

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 11-12 (95) 2024



Мосты
ВОЗВОДИМ
круглый год



НПС // ДОРОГИ И МОСТЫ





«**Российской Федерации хватит сил и средств восстановить свои исторические территории, которые вернулись в границы страны. Существует огромная программа восстановления и развития этих территорий, она рассчитана до 2030 года. Работа уже ведется и будет вестись: восстановление дорожной сети, жилья, объектов ЖКХ, соцкультбыта. Вся дорожная сеть будет восстанавливаться – это обеспечено деньгами. Мы в течение трех лет планируем привести всю дорожную сеть этих регионов в нормативное состояние. Мы планируем построить кольцевую дорогу вокруг Азовского моря, которое стало внутренним морем Российской Федерации. Это будет такая же дорога, как «Таврида» в Крыму, – четырехполосное движение со всеми преимуществами для такой трассы. Одна часть этой дороги сделана – начало от Таганрога до Мариуполя. Это небольшой участок 40 километров. Планирование идет вокруг всего Азовского моря. Еще одна дорога, пройдет между Мариуполем и Донецком. Она почти 100 километров. Если быть более точным – по-моему, 97 километров».**

В. Путин

(Из выступления на прямой линии и пресс-конференции 19 декабря 2024 года)



В Новый год с новыми возможностями

Вот и подошел к своему завершению 2024 год. Что нас в новом 2025 ждет? Пока не знаем... Предновогодние дни всегда хлопотные – хочется все успеть, завершить начатое, навести порядок в нашем доме, который для сотрудников журнала «Дороги и транспорт», был и остается домом, и в своих головах. Проводить старый год, подвести итоги, создать карту желаний на будущее! Говорят, время стало идти быстрее...

Уходящий год был наполнен событиями, большими и маленькими, радостями и вызовами. Но самое важное – это не просто зафиксировать прошедшие моменты, но и извлечь из них уроки, которые помогут нам двигаться вперед.

Свои успехи и просчеты мы можем оценивать исключительно на основе достижений и проблемах дорожно-транспортной отрасли своей страны. Весь год мы старались быть в гуще событий, рассказывая своим читателям о важнейших событиях в дорожно-строительной и транспортной сферах России. Вели репортажи с самых значимых строительных объектов от Калининграда до Владивостока. Делились впечатлениями, старались быть неразрывно связаны с людьми, олицетворяющими все то лучшее, что есть и делается в стране. И уже это позволяет нам с уверенностью утверждать – развитие транспортного каркаса страны идет последовательно и непрерывно.

Ведь не случайно 5 декабря на заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам Президент страны Владимир Путин заявил: «...планы по приведению дорог в России в нормативное состояние реализуются с опережением графика. Дорожная сеть в стране объективно стала лучше». И тот факт, что накануне Нового года Глава государства по видеосвязи принял участие в церемонии открытия целого ряда объектов воздушной и автодорожной инфраструктуры в регионах, свидетельствует о самоотверженном труде людей, которые были и еще будут гостями на страницах журнала «Дороги и транспорт».

С наступающим Новым годом, уважаемые коллеги, друзья, читатели журнала «Дороги и транспорт»! Новых побед и достижений! Согласно теории вероятности, чем больше у нас будет желаний – тем больше их сбудется! При всем разнообразии желаний у нас есть одно – общее и главное – пусть процветает и крепнет Россия!

Феруза ДЖАББАРОВА



34



42



20



62



4



12



48

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

- 4 Умный. Быстрый. Экологичный. Три дня дискуссий, откровений и инсайтов
- 13 Александр Бондаренко: «Донбасс – сердце России»

| С ЮБИЛЕЕМ

- 20 ДСК «R-1»: тридцать лет безупречной работы

| НОВОСТИ

- 33, 47, 57, 61, 77, 85 30 дней

| ЛИДЕРЫ

- 34 Александр Рябоконт: «Мосты возводим круглый год...»

| СОТРУДНИЧЕСТВО

- 42 Экспортный хаб мирового масштаба

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 48 По пути развития и успеха
- 54 ВАД. Маршруты в Крыму
- 58 ЦДС. Строим будущее. Дорогой побед и активного труда

| СТРОЙКА ГОДА

- 62 Стальные крылья через Обь

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 68 Без «АМУРСКИХ ВОЛН»
- 72 Следя славным трудовым традициям
- 78 Навести мосты в Забайкалье
- 82 Проекты «не на коленке»

| МЫ ПОМНИМ, ГОРДИМСЯ!

- 86 На белом коне...

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

- Ефимов В.Б.**
Президент Союза транспортников России, Председатель комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, Депутат Государственной Думы ФС РФ – председатель редакционного Совета
- Дитрих Е.И.**
Генеральный директор АО «Государственная транспортная лизинговая компания», Председатель Президиума Союза транспортников России
- Джаббарова Ф.А.**
Генеральный директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» – главный редактор журнала «Дороги и транспорт» – заместитель председателя редакционного Совета
- Винокуров Б.А.**
Президент Московского областного Союза, член Президиума СТР
- Ивановский Н.Н.**
Первый вице-Президент «Международной ассоциации руководителей авиационных предприятий», член Президиума СТР
- Петушенко В.П.**
Председатель Правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»
- Клявин А.Ю.**
Президент Союза «Национальная палата судоходства», член Президиума СТР
- Кравченко Т.И.**
Директор направления по законодательству СТР
- Кукушкин А.И.**
Президент Ассоциации «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС», член Президиума СТР
- Москвичев Е.С.**
Президент Ассоциации международных автомобильных перевозок, Председатель Комитета ГД ФС РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, член Президиума СТР
- Малов А.С.**
Президент «Ассоциации подрядных дорожных организаций», член Президиума СТР
- Старовойтов О.И.**
Президент Российского автотранспортного союза, член Президиума СТР

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

- Казанцев Е.Д.**
Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты РФ, председатель редакционной коллегии
- Жусупов С.Д.**
Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»
- Кисько А.Б.**
Президент ассоциации «Желдорразвитие»
- Никонова О.А.**
Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России
- Рустамов Б.М.**
Директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» – заместитель главного редактора журнала «Дороги и транспорт»
- Свешников Ю.Ю.**
Президент Московского транспортного союза

Издатель: ООО Издательство «Дороги и транспорт». Официальный печатный орган Союза транспортников России и Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию. Информационно-аналитический журнал.

Генеральный директор и главный редактор Феруза ДЖАББАРОВА.

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

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

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

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

Адрес редакции: 117461, г. Москва, ул. Каховка, д. 22, корп. 5, к. 314. dortransport@mail.ru, www.dortransport.com.

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



УМНЫЙ. БЫСТРЫЙ. ЭКОЛОГИЧНЫЙ.

ТРИ ДНЯ ДИСКУССИЙ, ОТКРОВЕНИЙ И ИНСАЙТОВ



Форум и Выставка «Транспорт России», который прошел в Москве, стал ключевым событием года в сфере транспорта. Главной темой Транспортной недели стала пленарная дискуссия «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы», которая проходила с участием Председателя Правительства России Михаила Мишустина, заместителя Председателя Правительства Марата Хуснуллина, Министра транспорта Романа Старовойта и Президента РАН Геннадия Красникова.

РАБОТА НА ЗЕМЛЕ

Под таким лозунгом прошел Деловой завтрак Министра транспорта России Романа Старовойта, где обсуждали роль регионов в развитии эффективной транспортной системы.

