение благосостояния наших граждан», — резюмировал руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков. ■

Феруза Джаббарова

СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

**СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ
РОССИИ ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС
С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ
ПРАЗДНИКОМ – ДНЁМ РАБОТНИКОВ
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!**

Ваш труд направлен на реализацию важнейшей задачи – развитие сети автомобильных дорог и международных транспортных коридоров. От качества работы дорожных служб зависит положение дел практически во всех отраслях экономики и социальной сфере. Без главных артерий страны, как справедливо называют автомагистрали, развитие государства немыслимо.

И сегодня – в нелегкое время пандемии – благодаря вашему труду, бесценному опыту четко выполняются задачи, поставленные Президентом Российской Федерации В.В. Путиным и Правительством РФ. Автодорожная сеть России преумножается сотнями километров новых дорог, транспортными развязками и современными мостами, впечатляющими своим внешним видом, надежностью и функциональностью.

Выражаю глубокую признательность вам – профессионалам своего дела, за то, что вы отдаете профессии свои силы, знания, опыт для развития современной, комфортной и безопасной дорожной инфраструктуры нашей страны, чёткого функционирования единой транспортной системы России!

Желаю вам успешной реализации масштабных инфраструктурных проектов, наращивания темпов строительства скоростных магистралей, успешного внедрения новейших строительных материалов и прорывных технологий в автодорожной отрасли.

В этот праздничный день отдельные слова благодарности ВЕТЕРАНАМ отрасли, которые отдали любимой профессии лучшие годы жизни, чей опыт в решении задач, стоящих сегодня перед отраслью, неоценим.

Крепкого здоровья и благополучия, процветания и стабильности!

Реализации всех намеченных планов!

В.Б. Ефимов,

Президент Союза транспортников России,
депутат Государственной Думы ФС РФ

ФЛОТ ПОПОЛНИЛСЯ «МЕЧТОЙ»

Азово-Черноморский бассейновый филиал «Росморпорт» приобрел лоцманский катер



Он изготовлен в 1985 году на Ленинградском ССЗ «Пелла». Лоцманский катер стал 7 лоцманским судном и 59 судном в составе всего флота Азово-Черноморского бассейнового филиала. Такие катера можно эксплуатировать зимой с толщиной битого льда не более 30 см. Судно оборудовано открытой носовой частью с поручнями, при помощи которых обеспечивается безопасная посадка и высадка лоцманов. Планируется использовать «Мечту» для доставки лоцманов на суда в морском порту Кавказ и в иных морских портах АЧБ.

ЛАЗЕРНОЕ, ГИПЕРЗВУКОВОЕ, КИНЕТИЧЕСКОЕ

Путин рассказал о новейшем оружии российской армии

На встрече с руководством Минобороны Президент РФ рассказал о передовых технологиях в российской армии и разрабатываемом вооружении. Настоящий прорыв в области военных технологий страны – создание лазерного, гиперзвукового, кинетического и другого вооружения, которое не имеет аналогов в мире. Это в разы повысило возможности армии и обеспечило высокий уровень военной безопасности страны. «Проводимые испытания убедительно подтвердили уникальные характеристики лазерных установок «Пересвет», гиперзвуковых комплексов «Авангард» и «Кинжал».



«ДУША КАСПИЯ»

Росморпорт стал партнером крупного экологического проекта

Он разработан фондом «Чистые моря» совместно с ведущими специалистами по морским млекопитающим Института проблем экологии и эволюции им. А.Н. Северцова РАН при поддержке Минприроды РФ. Участники экспедиций соберут и обновят научные данные о распределении, ключевых местах обитания и популяционных связях тюленей, а также смогут выявить факторы, влияющие на деградацию их популяции. Первая экспедиция, которая стартует этой осенью, совместно с инспекторами государственного Астраханского заповедника, выйдет в Каспийское море на катерах к острову Малый Жемчужный, чтобы установить на тюленей спутниковые передатчики и взять биопробы.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ ПОШЛИ В РОСТ

За 10 месяцев этого года они увеличились на 4,8%

Объем транзитных перевозок за тот же период вырос почти на 66%. Из крупнейшего на севере страны экспортного терминала в порту Сабетта продолжился рост объемов вывоза СПГ и газоконденсата, который превзошел показатели аналогичного периода 2020 года почти на 1,9%. Также росла общая интенсивность судоходства на Севморпути. В настоящее время вся акватория Севморпути, за исключением юго-западной части Карского моря и центральной части Чукотского моря, покрыта молодыми льдами. Ледокольное обеспечение в акватории СМП осуществляли атомные ледоколы «Вайгач» и «Таймыр».



**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ,
РАБОТНИКИ
И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОГО
ХОЗЯЙСТВА!**



Благодаря вашему самоотверженному труду и профессионализму в стране открываются новые комфортные и безопасные трассы, мостовые переходы, развязки. В результате сокращается количество пробок и улучшается транспортная доступность регионов России. Поручение о повышении мобильности населения, поставленное высшим руководством страны, успешно выполняется.

За последние годы вы добились серьезных успехов в развитии дорожного комплекса России. Протяженность федеральных трасс увеличилась более чем на 16%, открыты Крымский мост, ЦКАД, автодорога «Таврида», трасса М-11 «Нева». Эти проекты изменили дорожно-транспортную инфраструктуру нашей страны.

Реализация национального проекта «Безопасные качественные дороги» решает множество социальных и экономических задач по улучшению качества жизни граждан. Вы связываете центры регионов с небольшими населенными пунктами, создаете доступную дорожную инфраструктуру для людей с ограниченными возможностями, ремонтируете, реконструируете и строите дороги, ведущие к социально значимым объектам.

Сегодня отрасль продолжает демонстрировать уверенный рост. Ведутся масштабные работы по строительству дорог в обход Волгограда, Анапы, Канска и других крупных городов. Строится федеральная трасса А-289 от Краснодара до Керчи.

Уверен, что все задачи, поставленные перед нами государством, будут исполнены на высоком уровне.

Желаю вам здоровья и успеха в реализации самых амбициозных планов!

Виталий Савельев,
Министр транспорта РФ

НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В МАРИЙ ЭЛ

В аэропорту Йошкар-Олы построят новое здание пассажирского терминала

Столичный имеет статус федерального значения, и в 2022 году там запланировано начало строительства нового пассажирского терминала. В настоящее время аэропорт обслуживает пассажирские рейсы в Москву и Санкт-Петербург. Он будет облицован перфорированными алюминиевыми листами общей площадью более 5160 кв.м., пропускная способность составит 400 пассажиров в час. На первом этаже нового терминала разместятся службы организации пассажирских перевозок и авиационной безопасности, здравпункт, помещение обработки багажа вылетающих и прилетевших пассажиров, зал ожидания повышенной комфортности и прочие необходимые помещения. Второй этаж предназначен для вентиляционных камер и хладоцентра, подвал – для технических и бытовых нужд, а также защитного сооружения гражданской обороны.



ПОД ИРКУТСКОМ РАЗБИЛСЯ САМОЛЁТ АН-12

На борту было семь человек, все погибли

В семи километрах от Иркутска в районе населенного пункта Пивовариха 3 ноября потерпел катастрофу самолёт Ан-12БК авиакомпании «Гродно». Предварительной причиной крушения назван ледяной дождь, который привёл к обледенению руля высоты и, возможно, элементов механизации крыла. При заходе на посадку экипаж доложил о необходимости уйти на второй круг, после чего связь с самолётом была потеряна, отметка с радаров пропала. Белорусская авиакомпания осуществляла перевозку продуктов и продукции народного потребления в Чукотский АО, самолёт возвращался в аэропорт базирования из Билибино с промежуточной посадкой в Якутске. Погибли два гражданина России, два – Украины и три – Белоруссии. Командир имел общий налёт более 12 тыс. часов, в том числе на типе Ан-12 более 7 тыс. На борту самолёта груз отсутствовал.



ДРОНЫ УХОДЯТ В НЕБО

Томская область станет экспериментальной территорией для беспилотников

На авиаплощадке имени Валерия Чкалова компании продемонстрировали возможности дронов, которые поднимали в воздух контейнеры, закрепленные под фюзеляжем. В области предлагают применять беспилотники весом более 30 килограммов для доставки грузов до полутора тонн, вести аэрофотосъемки. Но пока закон не дает бизнесу права использовать беспилотники. В то же время замминистра экономического развития РФ Владислав Федулов считает, что применение беспилотников могло бы стать новым этапом в развитии логистики. «С нашими расстояниями и отдаленными поселениями это особенно важно, – сказал он на межведомственном совещании. – В те районы, куда часто зимой не добраться по земле, с воздуха мы сможем доставлять продукты, лекарства, стройматериалы».

ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ПОЛЕТОВ

Международный аэропорт Шереметьево с 31 октября перешёл на осенне-зимнее расписание полётов, которое будет действовать по 26 марта 2022 года.



В период зимней навигации полёты из Шереметьево будут выполняться по 142 маршрутам: 64 внутренних и 78 международных, сообщили в пресс-службе аэропорта. С началом нового сезона авиакомпания Qatar Airways перевела свои рейсы в Москву из Домодедово в Шереметьево и 31 октября выполнила первый рейс по маршруту Доха – Москва (Шереметьево) – Доха. Рейсы будут выполняться ежедневно.

ПОДПИСКА 2022

на журнал

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ»



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

Ф. СП-1

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

Количество комплектов

на 20 22 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)

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

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

на 20 22 год по месяцам:

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

(почтовый индекс)			
код улицы			
дом	корпус	квартира	

город
село
область
район
улица

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



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	Р/с №	40702810000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»			
Банк получателя ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		БИК	044525411
		К/с №	30101810145250000411

СЧЕТ № 567/ПФ от «____» _____ 2022 г.

Заказчик:

Платательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2022 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт»	1	9600-00	9600-00
Всего к оплате: Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек				9600-00
Без НДС				

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

Руководитель предприятия

Главный бухгалтер



Джаббарова Ф.А.

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

НЕРЮНГРИ НА ВЗЛЕТЕ

В аэропорту Республика Саха введена в эксплуатацию обновлённая взлетно-посадочная полоса



Полосая полоса длиной 3600 м сможет принимать воздушные суда без ограничений по любым типам воздушных судов. Реконструкция аэропорта Нерюнгри началась в 2019 году и планировалась к завершению в 2022 году.

На торжественном открытии Глава Якутии Айсен Николаев отметил, что одним из основных направлений улучшения качества жизни людей безусловно является транспортная доступность. «Благодаря решениям Президента Владимира Владимировича Путина, решениям Правительства страны, Минтранса России, Росавиации, мы сегодня получаем уже целый спектр помощи в авиационной отрасли». Руководитель Росавиации Александр Нерадько отметил, что реализация проекта стала возможной в сжатые сроки благодаря совместной работе.

ТЕЛЕКОМ-ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ АЭРОПОРТА

В Тобольске организовали доступ к современным телекоммуникационным услугам по волоконно-оптическим линиям связи

Аэропорт «Ремезов» в Тюменской области стал первым в современной истории России аэропортом, построенным для города с населением менее 500 тысяч человек.

Специалисты национального цифрового провайдера построили до аэропорта волоконно-оптические линии связи протяженностью 20 километров, установили необходимое оборудование, подключили высокоскоростной интернет и услуги телефонной связи.

В здании аэропорта «Ростелеком» развернул сеть wi-fi. Благодаря цифровому решению провайдера

посетители могут бесплатно пользоваться беспроводным интернетом в зале ожидания и зоне регистрации авиапассажиров. Оборудование поддерживает до 150 одновременных подключений. Пользователи проходят авторизацию по номеру телефо-

БЭРИ, РЭСИ, РИАННА, РИКЕНА И АЙЗА

Кинологическая служба аэропорта Домодедово пополнилась бельгийскими овчарками

В кинологической службе Московского аэропорта Домодедово пополнение – пять бельгийских овчарок: Бэри, Рэси, Рианна, Рикена и Айза. Прежде чем приступить к полноценной службе, животные должны пройти несколько стадий обучения.



Сначала щенков дрессируют и адаптируют к работе в воздушной гавани. Собакам прививают общие навыки поиска взрывчатых веществ, знакомят с запахами на имитаторах. Затем кинологи вместе со своими подопечными в учебном заведении МВД РФ проходят военно-инженерную и тактическую подготовку для выполнения спецзадач.





«МАЛЫЙ» КРЫМСКИЙ МОСТ

На Большом кольце Московской железной дороги построен современный железнодорожный путепровод над трассой М-1 в подмосковной Кубинке.

В результате масштабной реконструкции на М-1 возведен новый путепровод с арками, который напоминает по архитектурным решениям Крымский мост. Третью, последнюю, арку пролетного строения установили в ночь с 5 на 6 ноября. Длина арки 100 метров, высота 16 метров, а вес 830 тонн. Ее перемещение, как и предыдущих двух арок, проводилось с помощью тяжеловозных тележек. Подобная технология в России впервые была использована при строительстве Керченского моста. Тележки могут выдержать массу в 1800 тонн. При монтаже арок над М-1 грузоподъемность тележек составляла 1000 тонн. Возведение современного железнодорожного путепровода стало частью проекта реконструкции автомобильной трассы М-1 «Беларусь»

ЛУЧ БЕЗОПАСНОСТИ

В Астрахани установили светодиодные гобо-проекторы для профилактики ДТП на пешеходном переходе



На Приволжской магистрали на железнодорожном пешеходном переходе впервые установили светодиодные гобо-проекторы для профилактики ДТП. Ввод оборудования в эксплуатацию состоялся

27 октября. Проекция включается одновременно со звуковой сигнализацией и запрещающими сигналами светофоров. Светодиодные гобо-проекторы размещены на перекрестке улиц 5-я Керченская и Школьная в Астрахани. Устройства выводят световую проекцию в виде стоп-линии на проезжую часть перед неохраемым пешеходом, расположенным на 2-м км перегона Трусово – Правый Берег.

ПИЛОТ ПО ОПЛАТЕ УСЛУГ

На железной дороге началось тестирование биометрической системы оплаты услуг

ОАО «РЖД» начало пилотный проект по оплате услуг бизнес-зала нового формата по биометрическим данным, тестирование проходит на Ленинградском вокзале в Москве. Речь идет о технологии «Оплата одним взглядом». В компании считают, что новый цифровой сервис позволит пассажирам и посетителям ускорить оплату услуг, делая ее проще и удобнее.



С ВОКЗАЛА К ЧЕРНОМУ МОРЮ

Самый олимпийский вокзал страны отпраздновал день рождения

В сентябре исполнилось 8 лет с открытия нового вокзала в Адлере. 17 сентября 2009 года памятную капсулу в основание будущего терминала заложил тогда еще премьер-министр России Владимир Путин, тем самым дав символический старт строительству железнодорожного хаба будущей столицы зимних Олимпийских игр. Строительство началось в ноябре 2010 года восточнее действовавшего вокзала. Проект разработан архитектурной группой под руководством Алексея Даниленко в сотрудничестве с архитектурным бюро GMP (Берлин).



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, РАБОТНИКИ И ВЕТЕРАНЫ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

**ОТ ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО
АГЕНТСТВА И ОТ СЕБЯ ЛИЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ
ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ
ПРАЗДНИКОМ!**



Дорожно-строительный комплекс страны продолжает стремительное развитие. Успешно реализуются масштабные государственные программы и национальные проекты. Совершенствуются федеральные трассы, новый облик получает региональная транспортная инфраструктура, формируется надежная опорная сеть автомобильных дорог. Появляются новые скоростные магистрали и обходы городов, мосты и путепроводы, объекты дорожного сервиса. Подтверждено право самостоятельной разработки Российским университетом транспорта образовательных стандартов дорожной отрасли. Утверждена Стратегия развития инновационной деятельности в области дорожного хозяйства на период 2021–2025 годов.

Сегодня российскую дорожно-транспортную отрасль отличают качество и рост темпов производства работ, полномасштабное применение передовых технологий и материалов, актуализация нормативно-правовой базы, привлечение в отрасль молодых специалистов, которые вдохновлены лучшими традициями российских дорожников и продолжают их почетное дело. Все это способствует укреплению прочных связей между регионами страны и развитию ее огромного потенциала.

Общий результат профессионализма и самоотверженного труда дорожников – сотни тысяч километров современных, все лучше оснащенных и, главное, безопасных трасс. А значит – все больше сохраненных жизней и довольных граждан.

Впереди у дорожников новые масштабные задачи. Необходимо так же эффективно продолжить взятый курс, уделив особое внимание развитию кадрового потенциала, тиражированию в регионах опыта федеральных строительных площадок, повышению качества выполняемых работ.

Уверен, что у нас сегодня есть все необходимые ресурсы для дальнейшего гармоничного развития вверенных направлений, которые имеют национальный статус, помогают расти регионам и делают жизнь россиян безопаснее и комфортнее.

Благодарю каждого за вклад в укрепление дорожного хозяйства. Искренне желаю крепкого здоровья, благополучия и успехов!

Роман Новиков,
Руководитель Федерального дорожного агентства



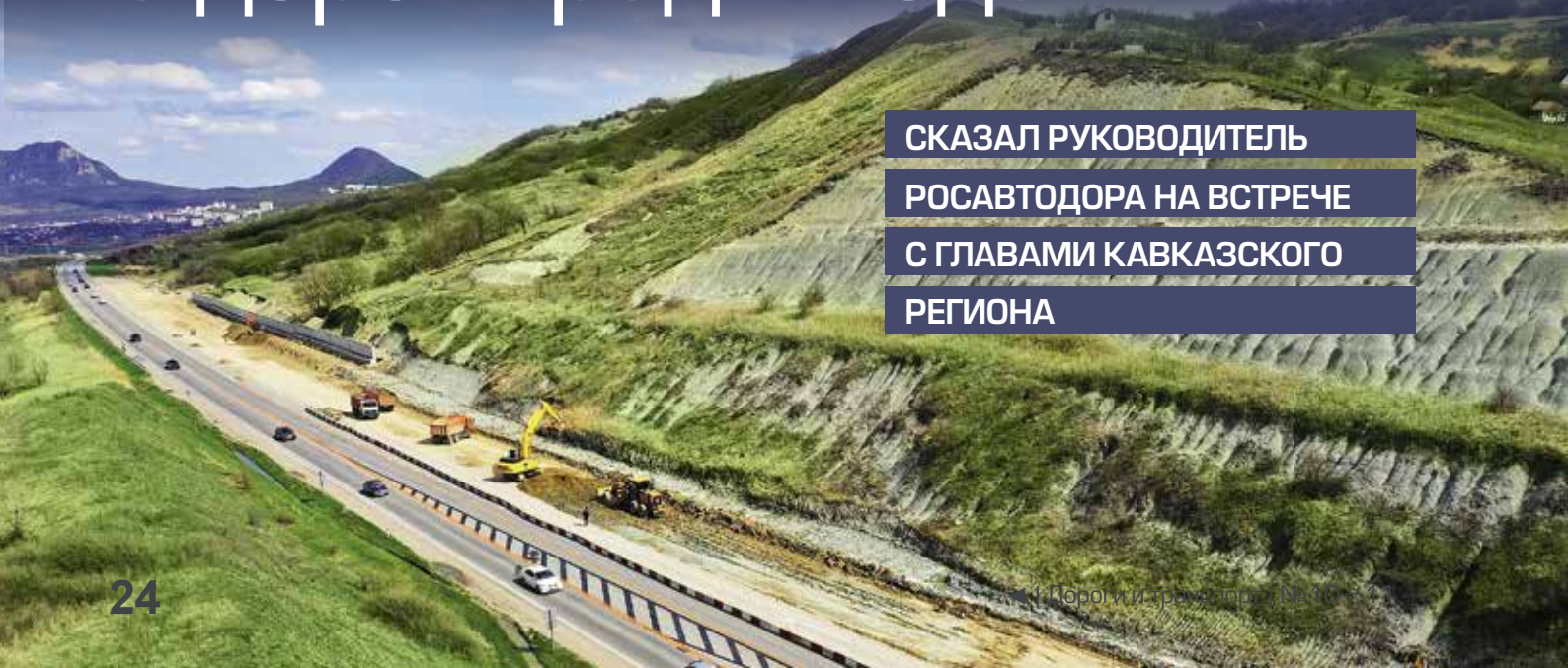
Кавказские Минеральные Воды и по пассажиропотоку, и по отдыхающим, и даже по свойствам минеральных вод превосходят все европейские аналоги. И развитие ее курортов, инфраструктуры, коммунальных сетей, транспортных артерий увеличит туристический поток Кавказа почти в четыре раза. Не случайно сегодня обсуждается идея связать транспортным коридором две главные российские курортные зоны – Кавказские Минеральные Воды и Черноморское побережье. Которая даст возможность находясь на курортах Минеральных вод, одновременно кататься в горах Эльбруса, Архыза, Домбая и фактически по этой же дороге проехать на Черноморское побережье в Сочи. Еще в прошлом году на заседании Госсовета Президент Владимир Путин поручил правительству, проработать вопрос реконструкции автомобильных трасс и железных дорог, ведущие к Черноморскому побережью России. Главная цель – сокращение расстояния и времени для удобного и безопасного передвижения людей.

Такое мнение высказал и руководитель Росавтодора Роман Новиков на встрече с главами регионов и республик Северо-Кавказского федерального округа (СКФО). В ходе его рабочего визита в СКФО были обсуждены развитие автомобильных дорог Северо-Кавказского федерального округа, рассмотрены вопросы реализации значимых дорожных проектов, в том числе нацпроекта «Безопасные качественные дороги», обеспечения безопасности и комфорта граждан, развития придорожного сервиса, уменьшения количества ДТП и др.

РОМАН НОВИКОВ:

«Не дороги ради дорог, а дороги ради людей»

СКАЗАЛ РУКОВОДИТЕЛЬ
РОСАВТОДОРА НА ВСТРЕЧЕ
С ГЛАВАМИ КАВКАЗСКОГО
РЕГИОНА





В Пятигорске участники совещания обсудили развитие автомобильных дорог Ставрополья, Кабардино-Балкарии и Карачаево-Черкесии. Роман Новиков отметил слаженную работу всех регионов СКФО в части формирования опорной сети автомобильных дорог России.

«Северо-Кавказский федеральный округ отработал защиту трехлетних программ дорожной деятельности регионов достойно. 60 автомобильных дорог протяженностью 5,3 тыс. км вошли в опорную сеть, из них более 2,8 тыс. км – это федеральные трассы, остальные – регионального и местного значения», – сообщил глава Росавтодора.

Участники совещания уделили большое внимание реализации значимых дорожных проектов. В качестве ключевых задач были выделены приведение к нормативу не менее 85 % трасс, вошедших в опорную сеть, и доведение до четырех полос проезжей части дорог. К примеру, в Ставропольском крае дорожники расширят два участка автодороги А-157 Минеральные Воды – Кисловодск общей протяженностью 40 км.

«Одним из самых загруженных направлений на Ставрополье является данная автодорога. Ежегодно наблюдается прирост туристов со всей страны к городам-курортам Кавминвод: Железноводску, Ессентукам и Кисловодску. Хочу выразить отдельную благодарность Росавтодору за расширение трассы с двух до четырех полос на всем ее протяжении», – сказал губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров.

В ходе рабочего визита в СКФО руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков представил главам регионов начальника подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор «Кавказ» Александра Лукашука и провел рабочие встречи с губернатором Ставропольского края Владимиром Владимировым, главой Кабардино-Балкарской Республики Казбеком Коковым, главой Карачаево-Черкесской Республики Рашидом Темрезовым, главой Республики Северная Осетия – Алания Сергеем Меняйло, главой Ингушетии Махмудом-Али Калиматовым и главой Чеченской Республики Рамзаном Кадыровым.

Подобные работы ведутся и в Кабардино-Балкарии на трассе Р-217 «Кавказ». В мае этого года расширили участок протяженностью 10 км, сейчас работы по доведению до четырех полос идут на 14-километровом отрезке в Старом Черке и Аргудане. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на конец 2021 года. В этот же период запланировано завершение капремонта защитных сооружений на автодороге А-158, ведущей к курорту Эльбрус. В рамках повышения безопасности дорожного движения в настоящее время идут работы по устройству тросового





ограждения на двух дорожных участках протяженностью 37 км, завершаются работы по устройству светофора с кнопкой вызова на пешеходном переходе на участке дороги в с. Исламей. Установлен светофорный объект на автодороге Р-217 «Кавказ» в г. Чегем, проводится его подключение к электросетям.

«Выражаю благодарность руководству Росавтодора за особое внимание к развитию дорожной отрасли республики, а также комплексный подход в решении поставленных задач. Все ветви власти КБР нацелены на дальнейшее сотрудничество в целях реализации будущих проектов», – отметил глава Кабардино-Балкарской Республики Казбек Коков.

В Карачаево-Черкесии в завершающей стадии находятся работы по расширению до четырех полос движения отрезков дорог общей протяженностью 25 км, а также ликвидация оползневого участка при заезде в Черкесск со стороны Пятигорска. В 2022 году дорожники планируют перевести в четырехполосное исполнение 12-километровый участок подъездной дороги к Черкесску от Р-217, а также капитально отремонтировать два моста на автодороге А-155 Черкесск – Домбай.

«В Карачаево-Черкесии выполняется большой объем работ по совершенствованию федеральной сети дорог, что очень важно для развития республики. Современные и безопасные дороги оказывают большое влияние на социально-экономическое развитие региона, его туристическую и инвестиционную привлекательность», – ска-

зал глава Карачаево-Черкесской Республики Рашид Темрезов.

Во Владикавказе в ходе рабочей встречи с главой Республики Северная Осетия – Алания Сергеем Меняйло обсудили реализацию масштабного проекта по строительству и реконструкции II и III очередей автодороги Р-217 «Кавказ» на участке обхода Владикавказа. Реализация проекта, стартовавшего в 2021 году, освободит столицу республики от транзитного транспорта, повысит пропускную способность участка дороги и уровень безопасности на ней.

«Надеемся на поддержку Федерального дорожного агентства при строительстве обходов села Чикола и станции Архонской на основной региональной транспортной артерии, а также при реконструкции дорог, ведущих к туристическим курортам Мамисон, Цей и Кармадон», – подчеркнул глава субъекта.

В столице Ингушетии – городе Магасе – Роман Новиков встретился с главой



республики Махмудом-Али Калиматовым. Они рассмотрели ряд актуальных вопросов, касающихся контрактации и формирования перечня объектов нацпроекта «Безопасные качественные дороги» на 2022-2023 годы. Также на повестке была тема повышения уровня безопасности дорожного движения на федеральной сети. Так, с января по октябрь 2021 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП на федеральных дорогах республики снизилось на 31 %, число погибших сократилось на 25 %, пострадавших – на 9 %.

«Первоочередной задачей для нас является обеспечение безопасности и комфорта граждан. И жители нашего региона чувствуют улучшения с каждым годом. Другое приоритетное направление для нас развитие придорожного сервиса и обустройства трассы «Кавказ», – отметил Махмуд-Али Калиматов.

С главой Чеченской Республики Рамзаном Кадыровым руководитель Росавтодора встретился в Грозном. В настоящее время на территории региона дорожники строят III очередь автодороги Р-217 «Кавказ» в обход Гудермеса. В 2015 году введена в эксплуатацию I очередь обхода протяженностью около 15 км, а в конце 2019 года завершили работы по строительству II очереди длиной 12 км. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на ноябрь 2023 года.

«Состояние дорог в Чеченской Республике хорошее, и в этом большая заслуга ответственных за дорожное хозяйство специалистов. Поэтому благодарю Вас за визит и за содействие в решении вопросов», – подытожил Рамзан Кадыров.



«Большое спасибо за оценку работы. Прежде всего хочу сказать, что это работа совместная и для общих целей. Наш принцип: «Не дороги ради дорог, а дороги ради людей». Необходимо продолжить работу по расширению участков трасс в целях снижения уровня аварийности», – подчеркнул глава Росавтодора.

Кроме того, на всех встречах участники рассматривали ход реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Так, на территории шести указанных регионов в 2021 году планируют привести в нормативное состояние 237 объектов. Общая протяженность дорожных работ составит почти 450 км.

В Пятигорске Роман Новиков провел производственное совещание в ФКУ Упрдор «Кавказ». Отдельное внимание глава ведомства уделил безопасности дорожного движения на федеральных трассах: «Важнейшим фактом является общее снижение числа ДТП на сети подведомственных дорог по итогам девяти месяцев текущего года в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Сейчас необходимо проработать вопрос также по снижению смертности в ДТП. До конца года нужно наладить еще более тесное сотрудничество с властями субъектов, а также с руководителями региональных комиссий по безопасности дорожного движения, разработать план и провести соответствующие мероприятия», – отметил Роман Новиков. ■

И. Александров.



