

# М-4 «ДОН»: НОВЫЕ ВИДЫ СТАРОЙ МАГИСТРАЛИ

ОТ МОСКВЫ ДО НОВОРОССИЙСКА ВМЕСТЕ С РУКОВОДИТЕЛЕМ ГК «АВТОДОР» ПРОЕХАЛ КОРРЕСПОНДЕНТ НАШЕГО ЖУРНАЛА



На рабочие поездки руководители ведомств обычно представителей СМИ не приглашают. Для журналистов принято организовывать пресс-туры, когда можно заранее подготовиться. Но чаще всего нашего брата любят возить на торжества по случаю открытия какого-либо объекта. Тут уж можно покрасоваться на фоне развязки или моста, рассказать об успехах, то есть, «пропиариться» в полной мере. Признаться, получив приглашение на поездку по автомагистрали М-4 «Дон», поступившее от Госкомпании «Автодор», я воспринял его сначала, как очередную пиар-акцию. Подумал: «Провезут по объектам, покажут, как дело делается, тем самым, исподволь подведут к выводу, что выделяемые из бюджета средства используются по прямому назначению». Быть может такая мысль у организаторов поездки была. Но, скажем прямо, цель мероприятия состояла совсем в другом. На удивление, поездка для руководителя Госкомпании «Автодор» Сергея Кельбаха оказалась действительно рабочей. А вот это уже было интересно — появилась возможность увидеть чиновника высокого ранга, как говорится, «без грима», в производственной атмосфере.



## О СЕРВИСЕ И НЕ ТОЛЬКО

Из Москвы мы выехали рано утром, благодаря чему быстро сумели выбраться из города, пока столица привычно не погрязла в многочисленных «пробках». Для прессы предоставили микроавтобус, в котором и разместилась наша небольшая, но дружная компания: пресс-секретарь ГК «Автодор» Екатерина Варенова, съемочная группа телеканала «Россия 24» Александр Лукьянов и Олег Хомичев, профессиональный фотограф Тимур Исаков, главный редактор журнала «ДорИнфо» Сергей Богатов, сотрудник PR-агентства Гулпияз Алибекова и автор этих строк. Большая делегация ГК «Росавтодор» во главе с Сергеем Кельбахом поехали впереди, во вместительном автобусе.

Первая остановка на 56 километре автодороги. Здесь нас ждали. На двух больших плакатах красочно изображены будущие зоны отдыха для пользователей автодороги М-4. Представители общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России», которые изъявили желание принять участие в реализации проекта, рассказывают о том, как будут выглядеть многофункциональные зоны дорожного сервиса (МФЗ). Что и говорить, проект замечательный: предусмотрены все условия, чтобы остановившись отдохнуть или заправиться, любой пользователь мог получить полный пакет сервисных услуг. В соответствии с требованиями ГК «Автодор», в МФЗ планируется построить отдельные места для стоянки легковых, грузовых автомобилей и автобусов, многотопливную заправочную станцию, туалеты, зону отдыха водителей и пассажиров со специально отведенными местами для курения, объекты общественного питания, магазин, мотель, автомойку, станцию технического обслуживания, душевые, прачечную, пункт медицинской помощи, мусоросборники, телефон. Но проектировщики пошли дальше, на изображенной схеме есть также и детская площадка. И такое внимание к детям радует, а ведь именно они в дороге доставляют более всего хлопот родителям.

Со схемами разобрались, но видно, что у Сергея Валентиновича остались вопросы. Оказалось, у общественной организации нет пока конкретной программы, как она будет осуществлять взаимодействие с госкомпанией. Сама «Опора России» не занимается предпринимательской деятельностью, она может только выступать в роли посредника. А как будут выстроены отношения между ней и подрядчиками, которые будут непосредственно заниматься возведением МФЗ? На эти вопросы Сергей Кельбах не получил внятного ответа, потому что дал время на подготовку предложений, чтобы определить «конструкцию» взаимоотношений.