– В мае 2024 года Президент Российской Федерации Владимир Путин подписал указ,



МИХАИЛ МИШУСТИН:

«**НЕСМОТЯ НА НЕПРЕРКАЩАЮЩЕЕСЯ САНКЦИОННОЕ ДАВЛЕНИЕ, ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ ПРОДОЛЖАЕТ ПОСТУПАТЕЛЬНО РАЗВИВАТЬСЯ. В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ПЕРЕВОЗКИ, КАК ПАССАЖИРСКИЕ, ТАК И ГРУЗОВЫЕ, СОХРАНЯЮТ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ»**

где обозначил национальные цели развития нашей страны до 2030 года. В рамках реализации этого указа Правительством сегодня формируются новые национальные проекты, – напомнил Роман Старовойт. – Новый Национальный проект «Эффективная транспортная система» включает в себя девять федеральных проектов, охватывающих все виды сообщений. Минтранс России нацелен на создание самой эффективной в мире транспортной системы для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни в России. Мы понимаем, что это вызов для всех нас, но, как говорит наш Президент, если мы не будем ставить перед собой самые, казалось, невыполнимые задачи, то мы вообще никаких целей не достигнем.

Министр обозначил основные цели развития транспортной системы страны до 2030 года: увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в полтора раза; увеличе-

ние авиационной подвижности населения не менее чем на 50%; обеспечение доли дорог опорной сети и городских агломераций в нормативе на уровне не менее 85%; обеспечение доли региональных дорог в нормативе на уровне не менее 60%; обеспечение доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, на уровне не менее 85%.

Роман Старовойт предложил обсудить меры поддержки регионов в периметре 2025-2030 и проекты, которые будут запущены в субъектах Российской Федерации в ближайшее время. При этом он подчер-

РОМАН СТАРОВОЙТ:

«**НОВЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА» ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ДЕВЯТЬ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ, ОХВАТЫВАЮЩИХ ВСЕ ВИДЫ СООБЩЕНИЙ. МИНТРАНС РОССИИ НАЦЕЛЕН НА СОЗДАНИЕ САМОЙ ЭФФЕКТИВНОЙ В МИРЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЭКОНОМИКИ И КАЧЕСТВА ЖИЗНИ В РОССИИ»**





кнул, что сила нашего государства, огромной необъятной Родины, заключается именно в силе наших регионов, наших субъектов.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников свой доклад посвятил развитию аэропорта Толмачево (г. Новосибирск). Пассажиропоток, которого по итогам прошлого года составил 9 млн 100 тысяч человек, что в 2 раза больше, чем в 2017 году. Также он представил план дальнейшего развития воздушной гавани с использованием концессиональной модели финансирования.

Челябинская область традиционно является большим транспортно-логистическим центром. Губернатор Челябинской области

ЕВГЕНИЙ ДИТРИХ:

«**ОСНОВОЙ НОВОГО СТАНДАРТА ДОЛЖНО СТАТЬ ОТНОШЕНИЕ ВОДИТЕЛЯ К СВОИМ Пассажирам, ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ – К ВОДИТЕЛЯМ, ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ – К ТРАНСПОРТНЫМ КОМПАНИЯМ»**

Алексей Текслер рассказал о строительстве транспортно-логистической инфраструктуры в регионе для обеспечения ритмичных поставок на маршрутах «Восток-Запад» и «Север-Юг». Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин остановился на обновлении парка городского пассажирского транспорта в Перми с использованием мер государственной поддержки.

Подвели итоги Делового завтрака краткие комментарии генерального директора АО «ГТЛК» Евгения Дитриха, и директора по работе с органами государственной власти ВЦИОМ Кирилла Родина. Они были посвящены балансу транспорта и инфраструктуры и институту развития как интегратору мер государственной поддержки в транспортной отрасли.

СНГ ПЛЮС

На пленарной дискуссии «Транспортное сотрудничество «СНГ плюс»: взаимосвязанность, устойчивость, эффективность» участники обсуждали роль транспорта и логистики в процессах углубления экономической интеграции и сотрудничества в СНГ.

– Разворот грузопотоков на Восток и Юг потребовал активизации работы по разви-



тию инфраструктуры нашей страны, – подчеркнул Министр транспорта России Роман Старовойт. – Мы реализуем целый комплекс мер по снятию инфраструктурных ограничений, созданию условий для опережающего развития — это касается, прежде всего, Транссиба, БАМа, развития пунктов пропуска, подходов к морским портам на ключевых направлениях.

Заместитель Генерального секретаря СНГ Ильхом Нематов выразил уверенность, что сотрудничество государств СНГ на экономическом треке способствует созданию условий для устойчивого развития национальных экономик, а министр транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Абсаттар Сыргабаев привел конкретные примеры международных транспортно-логистических проектов, где участвует республика. Министр транспорта Республики

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«**ЗА 6 ЛЕТ БЫЛО ПОСТРОЕНО И РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 150 ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ, В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ПРИВЕДЕНА ДОРОЖНАЯ СЕТЬ В 105 КРУПНЕЙШИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ. ПРОЕКТ СТАЛ ОДНИМ ИЗ САМЫХ УЗНАВАЕМЫХ СРЕДИ НАСЕЛЕНИЯ»**

Узбекистан Ильхом Махкамов свое выступление посвятил ключевым транспортным проектам с участием Узбекистана. По мнению заместителя министра транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Сергея Дубины, с каждым годом важность международных транспортных коридоров для торгово-экономического сотрудничества меж-

ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ

Форум и Выставка «Транспорт России» завершили свою работу награждением лауреатов премии «Формула Движения». В числе лауреатов: Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы; Правительство Москвы, АО «Мосинжпроект» и ГУП «Московский метрополитен»; концерн «Телематика». Также лауреатами премий стали: ООО «ПК Транспортные системы», ОАО «РЖД» и ООО «ЦЭИ», Государственный фонд «Защитники Отечества» и Минобороны России; ООО «НЕОСКАН».



ду странами и регионами только возрастает. Он рассказал о совместных планах Беларуси и России по строительству портовой и железнодорожной инфраструктуры.

ГТЛК: ЧТО ТАКОЕ СТАНДАРТ?

Презентация АО «ГТЛК» «Национальный стандарт качества услуги пассажирского транспорта» наглядно показала, что в стране давно назрела необходимость разработки единого стандарта качества услуги пассажирского транспорта.

По мнению генерального директора АО «ГТЛК» Евгения Дитриха, основой нового стандарта должно стать отношение водителя к своим пассажирам, транспортной компании – к водителям, городских властей – к транспортным компаниям. Все это должно создавать базис для того, чтобы комфорт и удобство единого пассажирского стандарта могли использоваться в каждом городе нашей страны.

Новый национальный стандарт, состоящий из восьми ключевых разделов, нацелен именно на это. При этом, маршрутной сети общественного транспорта должно быть много; остановочные павильоны должны быть красивыми, соответствовать климатическим условиям, с цифровой навигацией; подвижной состав – комфортный и безопасный; Автопарки и депо – чтобы работали

быстро, без простоев и задержек; водители должны быть прекрасно обучены и вежливы; важным элементом стандарта являются и информационные носители, подразумевающие оперативное информирование пассажиров; оплата проезда: наличными водителю и небезопасно, и несовременно; Цифровые продукты – в одном приложении будет собрана маршрутная сеть, расписание движения, пересадки, оплата проезда и все возможные сведения о том, как работает общественный транспорт.

– Что такое стандарт? Это то, что хотят видеть люди, – добавил Евгений Дитрих. – Все восемь элементов зависят от того, как устроены традиции работы в тех или иных городах и что должно быть улучшено в самом ближайшем будущем. Это своего рода инфраструктурное транспортное меню.

ПОСТУПАТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

Главным мероприятием XVIII Международного Форума и Выставки «Транспорт России», стала пленарная дискуссия «Эффективная транспортная система. Ключевые элементы». В ходе которого обсуждалась модель развития скоростного движения в России, повышение доступности и безопасности транспортных услуг, а также механизмы укрепления технологического суверенитета российского транспорта.

– Несмотря на непрекращающееся санкционное давление, транспортная отрасль продолжает поступательно развиваться, – отметил Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин. – В текущем году перевозки, как пассажирские, так и грузовые, сохраняют положительную динамику – рост за 9 месяцев на уровне примерно 3% и 6% соответственно. Такие результаты говорят о высокой адаптивности всех видов транспорта, устойчивости их работы.

Министр транспорта РФ Роман Старовойт сообщил, что ведомство сформировало два новых национальных проекта: «Инфраструктура для жизни» и «Эффективная транспортная система».

– Миссия Минтранса России – это строительство самой эффективной в мире транспортной системы для развития экономики, видение – это доступный транспорт и для пассажиров, и для бизнеса, а ценнос-



ти – это пассажир, безопасность, служение и товарищество, – подчеркнул министр.

Заместитель Председателя Правительства России Марат Хуснуллин представил результаты национального проекта «Безопасные и качественные дороги». За 6 лет было построено и реконструировано более 150 тысяч километров дорог, в нормативное состояние приведена дорожная сеть в 105 крупнейших агломерациях. Проект стал одним из самых узнаваемых среди населения.

– Академия наук занимается фундаментальными исследованиями и у нас на определенном этапе были нарушены традиционные связи между наукой и практикой, – посетовал президент Российской академии наук Геннадий Красников. – Сейчас мы видим, что потребность в науке есть и она активно развивается. В этом отношении я с уверенностью смотрю в будущее.

СТРАНА НЕПРЕРЫВНОГО ДВИЖЕНИЯ

Третий день форума начался с открытого диалога «Умный, быстрый, экологичный: транспорт будущего» с Министром транспорта России Романом Старовойтом.

Министр рассказал студентам транспортных университетов и колледжей о перспективах развития транспортного комплекса нашей страны, новых прорывных технологиях, а также ответил на вопросы о настоящем и будущем транспорта России.

Вспомнил он и историю транспортного ведомства, отметившего 20 ноября 215-летие со дня своего основания, и изобретения, которые позволяли России находиться на переднем крае технологического прогресса. Россия – страна непрерывного движения. Объемы перевозок в стране просто поразительные: 150 лайнеров находятся

Основные цели развития транспортной системы страны до 2030 года

- увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам не менее чем в 1.5 раза;
- увеличение авиационной подвижности населения не менее чем на 50%;
- обеспечение доли дорог опорной сети и городских агломераций в нормативе на уровне не менее 85%;
- обеспечение доли региональных дорог в нормативе на уровне не менее 60%;
- обеспечение доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, на уровне не менее 85%.





В рамках деловой программы «Транспорт России» состоялась 31 формат: сессии, конференции, дискуссии, круглые столы и презентации. На них выступили 353 спикера, форум посетили более 4500 человек, а онлайн-трансляцию посмотрели более 12 000 раз. На полях мероприятия было подписано 51 соглашение о сотрудничестве и взаимодействии, а его работу освещали 806 журналистов.

в час пик в московском небе, 10 млрд поездов на общественном транспорте совершают россияне в год, более 1 млрд пассажиров перевезено по российским железным дорогам. Затем он перешел к современным мега-проектам транспортной отрасли, в частности Национальному проекту «Эффективная транспортная система» и его составляющим, а также развитию Северного морского пути.

– Развитие Северного морского пути позволит доставлять грузы с Востока на Запад в два раза быстрее, чем это делается традиционным маршрутом через Суэцкий канал, – уверен министр. – Это и скорость, и снижение рисков.

Отдельное внимание Роман Старовойт уделит развитию общественного транспорта и высокоскоростных магистралей (ВСМ). По его свидетельству, самый знаковый проект ближайших лет – это именно развитие ВСМ, его реализация позволит России войти в клуб стран, внедривших у себя подобные высокотехнологичные разработки.

ПЕРСПЕКТИВЫ АЭРОДРОМОВ

На обсуждение был вынесен Федеральный проект «Развитие опорной сети аэродромов», критерии включения аэродромов в опорную сеть, вопросы формирования и расходования средств из Фонда инфраструктуры воздушного транспорта и реконструкции аэродромной инфраструктуры с механизмом концессии.

Руководитель Росавиации Дмитрий Ядров, рассказал о задачах ведомства и планах на ближайшие 5 лет по развитию аэродромной сети в Российской Федерации. В частности, более 155 объектов вошли в опорную сеть аэродромов России, из них 77 будут реконструированы до 2030 года. Ведомство готовит ряд предложений по изменениям в законодательстве, которые помогли бы и дальше планомерно развивать инфраструктуру аэродромов.

ОТМЕНИТЬ НАУКУ НЕВОЗМОЖНО

Конференция «Отменять нельзя сотрудничать. Наука в контексте транспортной отрасли» завершила деловую программу Форума «Транспорт России». Транспортная отрасль – одна из ключевых драйверов экономики, а также одна из основных заказчиков для науки, сферы образования и технологий. От того, как будет развиваться транспортная наука, зависит не только будущее отрасли и национальной экономики, но и качество жизни граждан. Вопросам стимулирования научного потенциала и механизмам достижения целей, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации в рамках нацпроектов, была посвящена заключительная конференция Форума «Транспорт России».

– Наши ученые всегда находятся на пике повестки, в том числе информационной: научные конференции, обмены, журналы – это всегда та платформа, где рождается будущее, – сказал заместитель Министра транспорта РФ Константин Пашков.

– Сегодня российские ученые, в том числе РАН, имеют большие просторы, чем это было до самого недавнего времени, – подчеркнул член-корреспондент РАН, председатель научного совета РАН по транспорту Вячеслав Приходько. – Нужно воспользоваться санкциями и поработать во славу нашей любимой страны!

Тарас Евтушенко



КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ

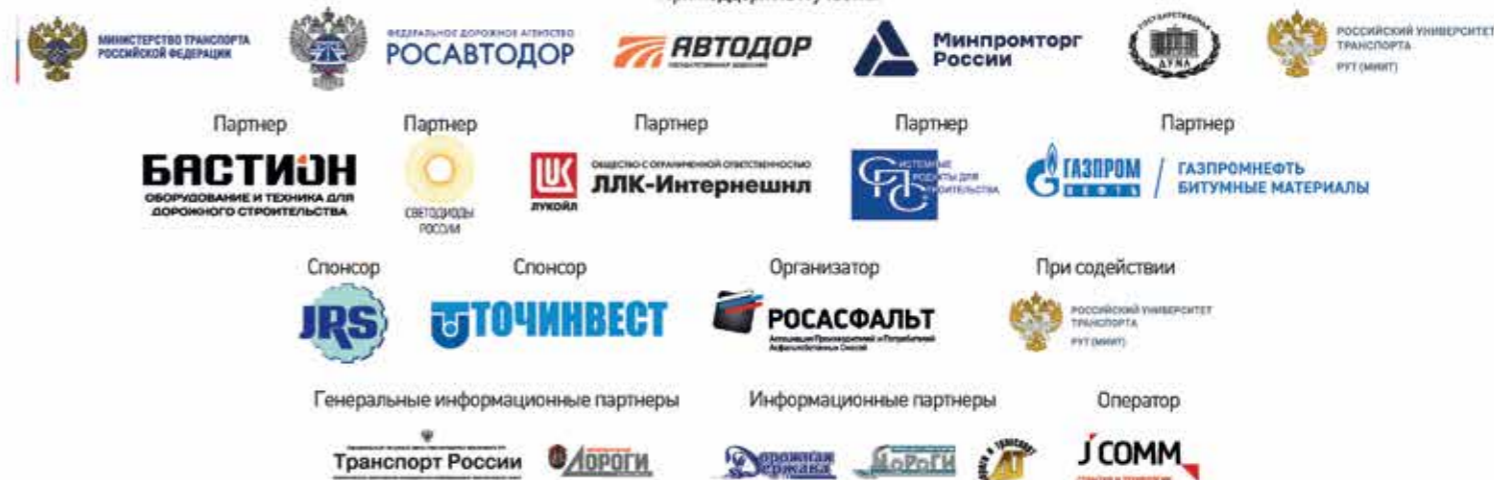
ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ, ТЕХНОЛОГИИ И ПРОИЗВОДСТВО

23.01.2025 | МОСКВА

Российский университет транспорта (МИИТ)



При поддержке и участии



На полях «Транспортной недели» у журналистов есть редкая возможность пообщаться в неформальной обстановке с экспертами, чиновниками и руководителями отраслевых компаний из любого региона нашей огромной страны.