КАБАРДИНО- БАЛКАРИЯ –

ЭТО ГОРНЫЕ ЦЕПИ И ДИВНЫЕ СТЕПИ, ЭТО ПИКИ,
ВЗЛЕТЕВШИЕ ДО ОБЛАКОВ



*Редакция благодарит пресс-службу министерства
транспорта и дорожного хозяйства КБР за содействие
в подготовке материалов блока*

ПЛАНОМЕРНАЯ РАБОТА – ПУТЬ К УСПЕХУ

**В КАБАРДИНО-
БАЛКАРСКОЙ
РЕСПУБЛИКЕ
ДОСРОЧНО
ВЫПОЛНЕН
ГОДОВОЙ ПЛАН
ПО РЕМОНТУ
АВТОМОБИЛЬ-
НЫХ ДОРОГ**

Дорожная отрасль Кабардино-Балкарии в последние годы демонстрирует уверенный рост показателей. При этом речь не только об объемах выполняемых работ, но и высочайшем качестве. Беспрецедентная поддержка федерального центра и слаженная работа регионального руководства обеспечивают высокие итоговые результаты.



В современных условиях резкого увеличения количества автомобилей и постоянного роста перевозок ключевое значение приобретают региональные автомобильные дороги, обеспечивающие транзитное сообщение.

В Кабардино-Балкарии одной из самых протяженных и загруженных регионалок является дорога Прохладный – Эльхотово общей протяженностью 76 км. Прохладный – Эльхотово включена в Опорную сеть автодорог России. Она проходит по территории трёх районов Кабардино-Балкарской Республики в десятке населённых пунктов. Для обеспечения безопасного передвижения транспорта дорогу разбили на несколько участков, выделили проблемные и планомерно приводят их к нормативу. Так, по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» за последние два года отремонтировано около 20 км этой дороги.

В октябре текущего года начался капитальный ремонт самого сложного и капиталоемкого участка дороги Прохладный – Эльхотово. Это

2020 ГОД – ПРИВЕЛИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ СВЫШЕ 155 КМ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

2021 ГОД – ОТРЕМОНТИРОВАТЬ С ПОЛНОЙ ЗАМЕНОЙ ПОКРЫТИЯ БОЛЕЕ 165 КМ ДОРОГ, НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ВЕСЬ ОБЪЕМ РАБОТ ЗАВЕРШЕН

отрезок между райцентрами Прохладный и Майский протяженностью 9,4 км – одна из наиболее загруженных транспортных артерий республики. По ней осуществляется значительный объем грузовых и пассажирских перевозок, суточный трафик здесь составляет порядка 14 тысяч автомобилей. Эта трасса предоставляет транзитный проезд для транспорта из Ставропольского края, Северной Осетии, Ингушетии и других регионов Северного Кавказа. Дорога относится к первой категории, что предполагает 4 полосы движения, ширину полот-



на 20 метров и обязательное разделение встречных потоков.

Весной текущего года Глава Кабардино-Балкарии Казбек Валерьевич Коков в ходе выездной инспекции на объекты дорожного строительства дал поручение в первоочередном порядке заняться вопросом приведения дороги Прохладный – Эльхотово в нормативное состояние. Ранее была разработана проектно-сметная документация. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Кабардино-Балкарии по поручению Главы региона стало прорабатывать вопрос привлечения дополнительных средств из федерального бюджета для проведения капиталоемких мероприятий.

С учётом опережающих темпов реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» Минтранс России и Росавтодор, в свою очередь, поддержали республику, предоставив средства в размере более полумиллиарда рублей.

Состояние дороги ранее не соответствовало нормативным требованиям. Из-за высокой интенсивности движения асфальтобетонное покрытие имело значительные деформации и разрушения в виде сетки трещин, на многих участках наблюдалась колеиность, нередко были просадки и выбоины.

Масштаб работ в рамках капитального ремонта действительно внушительный. Дорожники начали с замены существующего основания дорожной одежды. Грунт под дорогой локально заменяют на глубину до полуметра.

Далее в ходе производства строительно-монтажных работ проводятся устройство трёхслойного асфальтобетонного покрытия толщиной более 17 см, устройство примыканий, пресечений, разворотных площадок. Верхний слой покрытия выполняется из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона. Суммарно на объекте будет использовано более 70 тысяч тонн асфальта. При устройстве покрытия используются инновационные материалы: стеклянная нитепрошивная геосетка, полимерные битумные ленты и др.

Параллельно ведутся работы по установке бортовых камней, лекальных блоков типа «Нью Джерси» и обустройству автомобильной дороги. В рамках капремонта дорожники также ремонтируют четыре моста общей протяженностью 362 погонных метра. Идёт устройство автобусных остановок, тротуаров, отсыпка обочин, переустройство водосбросов с высоких насыпей, а также обустройство автомобильной дороги.



С учетом производства работ в осенне-зимний период при необходимости используются технические средства, позволяющие производить работы, в любых погодных условиях.

Особое внимание Минтранс КБР уделяется обеспечению безопасности дорожного движения. На объекте будут выполнены работы по устройству переходно-скоростных полос, обустройству автомобильной дороги необходимыми дорожными знаками, искусственными неровностями, а также будет нанесена дорожная разметка. Опасные участки оборудуют металлическими барьерными ограждениями. Для обеспечения соблюдения скоростного режима и сокращения количества дорожно-транспортных происшествий ГКУ КБР «Безопасная республика» планирует установить на участке несколько комплексов фотовидеофиксации.

Организован пункт проведения мониторинга на месте производства работ, кроме того, непосредственное кураторство и постоянный контроль хода работ осуществляются и в онлайн режиме, на объекте установлены потоковые видеокамеры. Помимо этого, на постоянной основе Глава Кабардино-Балкарской Республики держит на личном контроле ход работ на автодороге Прохладный – Эльхотово.

На всех этапах качество работ проверяется лабораторией Управления дорожного хозяйства республики, помимо этого, привлечены к контрольным мероприятиям независимые эксперты.

Работы ведутся с начала октября. По госконтракту необходимо сдать объект до нового года. За один месяц активных работ выполнено порядка 70% от запланированного объема мероприятий. Погодные условия этой осенью на стороне дорожников. Чтобы успеть до первых морозов, работы проводят в три смены. На объекте на постоянной основе задействовано более ста единиц техники и сотня рабочих. Деятельность организована по конвейерному принципу – участок капремонта разбит на несколько сегментов, на каждом из которых выполняются разные мероприятия.

Всё это позволит быстро и качественно произвести все необходимые работы. Об-



РАБОТЫ В КАЖДОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ РАЙОНЕ РЕГИОНА:

ЕЖЕГОДНОЕ СОХРАНЕНИЕ ТЕНДЕНЦИИ РОСТА ОБЩИХ ОБЪЕМОВ ДОРОЖНЫХ РАБОТ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ НА 10%

ДОСТИЖЕНИЕ ПОКАЗАТЕЛЯ 85% АСФАЛЬТОВЫХ ДОРОГ В НОРМАТИВЕ К 2024 ГОДУ

новленная дорога обеспечит комфортным и безопасным транспортным сообщением не только жителей Кабардино-Балкарии, но и создаст условия для движения транзитного транспорта из соседних регионов.

Кабардино-Балкарская Республика на постоянной основе сотрудничает с Минтрансом России. Благодаря поддержке федерального ведомства и дорожного агентства, республике удалось занять лидирующие позиции по стране в дорожном строительстве. ■

▼ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРИОРИТЕТЕ

2021 ГОД

- **60 км новых линий наружного освещения**
- **9 км металлических ограждений на опасных участках**
- **243 пешеходных перехода, обустроенных по нацстандартам светофорами типа Т.7.**



ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНЫ, ЗДЕСЬ КЛИМАТ ИНОЙ

СТРАЖИ ДОРОГ «УРВАНСКОГО ДРСУ» ГОТОВЫ К ЗИМНЕЙ СХВАТКЕ

Многие трассы в Кабардино-Балкарии головокружительны, как фуэте, и замирая у знаков на серпантине ты чувствуешь, как уязвим человек. Хребты нависают над головой, а дороги настолько узки, что одно неверное движение – и можно нырнуть в реку с огромной высоты. Такие маршруты не любят самонадеянных. Раньше даже всадники не могли разойтись на скальных выступах, и придумали способ борьбы с «пробками» – оставляли шляпу как предупреждение о том, что проезд занят. Сейчас здесь расставлены другие знаки, да и дороги расширили, но содержать их в порядке по-прежнему трудно. А ООО «Урванское ДРСУ» не только содержит 600 км всевозможных трасс в трех районах, но и прокладывает новые, реконструирует и ремонтирует дороги.

ПУТЬ К МЕЧЕТИ, ШКОЛАМ, МУЗЕЯМ

В этом году в Кабардино-Балкарии только в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» запланировали привести в норму более ста километров автомобильных дорог, а «Урванское ДРСУ», как одна из ведущих подрядных организаций республики по их строительству и реконструкции, приложила все силы, чтобы выполнить свои повышенные, во все смыслах, обязательства.

Например, досрочно, в августе ее специалисты сдали большой участок с 18 по 30 км межрегиональной дороги «Прохладный – Эльхотово». Трасса очень загружена, суточный трафик в 14 тысяч автомобилей привел даже прочное асфальтобетонное покрытие в плачевный вид. Глава КБР Казбек Коков и министр транспорта и дорожного хозяйства республики Аслан Дышеков бывают на ее обновляемых километрах довольно часто. Во время недавнего октябрьского выезда в район профильный министр отметил, что четырехполосная трасса первой категории включена в опорную сеть автодорог

России, и в прошлом году на ней провели масштабную диагностику, определили объем работ для приведения дороги в нормативное состояние. Работы на трассе будут продолжены, но уже в рамках масштабного капремонта.

«В этом году мы восстановили изношенные слои асфальтобетона нагруженного транспортом подъезда от федеральной магистрали «Кавказ» к селению Нартан, – рассказал нам о достижениях и планах генеральный директор ООО «Урванское ДРСУ» Артур Маиров. – Участок протяженный – порядка 7,2 километра и к тому же социально-значимый для нашего района. На участке – две школы, ФОК, дом-музей Бекмурзы Пачева и поселковая мечеть».

Начинается участок на улице Захохова, проходит по улицам Ленина, Атажукина, Черкесская, Кушбоковых и Клижбиевская... Урванские мастера в сжатые сроки отфрезеровали старое и уложили новое покрытие, включая пересечения



и примыкания, сделали полное обустройство дороги – постарались. Также успели сдать в эксплуатацию два участка (км 15+970 – км 18+800) трассы «Нарткала – Кахун – Правоурванский». Ремонт дороги по контракту жизненного цикла предполагает, что подрядчик будет заниматься до 2024 года и ее содержанием.

Стоит отметить, что в родном Урванском районе в зоне ответственности компании – 174,14 км. И практически вся территория района находится в трудной предгорной зоне, переходящей на крайнем юго-востоке в горную и лишь

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «УРВАНСКОЕ ДРСУ» АРТУР МАИРОВ:



В ЭТОМ ГОДУ МЫ ВОССТАНОВИЛИ ИЗНОШЕННЫЕ СЛОИ АСФАЛЬТОБЕТОНА НАГРУЖЕННОГО ТРАНСПОРТОМ ПОДЪЕЗДА ОТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ «КАВКАЗ» К СЕЛЕНИЮ НАРТАН.

УЧАСТОК ПРОТЯЖЕННЫЙ – ПОРЯДКА 7,2 КИЛОМЕТРА, К ТОМУ ЖЕ СОЦИАЛЬНО-ЗНАЧИМЫЙ ДЛЯ НАШЕГО РАЙОНА, ПОСКОЛЬКУ ТАМ РАСПОЛОЖЕНЫ ДВЕ ШКОЛЫ, ФОК, ДОМ-МУЗЕЙ БЕКМУРЗЫ ПАЧЕВА И ПОСЕЛКОВАЯ МЕЧЕТЬ»



ГЛАВНАЯ ГОРДОСТЬ ООО «УРВАНСКОЕ ДРСУ» – ОПЫТНЫЕ КАДРЫ, ПОСКОЛЬКУ МНОГИЕ РАБОТНИКИ НЕОДНОКРАТНО БЫЛИ УДОСТОЕНЫ ГРАМОТ МИНТРАНСА И ПРАВИТЕЛЬСТВА КБР

на крайнем севере, трассы бегут по равнинам. А что такое ухаживать за дорогой на подходах к вершинам и перевалам, можно не рассказывать. Ливень или снегопад может превратить проезд в реальный, а не телевизионный «Форд Боярд». И это совсем не похоже на игру.

Чуть меньше – 152,97 км, урванцы обслуживают и в Баксанском районе, который тоже делится на три протяженные зоны с юга на северо-восток: тоже горную, предгорную и равнинную. Но больше всего километров специалисты старейшей в республике компании, содержат в Терском районе – 307,39 км. Район образован еще в 1921 году, на пять лет раньше самого ДРСУ, в степной, открытой всем ветрам, юго-восточной части республики. Жара здесь может зашкаливать за 40 градусов, а зимой бывает мороз и «за 30». Причем, при среднегодовом количестве осадков в 400-500 мм, понятно, что засуха здесь – обычное явление... Так что и в степях обслуживать дороги – не сахар. Но «летнее» содержание уже позади, а к битве к метелям и буранам компания подготовилась на сто процентов.

РЕМОНТ БОЛЬНИЦЫ В НАЛЬЧИКЕ

Очень показательно, что эта многопрофильная дорожно-строительная крупная организация, обслуживает и дает вторую жизнь не только дорогам, но и социально-значимым объектам. Например, этим летом она выиграла тендер на реконструкцию ГБУЗ «Городская детская поликлиника №1» в городе Нальчик. Объект нужно сдать в декабре 2022 года, а до конца 2023 года – капитально отремонтировать главный корпус ГБУЗ «Межрайонная многопрофильная больница». Полным ходом идет строительство первой очереди жилого дома на улице Московская для нужд Министерства внутренних дел Кабардино-Балкарской Республики.

Чтобы успеть сделать такой большой объем работ, «Урванское ДРСУ» поддерживает и свои внутренние резервы: регулярно вкладывает средства в обновление и улучшение парка техники и оборудования, в том числе с передовыми цифровыми возможностями. «На своих объектах мы всегда используем современную высокопроизводительную импортную и отечественную технику, а также современный транспорт, которые в комплексе обеспе-

НАДЕЖНАЯ КОМАНДА СЛОЖИЛАСЬ ВО МНОГОМ БЛАГОДАРЯ ТРУДОВЫМ ДИНАСТИЯМ – ИСТОРИЯ «УРВАНСКОГО ДРСУ» НАЧАЛАСЬ С СОЗДАНИЯ В 1926 ГОДУ РАЙОННОГО ДОРОЖНОГО УЧАСТКА



ГЛАВА КБР КАЗБЕК КОКОВ:

«ОБНОВИВ МЕЖРЕГИОНАЛЬНУЮ ТРАССУ «ПРОХЛАДНЫЙ – ЭЛЬХОТОВО», МЫ ОБЕСПЕЧИМ КАЧЕСТВЕННОЕ И БЕЗОПАСНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ НАШИМИ РАЙОНАМИ И СОЗДАДИМ УСЛОВИЯ ДЛЯ ТРАНЗИТА ИЗ СОСЕДНИХ РЕГИОНОВ. ЕСЛИ ЗДЕСЬ ПОКАЖЕМ ХОРОШИЙ РЕЗУЛЬТАТ, ТО МОЖЕМ РАССЧИТЫВАТЬ НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ»

чивают высокое качество дорожно-строительных работ. Недавно установили новую дробильно-сортировочную установку, которая позволяет производить материал в соответствии с европейскими стандартами», – отметил Артур Хачимович.

Но главная гордость компании – опытные кадры, поскольку многие ее работники неоднократно удостоены грамот минтранса и правительства Кабардино-Балкарской республики. Такая надежная команда сложилась во многом благодаря трудовым династиям, ведь история компании началась с создания в 1926 году районного дорожного участка. Компания прошла долгий путь, пережив непростые времена государственных пертурбаций, но славные традиции – не уронить честь компании, здесь всегда – неписанный закон.

Кстати, в основные виды деятельности компании входит не только строительство магистралей, жилых и нежилых зданий, но и производство обработанных асбестовых волокон, смесей на основе асбеста, изделий на их основе. Плюс, налажено стабильное производство изделий из асфальта или аналогичных материалов. Занимается компания в республике и перевозкой грузов «дорогой», работами по благоустройству, и даже геодезической и картографической деятельностью. Так что работы хватает. Но все-таки главное для директора и его команды – дороги. А если вспомнить по этому поводу слова Министра транспорта и дорожного хозяйства республики Аслана Дышекова о том, что в рамках нацпроекта до 2024 года к нормативному состоянию будет приведено до 85% региональных дорог Кабардино-Балкарии, то и три ближайших года дорожных строителей будут наполнены трудовыми подвигами и трудовыми буднями. ■

Александра Бегунова



БАКСАН СКАЗАЛ: «СПАСИБО...»

Благодаря Эльбрусу – самой высокой вершине России и Европы, незабываемые виды Баксанского ущелья хранят в своем сердце миллионы туристов. Как и «девичью скалу» Кызбурун на правом берегу Баксана, куда по преданиям сбрасывали в бурные воды реки непокорных женщин-горянок... Здесь каждый пейзаж достоин кисти художника, как и маршруты, ведущие по селам и предгорьям. Но мало кто знает, что поддерживают их красоту и ежедневно наводят там порядок, преданные своему делу дорожники ООО «Ремонтно-строительная компания».



БЕЗ СТЕРТЫХ ВРЕМЕНЕМ ПУТЕЙ

Баксанский район, как и его районный центр, всегда был передовым. Здесь пробили себе дорогу первые цеховики, куроводы, арендаторы... Но дорожники здесь в особом почете, потому что именно они, как хранители и строители трасс, помогали развивать уникальный оазис всего «нартского» и «кабардинского». Безусловно, как признаются местные жители, отток рабочей силы в Москву приобрел «характер

Скоро эти живописные виды занесет снег, но дорогам ничего не грозит

национального вида спорта», но есть и другие примеры. «Для меня самая большая радость – видеть плоды своего труда, когда ты понимаешь, что мы можем сделать стертую временем дороги в ухоженную и безопасную трассу, что очень важно и для горного края, и для сельских проездов», – поделился сокровенным директор ООО «РСК» Хамид Пшуков.

Практически все его сотрудники отдали дорогам по много лет, поэтому молодой, четырехлетний возраст этой дорож-

ДОРОЖНИКИ «РСК» ОБСЛУЖИВАЮТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ СО ВСЕМИ ИСКУССТВЕННЫМИ СООРУЖЕНИЯМИ НЕ ТОЛЬКО НА ТЕРРИТОРИИ БАКСАНСКОГО, НО И ПРОХЛАДНЕНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА – ЭТОМ ГОДУ ОНИ ВЫПОЛНИЛИ ДОСРОЧНО ВСЕ СЕЗОННЫЕ РАБОТЫ ПО НОРМАТИВНОМУ СОДЕРЖАНИЮ

но-строительной организации, говорит лишь о том, что теперь вместе они помогают небольшой, но густонаселенной республике сохранять статус одной из самых красивых высокогорных заповедников.

Когда мы первый раз ехали на Эльбрус, то думали, что сразу начнутся головокружительные серпантины, но лишь на подходах к Эльбрусу, асфальтовые реки стали прибавлять в высоте. Так что сначала нам пришлось исколесить десятки километров по лугам и селам с бесконечными камерами контроля скорости. Здесь следят за безопасностью движения! И за тем, чтобы дорожное покрытие, крупные переправы и мостики, знаки, разметка были в полном порядке.

Причем, «РСК» достойно обслуживает региональные трассы со всеми искусственными сооружениями не только на территории Баксанского, но и Прохладненского муниципального района. В этом году они выполнили досрочно все сезонные работы по нормативному содержанию. Скоро эти живописные виды занесет снег, но дорогам ничего не грозит – компания с опережением графика подготовилась к содержанию и поддержанию дорожной сети в надлежащем состоянии в осенне-зимний период. Вся техника, которую в планах задействовать в обслуживании дорог осенью, зимой и ранней весной, находится в исправном состоянии и готова к выходу на линию. А договоры на поставку противогололедных материалов давно заключены. И зиму здесь готовы встретить достойно!



ХАМИД ПШУКОВ:



БЛАГОДАря МИНИСТРУ ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ

РЕСПУБЛИКИ АСЛАНУ ЗАУРБЕКОВИЧУ ДЫШЕКОВУ, СЕГОДНЯ У НАС, МЕСТНЫХ ДОРОЖНИКОВ, ЕСТЬ ОБЪЕМЫ, НИКТО НЕ МЕШАЕТ РАБОТАТЬ. НАОБОРОТ, ПОМОГАЮТ!»

В ЧЕГЕМЕ И В НАЛЬЧИКЕ

Команда Пшукова в этом году сделала и много ремонтов. Так, на дороге «Подъезд от автодороги Чегем II – Чегемцук к кладбищу №1 в село Чегем II» специалисты уложили прочное асфальтобетонное покрытие. Контракт на проведение ремонтных работ был заключён в рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы Кабардино-Балкарской Республики». Почти ки-





лометровый участок, который отремонтировали дорожники, проходит по улице Боготова в селении Чегем II. Работы завершили досрочно, не дожидаясь первых осенних холодов, хотя плановый срок предполагал конец октября.

За этот дорожный сезон компания успела отремонтировать и 7,3 километра региональной трассы «Нальчик – Лесохотхозяйство», 2 километра дороги «Майский – Заречное – Новоиван», 4 километра «Ст. Черек – Котляревская», а также 5,4 километра «Заюково – Туфкарьер – Дыгамухо». К финалу подходит ремонт и на региональной дороге «Вольный Аул – Хасанья – Герпегеж – Кашха-

тау». В ремонтируемый участок входит мост через р. Нальчик. На этом объекте бригаде ООО «РСК» предстоит произвести ремонт асфальтобетонного и бетонного покрытия на мосту и на подходах к нему, обновить барьерные и перильные ограждения, устройство тротуаров, а также установить новые светильники.

Многие участки, этих дорог пересекают десятки поселков и хуторов, и по словам директора ООО «РСК», главные сложности при ремонтах объектов, расположенных в черте населенных пунктов, связаны с разногласиями между проектной документацией и пожеланиями населения. Но компания старается, не нарушая условий проектной документации, выполнять, в силу своих возможностей, все пожелания населения. «Мы всегда достойно справляемся со всеми взятыми на себя обязательствами, и можно сказать, что наша компания сегодня находится на подъеме своих производственных возможностей», – отметил Хамид Лелович.

Причем, для успешного выполнения производственных планов и сверхзадач директор располагает профессиональным штатом сотрудников. Официально и все техническо-производственные резервы базируются в Зольском районе, поселке Залукокоаже, где готовится к трудовым подвигам ее асфальтоукладчики, катки, экскаваторы и автогрейдеры, погрузчики, самосвалы, бульдозеры и прочая необходимая спецтехника. Но никто



МНОГИЕ УЧАСТКИ ДОРОГ ЭТОЙ ГУСТОНАСЕЛЕННОЙ РЕСПУБЛИКИ ПЕРЕСЕКАЮТ ДЕСЯТКИ ПОСЕЛКОВ И ХУТОРОВ, И ГЛАВНЫЕ СЛОЖНОСТИ ПРИ РЕМОНТАХ ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В ЧЕРТЕ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, СВЯЗАНЫ С РАЗНОГЛАСИЯМИ МЕЖДУ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ И ПОЖЕЛАНИЯМИ НАСЕЛЕНИЯ. НО КОМПАНИЯ «РСК» СТАРАЕТСЯ, НЕ НАРУШАЯ УСЛОВИЙ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, ВЫПОЛНЯТЬ, В СИЛУ СВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, ВСЕ ПОЖЕЛАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ

«дома» не сидит – настоящие дорожники всегда на объектах. И техники много не бывает. Но для работы сегодня компании всего хватает. И местные жители республики на юге нашей страны, для которых трассы – единственная связь с миром, ценят труд своих спасителей. И всегда говорят им спасибо.

МИНИСТР НАВЕЛ ПОРЯДОК

Местные власти тоже не отставляют дорожников без поддержки. «Благодаря Всевышнему и хорошим людям компании «РСК» спокойно работает, осваивает необходимые объемы. И это дает нам силы двигаться дальше, – отметил Хамид Лелович. – То, каким путем создавалась наша компания, тоже важно. У нас такого не было, мы сами, своим трудом создали эту компанию с нуля. И нам дорого имя и репутация. Не стоит забывать и о том, что благодаря министру транспорта и дорожного хозяйства Кабардино-Балкарской Республики

Аслану Заурбековичу Дышекову, сегодня у нас, местных дорожников, есть объемы, никто не мешает работать. Наоборот, помогают».

По словам Пшукова, после вступления в должность Аслана Заурбековича, знающего дорожное хозяйство не по кабинетам, многие проблемы отрасли были решены. И даже чехарда с ценами на стройматериалы, которая лихорадит строителей по всей России, на них не сильно сказывается – есть свои стабильные ресурсы, и глава Кабардино-Балкарской Республики Казбек Валерьевич Коков очень внимательно следит за тем, чтобы производители не повышали огульно цены на стройматериалы. «С этим у нас тоже полный порядок!», – отметил Хамид Пшуков – потомственный дорожник и патриот своего края. А в республике, в свою очередь, не стыдно за своих сынов и живописные маршруты. ■

Мария Гошина





ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОШЛИ ТЕСТ НА ВИРУС

Уважаемые работники дорожного хозяйства, мои коллеги и единомышленники!

В свое время опыт работы в строительных организациях позволил мне и моей команде с нуля создать организацию, которая сегодня является одной из крупнейших дорожно-строительных компаний региона. И я этим, безусловно, горжусь. Этот управленческий опыт помог мне сделать максимально возможное и в своей работе, как депутата Самарской Губернской Думы. Как председатель комитета по промышленности, предпринимательству, торговле, информационным технологиям и связи, я уверен, что мы вместе будем решать новые задачи, которое ставит само время.





Безусловно, Самарская область располагает мощным экономическим и особенно промышленным потенциалом: это машиностроительный и авиационно-космический комплекс, металлургическое производство, нефтехимическая и химическая промышленность, производство электронного и оптического оборудования техники и многое другое. Наша область стала одним из первых регионов в стране, где принят соответствующий закон «Об основах промышленной политики в Самарской области», который содержит все меры, направленные на повышение эффективности промышленного производства.

Успешное развитие промышленности всегда дает толчок развитию дорожной инфраструктуры. И новые дороги позволяют всем отраслям двигаться дальше.

Сегодня динамику, стиль, возможности современной жизни городов, территорий, предприятия, человека во многом определяют информационные технологии и связь. Решением этих вопросов занимается, в частности и наш комитет. Сегодня по целому ряду параметров, включая развитие мобильной связи, доступность интернета Россия уверенно входит в число мировых лидеров. Самарская область тоже старается не отставать, и наши компании предлагают надёжные про-

граммные решения, конкурентоспособные даже на глобальном рынке.

Конечно, пандемия стала для всех нас серьезным испытанием, поскольку многие предприятия, образовательные, другие организации перешли на удалённый режим работы, и нужно было все решения власти по поддержке отраслевиков реализовать с помощью доступных и удобных решений, которые мы вместе все готовили. В том числе с помощью современных информационных технологий и той инфраструктуры, которая создавалась на протяжении уже многих лет. Нам удалось общими усилиями государства, бизнеса, инновационных команд, удержать на плаву и дорожно-транспортную отрасль. И сами дорожники тоже показали, что способны выдерживать любые испытания. Раз уж вы выбрали эту профессию, то свою миссию должны выполнять безупречно. Потому что в наших руках здоровье и жизнь людей, ведь они едут по вашим мостам и дорогам. Все мы – пассажиры или водители, поэтому качество объектов – превыше всего. И я от всего комитета Самарской Губернской Думы, и как дорожник, отдавший этому серьезному делу почти четверть века, хочу пожелать вам в этот праздник целеустремленности, преданности профессии и уверенности в завтрашнем дне. Пусть все у нас получится!