## ПЛАТИТЬ ЕСТЬ ЗА ЧТО

Когда появились первые платные дороги в новейшей истории России трудно сказать. Помню, еще лет пять назад в одном из регионов видел шлагбаум, который загораживал въезд в населенный пункт. Оказалось, что администрация того небольшого городка приняла решение разрешить ездить по улицам только своим жителям, а все остальные вынуждены были проезд оплачивать. Впрочем, существовала и альтернативная дорога в обход, но она оказалась в таком состоянии, что наша машина едва не застряла. Но все-таки, можно с уверенностью сказать, что настоящие платные дороги, со всеми прилегающими «атрибутами» у нас впервые появились на автомагистрали М-4 «Дон».

Отношение населения к платным участкам неоднозначное. В начале, большинство крайне отрицательно отнеслись к этой идее. Но сейчас чувствуется, что люди уже привыкают и воспринимают требование об оплате проезда по хорошей комфортной дороге более спокойно. Особенно те, кто неоднократно проезжал по платным участкам, знают, что лучше оплатить несколько десятков рублей за возможность с ветерком проехать по ровной, безо всяких дефектов трассе, чем добираться по альтернативной дороге, состояние которой, впрочем, также приемлемое, но все же, уступает основной.

На 71 километре магистрали расположен один из пунктов оплаты, с работой которого мы знакомимся. За проезд по участку, протяженностью около 23 километров, водитель легкового автомобиля должен оплатить 30 рублей в дневное время, и 10 рублей – ночью. Стоимость проезда возрастает в зависимости от вида автомобиля. Дороже всех оплата взимается с грузовых машин и автобусов, имеющих более трех осей – 120 рублей. Поток транспорта непрерывен, но очередь небольшая. Сотрудники пункта оплаты работают сноровисто.

– А вот и аварийный комиссар, – указывает мне



на человека в форме начальник пресс-службы госкомпании «Автодор» Екатерина Варенова.

«Аварийный комиссар» – это новшество на наших дорогах. В его обязанности входит оказание помощи пользователям автодороги. К примеру, у вас сломалась машина и в течение 10 минут рядом с вами останавливается автомобиль, с виду похожий на полицейский. Это аварийный комиссар, который является многопрофильным специалистом. По крайней мере, если поломка незначительная, то он устранит ее на месте, если нет, то поможет отбуксировать машину до ближайшего пункта сервиса. Главное, не допустить на дороге скопления автомобилей, обеспечить беспрепятственный проезд. Только вот сфера влияния аварийного комиссара ограничивается лишь платным участком. А хотелось бы, чтобы такие комиссары дежурили на всех наших дорогах.

Обращаю внимание, что на магистрали очень много информации: по крайней мере, не потеряешься, не свернешь раньше времени в сторону. Указаны не только направление и километраж до крупных городов. Многие щиты заранее предупреждают о том, что впереди съезд в какой-то населенный пункт. Есть даже информация о том, что через 400 метров расположен контейнер для мусора, туалет. Проехав тысячи километров по дорогам России, могу сказать, что подобной информационной насыщенности нигде не встречал. При этом хотел бы отметить – информация не мозолит глаза, хотя заметил в нескольких местах, что надписи повторяются через каждые несколько сот метров. Но тут, наверное, действовали, следуя поговорке о том, что «кашу маслом не испортишь». Если впереди участок, на котором ведутся ремонтные работы, то водители об этом узнают за несколько километров и успевают среагировать, снизить скорость.

Мы уже привыкли к тому, что если на дороге производятся работы, то в этом месте всегда возникают заторы. Но на М-4 стараются не допускать «бутылочных горлышек» за счет верно разработанной схемы организации движения, потому «пробок»





на всем протяжении дороги мы не встречали. Справедливости ради надо отметить, что есть участки, особенно в Ростовской области, Краснодарском крае, где приходится ехать на небольшой скорости из-за высокой интенсивности движения. Но от Москвы до Воронежа можно без особых опасений нажимать на газ, так как на большей части магистрали разрешенная скорость 110 километров.

## АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ПРОСИТ ТРУДА

Подъезжаем к еще одному платному участку – обходу Богородицка, на котором деньги с водителей стали взимать совсем недавно – с 1 сентября нынешнего года. Здесь нам демонстрируют терминал, пользуясь которым можно пополнить счет на транспондере. Транспондер – это электронное устройство, устанавливаемое на лобовом стекле автомобиля. Он обеспечивает автоматическое взимание платы и безостановочный проезд через ПВП по отдельной полосе движения, то есть в очереди стоять не надо, если твой автомобиль оборудован транспондером. Но пока пополнять счет можно только на терминалах, установленных в пунктах взимания платы. Сергей Кельбах ставит задачу разработать и внедрить программу, чтобы пользователи имели возможность вложить деньги на счет транспондера через большинство имеющихся электронных платежных систем. Пока же, как он считает, разработчикам программы есть, над чем поработать.

У следующего населенного пункта – города Ефремова, тоже есть обход, эксплуатация которого в платном режиме начата с 7 октября. Но мы, согласившись с предложением наших коллег из телевидения, сворачиваем на альтернативную трассу. Решили узнать, в каком она состоянии находится. Разница чувствуется, дорога III-технической категории, всего две полосы движения, по одной в каждую сторону. Впрочем, состояние неплохое, если не учитывать отдельные небольшие участки, на которых встречаются ямы и трещины. Невооруженным глазом кое-где просматривается и колеиность. Но интенсивность движения низкая, не сравнить с основным направлением маршрута. Другая особенность в том, что дорога проходит в основном по территории населенных пунктов. В некоторых местах, где движение наиболее оживленное, установлены светофоры. Познакомившись с альтернативной трассой, прихожу к выводу, что она находится в проезде состоянии, но требует капитального ремонта. Кстати, если на магистрали М-4 мосты, путепроводы, транспортные развязки возведены с учетом сегодняшних нагрузок, то на альтернативной дороге имеется немало искусственных сооружений, построенные еще в середине прошлого столетия, а потому отработавшие свое. И они постепенно разрушаются,



**Сергей Валентинович!**

*Примите искренние поздравления от коллектива нашей редакции с высоким званием! Желаем Вам здоровья, семейного благополучия, жизненной энергии в решении непростых задач, которые стоят перед Вами и коллективом ГК «Автодор»!*

что не может не тревожить.

– Наши специалисты провели мониторинг альтернативной дороги, там, где есть необходимость, проводится ремонт или реконструкция мостов, – говорит Екатерина Варенова. – К примеру, завершен капитальный ремонт моста через реку Дон в районе города Задонска. И эта работа будет продолжаться.

На обходе города Яркина тоже будет платный участок, но пункт взимания платы (ПВП) здесь только строится.

## «КУХНЯ» РУКОВОДИТЕЛЯ

На следующее утро мы едем на обход города Воронеж, где производится реконструкция. Работы на этом объекте выполняет ООО «Трансстроймеханизация». Николай Яковенко – руководитель проекта компании, рассказывает:

– Объект сложный, очень большой объем работ. Протяженность участка 25 километров. Необходимо построить 6 транспортных развязок на разных уровнях, 9 примыканий, а также мост через реку Воронеж. Вместе с субподрядчиками на объекте работают более 1200 человек, задействовано свыше 400 единиц техники. Строительство было начато в августе 2011 года. Сдача планируется в ноябре, потому и привлечены все свободные мощности.

По пути следования Сергей Кельбах проводит производственные совещания, в ходе которых кратко обсуждают состояние дел на объектах, проблемы, которые ждут своего решения, отмечаются недостатки, указываются сроки ликвидации недочетов.



Работами на обходе Воронежа Сергей Валентинович в основном остался доволен. Он улыбался, много шутил, было видно, что находится в хорошем настроении.

– Предстоит напряженно поработать, но я уверен, что мы справимся с задачами и сдадим объект в срок, – отметил Кельбах. – Необходимо подготовить четкий график выполнения работ, и строго следовать пунктам этого документа. Контроль будет жесткий.