Новые территории – это отдельная тема, которой сегодня уделяют огромное внимание Президент, Правительство России и федеральные СМИ. В ходе беседы с министром транспорта Донецкой Народной Республики Александром Бондаренко, мы узнали, чем дышит транспортная отрасль новой республики, на долю которой выпало много испытаний.



но в целом нам есть еще над чем трудиться. Разрушенная инфраструктура восстанавливается поэтапно. В конституционных границах Донецкой Народной Республики сегодня находятся свыше 8 тысяч километров автодорог. На текущий момент нам доступны лишь более 3,7 тыс. километров. Это те километры и объекты строительства, которые удалось отвоевать и которые сегодня находятся под контролем Российской Федерации. Я имею в виду сейчас только те участки, на которые мы можем смело вывезти строительные бригады, либо осуществлять грузовые и пассажирские перевозки.

– Как быстро идет восстановление улиц, проездов, ведь разрушения коснулись большой территории?

– Улично-дорожная сеть на освобожденных территориях в настоящий момент составляет порядка 11 тысяч километров, но в целом развитию дорожной сети агломераций препятствовала неблагоприятная обстановка с 2014 года. Донбасс – это сердце России. Так и есть, но сердце имеет основные под-



АЛЕКСАНДР БОНДАРЕНКО:

« **АКТИВНАЯ ФАЗА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ, КОТОРАЯ ЗРЕЛА НА ПРОТЯЖЕНИИ ДЕСЯТИ ЛЕТ, ПЕРЕРЕЗАЛА НАШИ АРТЕРИИ ПО НИТОЧКЕ, ВПЛОТЬ ДО ПОЛНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЛОКАДЫ»**

водящие артерии, которые подают кровь к большому органу, который в свою очередь осуществляет жизнедеятельность. Активная фаза боевых действий, которая зрела десятилетия, перерезала наши артерии

ДОНБАСС – СЕРДЦЕ РОССИИ

В ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКЕ ВОССТАНАВЛИВАЮТ ДОРОГИ И ИНФРАСТРУКТУРУ

АЛЕКСАНДР БОНДАРЕНКО – ЧЕЛОВЕК В ОТРАСЛИ НЕ СЛУЧАЙНЫЙ, ОН – ПОТОМСТВЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК. ЕГО ДЕД, 1910 ГОДА РОЖДЕНИЯ, БЫЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТРОИТЕЛЕМ. ОТЕЦ – АЛЕКСАНДР ФЁДОРОВИЧ БОНДАРЕНКО – ПОЧЕТНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.

МАРШРУТЫ НОВОЙ РЕСПУБЛИКИ

– Александр Александрович, как вы оцениваете ситуацию в дорожно-транспортном комплексе республики в настоящий момент?

– Ситуация сложная, но динамика положительная. В ходе проведения специальной военной операции, в частности, освобождения города Авдеевка, жители и инфраструктура Донецка немного «вдохнули». Но у нас, к сожалению, остаются еще участки, которые неприятель подвергает ежедневным обстрелам. Там ежедневно гибнут люди и разрушается инфраструктура городов. В настоящий момент ситуация в некоторых местах снизила свой накал,





За 10 лет наши агломерации были оторваны друг от друга противником, поэтому сейчас мы видим, что линия фронта выравнивается, постепенно отходя от узловых и железнодорожных станций, развязок основных дорожных артерий, которые раньше связывали весь Донбасс. Я сейчас говорю не только о Донецкой Народной Республике, но и о Луганской Народной Республике, а также освобождаемой территории Запорожской и других областей.

Александр Бондаренко

по ниточке, вплоть до полной транспортной блокады. За 10 лет наши агломерации были оторваны друг от друга противником, поэтому сейчас мы видим, что линия фронта выравнивается, постепенно отходя от узловых и железнодорожных станций, развязок основных дорожных артерий, которые раньше связывали весь Донбасс. Я сейчас говорю не только о Донецкой Народной Республике, но и о Луганской Народной Республике, а также освобождаемой территории Запорожской и других областей.

УВИДЕЛИ АСФАЛЬТ

– Насколько опасно сегодня работать на этих территориях?

– Относительно безопасно. Все видят, что сегодня творит наш враг. И я вам отвечу не как государственный гражданский служащий, а как коренной житель города Донецка. Я родился и живу в Киевском районе города Донецка, с 1985-го года. С 2014 года до марта 2024 года это был прифронтовой район. Там родились мои дети – старшая дочка и сын. И все это беспокойное время я жил там вместе с женой и детьми, хотя 80 %

горожан уехало. В подвалах мы не сидели, но были моменты, когда смерть буквально ходила рядом. Но все равно старались не паниковать, надеялись на лучшее, воспитывали детей, ходили на работу... Мы с женой свой выбор сделали еще в 2014 году – остались преданы Родной земле, где родились и где похоронены наши родственники.

– Это поступок, мужество, если хотите – героизм.

– Нет конечно, я так не считаю... Это – гражданская позиция человека с Донбасским характером! И таких сотни тысяч. А героические подвиги совершали и совершают бойцы, освобождающие наши земли от врага. Героями осмелюсь назвать и тех, кто строит и восстанавливает всю разрушенную инфраструктуру региона: дома, больницы, дороги, мосты, школы и детские сады... И как житель Донбасса хочу выразить огромную благодарность всем, кто, несмотря на сложности и опасность, делает все, чтобы наша Республика в скором времени стала еще одним процветающим краем России.

– В этом никто не сомневается, мы видим, как на наших глазах, за короткий период все обновляется. И знаем, что дорожники и транспортники под руководством вашего министерства день и ночь, не зная покоя, восстанавливают наши территории в Донбассе.

– За два года дорожники проделали колоссальную работу по восстановлению стратегически важных объектов. Это касается не только транспортных артерий, которые связывают российские регионы между собой, но и трасс, улучшающих внутреннюю логистику. Сейчас мы работаем на объектах, которые находятся в оперативной доступности, прежде всего, это внутригородская улично-дорожная сеть. У нас порядка 20 муниципалитетов, и основная из них – Донецко-Макеевская агломерация. В Донецке проживает порядка миллиона, а в Макеевке более 400 тысяч человек.