Андрей Мурзов,
Депутат Самарской
Губернской Думы,
Председатель
комитета СГД
по промышленности,
предпринимательству,
торговле,
информационным
технологиям
и связи





АНТИКРИЗИСНЫЙ ПРОЕКТ

СКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ОТ МОСКВЫ
ДО КАЗАНИ ПОЯВИТСЯ К 2024 ГОДУ

Скоростная лента «М-12» протяженностью более 810 км, скоро свяжет пол России. Стройка кипит на всех девяти этапах, включая нулевой. И с высоты полета квадрокоптера она уже похожа на фантастическую реку. Все как на ладони – желтые хребты насыпи, темные провалы котлованов, лабиринты коммуникаций и поперечины мостов. Видны даже дорожные машины и фигурки людей... На наших глазах рождается гигантская трасса. День и ночь на объекты завозят песок и щебень, в регионах возводят «персональные» заводы для производства асфальта, и очень скоро преодолеть расстояние от Москвы до Казани, которая станет частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» можно будет за 6,5 часов. Время в пути сократится в два раза, поскольку машины по ней будут не ехать, а практически летать.



С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА

Скоростная трасса «Москва – Казань» стала грандиозной стройкой ближайших лет. Если учесть, что даже Крымский мост возвели за 228 млрд рублей, то и самой затратной, поскольку на нее запланировано потратить 650 млрд рублей. Для тех, кто сутки добирался из Москвы в Казань по М-7 «Волга», вопросов к необходимости альтернативного маршрута не возникало. Но этот проект стал еще и реальным антикризисным инструментом, поскольку коронавирус одним ударом пошатнул положение многих отраслей России. А раз



есть финансируемая стройка, то будет спрос на услуги, материалы, рабочие руки, мощную современную технику, инновационные технологии. Поэтому правительство, ранее решившее построить дорогу к 2027 году, с учетом кризиса приблизило сдачу сразу на три года. И это поможет перезапустить самые различные сектора производства: от добычи песка, щебня до разработки инновационных технологий цифрового проектирования, диагностики. И вложенные деньги вернутся сторицей, ведь население станет мобильней, ускорится доставка грузов, поскольку М-12 объединит около 20 региональных центров, захватив Московскую, Владимирскую, Нижегородскую области, Чувашию и Татарстан.

От Москвы до Казани по новой трассе можно будет доехать не за 12 часов, а за 6,5 часа при разрешенной скорости 130 км/ч. И весь проект, включая новые участки, должен быть завершён за три ближайших года. Но вводить новые участки начнут уже в следующем году. Основную часть откроют в 2023 году. Причем, трасса в 2004 году может пройти и до Екатеринбурга. Такое поручение дал Президент России Владимир Путин. «Кольцо надо к концу 2024 года закрывать, причем не к зиме, а к сентябрю. Мы часть М-12 уже хотим в следующем году открыть, и 2023 годом закончить основной ход, и 2024 годом уже со всеми благоустройствами. ...и постараемся к 2024 году, к сентябрю, пройти до Екате-

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР РФ МИХАИЛ МИШУСТИН:

**« ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ
СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 650 МИЛЛИАРДОВ
РУБЛЕЙ. ЭТИ ИНВЕСТИЦИИ ДАДУТ
ВЕСОМУЮ ОТДАЧУ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ
ПОСЛЕ ЗАПУСКА МАГИСТРАЛИ»**

ринбурга», – озвучил посыл Президента и решение правительства вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на открытии заключительного участка ЦКАД.

БИТУМ, ЩЕБЕНЬ И ПЕСОК

Первым отрезком сдачи скорее всего будет обход Орехово-Зуево. Он пройдет от ЦКАД до пересечения с А-108 – «большим бетонным кольцом». Его должны открыть для движения в следующем году. Глава Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко отметил, что по плану, в течение 2023 года будут сданы подмосковные и частично владимирские участки. Кроме того, в этом же году в Северо-восточную хорду на территории Москвы «вольётся» участок М-12 от ЦКАД до МКАД.

Строить стратегическую магистраль будут одновременно на всем протяжении, поэтому объект разбили на девять этапов, включая нулевой. Подготовка и работы начались на всех этапах. Первый этап протяженностью 80 км тянется через Московскую и Владимирскую области: от пересечения с трассой А-108 «Московское большое кольцо» до перекрестка с перегруженной



«казанским» направлением М-7 «Волга». На этом участке М-12 специалисты возведут транспортную развязку на пересечении с Северо-Восточной хордой Москвы. Работа на первом этапе кипит с конца прошлого года: дорожники роют котлованы для насыпи, обустраивают «плацдармы» для тяжелой техники, прокладывают «временки», переносят коммуникации.

Второй этап – 36 км (км 80 – км 116) во Владимирской области от М-7 «Волга» до перекрестка с региональной 17Р-2 «Вла-

димир – Гусь-Хрустальный – Тума» – один из самых проблемных, там много рек, озер, непролазных чащоб. Нужно построить 15 искусственных сооружений и две транспортные развязки. Трасса пересекает четыре реки, поэтому нужны мосты через Воршу, Колокшу, Клязьму и Юрик.

В марте этого года контракт на строительство выиграла мощная компания ООО «РСК». Дорожники уже вырубili лес широким коридором в полосе отвода на 231,046 га и временный отвод на 119,014 га. Но, как рассказал главный инженер ООО «РСК» Леонид Ефремов, ущерб природе будет компенсирован. Специалисты прокладывают временные дороги, подвозят стройматериалы, готовят площадки для возведения мостов, путепроводов. Планируется перенос коммуникации сети связи, газоснабжения, воздушных и кабельных линий электропередач.

При строительстве потребуется очень много грунта, поскольку трасса держится на насыпи в поймах. А значит круглые сутки – песок, песок, песок... Насыпь рас-



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «РСК» БОРИС САКУН:



СООРУЖЕНИЕ ТРАССЫ М-12 ОТКРОЕТ БЛАГОПРИЯТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ НЕ ТОЛЬКО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ, НО И ВСЕХ 4 РЕГИОНОВ, ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ ОНА ПРОХОДИТ. А ДЛЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ ЭТО ВОЗМОЖНОСТЬ ЕЩЕ РАЗ ПРОВЕРИТЬ СИЛЫ И ВПИСАТЬ СВОЕ ИМЯ В ЛЕТОПИСЬ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ДЛЯ ВСЕЙ РОССИИ МАГИСТРАЛИ»



тет медленно, и кажется, что песок уходит в землю, но мы помним, какие важные объекты построила компания, за этот участок можно не волноваться. За плечами «РСК» – участие в строительстве скоростной трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург», магистрали от Боровского шоссе до Киевского шоссе, реконструкции аэропортов «Внуково» и «Пулково» и других важных объектов. Поэтому за дело взялись споро, и строительный городок в районе деревни Одерихино похож на большое село. На объекте в пиковую нагрузку будут работать 300 единиц техники, более тысячи человек. Из сложных моментов стоит отметить возведение развязок: №2 на 97 км и №3 на 117 км. «При строительстве транспортной развязки №3 на Р-132 «Золотое кольцо» предусматривается уширение проезжей части для организации переходно-скоростных полос движения, устройство кольцевых пересечений с подходами, переустройством системы поверхностного водоотвода, – отметил Леонид Григорьевич. – Мы уже уложили асфальт на первой временной объездной дороге. На нее будет переключено движение автомобилей на время возведения транспортной развязки №3». Развязка в месте пересечения с автодорогой М-7 «Волга» не столь сложна, но тоже требует высокого мастерства.

Площадка для складирования строительных материалов будет располагаться в границах постоянной полосы отвода. Песок и щебень – как местный, так и привозной. До конца текущего года в планах сделать 70% насыпи земляного полотна, уложить 100 тысяч тонн асфальтобетона, построить 60% искусственных сооруже-

ний. В 2022 году – завершить устройство мостов, насыпи и укрепительные работы, и в 2023 году – получить заключение о соответствии и разрешение на ввод в эксплуатацию.

Эффект от новой скоростной артерии от Москвы до Казани будет еще больше, поскольку она свяжет надежным маршрутом огромную территорию. Вдоль скоростной трассы появится много производственных объектов и логистических центров, и помимо стратегических инвесторов, автомагистраль также приведет в регионы и множество средних и небольших компаний. Ведь для обеспечения комфорта участников дорожного движения на трассе появятся многочисленные инфраструктурные объекты.

ВДОЛЬ ПО ВЛАДИМИРСКОЙ И НИЖЕГОРОДСКОЙ

Третий этап, полностью Владимирский, протянется на 108 км. На участке появится транспортная развязка на перекрестке с региональной трассой 17К-2 «Муром – М-7 «Волга» и дополнительная развязка – в месте пересечения с дорогой 17Н-7 «Драчево – Бутылицы – Меленки» на 193 км. Четвертый этап с 224 по 347 км пройдет по территории Владимирской и Нижегородской областей, из них около 40 км – по поймам рек Оки и Суры. Без современного водоотвода трассе не обойтись. Рядом с руслом Оки в районе села Малое Окулово Нижегородской области трудятся археологи. В местах поселений неолита, мезолита и эпохи бронзы ученые нашли артефакты 5-6 тысячелетия до нашей эры – каменные орудия труда, наконечники стрел, копий, топоров,

фрагменты лепных горшков с первобытным орнаментом. Эти находки попадут в Нижегородский или Муромский музеи. Уверены, что и остальные участки ученых не разочаруют. На самой Оке появится вантовый мост. Пока здесь работает паромная переправа. Транспортную развязку возведут на 300 км, чтобы водители могли безопасно съехать с пути 22К-0036 «Павлово – Сосновское – Лесуново – Мухтолово – Саконы».

Полностью Нижегородским будет следующий, пятый этап, протяженностью 107 км. Он пересекает реку Пьяна в Нижегородской области, где военные инженеры помогли наладить временную понтонную переправу. На перекрестке с трассой Р-158 «Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов» специалисты возведут транспортную развязку.

На шестом этапе Нижегородская область породнится с Чувашией. Он включает участок с 454 по 586 км в Нижегородской области и Чувашии. На этом участке будет монолитный мост через Суру. Там тоже сделали временную понтонную переправу для строительной техники.

Седьмой этап объединит Чувашию с Татарстаном, растянувшись на 77 км в Чувашии и Татарстане. На этом участке через реку Свияга перекинут новый шестипролетный мост. И это сооружение станет самым крупным на новой трассе с 586 по 663 км.



ВТОРОЙ ЭТАП ТРАССЫ М-12 (КМ 80 – КМ 116) ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТ М-7 «ВОЛГА» ДО ПЕРЕКРЕСТКА С РЕГИОНАЛЬНОЙ 17Р-2 «ВЛАДИМИР – ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНЫЙ – ТУМА» – ОДИН ИЗ САМЫХ ПРОБЛЕМНЫХ, ТАМ МНОГО РЕК, ОЗЕР, НЕПРОЛАЗНЫХ ЧАЩОБ. НУЖНО ПОСТРОИТЬ 15 ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ И ДВЕ ТРАНСПОРТНЫЕ РАЗВЯЗКИ. ТРАССА ПЕРЕСЕКАЕТ ЧЕТЫРЕ РЕКИ, ПОЭТОМУ НУЖНЫ МОСТЫ ЧЕРЕЗ ВОРШУ, КОЛОКШУ, КЛЯЗЬМУ И ЮРИК

Всего на седьмом этапе нужно возвести 35 искусственных сооружений – мосты через реки, ручьи, овраги, путепроводы через региональные дороги.

Уложены первые тонны асфальта и в Татарстане. Это восьмой этап строительства,



включающий участок с 663 по 729 км. Здесь предстоит построить самый большой из трех уникальных мостов – мост через Волгу. Его протяженность составит более трех километров. Пока забивают сваи для временного моста в дно реки с баржи. Затем на подготовленную основу надвинут полотно постоянного моста.

ТРАССА СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Даже с высоты птичьего полета трасса впечатляет, но многие «пешеходы» селятся на дороговизну. Окупаемость – тариф за проезд по дороге – около 2,5 рубля за километр для легкового автомобиля, помноженный на трафик. Но если учесть, что на стройку будут работать предприятия по всей стране, понадобятся современные полимерные композиты, металл. В масштабах страны этой магистрали «не чужды» 70% российского автопрома, 50% аэрокосмической и оборонной промышленности, 40% металлургии, 30% машиностроения и приборостроения, 25% переработки нефти, химии, нефтехимии и газохимии, производства минеральных удобрений, а также 20% производства продуктов питания и сельского хозяйства.

Специалисты посчитали, что суммарный прирост внутреннего регионального продукта в регионах, через которые пройдет трасса, к 2050 году даст более 500 млрд рублей. Города в орбите новой дороги здорово укрепят свои позиции как экономические кластеры, и это подтянет постепенно уровень жизни всего населения регионов. И есть еще один, самый важный момент. Это долгосрочный эффект, который не берется прогнозировать даже эксперты. Разве знали наши деды, что сделает Транссиб для непроходимого Дальнего Востока? А он дал возможность превратить Сибирь в мощный производственно-промышленный, транспортный и даже культурно-туристический кластер. Кроме того, для жителей многих городов и поселков скоростная трасса станет местной дорогой, попутно будет реконструировано или капитально отремонтировано более 3 тыс. км дорог, построено 352 искусственных сооружения. А значит и «мостовые» проблемы в регионах будут отчасти решены за счет М-12. ■

Феруза Джаббарова



КАКОВ ЭФФЕКТ ОТ М12

Свяжет

Макроэкономический эффект от строительства такой магистрали оценивается в 2,4 трлн рублей. Он будет формироваться за счет объединения в зоне 8-часовой доступности регионов, продукция которых тяготеет к перевозкам автомобильным транспортом.

Сократит

Время проезда от Москвы до Казани сократится с 12 до 6,5 часа. Трассу в будущем планируется продлить через Набережные Челны, Дюртюли, Первоуральск до Тюмени и замкнуть Челябинском.

Объединит

Платная трасса, с интенсивностью до 25 тыс. автомобилей в сутки, объединит 4 из 8 крупнейших агломераций России. Суммарный прирост ВРП на этих территориях составит более 500 млрд рублей к 2050 году. Также М-12 станет частью коридора «Европа – Западный Китай», который проходит по территории России, Казахстана и Китая.

Даст работу

Стройка позволит создать 30 тыс. рабочих мест для инженеров, специалистов, рабочих, в смежных секторах появится еще около 130 тысяч рабочих мест. В подготовке к строительству задействовано более 12 тыс. человек. Сосредоточено на объекте и более 4,6 тыс. единиц дорожно-строительной техники.





ПОСЛЕДНИЙ БОЙ, ОН ТРУДНЫЙ САМЫЙ



Два этапа Восточного обхода промышленной зоны Липецка построены. Сдача первого этапа, включающего две транспортные развязки, была намечена на октябрь 2023 года. Но строители ДСК «R-1» осилили его на два года раньше. Контрактный финиш остальных этапов – октябрь 2024 года, но второй отрезок тоже готов к сдаче. И журналистам «ДиТ» удалось в первых рядах пройти по новым километрам.

ДВА ОТРЕЗКА ФИНАЛЬНОГО УЧАСТКА ЛИПЕЦКОЙ КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ «R-1» ПОСТРОИЛА НА ДВА ГОДА РАНЬШЕ



С ЧИСТОГО ПОЛЯ

Строительство Липецкой кольцевой автодороги в Грязинском районе началось в 2013 году, первый участок был сдан, но стройка тогда застопорилась из-за недостатка средств. Полтора года назад благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» строители ДСК «R-1» взялись за вторую очередь «Восточного обхода Липецка». Общая протяженность участка – почти 12 км, не считая 365-метрового моста через Матырское водохранилище в районе села Каменное, поэтому стройку, ценой в 3 млрд рублей, разбили на три этапа. Объект настолько важен, что в прошлом году из дополнительных федеральных источников было выделено 200 млн рублей на продолжение строительства самого крупного дорожного проекта в регионе.

Стратегический объект находится на личном контроле областной Администрации. При посещении стройки губернатор Липецкой области Игорь Артамонов лично убедился, что все работы идут по графику и даже с опережением, весь материал завезен. «Будем ждать окончания работ. Это позволит закольцевать грузопоток вокруг Липецка, для грязинцев появится еще один мост, самый протяженный у нас в области», – отметил глава администрации региона.

«Работы на участках шли параллельно, проделанную работу на втором этапе уже оценила рабочая комиссия, в которую вошли представители Управления дорог и транспорта и Дорожного агентства Липецкой области, группы строительного контроля, надзора, Федерального казенного учреждения Упрдор «Москва – Харьков», ГИБДД», – отметил председатель совета директоров ДСК «R-1» Эдгар Арамян. А к возведению самого длинного липецкого моста подрядчик приступит в ближайшее время.

ЭДГАР АРАМЯН:



**ДЛЯ НАС,
СТРОИТЕЛЕЙ,
ОБХОД**

**ЛИПЕЦКА –
БЕЗУСЛОВНО,
ВЫЗОВ, НО ЦЕЛЬ
ПОСТАВЛЕНА, И
ДОРОГУ ОСИЛИТ
ИДУЩИЙ»**



За полтора года строители расчистили территорию, возвели два путепровода, перенесли все коммуникации – газопровод, линии электропередач и связи, сняли грунт, смонтировали 20 водопропускных труб, сделали основание и уложили 7,8 км полотна.

Как пояснил нам руководитель проекта обхода Липецка ООО «R-1» Александр Лунёв, это прямой километраж без учета транспортных развязок, а если в целом взять протяженность дороги, вместе с их петлями, то длина сделанных участков составит не менее 11 км.

На объекте круглые сутки работали 150 человек и более ста машин, в основном экскаваторы, краны, грейдеры, три десятка вездеходных самосвалов. Толщина песчаной подушки зависела от рельефа, максимальная высота насыпи на подходах к транспортным развязкам, как у путепровода над трассой «Орел – Тамбов» достигала 9,5 метров. Только для устройства основания и развязок на объект строителям пришлось завезти 1250 тыс. кубометров песка. Вывозить слабый грунт не было необходимости, поскольку работа шла в поле, где верхний плодородный слой «уходил» в по-

ГУБЕРНАТОР ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ ИГОРЬ АРТАМОНОВ:



**УБЕДИЛИСЬ, ЧТО ВСЕ РАБОТЫ ИДУТ ПО ГРАФИКУ И ДАЖЕ
С ОПЕРЕЖЕНИЕМ..., БУДЕМ ЖДАТЬ ОКОНЧАНИЯ РАБОТ. ЭТО ПОЗВОЛИТ
ЗАКОЛЬЦЕВАТЬ ГРУЗОПОТОК ВОКРУГ ЛИПЕЦКА, ДЛЯ ГРЯЗИНЦЕВ
ПОЯВИТСЯ ЕЩЕ ОДИН МОСТ, САМЫЙ ПРОТЯЖЁННЫЙ У НАС В ОБЛАСТИ»**



ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗОНЫ ЛИПЕЦКА РАЗГРУЗИТ ТРАССЫ «ЛИПЕЦК – УСМАНЬ, ЛИПЕЦК – ГРЯЗИ», ВЫВЕДЕТ ТРАНЗИТНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК ЗА ПРЕДЕЛЫ ГОРОДА, СВЯЖЕТ АЭРОПОРТ С ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗОНОЙ. ВОКРУГ ЛИПЕЦКА ЗАМКНЁТСЯ ПОЛНОЦЕННАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОДОРОГА, КОТОРАЯ УЛУЧШИТ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СВЯЗИ И УПРОСТИТ ВЫХОД НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ М-4 «ДОН» И Р-22 «КАСПИЙ»

лосу отвода, или использовался при устройстве откосов насыпи. Песок укладывали и трамбовали слоями по 40 см, качество и коэффициент плотности материала, отбирая пробы через каждые 50 метров, проверяла мобильная лаборатория, так как нарушение технологии может привести к провалам полотна. На песок укладывали шлак, а затем – три слоя асфальтобетона.

КАЧЕСТВО В ТРИ СЛОЯ

На Обходе шесть типов дорожной одежды, но основной ход – это проверенная временем и знакомая всем дорожникам

формула: 7 + 7 + 5 (см.ред.), верхний слой, естественно, ЦМА. «Асфальтобетон мы укладывали даже при низких температурах, а не только «до плюс 6 градусов», дополнительно согласовывая с заказчиком рецептуру, в которой фигурировали морозостойкие добавки, – отметил Лунев. – Специально под наш объект в Липецке был построен мобильный АБЗ и, укрытый горячий асфальт на самосвале с подогреваемым кузовом, переправлялся на объект. А там, прежде чем попасть в бункер асфальтоукладчика, выгружался в перегружатель, где еще раз тщательно перемешивался, и уже из него попадал в асфальтоукладчик. Все это позволило сэкономить дорогое время».

Но главная сложность объекта заключалась в переносе практически всех видов действующих коммуникаций, которые пересекала будущая трасса. «Помимо самой дороги мы выполнили перенос двух линий электропередач – порядка 2 км высоковольтных линий, перенесли магистральный газопровод высокого давления и все сети связи, как местных, так и региональных операторов. Это большой труд, и даже не в техническом исполнении, – отметил руководитель проекта. – Опытная бригада за несколько недель может поставить



десять железобетонных столбов и перекинуть между ними провод. Сложнее взять разрешение и собрать необходимый пакет документов, чтобы это все сначала отключить, потом переключить и сдать сделанное в эксплуатацию».

В технической документации прописано, что все работы по переустройству выполняет собственник сетей за деньги подрядчика. «Электрику» делали «Липецкэнерго», газопровод – «Газпром межрегионгаз Липецк». Причем, газовики очень помогли стройке, выполнив свою работу без проволочек.

Первый участок протяженностью 2,9 км по контракту должны были завершить в ноябре 2023 года, но выполнен на два года раньше. Прежде всего нужно было построить две транспортные развязки: «клеверного» типа, с путепроводом в 72,38 п.м на пересечении с федеральной трассой Р-119 «Орел – Тамбов», и «петлю» на перекрестке дороги в село Ярлуково. Там путепровод чуть меньше – 59,78 п.м. Во время строительства пробок не возникало, поскольку поток машин курсировал по временным схемам, специально построенным объездным маршрутам. Поэтому даже на путепроводах все работы удалось сделать предельно быстро. Армирование швов между пролетными балка-

Круто!

Для устройства основания дороги и развязок на двух этапах второй очереди Восточного Обхода Липецка завезено 1250 тыс. кубометров песка. Высота насыпи дорожного полотна у путепроводов достигала 9,5 метра.

Что осталось

ДСК «R-1» осталось с нуля построить 3-й этап, куда входит мост через водохранилище длиной 364,5 м, отрезок дороги протяженностью 4 км и транспортная развязка на пересечении с дорогой «Липецк – Грязи – Песковатка». В настоящее время идут работы по отводу земли.

Так держать!

Воплощая сложнейшие проекты федерального значения, ДСК «R-1» строит и реконструирует комфортные, максимально-безопасные и высокоинтеллектуальные дороги. Это трассы: М-10 «Москва – Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-2 «Крым», М-1 «Беларусь», А-107 «Московское малое кольцо», Северо-Восточная Хорда, Дмитров – Дубна, п.Северный, Южная Рокада, многочисленные объекты в Калуге и Липецке.



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Вторая очередь Восточного обхода Липецка:

Категория	II
Полосы движения	2
Ширина полос	3,75 м
Общая длина	12 км
Длина моста через Матырское водохранилище	364,5 м
Количество путепроводов	2
Количество транспортных развязок	2

ми, устройство гидроизоляции, барьерного ограждения и водоотводных лотков, укреплению опорных конусов у опытных строителей прошло как по маслу.

Одновременно кипела работа и на втором этапе – 5 км будущей двухполоски второй технической категории от путепровода «Ярлуково – Ссёлки – Грязи» до Матырского водохранилища. К воде строители вышли между сёлами Ярлуково и Каменное, и между ними возведут в рамках третьего этапа большой мост. Но это немного позднее после того, как будут решены вопросы по отводу земли на всем участке. А на пути

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, КОЛЛЕГИ И ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ!

К любому дому, учреждению или заводу должна вести дорога. От всех нас, зависит не только комфорт и безопасность передвижения, но и будущее России. Мы – это свыше трех тысяч учреждений, на которых работает более десятки тысяч человек – строители, инженеры, проектировщики, ремонтный и обслуживающий персонал, работники предприятий, которые изготавливают строительные материалы. У любой дороги, как у человека есть своя судьба, и я желаю, чтобы она была у всех нас долгой и счастливой. Мира и процветания Вам и Вашим близким!

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

к озеру подрядчик тоже провел все укрепительные работы на откосах, сделал систему водоотвода, укрепив водопропускные трубы монолитным бетоном, смонтировал барьерное ограждение, пропитал битумом щебеночное основание обочин, уложил дорожную одежду, в том числе и на шести съездах с трассы... Несмотря на октябрь, здесь вовсю зеленеет посеянная на откосах трава. Сделано это не ради красоты, а для прочности, но выглядит эффектно даже вечером, поскольку трасса отлично освещена.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ

«Секрет многолетнего успеха нашей компании – постоянная работа по изучению, внедрению и использованию современных технологий, высококачественных дорожно-строительных материалов, инновационной техники, а также тщательный подбор персонала», – поделился опытом председатель совета директоров ДСК «R-1» Эдгар Арамян. Созданная в сложные 90-е годы компания, быстро заняла одно из лидирующих мест среди дорожных организаций отрасли. И вот на протяжении 27 лет не сдает своих позиций. И основным подспорьем такого успеха является движение вперед. Ведь не случайно говорят «Дорогу осилит идущий». И конечно же, стремление к новому, лучшему, качественному. Например, на Восточном Обходе Липецка установлено 385 светодиодных светильников – самый лучший вариант, обеспечивающий высокую мощность светового потока при небольшом потреблении энергии. Плюс высокая герметичность, степень защиты, срок службы до 15 лет и небольшой вес корпуса. Барьерные ограждения и водоотвод на путепроводах выполнены из полимеров с дополнительным армированием, которые меньше нагружают конструкцию, не ржавеют и не нуждаются в дополнительной покраске.

Строительство участков значительно ускорили машины, оснащенные GPS – спутниковой системой навигации. Практика показывает, что при использовании системы 3D нивелирования, производительность земляных работ возрастает чуть ли не втрое. При этом обеспечивается не только ровность и точность, но и высокая скорость.

«Несмотря на то, что основной машиной при земляных работах является грейдер, мы используем системы 3D и в бульдозерах, поскольку, предварительно автогрейдер, бульдозер выполняет огромное количество земляных работ, связанный с перемещением грунта, послойным формированием насыпи или выемки. И соответственно работает достаточно много времени, – отметил Эдгар Русланович. – В распоряжении наших специалистов более 600 единиц передовой дорожной и строительной техники на нескольких базах в Москве, Калуге, Липецке и Твери, а также шесть асфальтобетонных заводов фирмы Benninghoven, два растворно-бетонных узла; установка для производства ПБВ и установка АГБ, завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня и плитки; современная лаборатория».

Благодаря этому проблем с поставками материалов не возникает. При устройстве дорожной одежды «руслановцы» использовали не только свой качественный асфальтобетон, но и полимеры, геотекстильную сетку между слоем песка



и щебня, что позволит уберечь трассу от трещин и деформаций.

Все это в комплексе позволило построить две трети Восточного Обхода за полтора года. И скоро трасса замкнет транспортное кольцо вокруг Липецка, позволит разгрузить его улицы, даст удобные выходы к федеральным трассам «Дон», «Каспий», «Орел-Тамбов». Эдгар Арамян и его команда считают, что для них такой горящий крупный проект – безусловно, вызов, но цель поставлена, и есть реальный шанс увидеть Обход Липецка в полной боевой готовности раньше контрактного срока. ■

Мария Гошина



«ВЕКТОР»:

ОТ МОСКВЫ

ДО ХАБАРОВСКА



Вектор

Дороги во многом определяют развитие страны. Особенно неотъемлемой, как наша Россия. И производственная компания «Вектор» даже своим названием подчеркивает свое стремление быть на «острие атаки», идти вперед. Хотя объемы, количество техники и освоенные ей технологии уже достойны высокой оценки заказчиков и коллег. Есть у компании ресурсы для строительства и реконструкции дорог любого значения, их круглогодичного содержания, плюс солидный «вектор» производственных направлений, которые вносят немалый вклад в безопасность трасс.