Впереди нас ждал очередной объект – реконструкция участка автодороги М-4 «Дон» с 588 по 591 километры. И слушая отчет одного из руководителей подрядной организации, на лицо Сергея Валентиновича незаметно набежала тень. Информация не радовала. Работы далеко отставали от графика, хотя еще в прошлый приезд, в начале лета, подрядчики обещали ликвидировать отставание. Но оказалось, слова своего не сдержали. Такое положение дел руководителя ГК «Автодор» не устраивало. И если до этого, «разбор полетов» он проводил в основном в автобусе, то сейчас строго спросил с исполнителя на месте. Спрашивал, не повышая голоса, но в котором отчетливо слышались стальные нотки. Честно говоря, не хотелось бы мне оказаться в той ситуации на месте съездившегося подрядчика. Тут же состоялось небольшое совещание с участием специалистов госкомпании, в ходе которого обсудили меры, необходимые для ускорения темпов работы.

Нечасто приходится подсмотреть производственную «кухню» руководителя такого ранга. Обычно все не очень лицеприятные вопросы решаются вне поля зрения прессы. И здорово, что Сергей Валентинович не стремился скрывать свои эмоции, говорил открыто, но выдержанно. Это тоже плюс руководителю, который берет не голосом, а убеждением.

## И ПЛАНОВ... ГРОМАДЬЕ

Еще около десятка объектов мы посмотрели за три дня проезда в Ростовской области, Краснодарском крае, Республике Адыгея. Часть из них строится или ремонтируется, часть пока только проектируется. В этом году на М-4 «Дон» произошло немало изменений. Чего стоит даже появление участков, где разрешается ездить со скоростью до 130 километров в час. Сданы или готовятся к вводу крупные объекты: обходы Воронежа, поселка Тарасовский. После реконструкции М-4 «Дон» стала скоростной от Москвы до Воронежа. Сейчас идет активная подготовка к строительству обхода Новой Усмани. В середине 2014 года планируется завершить работы на обходе города Аксая под Ростовом-на-Дону. Кто проезжал по этому участку,

знает, насколько приходится снижать скорость в районе Аксая из-за повышенной интенсивности движения. В планах также сооружение обхода города Павловска.

А вот горный серпантин, который приходится преодолевать по пути из Краснодара в Новороссийск, пока реконструироваться не будет. Хотя ремонтные работы проводятся и здесь. Как пояснил Сергей Кельбах, в ближайшие годы начнется реализация проекта по строительству автодороги Краснодар – Абинск – побережье Черного моря. Существующая сегодня трасса останется как туристическая, то есть для легковых автомобилей. А весь грузопоток пойдет по новой магистрали.

Планов много. Результаты поездки показывают, что они не остаются на бумаге, а претворяются на деле. Не все гладко, но работа идет. У нас уже есть дорога европейского уровня. Не стыдно гостей пригласить прокатиться с «ветерком». Все работы ведутся с применением передовых технологий и современных материалов. Постепенно рождается и новая инфраструктура дорожного хозяйства. ГК «Автодор» – лидер во внедрении инноваций. Именно в ее стенах появились и реализуются первые проекты государственно-частного партнерства (ГЧП). Именно здесь впервые перешли к контрактам жизненного цикла (КЖЦ).

Перед ГК «Автодор» в ближайшие годы стоит трудная задача: реализовать два крупнейших проекта: строительство Центральной кольцевой автодороги в Московской области и новой скоростной трассы Москва – Санкт-Петербург. Оба объекта должны быть введены в эксплуатацию к 2018 году. Даже представить сложно, какой объем работ придется выполнить. А ведь вместе с этим придется совершенствовать автомагистрали М-1 «Беларусь», М-3 «Украина». Немало предстоит еще выполнить и на М-4 «Дон». Придется коллективу госкомпании вместе с председателем правления трудиться еще напряженнее.

Проекты масштабные, но реальные. Думаю, что они будут реализованы. В этом я убедился после проезда по М-4 «Дон», когда реально познакомился с принципами работы Сергея Кельбаха и его подчиненных. Потому совсем не случайно, что именно Сергей Валентинович удостоен звания «Человек года дорожной отрасли 2013».

**Комил Жаббаров.**

**Москва – Воронеж – Ростов-на-Дону – Новороссийск – Москва.**

*Редакция журнала «Дороги и транспорт» выражает благодарность руководству ГК «Автодор», а также пресс-секретарю компании Екатерине Вареновой за организацию интересной, насыщенной и взаимопользительной поездки по автомагистрали М-4 «Дон».*