На региональных дорогах в этом году капитально отремонтировано 454 километра. В прошлом году – 414 км. Прирост объемов идет. Дело в том, что с адекватным отношением к капитальным ремонтам здесь никто не подходил, начиная с 1991 года. Это,

по сути, было текущее содержание – межмуниципальные дороги поддерживались в рабочем состоянии с помощью ямочного ремонта. Естественно, что все накопленные за несколько десятилетий проблемы с инфраструктурой перешли к нам по наследству. Ресурсы давно себя исчерпали. Начиная работу в тыловых районах, где царил разруха на тот момент, мы сразу приступили к капитальным ремонтам и строительству новых автомобильных дорог. В некоторых районах и поселках люди, прожив по 40-50 лет, не знали, что у автомобильных дорог бывает такое качественное покрытие! Не говоря уже про водостоки, освещение и прочие «блага».

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

– Наверное, в приоритете социально значимые направления. Хватает ли средств на отдаленные поселки?

– Невозможно за год сделать то, что упускалось из виду на протяжении более 30-ти лет, при предыдущем государстве. Но работать некачественно и непрофессионально нам не позволяют ни совесть, ни ситуация. В приоритете сегодня – восстановление инфраструктуры, разрушенной в ходе боевых действий и обеспечение логистических связей с другими субъектами России. Доро-



АЛЕКСАНДР БОНДАРЕНКО:

« ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ – ВОССТАНОВИТЬ РАЗРУШЕННЫЕ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ВОССОЗДАТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СЕТЬ НАШЕЙ РЕСПУБЛИКИ »

ги, которые мы сегодня восстанавливаем, являются мощной поддержкой населению поселков и городов, которые были отрезаны от агломераций. Всем известно, что, когда в населенный пункт прекращает ходить транспорт, нарушается даже своевременная доставка продуктов питания и лекарств, люди не могут добраться до райцентров. Естественно, эти небольшие города и посел-





ки начинают постепенно умирать. В настоящий момент мы обеспечиваем транспортную доступность людям и тем самым даем дополнительную подпитку городам, поселкам и муниципальным округам, которые сейчас, по сути, испытывают свое второе рождение.

– А как обстоят дела на федеральных трассах?

– На федеральных участках идет новое строительство, в том числе при нашей помощи. Тесная взаимосвязь с органами исполнительной власти по территории субъекта необходима при решении вопросов, касающихся отвода земельных участков, прокладке инфраструктуры, сетей освещения. Наше министерство оказывает максимальную поддержку при строительстве федеральных маршрутов. Сейчас ключевое внимание уделяется федеральной трассе Р-280 «Новорос-

сия», которая является частью сухопутного коридора в Крым и входит в состав Азовского кольца. Маршрут из Крыма в Ростов на Дону преобразится в полнофункциональную федеральную четырехполосную трассу «Новороссия», повторив судьбу проекта «Таврида» – став в основу экономического рывка полуострова и Новой России. Работы по расширению трех участков трассы велись с осени 2023 года. В середине октября этого года мы открыли после капремонта четырехполосный участок с 121-го по 131-й км: от границы с Ростовской областью до города Новоазовск. В ноябре заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин с помощью видеосвязи поучаствовал в открытии третьего участка федеральной трассы от Новоазовска до Мариуполя. После капремонта мы ввели в эксплуатацию участки трассы Р-280 «Новороссия» с 135-го по 156-й км и с 156-го по 162-й км. Работы по капитальному ремонту участка автодороги протяженностью 37 километров на территории республики завершены более чем на год раньше прогнозируемых сроков. На объектах выполнили полный комплекс работ по устройству двух новых полос и новой дорожной одежды. Также в рамках обновления трассы капитально отремонтировали мост через балку Безыменная на 143-м км.

– Все эти мероприятия требуют производственных мощностей и средств. Достаточно ли их у вас?

– Денежные средства осваиваем результативно, опережая график. Рабочих рук, техники и производственных ресурсов хватает. У нас сегодня 38 асфальтобетонных заводов, которые начали возводиться с 2022 года.

Все они работают, но пока не на полную мощность. На территории ДНР работают карьеры, обеспечивая АБЗ щебневой продукцией. Естественно, то, что не производится в ДНР, завозим, но основные ингредиенты делаем сами. Так что можно сказать, у нас замкнутый цикл.

– А каковы планы на будущее?

– До 2030 года запланирован капремонт 171 км трассы Р-280 на территории ДНР и Запорожской области. После 2030 года намечен капитальный ремонт еще 196,8 км дороги «Новороссия» в Запорожской и Херсонской областях. В рамках развития трассы Р-150 необходимо модернизировать Донецкую кольцевую автодорогу, которая находится в ненормативном состоянии. Капитальный ремонт также требуется искусственным сооружениям в ее составе. В настоящее время основной транспортный поток между важнейшими городами региона проходит по дороге «21к-12 Енакиеве – Харцызск», проходящей через несколько населенных пунктов. Работы будут вестись в 2 этапа с 2025 по 2026 годы. Мероприятия позволят сократить время в пути между Донецком и Луганском с 3,5 до 2 часов. Кроме того, разгрузится проспект 250-летия Донбасса в Макеевке, повысится безопасность движения в связи с отсутствием населенных пунктов, а также снизится интенсивность и аварийность. Будем продолжать развитие порта Мариуполь, а также есть планы по будущему восстановлению инфраструктуры для воздушного сообщения. Сейчас мы определяем опорные населенные пункты республики, опорные агломерации, где находятся социальные, медицинские и административные учреждения, объекты инфраструктуры, чтобы определить, какие маршруты включить в опорную сеть.

– Железнодорожный транспорт тоже играет немаловажную роль...

– «Росжелдором», федеральным ведомством, сформировано подведомственное ФГУП «Железные дороги Новороссии», которое включило в себя всю железнодорожную инфраструктуру четырех новых субъектов – ДНР, ЛНР, Запорожскую и Херсонскую области. Из-за неспокойной обстановки пассажирские перевозки, к сожалению, воз-



АЛЕКСАНДР БОНДАРЕНКО:

« ОТЛИЧНЫМ ПРИМЕРОМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДОРОГ И ЖИЛИЩНО-КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА, ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, ПОСЛЕ АКТИВНОЙ ФАЗЫ ВЕДЕНИЯ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ МЫ НАГЛЯДНО ДЕМОНИСТРИРУЕМ ТО, С ЧЕМ ПРИШЛА РОССИЯ – ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО СПРАВЕДЛИВОСТЬ, НО И УДОВЛЕТВОРЯЮТСЯ БАЗОВЫЕ ПОТРЕБНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ »

можны не везде и люди пока вынуждены пользоваться только автомобильным видом транспорта. А железная дорога позволяет нам сейчас полноценно насытить промышленные комбинаты, увязать их с горно-металлургическим комплексом, и в целом обеспечить их своевременным подвозом сырья. Надеемся, что уже в 2025 году наши железные дороги полноценно будут эксплуатироваться в общей сети железных дорог Российской Федерации. Очень много объектов инфраструктуры было повреждено, нужна их реконструкция и модернизация. Дело не только в разрушениях последнего времени. Железные дороги десятилетиями эксплуатировались так же, как и автомобильные – на износ. Почти весь подвижной состав – локомотивы и электровозы – тоже требуют замены. Хотя это крупная, надежная техника, но, к сожалению, она далека от идеала.





– Боевые новости Донбасса были связаны не только с Авдеевкой, но и со станцией Ясиновая, которая занимала одну из лидирующих мест среди сортировочных станций Советского Союза...