Любое достижение, как и дорога, складывается из «кирпичиков». Чтобы скоординировать все направления развития, центр управления производством ООО «Вектор», ведет круглосуточный мониторинг жизни всего предприятия, а также больших складских помещений, работу своего инновационного производственного комплекса по изготовлению высококачественных дорожных знаков. Организация вкладывает немало сил и средств и в ряд других производственных направлений. Например, с прошлого года материалы для дорожной разметки и фасовка производятся на полностью автоматизированном импортном оборудовании, позволяющем обеспечить





АЛЕКСАНДР ПЕТАЙКИН:

«**ВО ГЛАВУ УГЛА
ПОСТАВЛЕНА ОРГАНИЗАЦИЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА,
ЛОГИСТИКА. И МЫ ПРИКЛАДЫВАЕМ
ВСЕ СИЛЫ, ЗНАНИЯ И ОПЫТ, ЧТОБЫ
РЕЗУЛЬТАТЫ СТАЛИ ОБРАЗЦОМ
КАЧЕСТВЕННОГО ИСПОЛНЕНИЯ ВЗЯТЫХ
НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ»**

требуемую точность дозирования всех компонентов, исключить человеческий фактор. Мощность завода – до 80 000 т/г. Заводская лаборатория тоже оснащена передовым оборудованием. Для нанесения разметки дорожники используют целый комплекс специализированной импортной техники. А современный грузовой транспорт и погрузочно-разгрузочная техника осуществляют поставки продукции в любые регионы нашей страны.

«Обновление техники – постоянный процесс, поскольку новый объект подразумевает увеличение материально-технической базы и поиски новейших решений, – считает генеральный директор ООО «Вектор»

Александр Петайкин. – И мы всегда делаем ставку на мировой опыт и передовые научные разработки».

Для этого нужны умные машины. Сегодня парк компании разросся до более 450 единиц современной импортной техники, которая позволяет выполнять проекты различной сложности. «Правят бал» бульдозеры и автогрейдеры, оснащенные системой 3D нивелирования, что дает возможность обеспечить ювелирную точность работы до 1 мм. Применение этих технологий во многом позволяет решать непростые задачи, увеличивать темпы стройки, экономить материал, сокращать объем геодезических работ, уменьшать влияние человеческого фактора.

Направления деятельности

- *Строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог;*
- *Строительство всех видов дорожного ограждения, дорожных знаков, шумовых экранов, пешеходных переходов;*
- *Установка светофорных объектов, искусственного и стационарного освещения;*
- *Производство и нанесение дорожной разметки;*
- *Производство и установка дорожных знаков*





Ежегодные объемы

Ремонт и строительство дорог	30 км
Содержание федеральных дорог	320 км
Светофорные объекты	350 шт.
Производство дорожных знаков	до 360 тыс. изд.
Наружное освещение и трансформаторные подстанции	150 км
Дорожные ограждения	300 км
Нанесение всех видов дорожной разметки	2 млн. кв. м

Стоит отметить, что 10 лет назад компания начинала с обустройства трасс, а сегодня успешно строит и реконструирует и федеральные дороги. Завершается капитальный ремонт 7 км трассы М-5 «Урал» на подходе к Оренбургу. Объект, по контракту запланированный на 2022 год, компания сдает досрочно – в конце ноября нынешнего года. Работы ведутся с применением новых технологий и лучших ма-

териалов. Причем, замене там подлежало практически все, и, по сути, это не ремонт, а новое строительство. Пришлось заменить конструкцию дорожной одежды, водопропускные трубы, увеличить вдвое полосность, обустроить съезды и примыкания. Особый акцент был сделан на безопасности трассы – установку всех видов барьерного ограждения, освещение, плюс фирменная «векторовская» разметка и дорожные знаки.

«Вектор» активно участвует в реализации федеральных и региональных программ по повышению безопасности дорожного движения во многих регионах – от Москвы до Хабаровска, не забывая и про городские трассы Оренбурга. В этом году при строительстве Обхода Хабаровска специалисты нанесли почти на 30 километрах трассы пластиковую разметку, смонтировали 132 км металлического барьерного ограждения, установили 1855 дорожных знаков.

И что особо показательно, практически все свои объекты компания сдает досрочно. В прошлом году в Оренбургской области на год раньше закончили капремонт трассы Р-239 «Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан», построив для этого «внеплановую» объездную дорогу, которая позволила вести работы днем и ночью.

Несмотря на капризы погоды, рост цен на стройматериалы, неожиданные внепроектные «временки» и даже пандемию, объекты «Вектора», будь то стройка или обслуживание, всегда в полном порядке. ■

И. Александров





«БКД» НА ФИНИШЕ

Октябрьская готовность – более 86%

В 2021 году запланировано отремонтировать, реконструировать и построить более 16,5 тыс. км дорог – свыше 6 тыс. дорожных объектов. С этого года впервые в рамках нацпроекта работы проводятся не только на региональных и местных автодорогах, но и на федеральных трассах. В 2021 году протяженность построенных и реконструированных федеральных автодорог, переданных в доверительное управление ГК «Авто-

дор», прогнозируется на уровне 98,5 км, протяженность построенных и реконструированных Росавтодором участков федеральных трасс, в том числе обеспечивающих устранение «узких мест», составит 146,4 км. В этом году специалисты приведут в нормативное состояние 780 участков школьных маршрутов и порядка 400 автодорог к медицинским учреждениям. Также специалисты обновят 388 региональных трасс и участков улично-дорожной сети, ведущих к туристическим местам и достопримечательностям.

ЧЕРЕЗ РЕКУ ВУОКСУ БЕЗ ПРОБЛЕМ

На трассе «Выборг – Светогорск» завершили капремонт

Открытие моста под Выборгом в Ленинградской области ознаменовало окончание работ на всей дороге, которая полностью приведена в нормативное состояние. Специалисты выполнили ремонт девяти опор, водопропускных труб на подходах, устроили новое пролетное строение соорудили конусы, подпорные стенки, лестничные сходы и локальные очистные сооружения. Габарит проезжей части увеличен с 8,5 до 10 метров. На мосту длиной с подходами более 348 м смонтированы барьерное и перильное ограждения, линии освещения, а также уложено новое асфальтобетонное покрытие, в том числе на пешеходных тротуарах. Во время капремонта дорожники построили рядом с существующим временный мост, сейчас он полностью демонтирован, движение организовано по двум полосам нового сооружения.



НАД САЛЬСКИМ КОЛЬЦОМ

На 1083-м км М-4 «Дон» открыто движение по путепроводу

«Обхода Аксая» включает реконструкцию существующей дороги и строительство нового участка. Развязка у Батайска входит в I–II этапы реконструкции. Движение запустили по постоянной схеме. Кроме самого путепровода, дорожники организовали два новых съезда к кольцу: с прямого направления на Ростов–на–Дону и на Москву. Новая схема организации движения положительно скажется на дорожной обстановке как на М-4 в Ростовской области, так и на региональной сети при подъездах к Сальскому кольцу. Это позволит увеличить пропускную способность участка М-4 «Дон» в Ростовской области до 100 тыс. автомобилей в сутки. Транзитный и местный автомобильные потоки будут разведены в разных уровнях, вырастет скорость потока и повысится безопасность дорожного движения.



НОВЫЙ ТРАНСПОРТ – В РЕГИОНЫ

Автобусные и троллейбусные парки обновлены в 13 российских регионах

Федеральная поддержка осуществляется с применением механизма льготного лизинга на основании конкурсного отбора субъектов страны для предоставления перевозчикам права приобретения транспортных средств с 60% скидкой. В 2021 году 412 единиц нового подвижного состава поступило в Воронежскую, Екатеринбургскую, Ивановскую, Казанскую, Кемеровскую, Красноярскую, Нижегородскую, Новосибирскую, Омскую, Пермскую, Самарско-Тольяттинскую, Саратовскую и Череповецкую агломерации. На эти цели из федерального бюджета было выделено 3,5 млрд рублей. Благодаря федеральному проекту городские агломерации получили 412 единиц подвижного состава, последняя партия поступила в Иваново и уже работает на городских маршрутах.



ЛЮБИТЬ ДОРОГИ КАК ДОМ РОДНОЙ

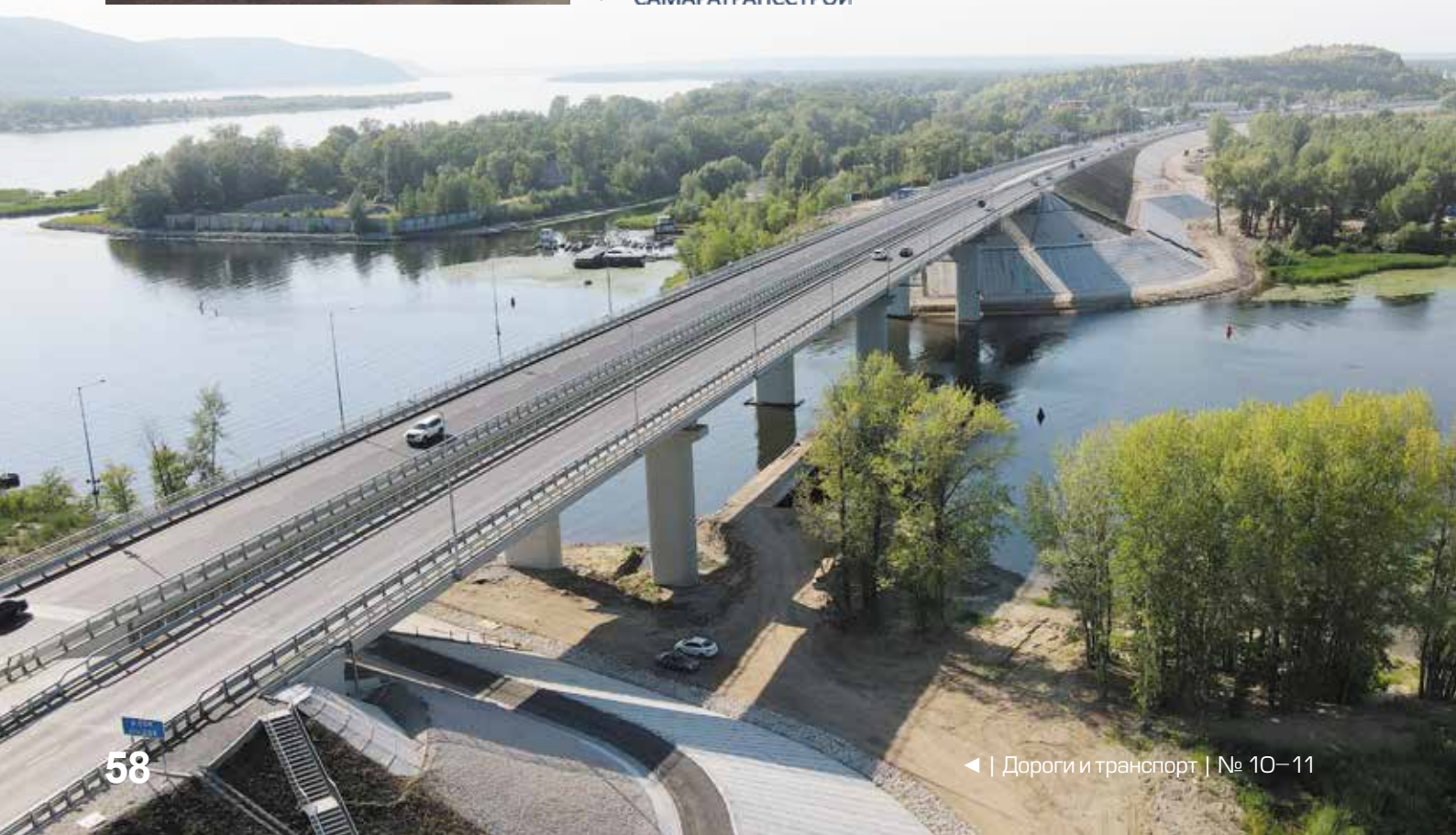
ЦЕЛЬ ОДНА: ВСЕ ОБЪЕКТЫ – «ПРЕЗИДЕНТСКОГО» КАЧЕСТВА



Профессиональный праздник всех дорожников нашей необъятной страны даже календарно очень близок к финалу дорожного сезона. Работу этих людей мы видим каждый день, во всех уголках России, как водители и пешеходы.

И любой уважающий себя дорожник тоже всегда смотрит не только вперед, планируя построить новую современную трассу, но и назад, честно и объективно оценивая результаты своего нелегкого труда. В этом году много благодарностей от россиян получила самарская компания ООО «Самаратрансстрой».

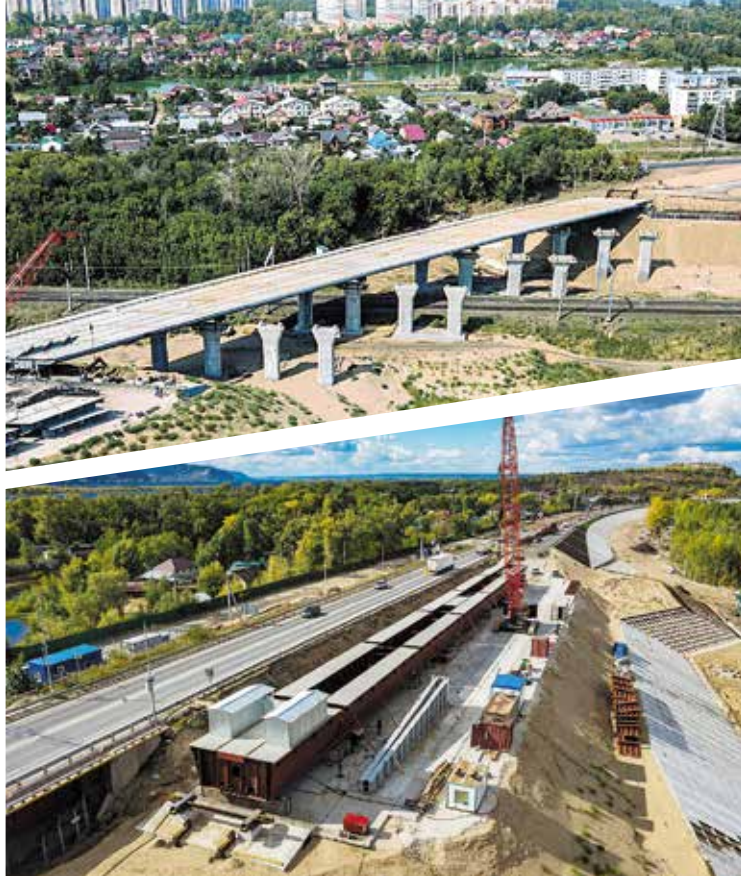
СТС
САМАРАТРАНССТРОЙ





Э тот крупный отраслевой холдинг давно вошел в число самых уважаемых подрядчиков не только в своем регионе – жители Ульяновска в этом году получили от «Самаратрансстрой» долгожданный и прекрасный объект – второй пусковой комплекс Президентского моста. А в своей родной области за десять лет компания практически изменила дорожную карту! Крупнейшая в области материально-техническая база, укомплектованная современными специализированными машинами и профессионализм сотрудников, позволяют ООО «Самаратрансстрой» участвовать в дорожно – строительных проектах любого уровня сложности, попутно занимаясь масштабным ремонтом, обслуживанием и содержанием автомобильных дорог. В ее послужном длинном списке такие объекты, как реконструкция подъезда к Самаре, ее Обхода и обводной магистрали, капитальный ремонт федеральной трассы М-5 «Самара-Тольятти» и региональной дороги «Самара-Бугуруслан», строительство нового моста через реку Сок... Также компания принимала участие в реконструкции международного аэропорта Курумоч.

По словам директора ООО «Самаратрансстрой» Сергея Суркова, секрет успеха прост и сложен одновременно. Так, применение высокотехнологичного оборудования позволяет снизить влияние человеческого фактора на процесс строительства, свести к нулю перерасход материала и, соответственно, оптимизировать расходы, но выполнять все работы с неизменно высоким качеством и опережением сроков сдачи объектов. Не менее важно дорожникам идти в ногу со временем – применять при строительстве и ремонте автомобильных дорог и мостовых сооружений передовые материалы и технологии. Но все-таки самое главное, чтобы хорошо строить дороги, нужно их любить.



Дорогие наши коллеги и уважаемые партнеры!

От всего сердца и от лица всего нашего большого, сплоченного единой целью, коллектива поздравляю вас с нашим профессиональным праздником. Ведь всем известно, что строительство и ремонт автомобильных дорог и мостовых сооружений – достаточно сложные в технологическом плане процессы. И от того, насколько мы правильно сделали свою работу, насколько строго смогли соблюсти современные технологии, какое оборудование и материалы были использованы, в конечном счёте, зависит жизнь этого объекта. Так что у нас с вами общий не только праздник, но и эти два показателя, два главных ценза – максимально высокое качество и максимально длительный срок плодов нашего труда – появившейся на свет автомобильной дороги, и всех искусственных сооружений на ее пути.

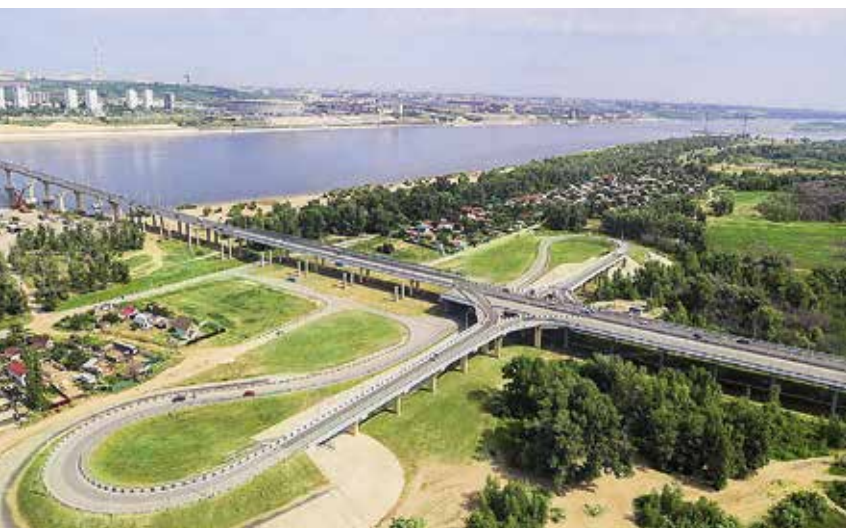
Только правильно построенная и спроектированная магистраль станет опорным элементом транспортной инфраструктуры на долгие годы и предметом нашей профессиональной гордости. Поэтому желаю вам продолжать любить свои дороги и наше хорошее мужское дело. Уверен, что опыт, профессиональное честолюбие и большое желание изменить окружающий мир к лучшему, поможет нам вместе справиться с любой задачей.

Сергей Сурков,
Директор ООО «Самаратрансстрой»

БИТВА

СТРОЙКИ, РЕМОНТЫ И РЕКОНСТРУКЦИИ ИДУТ НА ВСЕХ ФРОНТАХ

ЗА ОПОРНУЮ СЕТЬ



ПЕРВЫЙ БОЙ ОТЫГРАЛИ

В прошлом году волгоградцы жаловались на пробки около ремонтируемых мостов, но сегодня многие проблемы решены – в конце августа досрочно открыто движение по мосту через Волжскую ГЭС. За полвека коррозия частично «съела» металл опор, растрескался бетон, деформационные швы, и в 2018 году федеральный центр поддержал инициативу губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова – уникальный мост, где сплелись автомобильные, речные и железнодорожные пути, включили в нацпроект «Безопасные качественные дороги», что позволило решить проблему в комплексе. И закончить капитальный ремонт досрочно позволило своевременное решение об организации реверсивного проезда. Общая площадь обновленного дорожного покрытия вместе с внутренней частью превысила 21,8 тыс. кв.м., а в конце октября, дорожники закончили ремонт и в подмостовой части. Сейчас городские власти Волжского готовят документы для передачи объекта в собственность области.

В общей сложности за последние семь лет всеми видами работ в регионе охвачено более 2,7 тыс. км магистралей. За реализацией дорожных проектов следят пред-

Даже по ощущению, без цифр и фактов, ясно, что за два «коронавирусных» года в Волгоградской области было сделано больше, чем за первые десять лет с начала этого века. «Танк развалился бы», – так волгоградцы тогда говорили о своих дорогах, а ямы на улицах города-героя предлагали включить в экспозицию музея «Сталинградская битва». И хотя на взгляд журналистов, регулярно бывающих в этих краях, местным дорожникам есть еще над чем поработать, например, на внутриквартальных улочках, но и за них в регионе взялись основательно. И после проезда-2021 мы убедились, что дорожная жизнь здесь кипит повсеместно: на крупных стройках, в глубинке и городских магистралях.

ставители региональной администрации, общественники, депутаты, и конечно же Росавтодор, руководитель которого Роман Новиков, дал высокую оценку работе на ключевых объектах.

«Спасибо Росавтодору и Минтрансу России, что в свое время, в 2014-15 годах поддержали сформированные нами предложения по развитию дорожной сети Волгоградской области, – озвучил дорожную линию власти губернатор. – Мы реализуем проекты исходя из задач государства и потребностей людей, решаем вопросы дорожно-транспортного развития комплексно. Только это дает эффект для жителей городов и сел Волгоградской области, а также обеспечивает комфортный проезд по региону для транзитного транспорта».

Сегодня главное внимание власти и жителей приковано к возведению объезда посёлка Горьковского и строительству 95,4 км обхода Волгограда, который укрепит транзитные коридоры между центральными, южными областями страны и Кавказом. Мы неоднократно бывали на стройке, первый этап которой, стоимостью в 18,8 млрд рублей, дорожники должны сдать к ноябрю 2024 года. Два года пройдены успешно, и в недалеком будущем 12,1 км новой трассы соединит две федеральные артерии – Р-22 «Каспий» и подъезд к Элисте от Р-22 с региональной трассой «Волгоград – Котельниково – Сальск». В работе три транспортные развязки, одна из которых обеспечит связь Р-22 и улицы 40 лет ВЛКСМ в Красноармейском районе Волгограда, вторая – выход на автодорогу подъезд к Элисте, а третья – на дорогу «Волгоград – Котельниково – Сальск». Но изюминка этапа – мост, площадью в 540 п.м. через Волго-Донской судоходный канал. Учитывая, что только один пролет этой переправы достигает 147 метров, а вместе с эстакадной частью протяженность мостового перехода – 1,3 тыс. м., работы – через край. В середине октября полным ходом шла сборка пролетных строений, бетонирование пролетной плиты проезжей части, устройство основания дорожной одежды... Открыть движение по двум полосам моста планируют в следующем году, а сегодня общую строительную готовность первого этапа строители оценили в 17%, на 56,5 % выполнив работы

АНДРЕЙ БОЧАРОВ:



В РЕГИОНЕ СТРОЯТСЯ НОВЫЕ ДОРОГИ, ВЕДЕТСЯ КАПРЕМОНТ И РЕМОНТ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВЫПОЛНЯЕТСЯ БОЛЬШОЙ ОБЪЕМ РАБОТ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ УРОВНЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ»

от лимита финансирования на 2021 год. Заключен госконтракт и на строительство 25,9 км в рамках второго этапа, рассчитанный на три года. Стоимость работ 22,3 млрд рублей. Весомо! За несколько дней нам предстояло объехать практически все объекты, чтобы оценить картину в целом, но даже на беглый взгляд, стройка кипит: идет работа по устройству земполотна основного хода и съездов транспортных развязок, водопропускных труб, переустройство инженерных коммуникаций, а также строится мост у поселка Новая Надежда в Городищенском районе. После получения положительного заключения экспертов по третьему этапу, в планах приступить к проектированию заключительно-



ПЛАНКА-2021

Планируемый прирост нормативных трасс

422,7 км	регионального или межмуниципального значения
68,8 км	местного значения Волгоградской городской агломерации
23,4 км	местного значения Волжской городской агломерации



В ЭТОМ ГОДУ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ МОДЕРНИЗИРОВАЛИ ДЕСЯТКИ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ ТРАССАХ, УСТАНОВИЛИ БАРЬЕРНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ И ОСВЕЩЕНИЕ, ЛИКВИДИРОВАЛИ ОЧАГИ АВАРИЙНОСТИ, ПРИВЕЛИ В ПОРЯДОК ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ К СЕЛАМ, А ТАКЖЕ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ 55,6 КМ НОВЫХ ДОРОГ

го, четвертого этапа масштабной стройки. До 2024 года, с учетом всех программ, в области запланирована реализация не менее 240 крупных проектов. Самые масштабные – продолжение строительства обхода Волгограда, продление рокадной дороги до Спартановки и в направлении Кировского района. «Для Волгоградской области транспортно-логистические пути – конкурентное преимущество, благодаря этому у нас появляются и промышленные производства, и логистические комплексы, которые дают новые рабочие места», – считает губернатор и его дорожная команда.

ВТОРОЙ РАУНД – УЛИЧНЫЙ РЕМОНТ

В этом году дорожникам предстояло провести работы на 169 объектах общей протяженностью в 515,8 км, и ранней весной они приступили к комплексному обновлению участков трасс в 18 районах области. Стоит отметить, что на десяти участках, почти на 130 км, работы начались в прошлом году, и половина сегодня введена в эксплуатацию. Остальные объекты ремонта имеют строительную готовность более 90% и будут закончены до 25 октября. По словам

председателя комитета Анатолия Васильева, только в рамках дорожного нацпроекта «БКД» в этом году ремонтами охвачено 53 участка региональных трасс общей протяженностью 422 км.

Безусловно, не забыт и сам Волгоград, которому и в прошлом году уделили много внимания. Город-герой стал еще лучше, особенно это касается продольных магистралей, а сейчас дорожники добились до окраин. Поэтому основная концентрация ям и выбоин сместилась во внутриквартальные дороги. За счет увеличения финансирования из федеральной казны в рамках регионального проекта «Дорожная сеть», в этом году ремонтами по нацпроекту охвачены 68,8 км 86 участков улиц во всех районах Волгограда. К осени там обновили половину из намеченного: 100 тыс. кв. м. покрытия проезжей части, тротуаров, заменили более 5 км бордюров, восстановили 200 ливневых решеток и люков. На улицах Дружбы Народов, Дежнева, перекрестке Ногина водители уже радуются новому асфальту. В Краснооктябрьском районе канули в лету ямы и колдобины на ул. Ольги Форш, на многолюдном проспекте Жукова специалисты заменили 9,7 тыс. кв. м. полотна, в Ворошиловском районе обновили 16 тыс. кв. м. на улице Социалистической и Кузнецкой, в Красноармейском районе ремонта дождались сразу пять улиц. А ещё 15 общей длиной более 10 километров дорожники обновили в Волжском и продолжили строительство улицы Карбышева. Так что за волгоградцев можно только порадоваться, поскольку их герои-дорожники успевают приводить в порядок асфальт даже после проезда танков, которые каждый год штурмуют площадь Павших борцов на Параде Победы. ■

Мария Алексеева

КОНТЕЙНЕРЫ НАПОЛНЯЮТ СЕТЬ

Транзитные сервисы обеспечили новый рекорд суточных перевозок

Почти 700 контейнерных поездов находились в пути на железных дорогах России 4 ноября. В этот день на сети ОАО «РЖД» впервые одновременно в пути находился 691 контейнерный поезд, что стало рекордным показателем с мая 2020 года (с этого времени холдинг ведёт посуточный учёт). По мнению операторов, у роста контейнерных перевозок два главных драйвера: рост контейнеризации товарных потоков и их переориентация с морского транспорта на железнодорожный. По прогнозам холдинга, рост объёма контейнерных перевозок по итогам текущего года составит более 8%.



ДВУХПУТКА МЕЖДУ ПОВОЛЖЬЕМ И ЮГОМ

Министр транспорта РФ Виталий Савельев в формате телемоста дал старт движению поездов на участке Максим Горький – Котельниково ПЖД.



Объект построен в рамках федерального проекта «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Открытие движения позволило увеличить пропускную способность на данном участке дороги с 29 до 154 пар поездов в сутки. Как подчеркнул на открытии генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, открытие участка является важным шагом на завершающем этапе строительства двухпутного электрифицированного железнодорожного коридора между Поволжьем и югом страны. По словам губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова, такой масштабный проект на юге страны даст дополнительные возможности для социально-экономического развития региона, повысит его деловую и инвестиционную привлекательность.



В ГОРОДАХ ПО РЕЛЬСАМ

Хуснуллин поручил РЖД и Минтрансу проработать вопрос развития общественного городского транспорта в регионах с использованием железных дорог.



Также вице-премьер РФ поставил перед Росавтодором задачу отобрать приоритетные объекты строительства для развития дорожной сети в Южном федеральном округе. На совещании с представителями федеральных ведомств и субъектов ЮФО по вопросу комплексного развития регионов также обсуждались вопросы строительства различных объектов в регионах страны. В частности, от Республики Адыгея заявлено несколько горного экокорта и строительство молочно-товарного комплекса. Волгоградской областью были предложены проекты жилищного строительства, а также проект строительства сталелитейного комплекса. От Краснодарского края проекты по строительству отелей, новых трамвайных линий, а также очистных сооружений и канализаций.

БАМОВСКАЯ – ТЫНДА

Завершается строительство второго пути на перегоне Силип – Заболотное

Кроме того, в декабре 2021 года на данном направлении должен открыться разъезд Ефремов. На перегоне появится около 10 км вторых путей, которые должны внести свой вклад в увеличение пропускания поездов. Работы, которые первоначально предполагалось завершить в 2017 году, предусмотрены I этапом развития Восточного полигона. По его итогам пропускная способность линии Бамовская – Тында протяженностью около 180 км должна возрасти до 26 пар грузовых поездов в сутки. В предыдущие годы на этом участке были построены разъезды Мохортов, Федосеев, Побожий.



После долгого путешествия по волгоградским стройкам и ремонтам, нам хотелось узнать, как дальше будет развиваться дорожная сеть региона, какие проекты вынашиваются в кабинетах и какие маршруты уже проложены на «картах» проектировщиков... На эти вопросы нам ответил председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев. Причем, наш разговор начался не с масштабных проектов, а с сельских маршрутов, поскольку, чем протяженнее регион, тем труднее выкроить средства на подъезды к поселкам и хуторам, ведь в Волгоградской области их больше тысячи.



АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ: «БУДУТ БЕСШОВНЫЕ РЕЛЬСЫ И АСФАЛЬТ К ХУТОРАМ»



– Действительно, это болевая точка многих областей, у нас по данным начала года, 355 населенных пунктов не имели связи с дорогами. Этот вопрос «стоит ребром» для 23,8 тыс. человек. Но проблема решается, за три года в рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий» в планах построить порядка 70 км трасс на более 2,5 млрд рублей. В этом году выделено 341,2 млн и будет сдано 13,9 км.

– Анатолий Николаевич, госпрограммы сегодня – спасательный круг для дорож-

ников, и в этом году на развитие транспортной системы региона из резервного фонда правительства страны дополнительно выделили 400 млн рублей. Это поможет решить проблему селян?

– Средства выделены по ведомственной программе «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения», в этом году мы планируем увеличить протяженность нормативных трасс почти на 20 км. А в целом, на 850 млн руб. в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» – на 30 км. Это серьезный шаг по «освоению территорий». Если учесть, что для ликвидации транспортных разрывов в региональной и межмуниципальной сети до 2024 года в рамках «РТС» запланировано строительство более 150 км дорог, ситуация изменится к лучшему. На это будет потрачено более 20 млрд рублей.

– По пути мы видели много строек. Сколько в целом появится новых километров на карте Волгоградской области?

– В этом году в работе было более 60 км региональной и местной сети: 13,9 км в рамках госпрограммы КРС, и 47,9 км – в рамках РТС, причем из них в текущем году будут введены 43 км. Сдана дорога «Верхний Еруслан – Салтово» протяженностью 9,5 км, а также 6,1 км подъездной дороги к селу Родинское в Еланском районе. Кроме того, завершены работы по строительству 4,4 км федеральной магистрали «М-6 «Каспий» – Фролово – Ольховка – Липовка – автомобильная дорога 1Р-228», на сдаче 9,22 км дороги «Базки – Распопинская» в Серафимовичском и Клетском районах. К ноябрю будут завер-

шены работы по строительству четырех дорог общей протяженностью в 13,9 км к хуторам Лобачевский в Нехаевском районе, Казачий в Клетском районе и Степной в Новониколаевском районе, а также к объекту производства и переработки сельхозпродукции ООО «Инвид-Агро» в Нехаевском районе.

– Заметно, что «БКД» буквально преобразил город-герой. Дорожники хорошо поработали...

– Да, они постарались. В этом году из плановых ремонтов на 68,8 километрах 86 улиц, к началу октября половина сделана. Да и остальные на подходе. Закончена реконструкция ул. Ангарской, начатая в прошлом году. Плюс, на сэкономленные средства в результате конкурсных процедур, осенью заключен контракт на строительство 2 этапа ул. Электролевской. За год в планах реконструировать и ул. Латошинскую. В городе Волжский половина участков на 29 улицах (22,4 км, ред.) отремонтированы, досрочно завершено строительство полотна на ул. Карбышева и капитальный ремонт моста через Волгу в составе Волжской ГЭС.

– На августовском совещании глава региона призвал дорожников ускорить темпы текущих строек и ремонтов на региональных трассах и завершить контрактацию объектов 2022 года... Эти поручения выполнены?

– В этом году были заключены контракты на ремонты 47 участков региональных дорог общей протяженностью 431,3 км, сдано семь объектов, а до 25 октября – и остальные. В следующем году планируем провести



ремонт на 30 объектах. Уже заключены контракты на пять объектов. Средства будут – по нацпроекту «БКД» планируется направить 5,175 млрд рублей, чтобы привести к норме 46% региональных дорог – более 310 км.

– Во время беседы в прошлом году, вы отметили, что из 341 моста на региональных и межмуниципальных трассах, более 60 – в аварийном и предаварийном состоянии. Есть изменения?

– В этом году мы приступили к восстановлению аварийного моста через реки Медведица и Щелкан в Жирновском районе. Это весьма затратные работы, стоимостью в 190 и 166 млн рублей, а с 2022 по 2024 год Росавтодором на восстановление аварийных мостов будут предоставлены межбюджетные трансферты в размере – 11,1 млрд руб. На эти средства удастся привести в норму 20 аварийных сооружений. Безусловно, нужно возводить и новые переправы. До 2024 года в планах строительство шести путепроводов через железные дороги. Общий объем инвестиций составит более 5,5 млрд рублей. В частности, в этом году заключен контракт на строительство путепровода на 3-й Продольной магистрали. Срок сдачи – 2023 год. Кроме того, правительством РФ предоставлены межбюджетные трансферты в 250 млн рублей на строительство путепроводной развязки на 21 км трассы «Волгоград – Октябрьский – Котельниково – Зимовники – Сальск».

– Знаем, что уже два года подряд на ваших региональных дорогах мест концентрации ДТП не наблюдалось, но водители продолжают жаловаться на плохо освещенные сельские трассы...

– Проблема решается, в этом году освещением обеспечены более 6 км дорог в хуторе Барановка и п.г.т. Красный Яр, а в следующем году в планах осветить должным образом более 18,8 км региональных трасс. Плюс, раз уж мы заговорили о безопасности, в этом году барьерным ограждением обустроены почти 6 км наиболее опасных участков трассы «Иловля – Ольховка – Камышин». В следующем году «приплюсуем» еще 6,26 км. Отмечу, что в этом году на всех региональных участках ремонта нанесены шумовые полосы, а на наиболее опасных участках, например, в Еланском,

Урюпинском и Камышинском районах установлены шесть муляжей машины ДПС с проблесковым маячком. Средство вроде бы незамысловатое, но оно действительно работает! Близки к финалу и работы по модернизации 86 пешеходных переходов. В следующем году современными системами оснастим еще 180 переходов.

– Пешеходам нужен и скоростной общественный транспорт. Насколько мы знаем, в Волгоградской области планировали не только обновить парк трамваев современной скоростной техникой, но и пути...

– Проект реконструкции наземной части скоростного трамвая предусматривает новое строительство путей с использованием современных бесшовных рельс, отказ от шпал в классическом понимании и замену тяговых подстанций на более мощные и экономичные. При поддержке администрации Волгоградской области в прошлом году был получен межбюджетный трансфер в размере 300 млн руб. на строительство и капремонт объектов инфраструктуры городского наземного электротранспорта, который позволил выполнить 1 этап капитального ремонта: 5,8 км пути и 7,5 км контактной сети линии скоростного трамвая Волгограда. В этом году выделены средства для работ по алюмотермической сварке швов на капитально отремонтированном участке, а также на устройство температурных компенсаторов. В ноябре эти работы будут завершены.

Пятилетний план развития общественного транспорта Волгограда, разработанный в прошлом году, предполагает капитальные вложения в инфраструктуру всего городского электрического транспорта для приведения ее в нормативное состояние. А также приобретение нового подвижного состава, чтобы наши пассажиры имели возможность ездить на экологическом транспорте.

– Такой посыл – переходить на экологичный транспорт, прозвучал и на недавнем заседании Госсовета России из уст Президента страны. Рассчитываем в следующем году прокатиться по Волгограду на скоростном трамвае. ■

Феруза Джаббарова.



6^Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ ВЫСТАВКА

EXPO–RUSSIA SERBIA 2022

6^Й БЕЛГРАДСКИЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

ОРГАНИЗАТОРЫ: АО «ЗАРУБЕЖ-ЭКСПО» (РОССИЯ); ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РЕСПУБЛИКИ СЕРБИИ



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ
ПАЛАТА СЕРБИИ

ТЕМАТИЧЕСКИЕ РАЗДЕЛЫ

Энергетика и энергосберегающие технологии; Машиностроение; Металлургия; Авиация; Железнодорожный транспорт; Нефтегазовая промышленность; Химическая промышленность; Горная промышленность; Агропромышленный комплекс; Высокотехнологичные и инновационные отрасли; Банковская деятельность; Телекоммуникации; Медицина, фармацевтика; Образование; Сфера услуг (туризм, автоперевозки, транспортная логистика)

16 – 18 МАРТА 2022
СЕРБИЯ, БЕЛГРАД

Конгресс-центр METROPOL PALACE
бульвар Короля Александра, 69

+ ONLINE
WWW.EXPORF.RU

WWW.ZARUBEZHEXPO.RU

АО «Зарубеж-Экспо»
info@zarubezhexpo.ru
+ 7 (495) 721-32-36

ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

6-й Белградский бизнес-форум, презентация регионов, тематические круглые столы, биржа-контактов в формате B2B.



«ПЯТЬ С ПЛЮСОМ» ОТ ВОДИТЕЛЕЙ

Области «дружат» не только на карте. Дорога от ростовского Цимлянска до ближайшего к нему «соседа» – Чернышковского района Волгоградской области, даже ночью не бывает пустой. Путь в 126 км региональной трассы «Цимлянск-Нижнегустов-Чернышковский» на некоторых участках долгие годы оставался в плачевном состоянии – выбоины, колейность, трещины, а в ливень, когда водители пытались лавировать между выбоин, маневры зачастую заканчивались авариями. ...Всю весну специалисты «ВолгоградАвтоДорСтроя» слой за слоем одевали эту разбитую дорогу в новое асфальтобетонное полотно, и к началу лета объект был сдан. И самую объективную оценку работе дали водители: «Трасса сейчас очень хорошая – ни ямки, ни кочки... Спасибо рабочим, которые так быстро сделали нам такую качественную магистраль!»



НИ ЯМКИ, НИ КОЧКИ

Стоит отметить, что за последние годы в регионе удалось добиться значительного прогресса в дорожном хозяйстве – процент дорог, отвечающих нормативным требованиям, вырос вдвое. В этом году масштабные стройки и ремонты развернулись практически во всех районах области и Волгограда. Самым значимым своим объектом этого года руководители ООО «ВолгоградАвтоДорСтрой» считают капитальный ремонт с 89 по 100 км федеральной трассы А-260 «Волгоград–Каменск–Шахтинский» – граница с Украиной. Работы на объекте протяженностью почти в 11,3 км были начаты еще в прошлом году. Чтобы увеличить транспортную пропускную способность участка, прежде всего нужно было уширить земполотно, заменить все слои дорожной одежды, затем укрепить обочины, сделать систему водоотвода, обустроить съезды и примыкания, установить сигнальные столбики и дорожные знаки, нанести дорожную разметку. К осени объект был сдан, и сегодня транзитный путь просто не узнать.



РОМАН БЕЛЕЦКИЙ:

«ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ НАШИМ ПРЕДПРИЯТИЕМ В ТЕЧЕНИЕ МНОГИХ ЛЕТ, ГАРАНТИРУЕТ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ С СОБЛЮДЕНИЕМ ВСЕХ ТЕХНОЛОГИЙ И НОРМ»

Справляться с такими сложными, трудозатратными и масштабными задачами у волгоградских мастеров получается благодаря высококвалифицированным кадрам, грамотному руководству, отлаженной и сплочённой работе всего коллектива. А в качестве примера генеральный директор ООО «ВАДС» Роман Белецкий вспомнил про самый сложный, с точки зрения строительства объект «Подъезд от автодороги «Суровикино–Тормосин–Нижегустов» к хутору Пристенковский».

«В прошлом году мы сделали там грунтовые работы и замену систем водоотведения – заменили пять труб водоотвода, – отметил Роман Александрович, – Но в зимний период из-за грунтовых вод они пришли в негодность. И в этом году в результате слаженной работы наших квалифицированных кадров дефекты устранены и намеченный объем выполнен в срок».

Благодаря нацпроекту «БКД» «дошли руки» и до сложного участка с 6 по 11 км региональной дороги «Цимлянск–Нижегустов–Чернышковский». Специалисты отфрезеровали старое покрытие на площади порядка 26 тыс. кв. метров, уложили выравнивающий слой дорожной одежды и более 33 тыс. кв. метров верхнего слоя асфальтобетонной смеси, укрепили обочины, установили сигнальные столбики и знаки, нанесли разметку из термопластика. При этом объект останется на гарантийном контроле и следующие пять лет, а в случае деформаций подрядчик устранит их собственными силами. Но вряд ли это понадобится, поскольку компания всегда использует на своих объектах современные технологии, импортную дорожную технику, позволяющие в несколько раз повысить качество, надежность и долговечность покрытия.

«У предприятия достаточно мощностей для освоения объектов и более крупного и объёмного масштаба, производственная база отлично оснащена, технопарк ежегодно обновляется современной высокопроизводительной техникой, что позволяет нам качественно выполнять весь комплекс дорожно-строительных работ, начиная с возведения земляного полотна и заканчивая устройством дорожного покрытия и разметки на дорогах, – отметил



Белецкий. – «На ходу» более 100 единиц самоходной дорожно-строительной техники, автотранспорта, в том числе самых известных фирм. Автогрейдеры и бульдозеры оснащены системой 3D. А для работ по зимнему содержанию используются высокопроизводительные комбинированные дорожные машины, имеющие новейшее оборудование. Техника оснащена системой Глонасс, что позволяет работать быстро и эффективно».

ДО ШЕБАЛИНО ХОЛОДНЫМ РЕСАЙКЛИНГОМ

Поэтому дело движется и местные жители благодарны дорожникам за многие объекты, в том числе за ремонт трассы «Курганный–Клетская» от автодороги «Михайловка–Серафимович–Сурукино» (км 33+461 – км 45+652) в Клетском районе. Участок протяженностью 12,1 км тоже был трудоёмким: пришлось восстановить дорожную одежду основного хода, пересечений и примыканий, установить барьерное ограждение, укрепить обочины асфальтобетоном, отремонтировать водопропускные трубы. И, как всегда, «вишенка на торте» – знаки и устройство горизонтальной дорожной разметки. После ремонта участок был полностью благоустроен.

УЛИЦЫ ГОРОДА-ГЕРОЯ

В этом году ООО «ВАДС» отремонтировало десятки уличных магистралей в Ворошиловском, Краснооктябрьском и Советском районах Волгограда. Новым асфальтом засверкали пять улиц в Дзержинском районе: Шекснинская, Семигорская, Республиканская, Зеленогорская и Двинская. В Красноармейском районе на Фадеева и Дачной тоже полный порядок, как и знаменитый проспект Героев Сталинграда. Все объекты уличного ремонта сданы без опозданий.

За текущий сезон компанией «ВАДС» отремонтировано 25 дорожных объектов.

«При организации дорожно-строительного процесса, мы учитываем все: погодные условия, длину объекта, неравномерность и многообразие работ по всему участку, – поделился опытом своей организации руководитель. – Именно они и являются основными принципами, по которым наша компания организует производственный процесс». В частности, на участках дорог, где выполняется содержание и ремонт, обеспечен круглогодичный проезд в соответствии с заданными скоростными режимами и нагрузками, а также с положенными скоростями непосредственно на участках капремонта. Плюс, максимально быстро устраняются повреждения.

Итак, за весенний и летний периоды компанией «ВАДС» отремонтировано 25 дорожных объектов. Можно ска-





зять все «горячие точки». В частности, это участки региональной трассы «М-6 «Каспий»–Качалинская–Вертячий–Гумрак» в Иловлинском и Городищенском районах (км 3+430 – км 26+700), «Октябрьский – Шебалино» в Калачевском районе (км38 – 45 км) и «Октябрьский-Громославка-Шебалино» в Октябрьском районе (14,5 км). Причем, последнюю привели в нормативное состояние методом холодной регенерации, поэтому объект был сдан до конца июня с опережением графика.

«Это один из самых современных способов решения проблемы ремонта до-



рожных одежд, – отметил заместитель генерального директора «ВАДС» Олег Кравченко. – Технология, основанная на повторном использовании материалов от разборки старого покрытия, очень экономична и эффективна, поскольку за счет смешивания существующих поврежденных слоев покрытия и основания дорожной одежды с вяжущим или инертными материалами создаются новые несущие слои с необходимыми физико-механическими свойствами, способные выдерживать эксплуатационные нагрузки.

ГАРАНТ ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА

«Опыт, накопленный нашим предприятием в течение многих лет, гарантирует высокое качество дорожно-строительных работ с соблюдением всех технологий и норм. Чтобы освоить большой объем прежде всего нужно правильно организовать производственный процесс, а для этого необходимо соблюдать поэтапность и четкое взаимодействие всех подразделений компании, – подчеркнул Белецкий. – Вначале мы проводим диагностику для выявления причин разрушения дороги, а также для оценки ресурсных, финансовых и трудовых затрат. Затем осуществляем подготовку территории и проектной документации, обеспечение безопасности. Далее приступаем к демонтажу существующего покрытия путем фрезерования, демонтажу основания, если это предусмотрено контрактом. Финальным этапом является устройство асфальтобетонного покрытия и сопутствующей инфраструктуры».

Причем, компания использует асфальтобетонную смесь, приготовленную на своем заводе, мощностью 240 т в час. «Под рукой» и растворобетонный узел по производству битумной эмульсии, битумохранилище общей вместимостью 6 тыс. тонн с двумя железнодорожными подъездными путями. А в планах – освоение новых объектов ремонта и реконструкции, способствующих улучшению благосостояния жителей города-героя и Волгоградской области. ■

Мария Алексеева

С ВЕТЕРКОМ ДО ВЕТРОПАРКА



МОСТ ЧЕРЕЗ ГРИШИНКУ

ОТРЕМОНТИРОВАЛИ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА

Дорожные стройки в России на подъеме, и, пожалуй, нет обстоятельств, которые могли бы этому помешать – скверная погода, огромный масштаб работ и даже пресловутый коронавирус... Напрашивается вопрос: каким образом подрядчикам удастся не только выходить из тяжелых ситуаций, но и сдавать свои объекты досрочно? Ответ очевиден: наши дорожники, генетически помня БАМ, умеют не только выходить из трудных положений, но при этом даже перевыполнять план по объемам и срокам.

ОБЪЕКТЫ – ДОСРОЧНО!

В Волгоградской области делают упор на развитие альтернативной энергетики. Но ветер перемен неожиданно ударил по объекту ремонта ООО «Мостдорсервис». В этом году в Котовском районе начали возводить первую ветряную электростан-

цию и материалы к стройке планировали доставлять железной дорогой, но по ряду причин всю зиму и весну тоннары курсировали по изношенной дороге «Михайловка – Даниловка – Котово» до Мирошниковского сельского поселения, где будет ветропарк. Шесть километров своего участка дорожники сдали еще в прошлом году, а за новый сезон, в рамках нацпроекта «БКД», им нужно было отремонтировать оставшиеся двадцать....

Эта дорога и так была в плохом состоянии, а такой перегруз ее просто добил. «Проект был составлен на одни объемы, а в итоге они увеличились в два раза, что сказалось на наших планах по сдаче объекта. Трасса просела, во многих местах пришлось менять ее песчаное и щебеночное основание – по сути, реконструировать полотно на площади более трех тысяч «квадратов». Мы увеличили количество автотранспорта и вспомогательных механизмов, рабочих рук, и обошлись своими



РОМАН ПОКИДЫШЕВ:

« В ПАРКЕ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ БОЛЕЕ 130 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ, МНОГО КДМ, САМОСВАЛОВ. ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА ОСНАЩЕНА СИСТЕМОЙ ГЛОНАСС»

силами. Работали и работали, – пояснил ситуацию директор ООО «Мостдорсервис» Роман Покидышев.

Все дополнительные траты – за счет самого подрядчика, стали дополнительной нагрузкой и трудное положение обострило вспышка коронавирусной инфекции. В этом году в конце августа – начале сентября в регионе наблюдалась вспышка заболевания, и 25 человек из 180 сотрудников компании ушли на больничный. Но, так или иначе, асфальтные и земляные работы на этом объекте выполнены, также сделаны откосы и система водоотвода и барьерное ограждение. Осталось установить знаки и нанести термопластиковую разметку. К середине ноября, как и положено по срокам, объект будет сдан в эксплуатацию. А в следующем году, когда коллеги достроят электростанцию, по этой дороге можно будет домчаться с ветерком и до ветропарка.

В этом году в том же Котовском районе специалисты «Мостдорсервис» отре-

монтируют по «БКД» и 6 км трассы «Калининск – Жирновск – Котово – Камышин». По контракту он переходящий на 2022 год, но земляные работы выполнены, завершена и укладка асфальта. Сегодня укрепляют обочины и устанавливают знаки. По словам руководителя, этот участок они готовы сдать досрочно – до 15 ноября. Здесь работала одна бригада из десяти человек, но со знанием дела и большим опытом.

В работе еще один объект, изношенный 15-километровый участок дороги «Самойловка – Елань – Преображенская – Новоаннинский – Алексеевская – Кругловка – Шумилинская». Специалисты уже отфрезеровали старое покрытие, уложили два слоя асфальтобетона, обустроили и укрепили обочины. По договору нужно сдать в 2022 году, но и здесь подрядчик успеет закончить все работы до середины ноября.

Кто-то может сказать: «зачем пороть горячку?» Конечно, никто не требует этого, можно и не торопясь, спокойно завер-





шить работы к сроку. Но, с другой стороны, если мощности компании позволяют и людской ресурс достаточен, так почему бы не сдать объект досрочно. Ведь Россия давно устала от убитых дорог, и чем быстрее мы избавим ее от одной беды, тем выгоднее нам станет... Главное, чтобы качество не страдало. А за этот знак «Мостдорсервис» всегда отвечает.

ОДНА – НА ТРИ РАЙОНА

Ремонт дорог включает все искусственные сооружения: мосты, водопропускные трубы. Например, в рамках ремонта дороги в Киквидзенском районе специалисты компании серьезно обновили 50-метровую переправу через речку Гришинка. «В проекте, реализуемом тоже по «БКД», была заложена дальность перевозки грунта в 40 км, а мы нашли нужный материал в пределах своего участка ремонта, – по-

яснил Роман Васильевич. – И за счет сэкономленных средств отремонтировали старый железобетонный мост, заменили там тротуары, поменяли барьерное ограждение и деформационные швы».

Отметим, что Роман Покидышев руководит компанией «Мостдорсервис» четвертый год, до этого он работал главным инженером в крупной мостостроительной организации и этот опыт ему очень пригодился. А если говорить об объемах самой организации, то в этом году она заключила три крупных контракта по «БКД» на семь участков. И все объекты, включая небольшие ремонты, в ноябре будут сданы.

Возвращаясь к теме преодоления трудностей, отметим, что далеко не все компании могут пережить «ветер перемен». Нужны профессионалы – как в руководящем звене, так и среди рабочих, плюс крепкое основание – материально-техническая база, заводы, современное оборудование и машины, позволяющие использовать новые технологии и материалы. В частности, у компании есть и серьезная техника, и свои асфальтобетонные заводы – в Котовском и Киквидзенском районах. В прошлом году выполнили ремонты по жизненным циклам, и это стало «бонусом» к имеющимся километрам по содержанию. И опыта компании не занимать, поскольку уже 9 лет занимается обслуживанием региональных трасс в Котовском, Киквидзенском и Руднянском районах. Плюс, обслуживает искусственные сооружения в девяти районах Урюпинском, Нехаевском, Алексеевском, Новониколаевском, Новоаннинском, Киквидзенском, Еланском, Руднянском, Жирновском. Но «Мостдорсервис» не ставит себе задачу – непременно участвовать в «стройках века», предпочитая делать свою работу, например, содержать региональные трассы с полной самоотдачей.

«Работы хватает, поскольку у нас на балансе более 700 км автомобильных дорог, сотня мостов и две тысячи водопропускных труб. Дорожный сезон – самое напряженное время – не заскучаешь, поскольку не успеешь решить текущие вопросы на одном объекте, как нужно срочно принимать меры на другом, или на нескольких одновременно», – признался Роман Васильевич.

КТО-ТО МОЖЕТ СКАЗАТЬ: «ЗАЧЕМ ПОРОТЬ ГОРЯЧКУ?» КОНЕЧНО, НИКТО НЕ ТРЕБУЕТ ЭТОГО, МОЖНО И НЕ ТОРОПЯСЬ, СПОКОЙНО ЗАВЕРШИТЬ РАБОТЫ К СРОКУ. НО, С ДРУГОЙ СТОРОНЫ, ЕСЛИ МОЩНОСТИ КОМПАНИИ ПОЗВОЛЯЮТ И ЛЮДСКОЙ РЕСУРС ДОСТАТОЧЕН, ТАК ПОЧЕМУ БЫ НЕ СДАТЬ ОБЪЕКТ ДОСРОЧНО. ВЕДЬ РОССИЯ ДАВНО УСТАЛА ОТ УБИТЫХ ДОРОГ, И ЧЕМ БЫСТРЕЕ МЫ ИЗБАВИМ ЕЕ ОТ ОДНОЙ БЕДЫ, ТЕМ ВОЛЬГОТНЕЕ НАМ СТАНЕТ... ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ КАЧЕСТВО НЕ СТРАДАЛО. А ЗА ЭТОТ ЗНАК «МОСТДОРСЕРВИС» ВСЕГДА ОТВЕЧАЕТ

МУЛЬЧЕРОМ ПОД КОРЕНЬ

Отметим, что компания начинала с содержания искусственных сооружений одного района. А сегодня она обслуживает мосты и путепроводы в девяти районах волгоградской области. На ремонты стали выходить два года назад, и сразу же закупили новые машины, чтобы оптимизировать производство.

В прошлом году приобрели мульчер, который применяется для удаления кустарнико-древесной растительности на корню, дробит и перемалывает, чем значительно облегчает труд дорожников. Ведь без него приходится это делать практически вручную.

«Также в этом году мы приобрели катки и укладчики, – отметил директор. – В прошлом году у нас было одно укладочное звено, три катка и укладчик, а в этом году еще

одно звено добавили. В парке на сегодняшний день более 130 единиц техники, много КДМ, самосвалов. Практически вся специальная дорожно-строительная техника оснащена системой Глонасс».

И волгоградские дорожники не собираются останавливаться на достигнутом. Впереди – новые контракты с элементами жизненного цикла, расширение «географии» по содержанию, а также применение новых технологий. В следующем году, к примеру, есть планы применять в ремонтах холодный ресайклинг, как очень перспективную технологию. А значит, будут и новые победы, и новые проблемы, без которых не обходится ни одно строительство и ни один ремонт. Но именно трудности проверяют на прочность и закаляют профессионалов. ■

Мария Гошина



ДОСТОЙНЫ ГОРОДА – ГЕРОЯ

В Волгограде уже определили перечень дорог, которые первыми начнут ремонтировать в 2022 году. Комитет по регулированию контрактной системы в сфере закупок подвел итоги электронного аукциона на ремонт 19-ти дорог в четырех районах города, который начнется с наступлением нового строительного сезона. Победителем электронного аукциона стало муниципальное предприятие «ДСЭР Советского района г.Волгограда».



В текущем году эта дорожно-строительная организация отремонтировала в городе-герое 42 уличные магистрали, основная часть которых была отремонтирована в рамках реализации нацпроекта РФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги» за счет предоставления субсидий из вышестоящего бюджета. На протяжении последних лет МУП ДСЭР осуществляло приобретение новой дорожно-строительной техники, что позволило предприятию более качественно проводить работы по ремонту и содержанию дорог. Благодаря реализации нацпроекта БКАД, стало возможным выполнять ремонт не только основных магистралей, но и внутрирайонных дорог и проездов. В этом году дорожники сдали под ключ 42 улицы в пяти районах города-героя. Хватило рук у муниципальной команды и на областные объекты – этим летом выполнен ремонт 7-ми км дороги в Калачевском районе.