– Совершенно, верно. В начале XX столетия она преобразовалась в большой железнодорожный узел, а в связи с расширением железных дорог стала одной из крупнейших железнодорожных станций Советского Союза. Линия фронта по факту находилась в километре от ее сортировочных парков и транзитных путей, некоторые железнодорожные парки были практически полностью уничтожены обстрелами. По мере освобождения территории, у нас появился доступ к этой инфраструктуре, частично парализованным станциям, а чтобы оживить любое направление, возобновить там стабильное движение, нужно проделать колоссальную работу. Весь горно-металлургический комплекс бывшей Украины был основан на крупных металлургических агломерациях, которые находились в Донецкой и Луганской народных республиках, Днепропетровской области. Но теперь весь этот логистический комплекс, включая морской торговый порт, полностью разрушен, и нам приходится по крупицам собирать всю эту транспортную систему в единый логистический кулак, увязывать с промышленной и сырьевой базой.

– А что с общественным транспортом? Автобусы и троллейбусы ходят по привычным маршрутам?

– На текущий момент у нас работает 892 автобусных маршрута, из них 447 межрегиональных. Но материальная база перевозчиков, которые у нас работали на протяжении последних десяти лет, серьезно износилась. Кто-то из них готов был развивать свой бизнес, кто-то не готов, кто-то был ограничен тарифной политикой, поэтому в данном сегменте мы немного поправили тарифную политику на основании постановлений Правительства и решения тарифной комиссии.

После 2022 года в рамках федеральных программ по обновлению транспорта наши просьбы и пожелания были услышаны федеральными органами исполнительной власти. В рамках пополнения парка по федеральным программам, в 2023 году поступило 248 единиц транспорта, в этом году запланировано 89, а на 2025 – 120 единиц транспорта. Новым подвижным составом обеспечена ГУП «Донбасская транспортная компания», которая сегодня несет основную социальную нагрузку, обеспечивая транспортную доступность прифронтовых отдаленных поселков.

– Есть опасность попасть под обстрел?

– Были случаи обстрела наших транспортных средств, но, слава Богу, обошлось без погибших. А раненые были. Поэтому наше госпредприятие несет двойную нагрузку, и сейчас, при поддержке федеральных программ по обеспечению транспортом муниципалитетов, мы сдвинули с мертвой точки логистику. Да, где-то еще дорабатываем, где-то освобождаются новые поселки и появляются новые участки для восстановления, но работа идет очень серьезная. Задачи стоят грандиозные, казалось бы, неподъемные, но их надо выполнять, поскольку невыполнимых задач не бывает, бывает отсутствие желания. Но в целом, наши водители проявляют массовый героизм.

– Мы желаем вам, и всем жителям новых территорий России, чтобы в следующем году все проблемы были решены – все маршруты работали, люди ездили на новых поездах и автобусах по новым трассам и радовались жизни!

– Спасибо! Благодарим за поддержку!

Беседовала Феруза Джаббарова

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ» – ВАШ НАДЕЖНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

dortransport@mail.ru
www.dortransport.com
8 (499) 962-43-63
+7 (495) 648-29-54



ООО «Издательство «Дороги и транспорт»

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

Почтовый адрес: 101000, г. Москва, Армянский переулок, дом 9, стр1, офис 602, +7 (495) 648-29-54;
Юридический адрес: 117461, г. Москва, ул. Каховка, дом 22, корп. 5, ком. 314

Образец заполнения платежного поручения:

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

СЧЕТ № 869/ПФ от 2 октября 2024 г.

Заказчик:
Плательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2025 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

НА ТОРЖЕСТВЕННОМ
МЕРОПРИЯТИИ В ЧЕСТЬ
ЮБИЛЕЯ ЛУЧШИЕ
СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ
ПОЛУЧАТ ЗОЛОТЫЕ МЕДАЛИ

ДСК «R-1»: ТРИДЦАТЬ ЛЕТ БЕЗУПРЕЧНОЙ РАБОТЫ



ЭДГАР АРАМЯН:

« БЛАГОДАРЯ
НАШЕЙ КОМПАНИИ
ПОД РЕМОМТОМ
И СТРОИТЕЛЬСТВОМ В МОСКВЕ
СТАЛИ ПОДРАЗУМЕВАТЬ
НЕ ПРОСТО УКЛАДКУ
АСФАЛЬТА, НО ЦЕЛЫЙ
КОМПЛЕКС РАБОТ
ПО БЛАГОУСТРОЙСТВУ»

В этом году ДСК «R-1» отмечает свое 30-летие. Наш журнал «Дороги и транспорт» от всего сердца поздравляет коллектив компании с юбилеем, поскольку много лет является партнером и другом этой организации. Пережитые кризисы укрепили дух этой команды, сплотили ее коллектив и научили выживать в трудных ситуациях, и сегодня ДСК «R-1» – одна из ведущих российских организаций в сфере строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог федерального и территориального значения. А самое главное, здесь трудятся настоящие профессионалы своего дела, о высокой квалификации которых говорят их объекты.

УДАРНЫЕ СТРОЙКИ УДАРНЫМИ ТЕМПАМИ

За прошедшие годы компания реализовала немало уникальных и сложных проектов, способствующих развитию отечественной дорожной отрасли, за что была отмечена многочисленными наградами, дипломами и свидетельствами. Она строит новые дороги, как в Москве, так и в других регионах России. «R-1» начинала с небольших объемов текущего ремонта асфальтобетонного покрытия в Юго-Западном административном округе города Москвы, Ломоносовском и Академическом районах, но с каждым годом объемы заказов росли. Сегодня по объектам компании можно изучать дорожную карту столицы: МКАД, ТТК, Ленинский проспект, Воробьевы горы, Ленинградский проспект, Варшавское, Кашир-





ское, Киевское шоссе, Кремлевская набережная, проспект Мира, ВДНХ. С 2009 года компания вышла на крупнейшие федеральные трассы, значимые в масштабах всей страны. Компания «R-1» внесла большой вклад в подготовку Олимпийских игр в Сочи. Работала на трассах М-10 Москва – Санкт-Петербург, М-1 «Беларусь» в Московской области и М-4 «Дон» в Геленджике, М-3 «Украина» и А-107.

– К современным трассам сегодня предъявляют очень высокие требования, но я с уверенностью могу сказать, что наша компания способна обеспечить наилучшее качество дороги, – отметил Председатель совета директоров дорожно-строительной компании «R-1» и владелец группы компаний «Руслан-1» Эдгар Арамян. – Масштаб наших объектов свидетельствует не только о больших объемах проведенной комплексной работы всего коллектива, но и является мерилом нашей деловой репутации.

В том, что ДСК «R-1» крепко держит данное слово, можно убедиться, побывав

на строительстве любого объекта компании. Мы своими глазами видели, как огромную территорию под Калугой дорожные строители превратили в Северный обход областного центра, до этого построив Южный обход.

В 2020 году ДСК «R-1» взяла в разработку карьер для снабжения инертными материалами объекта строительства Северного обхода Калуги «Анненки – Жерело», на котором являлась генеральным подрядчиком. Почти на 22-километровом участке работы шли в две смены. На каждом километре десятки строительных машин и сотни рабочих... Такая масштабная стройка с ударными темпами для специалистов «R-1» – норма. Еще в 2015 году за 2 месяца практически с нуля они построили автомобильную дорогу в Московской области из Алабино в Кубинку к парку «Патриот», протяженностью 20 км. Еще один показательный пример – за 15 дней была построена автодорога, протяженностью более 2 км, от поселка Армейское до нового инфекционного центра в поселении Вороновское в Новой Москве.

Безусловно, в основе успеха «R-1» лежит огромный труд. Как говорит сам Эдгар Русланович, потомственный строитель, секрет прост: 5% таланта и 95% упорного труда. Так научил его отец, так велит ему сердце. Предприятие не боится принимать повышенные обязательства, идти на риск, применяя передовые технологии и материалы, вкладываясь в обучение сотрудников.