В настоящее время идет заготовка пескосоляной смеси, подготовка техники к работе в зимних условиях. Предприятие готово к участию в аукционе на содержание улично-дорожной сети 4-х «южных» районов города, а это более тысячи километров муниципальных дорог.



Отметим, что это муниципальное предприятие региона со своей историей и традициями, которое не только содержит и ремонтирует дороги, но и строит их. В 2020 году построили и сдали под ключ участок ул. Электроресовской – дороги дублера главной магистрали Волгограда, построили дорогу в Родниковой долине, где растет поселок малоэтажной застройки.

На сегодняшний день складывается крайне негативная для экономики предприятия (впрочем как и для других организаций дорожной отрасли) ситуация: в связи с резким неконтролируемым ростом цен на основные строительномонтажные материалы в 2021 году фактическая рыночная цена щебня, битума, битумных модифицированных присадок, асфальтобетонных смесей – основных материалов, применяемых при ремонте и строительстве дорог, в 1,5-2,0 раза превышает заложенный в базе ФССЦ «ценник», что в свою очередь приводит к возникновению непрекрываемых убытков предприятия. Но по словам директора Геннадия Ли, который сам от мастера до руководителя организации прошел школу дорожника, предприятие даже в этих сложных условиях хозяйствования не испытывает каких-либо серьезных проблем ни с материалами, ни с техникой, ни с кадрами. МУП ДСЭР платит достойную зарплату своим сотрудникам, все 380 человек которого – местные жители, более трети из них – молодежь. МУП ДСЭР – один из основных налогоплательщиков региона, за 2020 год выручка предприятия составила почти 1,5 млрд. рублей. И если вдруг случается природный или дорожный «катаклизм», то спасать Волгоградские дороги и устранять последствия стихии спешит именно оно – МУП ДСЭР крепкой советской закалки.



АНДРЕЙ БОЧАРОВ:

«**ЛЮДИ ЖДАЛИ ЭТУ ДОРОГУ ДЕСЯТКИ ЛЕТ. ПЕРВЫЙ ЭТАП ВЫПОЛНЕН ДОСТАТОЧНО КАЧЕСТВЕННО: МЫ ВИДИМ СОВРЕМЕННУЮ ДОРОГУ, ОТВЕЧАЮЩУЮ ВСЕМ СТАНДАРТАМ КАЧЕСТВА, БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА»**

При посещении строительства первого этапа дороги-дублера Второй Продольной магистрали губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров отметил, что строителям пришлось вести работы на участке со сложным рельефом местности, требовалось перенести большое количество коммуникаций. Однако генподрядчик МУП ДСЭР Советского района города Волгограда справился, работая с большой самоотдачей.

«Благодарю всех, кто выполнял задачи по строительству дороги. Важно, что с ними справилось наше муниципальное бюджетное учреждение. Обновление техники и подбор специалистов позволили это сделать. Работа велась в круглосуточном режиме, и мы сдаем объект с опережением срока: в плане этот объект должен быть сдан в ноябре 2022 года» – сказал тогда губернатор.



Уважаемые дорожники!

В наш общий профессиональный праздник от всего нашего предприятия — бывшей ДРСУ, пережившей все пертурбации в стране, хочу пожелать веры в себя, свой коллектив, а, главное, в свою страну. Мы тоже начинали с малого: как муниципальное предприятие закупили дорожно-уборочные машины в лизинг, получили объемы работ, а самую востребованную и дорогую строительную технику, приобрели за свой счет, наладили асфальтобетонные установки... И сегодня мы по мере возможности обновляем свои технические мощности, наращиваем объемы, осваиваем новые технологии, учим молодежь — свою смену. Поэтому, как дорожник, отдавший этому делу больше 40 лет, хочу особо поздравить не только ветеранов отрасли — своих товарищей по оружию, но и молодые кадры. В их руках наши будущие дороги. Всем крепкого здоровья, финансовой и личной стабильности и попутного ветра в работе!

Геннадий Ли,
директор МУП «ДСЭР
Советского района»

Волгоградское муниципальное предприятие «ДСЭР Советского района» на постоянной основе выполняет работы по обновлению крупных городских объектов. На его счету — десятки обновлённых улиц, строительство магистрали на улицах Пожарского, Нурсекова, объект от улицы Электроресурсовской до ТРЦ «Акварель», получивший название в честь почетного гражданина Волгограда М.М. Загоруйко.



ДРСУ



САРАТОВ–ВОЛГОГРАД: ДОРОЖНИКИ ПОРОДНИЛИ ДВА РЕГИОНА



Саратовская область тянется, как Волга, на многие километры... Чтобы преодолеть 547 км от Перелюба до Ртищево, нужно потратить почти 7 часов! А если на пути ямы и колдобины, то можно вообще не доехать. Наше время и жизнь, особенно если учесть, что здесь много пассажирских автобусных маршрутов, зависит от дорожников. Таких, как ООО «Сардорстрой», которое многие годы строит сельские дороги Ртищевского, Екатериновского, Аркадского, Лысогорского, Хвалынского и Перелюбского районов, а также ремонтируют региональные трассы в рамках национального проекта «БКД».

«Сардорстрой» работает не только на федеральных и региональных трассах Саратовской области, где считается крупным дорожно-строительным предприятием, но и в Волгоградской области, где часто выполняет контракты от Облкомдортранса, регулярно выигрывает торги на обустройство новых трасс. В прошлом году выиграло крупный тендер на строительство автодороги «Верхний Еруслан – Салтово» в Старополтавском районе, где стоимость работ составляет 259,3 млн рублей.

В этом году компания привела в порядок на Волгоградской земле 71 км автодороги. Ремонт дорожного полотна стал

возможен благодаря нацпроекту «Безопасные и качественные дороги». Причем, опытные специалисты одновременно работали сразу в трех районах региона – Быковском, Николаевском, Палласовском и Старополтавском. По контракту работы должны были завершиться к 2021 году, однако дорожники сработали с опережением и сдали объект до августа 2020 года.

По словам руководителя ООО «Сардорстрой» Ибрагима Джабраилова, реализовать намеченное помогли высокий темп – на участке весь световой день трудились более 140 человек и 80 единиц техники, а также хорошая подготовка к началу работ. Заранее закупить необходимые материалы и начать ремонт уже в марте

позволили заблаговременно проведенные облкомдортрансом конкурсные процедуры.

В нынешнем году специалисты также быстро и качественно за 360 млн рублей отремонтировали в Саратовской области 16,4 км региональной дороги. Безусловно, с учетом отраслевой инфляции, это было непросто. Ибрагим Магомедович отметил, что битум подорожал почти в три раза от сметной стоимости, да и остальные строительные материалы порядка на 40-50 %. Железнодорожные перевозки – на 30 %, металл – в 3 раза... Правительство взялось за эту проблему, поскольку для всех дорожников это непосильный груз, но пока приходится выходить из положения – затягивать пояса, поскольку на качестве дорог экономить нельзя.

Но Ибрагиму Джабраилову, создавшему успешную компанию еще 17 лет назад буквально «с нуля», и его опытной команде не привыкать к трудностям. В этом году он сам отметил серьезный юбилей – 60 лет, где большая часть пути прошла по дорогам – с 1984 по 1989 годы он работал в Веденском районном агропромышленном управлении Чеченской Республики

«УКРЕПЛЯЮЩАЯСЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА, МОБИЛЬНОСТЬ И ПОСТОЯННАЯ РАБОТА НАД ПОВЫШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ВЫПОЛНЕНИЯ ПОСТАВЛЕННЫХ ПЕРЕД ОРГАНИЗАЦИЕЙ ЗАДАЧ ПОЗВОЛЯЮТ ООО «САРДОРСТРОЙ» ЕЖЕГОДНО НАРАЩИВАТЬ ОБЪЕМЫ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПО ВСЕЙ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ И НА ДОРОГАХ ВОЛГОГРАДСКОГО РЕГИОНЕ

в должности начальника отдела механизации, а с 1 января 1989 года и до настоящего времени трудится на посту директора дорожно-строительного предприятия.

Начинали «сардорстроевцы» с ремонта автомобильных дорог с минимальным набором строительной техники, автотранспорта, со временем приобрели три завода по выпуску асфальтобетонной смеси, ремонтные мастерские, сделали крытую стоянку на 30 единиц техники, складские помещения и автозаправочную станцию. И сегодня запас прочности позволяет развиваться даже в условиях пандемии: в активах есть мощная производственная база, в том числе в Екатерининском



районе Саратовской области и Старополтавском районе Волгоградской области, современная дорожно-строительная техника, солидный автотранспортный парк, опытные кадры...

Организация и ее бессменный директор даже занесены на областную Доску почета за большой вклад в социально-экономическое развитие Саратовской области.

Средняя численность основных штатных сотрудников сегодня составляет порядка 100 человек, но каждые рабочие руки здесь очень ценят. Для своих рабочих компания построила общежитие, столовую, комнату отдыха. Руководство компании заботится о коллективе, выполняя трудовые обязательства, вовремя выплачивает сотрудникам зарплату, предоставляет полный соцпакет, обеспечивает даже культурный досуг непосредственно на объектах строительства (бильярдные и теннисные столы, тренажеры, телевизоры), предоставляет возможности для повышения квалификации и служебного роста, оказывает финансовую помощь в трудную минуту, понимая, что именно люди – основное богатство предприятия.

Отметим, развитие дорожно-транспортной инфраструктуры – приоритет политики губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова. Благодаря системному наведению порядка в отрасли и укреплению взаимодействия с Минтрансом РФ, за последние семь лет построено и реконструировано более 2,7 тысячи километров автотрасс. В текущем дорожном сезоне в регионе запланирован капремонт и строительство ещё порядка 700 километров автодорог.

Уважаемые коллеги!

Для всех нас, дорожников, профессиональный праздник – это повод почувствовать себя в одной команде. Мы гордимся, что из таких «кирпичиков», как наша организация и складывается возрождающаяся дорожная отрасль России. Строгая дисциплина, требовательность к подбору кадров, постоянное стремление к развитию и обновлению, а также отслеживание последних технических новинок и внедрение их в производство, позволили нам встать на ноги, успешно работать и развиваться. И я от всей души желаю, чтобы никакие трудности не охладили ваш трудовой энтузиазм. Настоящих строителей-дорожников трудности только закаляют. Сегодня само время требует от нас высокого профессионализма, ответственности и мобильности, умения ориентироваться в стремительно меняющихся реалиях современного мира, и я желаю всем оставаться на плаву, но не плыть по течению, а двигаться только вперед!

Ибрагим Джабраилов,
директор ООО «Сардорстрой»





В КАЖДЫЙ ХУТОР ПО ГРАНИТНОЙ ДОРОГЕ

Любой руководитель дорожно-строительной компании хорошо понимает, что развитие дорожной сети на сельских территориях – это и социально-ориентированный проект, призванный обеспечить транспортную доступность в любую деревню, и крайне необходимый элемент всей логистической инфраструктуры, который позволяет доставить урожай до потребителей...

Но далеко не все с большой охотой берутся за всеми забытые поселковые грунтовки и мало похожие на асфальтовые реки, подъезды к хуторам.

А волгоградское ООО «ГК Гранит» ремонтирует их с большой самоотдачей, ручаясь за каждый метр уложенного покрытия.

Можно долго перечислять объекты, которые отремонтировали в родной Волгоградской области опытные мастера дорожных дел. В прошлом году они практически заново сделали автомобильный проезд по улице 70 лет Октября в хуторе Суляевский Кумылженского района. Хуторяне даже не верили, что в разгар пандемии, так скоро решится их больной вопрос. Кроме того, «гранитовцы» отремонтировали трассу местного значения по улице Свободы в станице Слащевской Кумылженского района. Попутно, но не менее качественно, поменяли изношенное асфальтобетонное покрытие единственной автомобильной дороги в хуторе Рябовский Алексеевского муниципального района. И, выиграв заказ на ремонт внутрипоселковых рябовских дорог, «оде-ли» их в прочный асфальтобетон.

Летом этого года компания отметила свой 25-летний юбилей. Начинали с мало-го, небольших ремонтов, постепенно раз-



вивались, осваивали новые технологии, пополняли парк техники, и только за последнее десятилетие стали поставщиком в более 30 государственных контрактах. Стоит отметить, что основной род деятельности компании – дорожное строительство, на котором, конечно же можно показать свое мастерство, и даже больше заработать, но все-таки ремонты, особенно в небольших населенных пунктах, генеральный директор ООО «ГК Гранит»





Серёжа Оганесян и его команда всегда считали своей особой миссией. Зато с какой искренностью и теплотой селяне благодарят дорожников. А во время ремонта даже готовы подкармливать дарами своей щедрой земли. Жители Урюпинска до сих пор помнят тот праздник, после ремонта их улиц. Тогда компания «Гранит», используя современные материалы, в считанные дни залатала струйно-инъекционным методом ямы на асфальтобетоне в Урюпинске. Настоящие дорожники всегда помнят такие минуты. Сережа Вазгенович особенно...

«В глубинке людям очень нужны дороги... Даже больше, чем в крупных городах, которые всегда получали больше поддержки и понимания. И мы гордимся, что за последние два года, в том числе и силами нашего коллектива, объединенного в группу компаний «Гранит», новое современное покрытие получили десятки «дорог жизни» в небольших сельских поселениях, самых отдаленных хуторах Волгоградской области. Это было для нас приоритетом в этом году, и в перспективе останется неизменным вектором на ближайшие годы. И в новом активном дорожном сезоне – 2022, мы будем работать с такой же самоотдачей», – подчеркнул генеральный директор.



Конечно, практически все такие социально-ориентированные ремонты реализуются с помощью федеральных средств по социально-ориентированным программам и национальным проектам, особенно «БКД». На эти деньги заменили покрытие на дороге Усть-Бузулукского сельского поселения, по заказу властей Новоаннинского муниципального района в прошлом сезоне отремонтировали подъезд от автомобильной дороги «Самойловка – Елань – Преображенская – Новоаннинский – Алексеевская – Кругловка – Шумилинская», которая идет от Саратовской области до Ростовской. И ясно одно, что всех этих людей объединяет умение и желание делать полезное дело. И это желание крепче бетона и гранита.

Дорогие дорожники, коллеги, партнеры!

От имени нашей сплоченной и опытной команды, и от себя лично, хочу поздравить всех, кто связан этим праздником – Днём работников дорожного хозяйства в одну семью.

Хочу пожелать успехов всем геологам и проектировщикам, прорабам и механизаторам, асфальтоукладчикам, водителям и разнорабочим, которые в одной упряжке делают передвижение по российским бескрайним просторам комфортным, быстрым и, главное, предельно безопасным.

Не секрет, что наш труд не легкий. Мы всегда на передовой, открыты всем ветрам, дождям и метелям.

Но дорожники – крепче, чем гранит.

Мы – закаленные люди! Поэтому желаю всем, кто выбрал для себя эту мужскую профессию, богатырского здоровья, хорошей погоды, побольше заказов, а значит и финансовой стабильности, амбициозных планов на будущее.

Здоровья вам и вашим близким!

**Серёжа Вазгенович Оганесян,
генеральный директор ООО «ГК Гранит»**



«УНИВЕРСАЛ»: СДЕЛАНО НА СОВЕСТЬ

Более 20 лет дорожно-строительное предприятие «Универсал» строит, содержит, ремонтирует автомобильные дороги и искусственные сооружения Волгограда и Волгоградской области. И как одна из лучших отраслевых организаций региона сегодня активно участвует в реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Только за последние два года выполнены и сданы в срок десятки объектов.



Каждая обновленная региональная дорога дает толчок развитию многих населенных пунктов. До конца дорожного сезона специалисты широкого профиля отремонтировали 5,7 километра местной трассы «Котельниково – Генераловский – Пугачевская» (км 23+400 – км 29+100) в Котельниковском муниципальном районе Волгоградской области, обеспечив там безопасный и комфортный проезд в том числе для общественного транспорта.

Как отметил руководитель ООО «Универсал» Андраник Багдасарян, только за пару последних лет предприятие за-

ключило более 40 контрактов, которые в настоящий момент уже реализованы на 90%. За это время предприятие отремонтировало много опорных магистралей города-героя. Совершенно новое лицо получила улица Мачтозаводская в Красноармейском районе протяженностью более 2,2 км, а также улица Лазоревая, почти в километр, плюс, еще 2,3 км улицы им. Куйбышева в Красноармейском районе. Последняя была отремонтирована от улицы Лазоревой до поворота на территорию ГУП «Волгоградское областное сельскохозяйственное предприятие «Заря». Это направление очень важно для

экономических перспектив Волгоградского агропромышленного комплекса.

Компания также ведет большую работу и в городе Волжский. Там дорожники реконструировали 1,5 км улицы Химиков, восстановив два участка общей протяженностью в 3 км на улице Мира – от площади Труда до улицы Оломоуцкой и от улицы Волжской военной флотилии до улицы Медведева. Новое асфальтобетонное покрытие, тротуары и ливневки получил и знаменитый проспект Ленина – на 1,4 км от улицы Шоссейной до улицы Молодежной дорожники заменили там все, включая старые колодцы... Под ключ сдана и улица Карбышева на километровом участке от улицы 87 Гвардейская до улицы Медведева.

Отметим, что основными заказчиками предприятия являются крупные местные структуры, в числе которых Комитет транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, Комитет благоустройства и дорожного хозяйства администрации городского округа г. Волжский, Департамент городского хозяйства г. Волгограда, ООО «ЕвроХим-ВолгаКалий», МУ «Комдорстрой», ОАО «Завод органического синтеза», ОАО «Волжский абразивный завод», ОАО «Волжский трубный завод»... И все контракты, от любого заказчика, исполняются в срок, поскольку компания оснащена всем необходимыми современными оборудованием и качественными строительными материалами.

«Поскольку компания работает по всему региону, были созданы крупные



С праздником!

Что можно пожелать своим коллегам в профессиональный праздник?

Неугасимого интереса к своему делу, любви к земле, на которой ты работаешь.

Тогда и дороги получатся прочными и долговечными. Желаю, чтобы люди, которые ходили и ездили по нашим трассам, говорили даже про себя,

не вслух, нам спасибо. Чтобы на ваших

предприятиях, уважаемые коллеги, всегда была финансовая стабильность.

Ведь для любого профессионала очень важно, что его труд оценен по достоинству.

Желаю всем удачи, без которой на нашей дороге профессиональной жизни не обойтись.

С Днем нашего дорожного хозяйства!

Андраник Багдасарян,
руководитель ООО «Универсал»



во и бетонный завод МЕКА в Кировском районе, плюс, сооружение для приема инертных материалов, доставляемых по железной дороге».

Безусловно, современная техника не заменит профессиональную команду, и на сегодняшний день в компании трудится 300 квалифицированных сотрудников, «золотой запас» инженеров, технологов, мастеров участков, имеющих большой опыт. «Основная проблема с которой сталкивается наша компания, а также компании нашей отрасли – это нехватка кадров рабочих специальностей: машинист катка, машинист автогрейдера, машинист погрузчика, машинист экскаватора, сварщик, автомеханик», – обозначил проблему многих дорожных компаний страны заместитель директора ООО «Универсал» Саро Багдасарян.

Но на этом предприятии хорошо поставлена система обучения молодых кадров, и повышения квалификации внутри компании. Ведь в своей ежедневной работе специалисты используют разные инновации, например, системы автоматического управления автогрейдеров, для более точного и производительного профилирования грунта и дорожной одежды, что позволяет работать значительно



быстрее, достигая миллиметровых точностей. Асфальтоукладчики «универсала» тоже универсальны, поскольку оснащены современными системами для обеспечения однородной толщины уплотнения, и ровности поверхности. А система производственного контроля качества, при наличии лаборатории, позволяет своевременно оценивать качество работ и принимать оперативные меры, что характеризует ООО «Универсал», как добросовестного подрядчика и надежного партнера. ■

Мария Гошина



КЛЮЧЕВЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ 2021

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ 2021

9 сентября 2021

NETWORK 2021

ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ
ПО РАЗВИТИЮ ПАССАЖИРСКИХ
МАРШРУТОВ

22 сентября 2021

NETWORK CARGO 2021

ЕВРАЗИЙСКИЙ ФОРУМ
ПО РАЗВИТИЮ ГРУЗОВЫХ
МАРШРУТОВ

22 сентября 2021

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ФОРУМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ 2021

22 сентября 2021

МАРКЕТИНГ И КОММЕРЦИЯ АВИАКОМПАНИЙ 2021

22 сентября 2021

РЕГИОНАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ РОССИИ И СНГ 2021

23 сентября 2021

МАРКЕТИНГ И КОММЕРЦИЯ АЭРОПОРТОВ 2021

24 сентября 2021

РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТОВ 2021

24 сентября 2021

DIGITAL & SMART TRANSPORT

14 октября 2021

DIGITAL & SMART AIRPORTS

14 октября 2021

DIGITAL & SMART AIRLINES

15 октября 2021

DIGITAL & SMART AVIATION

15 октября 2021

DIGITAL & SMART AIRCRAFT INDUSTRY

15 октября 2021

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОПОРТОВ 2021

4 ноября 2021

FUTURE PASSENGER & CARGO TERMINALS 2021

5 ноября 2021

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ

T +7 (495) 225 99 57 (многоканальный, доб. 5) • **E** events@aviacenter.org

I www.aviacenter.events www.eurasian.network



«ТРУД» – В НАЗВАНИИ И В ЖИЗНИ

АНДРЕЙ МИНЕНКО: «МЫ ВЫБРАЛИ ПРАВИЛЬНУЮ ПРОФЕССИЮ»

КОГДА БОЛИТ ДУША ЗА КОЛЛЕКТИВ

Даже в свой профессиональный праздник якутские дорожники на работе. Знаменитое на всю Сибирь ООО «Труд», содержит протяженные участки федеральной трассы А-360 «Лена». В этом году в зоне ответственности компании 107 километров этой климатически сложной магистрали. Еще в сентябре здесь выпадает снег, бывают сильные ветры, морозы, переходящие в оттепель, что очень затрудняет работу дорожников. Но это – обычная для республики Саха «осенняя» погода, поэтому днем, а порой и ночью, на якутские дороги выходят КДМ с мощными отвалами, отбрасывают снег на 15 метров с проезжей части, чтобы не было высоких «барханов» на обочине – на всех фронтах воюют со стихией...

В прошлом году, выиграв госконтракт, дорожники ООО «Труд» не только следили за порядком на своем участке А-360 Невер-Якутск, но и заделали все выбоины, просадки, шелушения, выкрашивания и другие дефекты с 1020 по 1055 км. К тому же круглосуточно поддерживали идеальную чистоту на участке с 957 по 970 км и с 985 по 1000-й км той же трассы. «Дороги у нас всегда чистые, грейдеры наледь отдирают до асфальта. За это нам деньги и платят! – отметил генеральный директор ООО «Труд» Андрей Миненко. – Содержать северные дороги не просто, нельзя это назвать большим удовольствием, но мы любим свой край, свои дороги и в целом у нас хорошая настоящая зима!»

Сам Андрей Петрович тоже настоящий «хронический» дорожник-строитель.

Именно он в тяжелые для всей страны времена, не бросил погибающее дорожное предприятие, приватизировал его и сумел сохранить коллектив. Помогло и то, что и в те времена у дорожников было много работы. Поэтому выжили, вытянули, доказали... Компания развивается, объемы растут. Несмотря на пандемию и непредсказуемый рост цен на стройматериалы, общая выручка предприятия в прошлом году составила порядка 179,74 млн. рублей, прибавив за год 82,67 млн. рублей. Сегодня дорожники успешно работают в том числе по госконтрактам с ФКУ Упрдор «Лена», даже приобрели асфальтобетонный завод производительностью 80 тонн в час. Готового материала хватает не только на свои участки для ямочных и серьезных ремонтов, но и коллегам остается. Причем гендиректор не наживает на





земляках – продает асфальт, как говорится, по прошлогодним ценам.

В этом году в июле Андрей Петрович отметил весомый юбилей – 65 лет жизни, где больше половины – службы. Отметил, естественно, не отрываясь от рабочего процесса, хотя с 2011 года якобы ушел на заслуженный отдых – пенсию.

«В отпуске не бываю, отдыхаю только в командировках, когда за рулем водитель. Как-то лет пять назад, один из рабочих-корифеев намекнул Миненко по-свойски: «Перестань жадничать, Петрович, возьми себе водителя, а то попадешь в аварию, и мы все тут помрем». Это не просто слова, а индикатор уровня уважения в коллективе к руководителю. Ведь за 65 лет их «Петрович» даже в Москве не был ни разу. Отговаривался тем, что боится летать на самолетах, приглашая всех, даже высоких руководителей, к себе в Якутию. И прилетали! Потому что понимали, что, нельзя бросать коллектив, преданных тебе людей в непростое время.

А получается так, что «простого» времени последние 20 лет у Миненко и его команды не было вообще. От его решений, опыта и мудрости многое зависит.

И если руководитель на себе экономит каждый рубль своей компании, это говорит о многом. Если не обо всем.

Коллектив «Труда» – как большая семья, где все про всех всё знают, ведь в Якутии даже воздух более прозрачный. А что касается хорошей северной зимы, то на наш взгляд, любой сезон может быть хорошим, если работа на дорогах отлажена до мелочей.

В этом году специалисты компании не только содержали вверенные километры «Лены», но и 20 километров отремонтировали. На следующий год в планах – заменить верхний слой дорожной одежды еще на 15-ти километрах. Так что, отпуск опять откладывается на неопределенное время. На наш предпраздничный «дорожный» вопрос, что делать, чтобы отрасль процветала во всех регионах России, Андрей Петрович ответил предельно лаконично, но, как всегда, в «десятку»: «Трудиться надо. Всем на своих местах. Я буду работать, сколько Бог отпустит. Но пока многие только делают вид, что работают. А в чиновничьих кругах «на всех округах» не хватает дисциплины и, наверное, более строгих наказаний».

Дорогие наши коллеги!

Не только северяне, а все труженики, которые работают на дорогах необъятной страны. В этот наш общий праздник желаю вам от всего нашего коллектива, связанного многие годы названием «Труд» никогда не терять веры в необходимость нашей профессии.

Результаты нашего труда видят все, и за хорошую работу жители городов и поселков, даже без слов, говорят нам спасибо. И это – самая высокая оценка и награда. Только преданные своему делу люди, профессионалы, двигали Россию вперед. Не искали легких путей, строили и ремонтировали дороги, несмотря на тяжелые условия. Мы часто забываем о своем здоровье, семье, жертвуем временем на отдых и сон. И хотелось бы, чтобы нашу многотысячную «армию» дорожников больше ценили и уважали в своей стране. Но это самоуважение должно начинаться в своем коллективе. Именно этого, хочу пожелать, прежде всего, потому что мы выбрали правильную дорогу. С праздником!

Андрей Миненко,
генеральный директор ООО «Труд»



«ТСМ» ШТУРМУЕТ ДОН

ДВИЖЕНИЕ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ
ОБХОДУ АКСАЯ ДОЛЖНО
НАЧАТЬСЯ НА ГОД РАНЬШЕ

Чerez два года объездная скоростная дорога из сказки станет былью – близка к завершению реконструкция действующих участков трассы М-4, в разгаре и строительство новых километров. В сентябре мы смогли побывать на аксайских просторах, подгадав свой ежегодный проезд с визитом представительной делегации во главе с Маратом Хуснуллиным, который в качестве заместителя председателя федерального правительства России курирует Южный федеральный округ. Губернатор Ростовской области Василий Голубев ознакомил вице-преьера с важнейшими инфраструктурными проектами, реализуемыми на Дону, и главное внимание было приковано к будущим элементам Ростовского транспортного кольца, особенно к строительству участка км 1036+823 – км 1072+321 Обхода Аксая. Результаты почти годового труда ООО «ТСМ» впечатлили и высоких чиновников, и журналистов. Сделано действительно много. Но предстоит не меньше. И все это прекрасно понимают.



ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР НА ОБХОДЕ

Мы прекрасно помним, какие в районе Аксая были пробки. О них даже слагали легенды. Федеральная магистраль, пересекающая Ростовскую область с севера на юг, давно исчерпала все свои ресурсы, в районе Аксая транспорт двигался со скоростью черепахи. Причем, количество машин там било ростовские рекорды в границах региона – 117 тысяч автомобилей в сутки при норме около 40 тысяч. И Обход Аксая, как часть Ростовского транспортного кольца, наконец-то решит многие проблемы, в том числе экологического и логистического плана, дав новый толчок развитию экономических связей страны. И мы также помним, с чего начиналась работа на самом сложном, пятом, этапе крупнейшего инфраструктурного проекта.

Перед подрядчиком – ООО «Трансстроймеханизация», была поставлена сложная задача – построить 35,5 км скоростной дороги, шириной от четырех до шести полос, современным освещением по всей трассе, барьерным ограждением, шумозащитными экранами, комплексами мониторинга безопасности движения и помощи водителям. Поэтому с осени прошлого года на объекте работает целая армия людей и техники. И в сентябре этого года дорожным строителям было что показать и журналистам, и представителям власти...

Обход Аксая планировали сдать в декабре 2024 года, но время не ждет. «Мы приняли кардинальное решение: запустить его на год раньше, – сказал во время визита на объект вице-премьер России Марат Хуснуллин. – Но это не повлияет на стоимость проекта, она останется прежней, 85 миллиардов рублей». При этом 14 млрд рублей придется, по выражению вице-преьера, «сдвинуть влево». Иными словами, выделить средства досрочно на завершение проекта. Поэтому работа кипит.

Генеральный директор ООО «ТСМ» Владимир Монастырев отметил, что следующие два года станут решающими в строительстве, подтвердив, что в 2023 году дорожные работы должны быть завершены, а объезд – открыт.

«Даже зимой работы прерываться не будут, будем продолжать устройство земляного полотна, разработку выемки



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«ОБХОД АКСАЯ ПЛАНИРОВАЛИ ЗАВЕРШИТЬ В ДЕКАБРЕ 2024 ГОДА... НО МЫ ПРИНЯЛИ КАРДИНАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ: ЗАПУСТИТЬ ЕГО НА ГОД РАНЬШЕ. СТОИМОСТЬ ОБХОДА НЕ ВЫРАСТЕТ ИЗ-ЗА УСКОРЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»

ВАСИЛИЙ ГОЛУБЕВ:

«ОБЪЕЗД СОЗДАСТ ВОЗМОЖНОСТЬ ИМЕТЬ ВТОРУЮ МАГИСТРАЛЬ ПО НАПРАВЛЕНИЮ НА ЮГ ИЛИ, НАОБОРОТ, С ЮГА НА СЕВЕР»





ВЛАДИМИР МОНАСТЫРЕВ:

«**СЛЕДУЮЩИЕ ДВА ГОДА СТАНУТ РЕШАЮЩИМИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ. ДАЖЕ ЗИМОЙ РАБОТЫ ПРЕРЫВАТЬСЯ НЕ БУДУТ, БУДЕМ ПРОДОЛЖАТЬ УСТРОЙСТВО ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА, РАЗРАБОТКУ ВЫЕМКИ И ЗАМЕНУ СЛАБОГО ГРУНТА ПО ХОДУ ТРАССЫ. А ТАКЖЕ ВОЗВЕДЕНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ, В ТОМ ЧИСЛЕ ГЛАВНЫХ МОСТОВ ЧЕРЕЗ РЕКИ ДОН И АКСАЙ»**

и замену слабого грунта по ходу трассы. А также возведение искусственных сооружений, в том числе главных мостов через реки Дон и Аксай», – сказал Владимир Вениаминович, напомнив, что сложности с отводом земель и переустройством коммуникаций минимальны, так как до начала строительства эти работы были выполнены в рамках подготовительных работ 4-го этапа строительства М-4 «Дон».

Губернатор Ростовской области Василий Голубев подчеркнул, что взаимодействие областной власти и строителей скоординировано до мелочей, все возникающие вопросы решаются без промедления, поскольку надежный генподрядчик лучше многих понимает всю ответственность поставленной задачи.

«По окончании строительства на М-4 сократится время в пути из центральной части России к Черноморскому по-

бережью, так как и скорость движения увеличится до 130 км в час, повысится мобильность и самих ростовчан. В целом улучшится и дорожно-транспортная ситуация в крупнейшем городе юга России – Ростове-на-Дону, что положительно скажется на безопасности дорожного движения во всем южном регионе», – сказал во время визита на объект Голубев.

СДВИНУТЬ ГОРЫ

В первую очередь поражает колоссальный объем земляных работ, связанный с заменой «слабых» грунтов и армированием насыпи земляного полотна. Из-за особенностей рельефа специалистам нужно «перелопатить» более 23 млн кубометров грунта. При этом стоит учесть, что новый участок проходит через затопляемые территории в поймах рек Аксай, Черкасская и более половины – в пойме реки Дон, где грунт очень разнороден по физико-механическим показателям, что может приводить к осадкам, просадкам и деформациям. Поэтому для стабилизации и укрепления земляного полотна дорожникам приходится выбирать слабый грунт, меняя его на прочную подушку, а в качестве армирования использовать специальный нетканый материал. По словам Владимира Монастырева, инертные материалы поставляются на объект централизованным способом, из карьеров, расположенных вблизи стройки. Их качество всегда под неусыпным контролем не только заказчика, но и собственного управления мониторинга и качества.

«Учитывая сложные гидрогеологические условия и большое количество инженерных сооружений проектной документацией предусмотрено устройство восьмиметровой насыпи земляного полотна, – рассказал руководитель проекта ООО «ТСМ» Олег Иванов. – Мы уже приступили к замене слабого грунта в пойменной части реки Дон. Самые высокие насыпи, более 25 метров, находятся в районе ПК 10493. Сложным можно назвать и участок с км 1051 по км 1071 в пойменной переувлажненной части. Высота насыпи там достигает 15 метров. На объект уже завезли порядка 6,5 млн кубов грунта, и к октябрю планируется отсыпать почти 5,5 млн кубов, из них 2, 3



млн применено для замены слабых грунтов. Для окончания работ по возведению земляного полотна необходимо осталось отсыпать 6 млн кубометров грунта. Мы будем стараться как можно раньше сделать эту работу.

Много сил брошено и на армирование высоких насыпей современными геосинтетическими материалами. Откосы насыпи уже укреплены матрацами «Рено» на площади 35, 5 тыс. квадратных метров, а на откосы выемок уложено 16, 2 тыс. «квадратов» объемной георешетки, плотно заполненной щебнем и грунтом. Во всю идет устройство водопропускных труб и современного водоотвода с дорожной одежды, без которой «Дон» превратится в пойменное «болото».

Руководитель
проекта
ООО «ТСМ»
Олег Иванов



Здесь, на юге, дорожный сезон длится дольше, чем в Москве, и в сентябре – как летом. Для устройства конструктивных слоев дорожной одежды, присыпных обочин, это бонус. Тем более, что строителям нужно уложить более 2 млн квадратных метров асфальтобетонной «реки». В частности, ведущий инженер СП «Аксай» ООО «ТСМ» Сергей Шишкин отметил, что основание дорожной одежды из щебеночно-песчаной смеси уже устроено на участках общей протяженностью порядка 9 км, на 8 км уложены три слоя основания из мелкозернистого асфальтобетона, а также нижний слой покрытия. Кстати, дорожная одежда на новых километрах будет очень основательная. Нижний слой основания – из щебеночно-песчаной смеси, верхний слой основания из горячей плотной крупнозернистой асфальтобетонной смеси толщиной 22 см. Нижний слой покрытия представляет собой горячую высокоплотную мелкозернистую асфальтобетонную смесь, верхний слой покрытия – из ЦМА-15 толщиной в 4 см. Причем, все слои покрытия и верхний слой основания усовершенствованы модифицированными полимерными добавками.

В ПОЙМЕ ТРЕХ РЕК

«ТСМ» нужно построить по основному ходу трассы 42 искусственных сооружения, включая трубы. Одна из главных задач: построить мосты и водопропускную систему. Общую готовность по ним в конце сентября подрядчик оценил в 20%. А если брать отдельно трубы, то сделано больше половины – в активной фазе строительство 23 водопропускных сооружений.

Безусловно, самые главные искусственные сооружения – это мосты через реки Дон, Аксай, Черкасская, озеро Монастырское, пойменный 615-метровый мост и восемь путепроводов. Сейчас все мосты в работе, строятся и транспортные развязки на км 1038, км 1051 и км 1071, а также три путепровода, один из которых проходит над железной дорогой.

Самая серьезная задача – построить почти двухкилометровый Донской мост, который цельнометаллическим рукавом соединит берега в районе Кампицы. Для возведения русловых опор пришлось сооружать временную эстакаду, и смонтировать вспомогательные сооружения чтобы надвинуть пролётное строение.

К октябрю этого года специалисты ООО «ТСМ» на 57% выполнили работы по снятию растительного слоя грунта, на 93% – выемке грунта для выравнивания профиля дорожного полотна, на 37% сделана насыпь.

Работы здесь начались в октябре прошлого года, и на момент нашего визита на 80% было выполнено устройство свайных оснований, на 65, 9% – ростверков, на 61% – тел опор, на 25% – ригелей и на 13% – монтаж балок. Больше всего журналистам «ДиТ» хотелось вернуться сюда через год, чтобы постоять уже не на технологической временке моста через Дон, а на стальном рукаве и с 20-метровой высоты увидеть всю панораму грандиозного объекта.

Что касается других сооружений, то, по словам руководителя проекта, на двух путепроводах на пересечении с региональной дорогой «Ростов-на-Дону – Новочеркасск» уже устроены свайные основания. Еще на одном съезде на трассу, как и на путепроводе над железной дорогой, смонтированы балки пролетных строений. Очень важен и мост через реку Аксай, где тоже сделана большая часть работ по устройству свайных полей. На переправе через озеро Монастырское идут работы по сооружению ростверков, возведению опор, устройству ригелей и монтажу балок пролетных строений. Так что скоро над реками вознесутся мощные «рукава» будущей скоростной магистрали.

Пропускная способность трассы во многом зависит от транспортных развязок. Здесь их будет три. Это целый комплекс искусственных сооружений – путепроводы, съезды, надземные переходы, предназначенные для минимизации пересечений транспортных потоков. Развяз-

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Протяженность – 35,5 км

Количество полос – 4–6

Мосты – 5

Путепроводы – 8

Развязки – 3

Проезды для сельскохозяйственной техники, зверопроходы и водопропускные трубы прямоугольного сечения – 10

Пешеходные переходы – 2

Барьерное ограждение – 147,4 тыс м

Железобетонное парапетное ограждение – 600 м

Ограждения из металлической сетки – 69,5 тыс. м²

Шумозащитное ограждение – 54,7 тыс. м²

ки многоуровневые, две из которых обеспечат примыкание строящегося участка М-4 «Дон» к действующей трассе в районе км 1036 и км1072. А транспортный узел на км 1051 обеспечит безопасное пересечение потоков по строящейся магистрали и улицы Советская хутора Большой Лог в Аксайском районе. Без нее на скоростной трассе серьезных аварий не избежать. Для безопасности водителей и пешеходов здесь запроектированы и современные надземные переходы с пандусами, самоподъемными платформами для маломобильных граждан.

ХЛОРИСТЫЙ КАЛЬЦИЙ И ПОРТЛАНДЦЕМЕНТ СО ШЛАКОМ

Безусловно, на Обходе подрядчик применяет много инноваций, в том числе и в «кабинетной» работе – построении цифровой 3D модели местности, подготовке разбивочных и обработка съемочных файлов, используя последние достижения программистов. Современная строительная техника делает все быстро и без погрешностей «человеческого фактора».

В частности, при устройстве земляного полотна используется система нивелирования 3 D/L LEICA PowerSmart с контролером LEICA iCON CC61/L. Инновации пригодились и при устройстве асфальтобетонных слоев. Например, прибор PQI T380 Transtech Systems позволяет оперативно определять плотность асфальтобетонных покрытий при их укладке. И это важно как для подрядных организаций, контролирующих качество своей работы, так и для служб заказчика, проверяющих качество на подведомственных объектах.

Еще одной составляющей успеха компании можно назвать применение не только технологий, но и новых материалов от отечественных производителей-новаторов. В частности, при устройстве стабилизационного слоя по основному ходу трассы строители «ТСМ» используют портландцемент липецких партнеров и добавляют хлористый кальций. При армировании нижней части насыпи обоймой из геотекстиля, укладывают современное полотно ТехПолимер Стабигрунт и высокопрочный технологичный анкер GEONOR для объемной георешетки. И все эти новинки позволяют строителям ра-

Больше всего журналистам «ДиТ» хотелось вернуться сюда через год, чтобы постоять уже не на технологической временке моста через Дон, а на стальном рукаве и с 20-метровой высоты увидеть всю панораму объекта.

ботать предельно оперативно и создавать буквально на чистом поле трассу высшей категории. Да, магистраль действительно будет первоклассной, высокоскоростной, и, конечно, не бесплатной. Но как отметил в ходе визита председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко, хоть новый участок – дублер будет эксплуатироваться на платной основе, но существующая дорога останется альтернативой для автомобилистов. Выбор за ними. А пункт взимания платы будет только один, на 1045-м км трассы М-4, и платить за проезд предстоит лишь тем, кто воспользуется аксайским обходом на всей его протяженности. Но наше время и комфорт того стоят. Не так ли? ■

Феруза Джаббарова

КРУТО!

Самые высокие насыпи – 25 метровые, предстоит возвести в районе села Большой Лог

Самые главные сооружения – мосты через реки Дон, Аксай, Черкасская, озеро Монастырское



ДОЛГИЙ ВЕК СООРУЖЕНИЙ

ГЛАВНЫЕ ВРАГИ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ —
ВЛАГА, СОЛНЦЕ И СОЛЬ

Жизнь транспортных сооружений во многом зависит от качества несущих конструкций и гидроизоляции. Дождевая вода, просачиваясь, вымывает из бетона гидроокиси кальция и другие компоненты, нарушая его структуру. Зимой, проникшая в поры, замерзает, расширяется и разрывает его изнутри. А любимая дорожными службами соль, вызывает быструю коррозию арматуры. Не зря же мостовики тщетно просят коллег, обслуживающих трассы: «Не солите путепроводы!» Но специалисты ООО «ЮВЭМ» уверены, что построенные ими проезды для сельхозтехники на Обходе Аксая, выдержат все испытания, поскольку сделаны на совесть. Хотя, не секрет, что сегодня наших дорожных строителей жизнь тоже проверяет на прочность.

СЕКРЕТЫ ОБМАЗОЧНОЙ ГИДРОИЗОЛЯЦИИ

Последний раз мы были в самом сердце аксайской стройки на излете осени прошлого года, а вернувшись через год убедились, что приехали не зря — проделана огромная работа. И можно долго перечислять, с чем пришлось столкнуться специалистам. Только стоимость металла за последний год выросла вдвое. А процесс согласований порой напоминает «лабиринт» кабельной канализации. Специалисты ООО «Юговостокэнергомонтаж» трудились здесь с самого начала, принимая участие практически во всех базовых работах: разработке грунта, возведении монолитных железобетонных стен и перекрытий, фундаментов и порталов, устройстве дорожной одежды и даже окраске железобетонных поверхностей... Причем, обмазочная гидроизоляция — очень важный этап в строительстве, ведь ежегодно коррозия металла съедает на российских трассах десятки тысяч тонн металлокон-





АНДРЕЙ ЯКИМОВ:

«**ЧЕЛОВЕК ВСЮ ЖИЗНЬ УЧИТСЯ, ЧТО-ТО ПОЗНАЕТ. КАЖДАЯ СТРОЙКА – ЭТО ОДНОВРЕМЕННО УРОК И ЭКЗАМЕН. ОБХОД АКСАЯ ЕЩЕ РАЗ ПОКАЗАЛ НАМ НЕОБХОДИМОСТЬ ТОЧНОГО, СЕРЬЕЗНОГО, ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ПОДХОДА К ЛЮБОЙ РАБОТЕ»**

струкций. И способы защиты от их трех главных врагов существуют столько же времени, сколько строительство. К примеру, на заре цивилизации деревянные и каменные сооружения смолили, но железобетон, массово вошедший в обиход полтора века назад, потребовал совершенно других покрытий. И сегодня российские строители в основном применяют битумную грунтовку и покрывной слой из мастика в несколько слоев.

Обычно затраты на устройство гидроизоляции составляют порядка 3% от общей стоимости строительства искусственного сооружения, но в сложных условиях, при использовании современных материалов и технологий как на Обходе Аксая, эта цифра может достигать и 10%. «При обработке металлических поверхностей мы обычно используем битумные или битумно-полимерные составы, отличающиеся хорошей адгезией к металлу, эластичностью, устойчивостью к ультрафиолету и долговечностью, – пояснил суть работы директор ООО «Юговостокэнергомонтаж» Андрей Якимов. – Этот материал одинаково прочно держится как на кирпичной стене, так и на металлической балке. Для нанесения жидкой гидроизоляции поверхность нужно тщательно очистить от пыли, устранить крупные дефекты и добиться того, чтобы поверхность была идеально сухой. Только тогда будет обеспечена высокая степень адгезии обмазочной гидроизоляции».

В масштабной работе на крупных сооружениях специалисты используют в основном пульверизаторы, а не валики и кисти. Но в целом, работа маляров – ювелирная, ведь нужно обработать каждый миллиметр, каждую зазубринку конструкций со всех, даже невидимых сторон. Защитная пленка, образующаяся после полной полимеризации состава, не только устойчива к воздействию влаги и агрессивных сред, но и обладает относительно высокой механической прочностью и пластичностью. Благодаря способности растягиваться под воздействием нагрузки, сделанный на совесть гидроизоляционный слой выдержит большие разрывающие нагрузки. И правильно нанесенное покрытие должно прослужить без обновления порядка 5-6 лет. Но, безусловно, содержантам участков нельзя забывать про текущие ремонты.

Специалисты «ЮВЭМ» трудились на Обходе Ансая с самого начала, принимая участие в разработке грунта, возведении монолитных железобетонных стен и перекрытий, фундаментах и порталах, устройстве дорожной одежды и окраске железобетонных поверхностей

ПРОЕЗДЫ ДЛЯ ФУР И ТРАКТОРОВ

Поскольку специалисты «ЮВЭМ» работали на 5 этапе Обхода с самого начала, то их «аксайский» марафон начался с разработки ростовского грунта. В ноябре прошлого года они приступили к возведению двух путепроводов – проездов для сельскохозяйственной техники, совмещенных со скотопрогонами на ПК 10403+74,98 и ПК 10432+26,00. За первые месяцы строители полностью заменили слабый грунт на прочное дренирующее основание из уплотненного песка, сделали дополнительный отвод воды от конструктива из-за близости подземных вод, которые весной заливают всю округу, затем занялись монтажом самого путепровода...

Это очень кропотливый труд, поскольку труба состоит из нескольких частей и секции стыкуются деформационными швами. Не менее ответственная процедура – отлив конструкции из бетона. Для этого рабочим пришлось делать щитовую и индивидуальную опалубку, зимой прогревать ее перед каждой укладкой бетонной смеси, а затем долго поддерживать температуру конструктива в «плюсах», пока бетон не наберет нужную прочность. Зато сегодня мощные квадратные трубы с ребрами в 7,6 метров способны пропустить под скоростной магистралью даже нагруженные южным урожаем, фуры. На момент нашего визита второй проезд был полностью построен, а первый готовился к сдаче.

У «ЮВЭМ» много сил и ресурсов, чтобы выполнить «повышенные» обязательства по срокам и пережить «внепроектное» подорожание стройматериалов. Хотя руководителю предприятия, как это всегда бывает, пришлось не спать много дней и ночей. Это обычное дело на важной стройке, которую проверяют лично вице-премьер страны и губернатор. «Я, как руководитель компании, выезжаю на объект не реже раза в две недели, а также по мере необходимости моего участия в строительном процессе. И постоянно держу связь с ответственным персоналом, – отметил Андрей Андреевич. – В первую очередь, на объекте всегда находится квалифицированный специалист, в нашем случае это производитель работ, который обладает всей информацией,



документами и знаниями в области выполняемых работ. Он непосредственно руководит бригадами специалистов, раздавая каждое утро объемы работ и проверяя их выполнение в течение дня. Помимо руководящего звена, на «переднем фронте» две бригады по 20 человек. А чтобы не было форс мажоров, все сотрудники обеспечиваются средствами индивидуальной защиты, и перед каждым выходом на объект в обязательном порядке проводится инструктаж по технике безопасности.

СТРОЙКА БЕЗ ФОРС-МАЖОРОВ

Формула первоклассной трассы предполагает, что все ее составляющие будут на высшем уровне, и каждый шаг в ее строительстве важен. Но самым сложным периодом по словам Якимова, является ее начало: «Нужно все учесть, изучить, не просчитаться ни с материалами, ни со сроками. Для усиления темпов строительства введен двухсменный режим работ, и мы сделали свою часть более почти на 90 %. Сейчас работа идет в рамках производственного графика».

Когда наш журналистский десант был в гостях у строителей, заканчивалась окраска железобетонных поверхностей искусственных сооружений и устройство дорожной одежды. «Ювэмовцы» все делают как надо, поскольку за 13 лет существования компании, никогда не подводили заказчиков. Ведь компания делала на российских магистралях практически все виды работ: прокладывала волоконно-оптические линии связи, монтировала сети электропитания, слаботочные системы и металлоконструкции, выстраивала сложные сети внутренних инженерных систем и пунктов взимания платы, строила высоковольтные линии электропередач, делала наружные электроосвещения.

Напомним, что компания «ЮВЭМ» оснастила искусственным интеллектом скоростные участки многих трасс, в том числе М-3 «Украина» и М-11 «Нева». И об этом мы не раз рассказывали на страницах журнала. Только на родной федеральной трассе «Дон» компания модернизировала и построила практически все ПВП. В свое время в разных местах страны нам удалось полюбоваться ее габина-

ми, матрацами РЕНО, скотопрогонами, водопропускными трубами и путепроводами. Специалисты компании преуспели и в укрепительных работах, возводя монолитные кюветы, быстротоки из монолитного бетона и водоотводные каналы, укрепляя откосы гидropосевами, а насыпи – пространственной георешеткой. По плечу им устройство буронабивных свай, водоотводных, дренажных систем, шумозащитных экранов, демпфирующих устройств и барьерного ограждения. И, уверены, что этот список пополнится, несмотря на все «лабиринты», из которых нет выхода слабым и недальновидным....

«Человек всю жизнь учится, что-то познает, – отметил в финале нашей встречи Андрей Якимов. – Каждая стройка – это одновременно урок и экзамен. Обход Аксая еще раз показал нам необходимость точного, серьезного, профессионального подхода к любой работе». ■

И. Александров

С ПРАЗДНИКОМ ДОРОГ И ДОРОЖНИКОВ!

От всего коллектива поздравляю коллег с Днем работников дорожного хозяйства. Автомобильная трасса – не просто проезжая часть, а стратегически важный объект. И от нашего самоотверженного труда зависят безопасное передвижение всех участников дорожного движения, жизни многих людей. Благодаря нашему и вашему труду люди могут посетить родных и близких в любое удобное для себя время. Качественная дорога – это показатель благополучного развития всей страны, поскольку, соединяя города и регионы современными трассами, мы открываем возможности для развития малого и среднего бизнеса. Благодарим вас за вклад в развитие дорожного хозяйства и самоотверженный труд! Желаем бодрости духа и крепкого здоровья!

Андрей Якимов,
директор ООО «Юговостокэнергомонтаж»

СЕТИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

СПЕЦИАЛИСТЫ-УНИВЕРСАЛЫ СВЯЖУТ ОБХОД АКСАЯ С ЦЕНТРОМ УПРАВЛЕНИЯ

Строительство любой магистрали начинается с земляных работ, устройства канализационной и дренажной системы, а заканчивается ее обустройством. И во многом судьба новых «аксайских» километров сейчас зависит от работы специалистов ООО «ВМСТК-Центр», которые также, как и иные субподрядные организации практически первыми заходят на объект и трудятся до финальной отмашки. Чтобы увидеть своими глазами, то, что сделано за год этой грандиозной стройки, наш редакционный десант совершил большой вояж по всем 35,5 км их строительного участка.

ПОЗВОНОЧНИК УМНОЙ МАГИСТРАЛИ

«Мы начинаем снизу и выходим наверх», – кратко охарактеризовал работу компании «ВМСТК-Центр» ее генеральный директор Алексей Голубых. Сейчас специалисты-универсалы прокладывают на Обходе Аксая кабельную канализацию, чтобы обеспечить бесперебойную работу автоматизированной системы управления дорожным движением. Современное дорожное движение невозможно сравнить с тем, что было на наших трассах еще каких-то лет пятьдесят назад. И эта многокомпонентная система, состоящая как из программных, так и из аппаратных компонентов, по сути – «позвоночник» дороги с нервными окончаниями, по которым будет собираться и анализироваться информация о дорожном движении на скоростном участке М-4. Как отметил Алексей Николаевич, информация потечет в единый центр управления, благодаря детекторам транспортных потоков и датчикам, когда вся их подземная система будет подключена к ПВП. Только в этом случае трасса станет живым организмом, которым можно управлять даже на расстоянии.

Увидеть кабельную канализацию после сдачи объекта можно сказать не представляется возможным, поскольку подземная сеть соединяющихся между собой каналов, с большим количеством проведенных кабелей, незримо присут-



АЛЕКСЕЙ ГОЛУБЫХ:

« **НАША ЗАДАЧА – ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТОННЕЛЕЙ ДО ДЕКАБРЯ ЭТОГО ГОДА. А ЗАВЕРШАЮЩИМ ЭТАПОМ ДЛЯ НАС СТАНЕТ ОБУСТРОЙСТВО ТРАССЫ – УСТАНОВКА БАРЬЕРНОГО И СЕТЧАТОГО ОГРАЖДЕНИЙ.**»

ствуется как в толще дорожного пирога, так и в полосе отвода. Она состоит из смонтированных труб, в которые впоследствии укладывается и сам кабель. Благодаря этому виду канализации, «нерв трассы» получает дополнительную защиту в том числе и в тоннелях, от воздействия окружающей среды, осадков, солнца, сильного ветра, давления почвы. И замена вышедшего из строя кабеля становится намного легче, ведь дорожникам не нужно будет заново рыть землю и портить трассу, поскольку дорожная поверхность останется без повреждений. А следовательно, не нужны будут и дополнительные средства для восстановления полотна.

СПУСК В ПОДЗЕМНЫЙ ЛАБИРИНТ

Нам удалось полюбоваться подземным лабиринтом до того, как его укроет надежный «бутерброд». Но у дорожников будет шанс туда попасть по первому требованию, ведь за этой хитросплетенной конструкцией нужно следить, ухаживать,

Строители-универсалы ООО «ВМСТН-Центр» не только работают в подземной части трассы, но строят на ней искусственные сооружения – путепроводы тоннельного типа для проезда техники и граждан на новых километрах Обхода

ремонттировать... Для этой цели профессионалы строят специальные колодцы, через которые можно спуститься в кабельную канализацию. Как правило, колодцы расположены через 25 – 150 метров и оборудованы специальными люками, способными выдержать большую нагрузку. Их могут унести, пожалуй, только вандалы.

Чтобы проложить кабельную канализацию, рабочим предстояло и предстоит прорыть траншеи на многие километры. Причем, земляные работы проводятся под наклоном, помогающим воде стекать, не проникая в середину канала. Затем краном-манипулятором укладывались участки труб, через который пройдет сам нерв трассы – кабель.

«Эта работа в самом разгаре и почти близка к завершению. На некоторых участках мы применяем современные технологии – бестраншейный способ, реализовывая его с помощью машин горизонтально наклонного бурения, – отметил Алексей Николаевич. – Для всего участка строительства в 35,5 км нам





придется уложить более 300 километров различных по диаметру современных гофрированных отечественных труб.» Трубы – это, пожалуй, основной элемент кабельной канализации. Причем, внешняя стенка – двустенных полиэтиленовых труб – гофрированная, выполненная из полиэтилена, обеспечивающего высокую прочность, и которая довольно устойчива к сжатиям и деформациям.

Не обойтись трассе и без современной дренажной системы, обустройство которой в пойменной части – тоже задача не из легких. Для максимального отвода грунтовой и стоковой воды система каналов делается закрытой. По словам профессионалов, такой тип конструкции – максимально эстетичный и эффективный. Канава опускается, как правило, на двухметровую глубину, в нее укладывается труба с перфорацией, слой щебня. Но воронежские мастера и здесь выдерживают сроки – дренажная система сделана на 80 процентов.

САМИ ВИДЕЛИ!