– Эти годы вместили многое. В них спрессованы наши напряженные будни, каждодневный труд на сотнях больших и малых дорожных объектах страны. И в каждый такой объект, будь то участок дороги, мост или транспортная развязка, мы вкладывали свои профессиональные навыки, бесценный опыт, который приходил с годами, а порой и душу, – отметил Эдгар Арамян.

Таков был подход Эдгара Арамяна при основании компании, эти требования не снижаются и сегодня, когда за плечами дорожных строителей десятки возведенных объектов транспортной инфраструктуры, сотни километров проложенных прекрасных дорог.

РОВНОЙ ДОРОГИ!

Еще один важный проект, который будет реализован до конца этого года – строительство и реконструкция участка от Большой Филевской улицы



ЭДГАР АРАМЯН:

«**МЫ И В ДАЛЬНЕЙШЕМ НАМЕРНЫ ПРИНИМАТЬ УЧАСТИЕ В КОНКУРСАХ ПО РЕМОНТУ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС И ПРОДОЛЖАТЬ ВНЕДРЯТЬ ПРИ ИХ ОБУСТРОЙСТВЕ САМЫЕ ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ, ЧТОБЫ ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО ГЛАВНЫМ ЭКОНОМИЧЕСКИМ ДОРОГАМ СТРАНЫ БЫЛО СТОПРОЦЕНТНО КОМФОРТНО. ТАКОВ НАШ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ И ПРОЦВЕТЕНИЕ РОССИИ»**





В апреле 2021 года владелец группы компаний «Руслан-1» **ЭДГАР РУСЛАНОВИЧ АРАМЯН** получил звание «**Заслуженный строитель России**».

В сентябре 2023 года председатель совета директоров дорожно-строительной компании «R-1», «Заслуженный строитель Российской Федерации», благотворитель, кавалер ордена «Святого Григория Просветителя» Эдгар Арамян был награжден Почетной грамотой Президента Российской Федерации за активное участие в реализации инфраструктурных проектов, высокие достижения в профессиональной деятельности и многолетнюю добросовестную работу.

до Третьего транспортного кольца. Территория объекта начинается от Шелепинского моста вдоль улицы Заречной в сторону Кутузовского проспекта, затем идет ответвление к улице Новозаводской в районе дома №2Б. После этого путепровод продолжается под Белорусским мостом железной дороги, проходит вдоль Проектируемого проезда № 1033 и заканчивается в районе дома № 31 на набережной Тараса Шевченко. Уже введен в эксплуатацию участок от ул. Большая Филевская до проезда №1824. В начале сентября этого года ко Дню Москвы было открыто движение на участке от Большой Филевской улицы до Третьего транспортного кольца, который связал районы Дорогомилово и Филевский Парк с населением порядка 200 тыс. человек.

Благодаря слаженной работе коллектива дорожно – строительной компании, всего за два года удалось построить эту дорогу. Улицу Большая Филевская и ТТК соединила четырехполосная дорога вдоль набережной Москвы - реки, протяженностью более 3 км. Масштабный проект, который реализовала компания ДСК «R-1», позволил создать новую поперечную транспортную связь, улучшил транспортную доступность новых жилых кварталов и важных объектов социальной и транспортной инфраструктуры. Этот объект – один из крупных проектов дорожного строительства – принят в эксплуатацию с отличной оценкой по качеству выполненных работ и по строгому соблюдению графика. Во время строительства развязки особое внимание реализации проекта уделял мэр столицы Сергей Собянин – часто бывал лично на стройке, и одним из первых объявил о начале движения на участке от Большой Филевской улицы до Третьего транспортного кольца.

Строителям пришлось сносить порядка 18 зданий и сооружений, в том числе старый московский док для ремонта речных судов, бывшие заводские корпуса с разветвленной системой капитальных подземных сооружений. Близость Москвы – реки потребовала возведения подпорных стен и укрепления 150 м берега бутовым камнем. Ни на минуту не останавливалось и движение поездов, когда велись сложнейшие строительные работы под железнодорожным мостом. Было проложено и заменено, в общей сложности, 54 км новых инженерных коммуникаций.

30 лет впереди строя



УВАЖАЕМЫЙ ЭДГАР РУСЛАНОВИЧ!

От всего Союза транспортников России и от себя лично поздравляю Вас и весь коллектив компании «R-1» с юбилеем!

Для любой организации 30 лет это – большой срок. За эти годы дорожно-строительная компания «R-1» прошла большой путь, став одной из ведущих компаний России в сфере строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог федерального и территориального значения. Вы, Эдгар Русланович, за 30 лет сумели создать настоящую команду профессионалов, сплотить коллектив единомышленников своего дела. Безусловно, успех не случаен, поскольку все эти годы «R-1» наращивала обороты, бралась за сложные проекты даже в трудные, нестабильные времена. При этом шла постоянная работа по изучению, внедрению и использованию современных технологий, высококачественных дорожно-строительных материалов, инновационной техники. Все это позволило компании стать одним из лидеров по воплощению масштабных проектов по развитию инфраструктуры в столице. «R-1» строит современные и безопасные дороги федерального значения в разных уголках нашей страны.

Компания одна из первых начала восстанавливать разрушенную инфраструктуру в новых регионах России, Донецкой и Луганской народных республиках, в приграничных территориях. Системный контроль и огромное внимание позволяют сдавать объекты с опережением.

Хочу пожелать коллективу ДСК «R-1» дальнейших успехов, здоровья, счастья, благополучия и новых Побед!

Виталий Ефимов,
Депутат Государственной Думы РФ,
Президент СТР



*Чтобы этот огонь
никогда не погас!*

Дорогие коллеги, друзья!
Уважаемый Эдгар Русланович!

Поздравляю вас с 30-летием основания ДСК «R-1». За этот период вы реализовали невероятное количество уникальных и сложных проектов, способствующих развитию отечественной дорожной отрасли. По вашим объектам можно изучать дорожную карту столицы: МКАД, ТТК, Ленинский проспект, Воробьевы горы, Ленинградский проспект, Варшавское, Каширское, Киевское шоссе, Кремлевская набережная, проспект Мира, ВДНХ. Со временем компания вышла на крупнейшие федеральные трассы, значимые в масштабах всей страны.

Сегодня ДСК «R-1» – это широко узнаваемый бренд, который неизменно ассоциируется с качеством столичных дорог и улиц, транспортных развязок и мостов, высокотехнологичностью, инновациями.

И это – ваша заслуга, уважаемые руководители и сотрудники компании. Без вас, без вашей непоколебимой веры в успех, без вашей энергии и знаний, компания никогда бы не стала той, какой мы ее видим сейчас. Если сравнить 30-летие компании с 30-летием человека, можно найти много похожего: уже есть необходимый опыт, а также есть азарт, огонь в глазах и стремление к новым победам и достижениям. Я желаю вам, коллеги, чтобы этот огонь никогда не погас!

Процветания вам и успехов! Берегите себя, будьте счастливы и помните: вам 30 лет – а это значит, все только начинается!

АЛЕКСАНДР ШУРИКОВ,
председатель Международного
объединения профсоюзов работников
транспорта и дорожного хозяйства



– Для того, чтобы уложиться в срок и сделать подарок жителям столицы ко Дню города, наши специалисты и рабочие трудились фактически круглосуточно, – рассказал Эдгар Русланович. – Строительство началось в июле 2022 года. Как и обещали, в сентябре этого года мы полностью открыли новую дорогу.

Связка соединила в один узел улицу Большая Филевская, проспект Багратиона и ТТК, таким образом, удалось улучшить транспортную доступность районов Дорогомилово и Филевский Парк, а также доступность новых жилых кварталов и важных объектов социальной и транспортной инфраструктуры.