Увидеть кабельную канализацию после сдачи объекта можно сказать не представляется возможным, поскольку подземная сеть соединяющихся между собой каналов, с большим количеством проведенных кабелей, незримо присутствует как в толще дорожного пирога, так и в полосе отвода

ПУТЕПРОВОД НА РОСТОВ

Строители – универсалы ООО «ВМСТК-Центр» не только работают с подземной частью трассы, но строят на ней искусственные сооружения – путепроводы тоннельного типа для проезда техники и граждан на новых километрах Обхода. В прошлом году дорожники сразу же приступили к возведению железобетонных опор путепровода в самом начале объекта, на «перекрестке» будущего Обхода с автомобильной дорогой Ростов-на-Дону – Новочеркасск. Этот тоннельный путепровод на съезде № 3 должен обеспечить свободное движение по скоростному участку. Путепровод практически готов – сделав свою часть работы, первопроходцы обеспечили хороший старт важному этапу стройки, и к делу приступили мостовики. На момент нашего визита, в начале октября продолжалась масштабная работа и по строительству тоннелей. Их общую готовность генеральный директор оценил на 40-50 процентов.

«Наша задача – завершить строительство тоннелей до декабря этого года, – отметил Алексей Голубых. – А завершающим этапом для нас станет обустройство трассы – установка барьерного и сетчатого ограждений. Эти работы проводятся после укрепления обочин, откосов земляного полотна, устройству присыпных берм и конструкции дорожной одежды. На Обходе нам предстоит устроить более 147 километров барьерного ограждения и порядка 69,5 тыс. погонных метров ограждения от животных, отвечающего всем современным требованиям нормативной документации. Координация



На участке строительства Обхода Аксай строителям ООО «ВМСТК-Центр» придется уложить более 300 километров различных по диаметру смонтированных труб.

сионалов разного профиля. И на аксайских километрах трудилось порядка штатных сотрудников компании. Работы хоть и разные, но идут в соответствии с организацией безопасности дорожного движения, согласованными схемами и утвержденным производственным проектом. А комфортабельный базовый городок обеспечивает сотрудникам полноценный отдых. И хотя воронежская компания в Ростовской области работает в первый раз, но уже успела породниться с южным аксайским пейзажем. ■

Мария Гошина

с генподрядчиком отлажена до мелочей, с проектными отклонениями мы не сталкивались. И на зиму работа не будет прерываться. И надеемся, что погода нас тоже не подведет. Полная сдача объекта запланирована на 2023 год».

На неотъемлемый вопрос о сложностях Алексей Николаевич, как профессионал с большим опытом работы, отметил, что на каждом строительном участке есть свои сложности, но все они решаются в рабочем порядке. И согласился с общим мнением всех субподрядчиков «ТСМ», что 5-й этап Обхода Аксая представляет сложность в основном из-за рельефа пересеченной местности, высоких грунтовых вод и слабых, переувлажненных грунтов, не способных сохранить профиль дороги без применения современных технологий и умных машин, способных делать многое без непосредственного участия человека. У компании «ВМСТК-Центр» такая техника есть. И на Обходе Аксая в пиковую нагрузку работало более 25 единиц – самосвалы, краны, экскаваторы, манипуляторы, оснащенные системой спутниковой навигации.

Безусловно, для такого серьезного объекта нужно много рабочих рук, профес-



ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Барьерное ограждение – 147,4 тыс м

Дренажное ограждение – 9,0 тыс м.

Ограждения
из металлической сетки – 69,5 тыс. пог.м



ЛАБИРИНТЫ ПОД РЕКОЙ

КАБЕЛЬ НА СТО КИЛОМЕТРОВ ДЛИННЕЕ ДОРОГИ

Волны Аксая – правого притока Дона, скоро породнятся с главной рекой юга и одноименным Обходом на федеральной магистрали М-4 «Дон». Сейчас там хозяйничают экскаваторы, грейдеры, краны... Специалисты ООО «ПМТ 96» скоро начнут бурить под мостом на дне реки Аксай длинный тоннель, чтобы провести кабель электроснабжения на новом скоростном участке. Безусловно, это только малая часть пути, который пройдут электрики. Им нужно проложить целые лабиринты линий, чтобы новая трасса ожила, зазеленела и смогла с помощью центра управления контролировать все происходящие процессы.

ЛИНИИ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

Как только в районе новостройки обозначился пункт будущей скоростной трассы и расчищена территория под строительство новых километров, за дело взялись специалисты «Производственно – монтажного треста 96». С начала лета прошлого года они занимаются здесь устройством электроснабжения в рамках 5-го этапа строительства Обхода – прокладывают кабельные линии, чтобы обеспечить на М-4 «Дон» весь функционал, в том числе освещение и работу АССУД.

Кабельные линии идут вдоль основного хода дороги, и для их укладки нужно вырыть глубокие траншеи. А в некоторых

местах пробить длинные тоннели с помощью специальных машин горизонтально направленного бурения.

Мы прочувствовали весь масштаб проделанной и предстоящей работы, прошагав несколько километров по краю огромной «лунки», которая перед мостом через Аксай скоро уйдет... под землю! Специалистам нужно пробурить в донном грунте 390 метров, чтобы проложить линию электроснабжения магистрали под переправой. А в целом по основному ходу участка в 35,5 км электрикам предстоит уложить 137 километров силового кабеля сечением на 240 мм с изоляцией из сшитого полиэтилена. Причем, не просто в подготовленном грунте, а в специальных футлярах для защиты от различных внешних воздействий и условий. Через них будут протаскивать кабель.

Как рассказал руководитель проекта ООО «ПМТ 96» Андрей Юрченко, срок эксплуатации таких современных конструкций – не менее полувека. Они надежны, экологичны, поэтому широко используются для передачи и распределения электроэнергии на важных трассах, мегаполисах и на промышленных предприятиях, где уровень энергопотребления и плотности нагрузки чрезвычайно высоки.

«Кабель – это самая затратная часть в общей стоимости всей системы передачи электроэнергии и предъявляемые к нему требования по функциональности и низким затратам на обслуживание имеют огромное значение, – отметил Андрей Викторович. – На своем объекте мы используем продукцию отечественного производителя».

С ЭКСКЛЮЗИВНЫМ ПОДХОДОМ

Проходить реку «вброд» столичным электрикам предстоит только под одним мостом. Как отметил Андрей Юрченко, самую широкую на Обходе реку Дон линии энергоснабжения не пересекают, поскольку проект предусматривает подводку кабеля с двух береговых сторон. И во всех остальных местах, где встречаются тепловоды и переправы, силовые линии пройдут в пойменной части. К началу октября по основному ходу трассы мастера уже уложили 11 км кабеля. Но чтобы по линиям потекла энергия, им нужно смонтировать еще 16 трансформаторных подстанций. Эти подстанции компания покупает в готовом виде комплектации. Они изготовлены на заводе по индивидуальному заказу строителей, согласно проектным чертежам конкретно под данный объект.

«Мы всегда стараемся работать в тесном сотрудничестве с заказчиком на всех стадиях проекта. Таким образом обеспечивается соответствие наших экономических и технических решений любым специфическим требованиям. Высокое качество предоставляемых услуг и наша деловая репутация всегда должны быть главными целями», – отметила генеральный директор ООО «ПМТ96» Виктория Прусс.

В начале октября мощные экскаваторы рыли под будущие подстанции котлованы, подготавливали «почву» – основание, чтобы потом можно было масштабнее приступить к монтажу подстанций. Были задействованы на объекте краны-манипуляторы, бульдозеры и прочая специализированная техника. Объект действительно сложный, в основном из-за рельефа и переувлажненных пойменных грунтов, но специалисты взяли хороший темп, трудятся в две смены, и на зиму не собираются брать тайм-аут. Поэтому завер-

ВИКТОРИЯ ПРУСС:

«НАША КОМПАНИЯ ВОСЕМЬ ЛЕТ ЗАНИМАЕТСЯ МОНТАЖОМ И ПОСТАВКОЙ РАЗЛИЧНОГО РОДА СИСТЕМ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, КОММУНИКАЦИОННЫХ СИСТЕМ, А ТАКЖЕ СИСТЕМ ОХРАНЫ И АВТОМАТИЗАЦИИ НА ПРОМЫШЛЕННЫХ И ЖИЛЫХ ОБЪЕКТАХ В РАЗНЫХ РЕГИОНАХ СТРАНЫ. ПРИ ЭТОМ МЫ ВСЕГДА ПРЕДЛАГАЕМ КЛИЕНТАМ ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ В САМОМ ШИРОКОМ СПЕКТРЕ СИСТЕМ ИНЖЕНЕРНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ»

шить свою работу планируют в декабре 2022 года.

И в этом можно не сомневаться, поскольку «ПМТ 96» уже 8 лет занимается монтажом и поставкой различного рода систем электроснабжения, коммуникационных систем, систем охраны и автоматизации на промышленных и жилых объектах. «Мы всегда предлагаем своим клиентам самые инновационные решения в самом широком спектре систем инженерного обеспечения объектов, – подчеркнула Виктория Леонидовна. – От разработки и монтажа компьютерных сетей и систем безопасности до проектирования, монтажа и пуско-наладки силовых распределительных сетей, высоковольт-

Андрей Юрченко

с сотрудниками
на объекте



ных линий передачи и крупных трансформаторных подстанций».

ДО ВСТРЕЧИ НА ЮВХ!

Стоит отметить, что основными заказчиками московской компании являются известные российские, немецкие, французские, австрийские, финские, бельгийские строительные компании, работающие на российском рынке. И специалисты «ПМТ 96» не раз доказывали, что в состоянии выполнить все требования известных российских и европейских заказчиков.

Сейчас на объекте трудятся более 15 опытных профессионалов, поэтому каждый из них стоит троих. Генеральный директор считает свои золотые кадры главным достоянием. Более 200 специалистов, в том числе 65 человек ИТР – сертифицированные профессионалы с глубокими знаниями и богатым опытом, полученными от участия в самых сложных и длительных проектах. Например, таких как «Строительство многоуровневых транспортных развязок через Казанское и Горьковское направление Московской железной дороги на участке от шоссе Энтузиастов до Рязанского проспекта».

Как надежный субподрядчик, сейчас компания участвует в строительстве участка Юго-Восточной хорды – от Северо-Восточной хорды до границы работ со вторым этапом в районе 5-й Кабельной улицы. ЮВХ тоже сложный проект, поскольку 28-километровая трасса с мостом через Москву-реку и десятками развязок,

АНДРЕЙ ЮРЧЕНКО:

«КАБЕЛЬ – ЭТО САМАЯ ЗАТРАТНАЯ ЧАСТЬ В ОБЩЕЙ СТОИМОСТИ ВСЕЙ СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ, И ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К НЕМУ ТРЕБОВАНИЯ ПО ФУНКЦИОНАЛЬНОСТИ И НИЗКИМ ЗАТРАТАМ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ИМЕЮТ ОГРОМНОЕ ЗНАЧЕНИЕ»

объединит 22 района, где проживает 2,5 миллионов человек. Только на третьем этапе нужно возвести путепроводы основного хода, съезды транспортной развязки на эстакадах и боковых проездов. Новая магистраль избавит водителей от необходимости делать крюк в 10-15 км через МКАД, будет замкнуто хордовое кольцо, что позволит убрать тысячи машин с МКАД, Третьего транспортного кольца и из центра Москвы. И журналистам «ДиТ» будет не менее приятно встретиться со специалистами «ПМТ 96» не только на Обходе Аксая, но и в родной Москве.

КРУТО!

Журналисты «ДиТ» прочувствовали весь масштаб проделанной и предстоящей работы, прошагав несколько километров по краю огромной «лунки», которая перед мостом через Аксай скоро уйдет... под землю! Специалистам «ПМТ 96» нужно пробурить в донном грунте реки 390 метров, чтобы проложить линию электроснабжения будущей скоростной трассы под переправой





СИБИРСКИЕ МОСТЫ НА КАМЕННЫХ ПЛЕЧАХ

Строить мосты в суровой Сибири не каждому под силу. Это – серьезное испытание на прочность, трудовой подвиг. За 6 лет иркутская компания «Клевер» возвела и отремонтировала в Иркутской области десятки сложных сооружений на федеральных трассах, в городах и поселках. Сибирские мостовики – штучные специалисты, дорожная элита. Они могут вколачивать буронабивные сваи даже в окаменевшую землю, умеют бетонировать монолитные ригели в мороз и вязать в ливень каркасы. Погодные условия не влияют на темпы их работ.

Как отметил генеральный директор ООО «Дорожная компания Клевер» Александр Батраме-ев практически все их объекты – «штучная работа»: интересная ответственная и сложная... В этом году по контракту с ФКУ Упрдор «Прибайкалье» иркутяне капитально отремонтируют на федеральной трассе А-331 «Вилюй» долгожданную переправу через реку Паниха. Объект тоже сложный, с массой нюансов, и по графику его нужно сдать до ноября 2022 года, но мостовики намерены сдать мост значительно раньше, до конца этого года.

Команда опытных профессионалов всегда выполняет досрочно все госконтракты по строительству, капремонту, ремонту и реконструкции искусственных сооружений на федеральных, региональных и местных трассах. Для них все мосты – важные. И нет ничего удивительного, что в календаре нашей страны для таких людей появился еще один профессиональный праздник, ведь в дорожном хозяйстве и сопутствующих ему областях трудится порядка 750 тысяч человек. На таких специалистах, как в компании «Клевер» и держатся, как на плечах Атлантов, все сибирские мосты.

Дорогие наши коллеги и единомышленники!

От всего коллектива поздравляю с Днем работников дорожного хозяйства! Мы гордимся, что работаем в одной «мостовой» команде. А если учесть, что сегодня развитие северных территорий имеет для России стратегическое значение, которое невозможно без качественных переправ, то наша работа имеет очень важное значение. И нам не стыдно за свои переправы.

Они у нас прочные и безопасные, даже в самых «медвежьих уголках».

От всего сердца желаю всем нам терпения и богатырского здоровья, без которого в дорожной отрасли, безусловно, трудно.

Желаю понимания и любви близких. Побольше интересной работы и ответственных заказов.

И чтобы погода не подвела!

**Александр Батраме-ев,
генеральный директор ООО «ДК Клевер»**

НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД

ДЛЯ БЕЗОПАСНОГО
ДВИЖЕНИЯ ПО ОБХОДУ
АКСАЯ ВОЗВОДЯТ
ПУТЕПРОВОДЫ



НА СТАРОЙ ДОРОГЕ

Трудно представить, сколько нужно техники и людей, чтобы забить тысячу свай. На таких объектах, как Обход Аксая, все непросто. Но экватор пройден. Практически по всем работам, на всех опорных участках. На перекрестке будущей М4 и дороги «Большой Лог – Реконструктор», где возводится путепровод тоннельного типа, специалисты ООО «ПромСтройБетон» выполнили большую часть объема.

ЭКВАТОР ПРОЙДЕН

На протяжении всей строящейся трассы сложная геология, часто встречаются просадочные грунты. Не исключением стали и объекты ООО «ПромСтройБетон»: на пикете 10478 + 86,97, где подмосковные мостовики прокладывают подземный путь – путепровод на перекрестке скоростной и местной дороги и водопропускную

Для строительства современного путепровода и водоотвода специалисты «ПромСтройБетон» вбили в песок насыпи тысячу 17-метровых свай

трубу, совмещенную с проездом на пикете 10478+05,00. В основание сооружений было погружено почти тысяча свай длиной до 17 метров, а над каждой сваем забетонирован монолитный ростверк.

«Производственная база компании сегодня позволяет выполнять полный комплекс работ на таких объектах, однако, предприятие столкнулось, как и многие другие коллеги, с дефицитом квалифицированных кадров в Ростовской области, – отметил главный инженер Алексей Медынецев. – Часть специалистов мы привлекаем из других регионов, сейчас на площадке трудится более 40 рабочих и инженерно-технических работников».

Несмотря на резкое повышение цен, в том числе на строительные материалы, ООО «ПромСтройБетон» успешно сдало водопропускную трубу под обратную засыпку. Общая длина сооружения составила более 130 метров, а объем бетона более 500 м³.

Основные усилия коллектива сейчас сосредоточены на бетонировании конструк-



ций путепровода. Сегодня выполнена почти половина работ по монолиту – уложено более 700 м³ бетона.

«Практически всё, что нам было необходимо для строительства, было передислоцировано с нашей производственной базы, которая находится в Подмоскovie, – рассказывает заместитель генерального директора по производству Казим Бисилов. – Это связано с тем, что здесь мы столкнулись со слабо развитой производственной базой Ростова-на-Дону, отсутствием качественного сервиса по обслуживанию и аренде строительного оборудования, острой нехваткой рабочих специальностей. Несмотря на сложность наших проектов, которые включали в себя погружение свай, бетонирование над каждой сваей ростверка и устройство трёхслойной платформы из гранитного щебня в основании сооружений, специалистам компании удалось закончить работы на одной из самых длинных водопропускных труб одновременно с другими участками».

От всех сотрудников предприятия федеральный объект требует большого напряжения сил. Одним из локомотивов, который двигает аксайский участок компании, является руководитель проекта Александр Приходько – специалист с многолетним опытом работы на масштабных проектах. А главный геодезист ООО «ПромСтройБетон» Рустам Магомедов с помощью самого современного оборудования заложил на объекте уникальную геодезическую разбивочную основу, что позволяет строителям выполнять работы с точностью до одного миллиметра.

На объектах ГК «Автодор» производится многоступенчатый строительный контроль

Главный геодезист ООО «ПромСтройБетон» Рустам Магомедов с помощью самого современного оборудования заложил на объекте уникальную геодезическую разбивочную основу, что позволяет строителям выполнять работы с точностью до одного миллиметра



У компании «ПромСтройБетон» есть свой стиль, который переключается с символикой Бразилии, поэтому фраза на бразильском флаге – *Ordem E Progresso* – стала ее девизом – «Порядок и прогресс», а к десятилетию фирмы появилась и гимн, слова и музыку к которому написал ее руководитель, Юрий Медынцев

всех видов работ. И производственного опыта самой компании не занимать. За плечами коллектива много знаковых объектов: реконструкция федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал», строительство обходов подмосковных городов Домодедово и Бронницы, реконструкция Старо-Симферопольского шоссе, строительство трассы М-11 «Нева», строительство и реконструкция мостовых переходов на железных дорогах. Предприятие имеет многолетний опыт в возведении промышленно-гражданских объектов, а также уникальный опыт работы на опасных объектах, таких как ОАО «Газпромнефть – Московский нефтеперерабатывающий завод». Новым направлением деятельности стало производство шумопоглощающих экранов для автомобильных и железных дорог. А что касается планов, они просты, несмотря на все сложности: следовать своему девизу, – «Порядок и Прогресс», высоко держать знамя компании и вместе с ООО «Трансстроймеханизация» участвовать в строительстве объектов ГК «Автодор» и ФДА Росавтодор, а также других новых и интересных проектах. ■

И. Александров

ПРЕДПРИЯТИЕ «ПРОМСТРОЙБЕТОН» УЧАСТВОВАЛО В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МНОГИХ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ М5 «УРАЛ», М4 «ДОН», М2 «КРЫМ» В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



Дороги и транспорт | № 40 – 11



СРЕДИ НЕХОЖЕНЫХ ДОРОГ, ОДНА – ТВОЯ



Здесь горы упрутся в небо, луга – бесконечны, а люди – гостеприимны и трудолюбивы. Так говорят о Кабардино-Балкарии поэты. И можно понять, почему местные жители так любят свою землю, свои леса, перевалы и непокорные реки. Эта любовь передается от поколения к поколению, династиями, как, например, в семье директора ООО «РСК» Хамида Пшукова, который и сам вот уже 35 лет строит и ремонтирует кабардино-балкарские дороги.

ЗОЛОТАЯ СЕМЬЯ

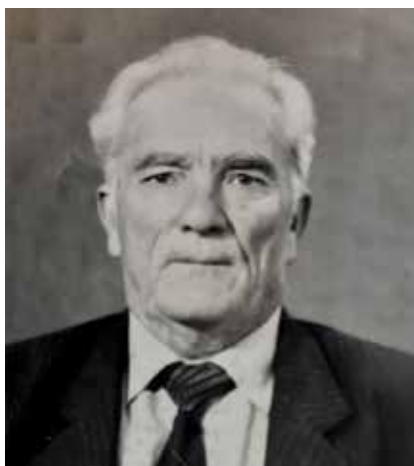
Семья Пшуковых достойна высшей пробы, поскольку родители Хамида Леловича – Леля Потович и Раиса Газизовна, прожили вместе 60 лет, достойно воспитали пятерых детей. И «молодая поросль» – 8 внуков и 9 правнуков, наверняка, выберут для себя правильную дорогу. Опыт семейного воспитания этой скромной семьи из села Малка стал примером для подражания не только своих детей, на Всероссийском конкурсе «Семья года-2018» именно ее признали «Золотой» в масштабах республики. И не удивительно, ведь на выбор наших жизненных дорог очень влияет место, где ты родился и рос, а Мал-

ка – это бывший аул Ашабово, одно из самых старинных селений Кабардино-Балкарии на более 1,5 тысячи дворов. Ее жизнь началась на одноименной реке: с 1823 года на левом берегу, а потом и на правом, поэтому свои «мостики» жители берегут как зеницу ока. И когда смотришь на фотографии счастливых моментов их жизни, сжимается сердце от уважения... И боли, потому что не все уже рядом.

Не так давно ушел из жизни Леля Потович. Более сорока лет он отдал служению



Родине. И большую часть посвятил дорожной отрасли. А начинал свою трудовую деятельность Леля Пшуков еще в середине прошлого столетия техником-строителем. Тяжелые послевоенные годы. Тогда после окончания школы, все шли работать, ведь надо было помочь семье и подсобить хозяйству. Леля Пшуков работал усердно, но он понимал, что без образования, на одном старании, многого не добьешься. И поэтому в 1966 году заканчивает Махачкалинский автодорожный техникум, а в 1976 году – Ростовский инженерно-строительный институт (РИСИ, сегодня – Ростовский государственный строительный университет). Но обо всем по порядку. Итак, в 1966 году молодой Пшуков по рекомендации Райкома партии направляется в ПДУ 1552, где начальником был Лев Махов. Да, тот Лев Джаффарович, который стал для Лели Пшукова наставником, соратником и другом всей его жизни. И сегодня, каждый в семье Пшуковых произносит это имя с особым пиететом. Ведь мудрая поговорка «Учитель выше отца» на Кавказе приобретает особый смысл. Тем более, Махов стал наставником и младшего Пшукова – Хамида. Через четыре года, в 1970 году, Лелю Пшукова, зарекомендовавшего себя как грамотного специалиста и организатора, назначают старшим инженером ПДУ. А в 1979 году ПДУ 1552 было преобразовано в Зольское ДРСУ, и у истоков стояли два друга – Махов и Пшуков. Вот так Леля Потович проработал в одной организации до 1994 года, где прошел путь от специалиста до старшего инженера.



Лев
Джаффарович
МАХОВ



ВРЕМЕНИ У ПШУКОВА-СТАРШЕГО НА СЕБЯ НЕ БЫЛО СОВЕРШЕННО – ВСЕГДА НА РАБОТЕ, НА ДОРОГАХ, НО СЕРДЦА ХВАТАЛО И НА СЕМЬЮ – ЖЕНУ, ЧЕТЫРЕХ СЫНОВЕЙ И ДОЧЬ. ТРИ СЫНА СТАЛИ СТРОИТЕЛЯМИ, А МЛАДШИЙ, ХАМИД ПШУКОВ, – ДОРОЖНИКОМ

Несмотря на трудную миссию хранительницы очага, Раиса Газизовна Пшукова всю жизнь работала. В этом году 10 декабря ей исполнится 80 лет, и со своим мужем они прожили в миру и ладу 62 года

«Отец все время был занят делом, – поделился воспоминаниями Хамид Лелович. – Мог сутками находиться на работе. Это сейчас я понимаю, насколько тяжело было в те годы содержать дороги, особенно наши, горные. Тогда не было современной техники, почти все работы производились ручным способом. Взять хотя бы зимнее обслуживание: по серпантину вверх к горным вершинам полз трактор с песком, а дорожники лопатами и кирками шли за ним и обрабатывали узенькие заснеженные дороги». Конечно, было опасно, страшно: спуски, обрывы, любая неосторожность и можно угодить в невозвратную пропасть. Или в любой момент могла накрыть горная снежная лавина. И поэтому в дорожники шли люди с боевым характером, с сильной волей, готовые даже на схватку с природной стихией.

Так что времени у Пшукова – старшего на себя не было совершенно – всегда на работе, на дорогах, но сердца хватало и на семью – жену, четырех сыновей и дочь. Три сына Лели Потовича стали строителями, а младший, Хамид Пшуков, – дорожником.



ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ

«Отец никогда не рассказывал о трудных, а порой опасных «производственных» случаях. Честно признаться, мне в детстве всегда не хватало его. И, когда все были дома, ужинали за одним столом, это всегда был маленький праздник, – поделился воспоминаниями Хамид Лелович. – Может даже и поэтому я пошел по стопам отца, мне хотелось знать, что у него интересного на дороге». В 1986 году, сразу после школы, Хамид устроился дорожным рабочим к отцу, в Зольское ДРСУ. Вот тогда он и испытал на себе все «прелести» отцовской работы и в первую пору был даже совсем не в восторге. Но настоящий мужчина не ныкает и не жалуется, а стойко преодолевает все сложности и преграды. Это наставление отца Хамид запомнил на всю жизнь.

В семье Пшуковых все – от мала до велика, всегда трудились. Раиса Газизовна, несмотря на трудную миссию хранительницы очага, всю жизнь работала. В этом году 10 декабря ей исполнится 80 лет, и со своим супругом они прожили в миру и в ладу долгих 62 года. Она сегодня радуется успехам детей, особенно гордится тем, что младший сын пошел по стопам отца.

«Я всегда восхищался моими родителями, старался равняться на них, – говорит Хамид Пшуков. – Отец был очень уважаемым человеком в дорожной отрасли и я очень хотел, чтобы и он гордился мной».

Уверены, Леля Пшуков сегодня точно бы гордился своим сыном, который достойно продолжил его дело! Конечно,

Опыт семейного воспитания семьи Пшуковых из села Малка стал примером для подражания не только своим детям: на Всероссийском конкурсе «Семья года – 2018» именно ее признали «Золотой» в масштабах республики

но, в жизни Хамида Пшукова было все: и успех, и невзгоды. Но он доказал, что сможет преодолеть любые преграды, решать любые трудности. Ведь не все устояли в суровые 2000-е годы, когда организации, не выдержав экономических дрязг и кризиса, разваливались, а люди теряли работу. Такая участь не обошла стороной и Зольское ДРСУ, и в итоге больше сотни опытных специалистов один миг остались не у дел. А жизнь продолжалась: нужно было кормить семью, поднимать на ноги детей, и многие тогда ушли «с дороги». Хамид Лелович тоже в разных местах – и мастером, и прорабом, но самое главное – остался в профессии. А в 2017 году открыл собственное предприятие. ООО «РСК» базируется там же, в Зольском районе, поселке Залукоаже. За четыре непростых года он поднял свое детище на высокий уровень по оснащению и объемам, но никогда, как и его отец, не забывал о людях, которых не заменит даже самая передовая техника. А технике уделял много внимания, потому что без нее – никуда. Времена ручного труда давно и безвозвратно прошли. «Вопросы оснащения передовой техникой помогает решать лизинг, это отличный механизм. И мы таким образом закупили много новой техники, например импортные асфальтоукладчики...», – поделился опытом наш герой, который, как и его отец, остался верен своей земле.

Живет там же, где его родители, вырастил двух прекрасных сыновей – достойную смену. Старший, окончив филиал МАДИ в Лермонтове Ставропольского края, работает с ним в одной упряжке. Младший – школьник, но уже хочет стать дорожником. Как и отец. Потому что для него, как и для деда тоже важно – видеть свои дороги ухоженными и красивыми. Потому что по ним ходит он сам, и каждый день шагает его народ. А на Кавказе народ крайне отзывчив, никогда не оставит в беде, предложит помощь, и обязательно поблагодарит за доброе дело. Поэтому всю семью Пшуковых уважают не только в родном селе, но и по всей республике, которую сам Создатель немного «приподнял» над всей нашей страной. ■

Мария Гошина



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

XV МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

16 – 18 ноября 2021 | Москва, «Гостиный Двор»

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2021

СКОРОСТЬ
БЕЗОПАСНОСТЬ
ТРАНСПОРТ
DIGITAL
ЦИФРОВИЗАЦИЯ
ИННОВАЦИИ
www.transweek.digital

РЕКЛАМА

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ



ПОРТОВЫЕ
АКТИВЫ



Вектор



ОТ МОСКВЫ
ДО ХАБАРОВСКА



vektor-rf.com