До конца года на этом участке будут завершены работы по строительству путепровода для комфортного съезда с Третьего транспортного кольца и проезда к штаб – квартире «Сбера». И в общей сложности коллективом дорожников с нуля будет построен путепровод со съездом с ТТК к БЦ «Сбербанк Сити», боковые проезды вдоль ул. Большая Филевская в районе пересечения с Проектируемым проездом №2123.

ВЕРХНИЕ ПОЛЯ

Вершиной сложнейших работ последнего времени стало открытие в начале декабря одного из реконструированных этапов улицы Верхние Поля на юго-востоке Москвы, который вывел к концу 2023 года Южную Рокаду на МКАД. Напомним, что на четвертом участке Южной Рокады, проходящем по улице Верхние Поля от МКАД до улицы Марьино Парк, была сформирована улично-дорожная сеть, общей протяженностью 4 километра, с выходом на МКАД – участок дороги основного хода с тремя полосами движения в каждую сторону по улице Верхние Поля, и реконструирован проектируемый проезд №1.

– Наш объект стал одним из завершающих участков Южной рокады, который стыкуется с развязкой у МКАДа. Это был проблемный участок, проходящий сразу по трем районам – Капотня, Люблино и Марьино, где скапливались машины, а Южная рокада входит в новую систему скоростных магистралей столицы наряду с Северо-Восточной, Северо-Западной и Юго-Восточной хордами, – отметил Эдгар Арамян.



«R-1» СТРОИТ КОМФОРТНЫЕ, МАКСИМАЛЬНО – БЕЗОПАСНЫЕ ВЫСОКОИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ДОРОГИ. В ЕЕ ПОСЛУЖНОМ СПИСКЕ ЧИСЛЯТСЯ ТАКИЕ ТРАССЫ, КАК 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 И Т.Д.

Она соединит крупнейшие магистрали и дороги мегаполиса: МКАД, Кутузовский, Мичуринский, Ленинский и Пролетарский проспекты, проспект Вернадского, улицу Профсоюзная, Варшавское и Каширское шоссе, Люблинскую улицу

– Строительство Южной Рокады – один из самых сложных объектов, поскольку там проходит трубопровод нефтеперерабатывающего завода. Дорожникам по особым требованиям мер безопасности пришлось вдоль трассы строить бетонную защитную стену, высотой порядка 7 м, и протяженностью примерно километр. Но результат колоссальный, – рассказал заместитель генерального директора ДСК «R-1», руководитель проекта по строительству Южной рокады Иван Махов.

ЗАПАДНЫЙ ПОРТ И НЕ ТОЛЬКО

Завершены и сданы участки инфраструктуры в индустриальном парке «Руднево», построен и готов к сдаче объект на территории бывшего завода – гиганта «ЗИЛ». В настоящий момент компания успешно реализует масштабный проект по строительству новой хордовой магистрали между Московским Северным Диаметром и Московской кольцевой автодорогой. В рамках проекта ведется активная реконструкция участка Сельскохозяйствен-

ной улицы от МСД до Юрловского проезда. В ходе реконструкции дорога будет расширена до шести полос движения. Здесь очень большой объем работы 5 пешеходных переходов, локальные очистные сооружения...

На этапе промежуточной готовности с визитом приезжал Сергей Собянин, и остался доволен темпами и качеством строительства. Согласно планам, первый этап строительства будет завершён уже в следующем году.

– Думаю, что во втором квартале 2025 года мы откроем эту дорогу. В результате время в пути по улице Сельскохозяйственной сократится почти в два раза, – отметил Эдгар Русланович.





Компания сегодня работает в Даниловском районе Москвы. Ведется строительство Симоновской набережной. На километровом участке будет выполнено берегоукрепление в виде монолитной железобетонной подпорной стены и благоустроена территория, включающая в себя пешеходные и велодорожки. Это тоже очень масштабный проект, – рассказал Иван Махов.

В работе еще один объект – реконструкция набережной реки Москвы от Филевского парка до территории театра «Мастерская П.Н. Фоменко» включительно. Компания работает на участке №1 «Западный порт». Реализация объекта позволит организовать современное и комфортное общественное пространство для отдыха и прогулок вдоль набережной Москвы-реки на участке от Шелепихинского до Белорусского мостов.

Объект находится в ЗАО города Москвы, районе Филевского парка. Территория представляет собой причальную набережную недействующего Западного порта Москвы, расположенную на правом берегу реки Москвы, на участке между Шелепихинским и Белорусским мостами. Береговая линия от Филевского парка до территории театра «Мастерская П.Н. Фоменко» является частью общей системы набережных Москвы-реки.

– Для территории объекта существует ряд планировочных ограничений,

в связи со спецификой размещения участка и объектов, расположенных на смежных территориях: водоохранная зона и береговая полоса Москвы-реки, зона охраняемого природного ландшафта. На территории располагаются существующие конструкции берегоукрепления – причальная стенка первой и второй очереди, которые в рамках проекта подлежат демонтажу, – пояснил Иван Махов.

На участке проектом предусматривается строительство набережной, общей протяженностью 812,39 м, устройство велодорожек, пешеходной дороги, беговой дороги и спортивных площадок, а также озеленение. В настоящее время ведутся работы по устройству стенки набережной. Также ведется облицовка новой подпорной стены берегоукрепления гранитом.

НОВОЕ ЛИЦО НОВОЙ МОСКВЫ

Создается эффективный транспортный каркас и новой Москвы. У компании в этом направлении в нынешнем году очень большой объем работ. В несколько этапов реализуются проекты создания улично-дорожной сети на территории Троицка в будущем административно-деловом центре. В настоящий момент компания работает на объекте «Развитие улично-дорожной сети городского округа Троицк», реализуя 2 этап – строительство магистральной улицы районного



С 30-ЛЕТИЕМ ОСНОВАНИЯ ДСК «R-1»

От всего сердца поздравляю коллектив компании «R-1» с 30-летним юбилеем! Эти годы вместили многое. В них спрессованы наши напряженные будни, каждодневный труд на сотнях больших и малых дорожных объектах страны. И в каждый такой объект, будь то участок дороги, мост или транспортная развязка, мы вкладывали свои профессиональные навыки, бесценный опыт, который приходил с годами, а порой и душу. Мы трудились самоотверженно, творчески подходили к реализации самых сложных инфраструктурных проектов, потому что понимали, насколько важны дорожные коммуникации для граждан России.

Плодотворная командная работа, профессионализм, сплоченность, чувство локтя, преданность своему делу – вот те качества, которые позволяли нам оперативно и качественно решать сложные инженерные задачи. Результаты нашего труда были по достоинству оценены – компания стала одним из лидеров дорожного строительства в нашей стране.

Оглядываясь на этот тернистый пройденный путь, подчеркну, что наши успехи во многом стали возможны благодаря тому, что многие сотрудники работают в компании с первых лет ее

основания. Это костяк профессионалов, на них равняются остальные, идя в ногу со временем, осваивая современные технологии и используя новейшие строительные материалы. Наш коллектив – это команда квалифицированных специалистов, преданных своему делу. Мы гордимся своими достижениями и с уверенностью смотрим в будущее. А настрой в коллективе такой: не останавливаться на достигнутом, прокладывать безопасные и комфортные дороги, создавать новые удобные транспортные развязки, строить социально ориентированные объекты.

Хочу пожелать всем сотрудникам компании крепкого здоровья, неиссякаемой энергии, новых профессиональных успехов, а также семейного благополучия и мирного неба над головой! Пусть наши дороги всегда будут надежными и долговечными!

Пусть оптимизм и уверенность в завтрашнем дне всегда сопровождают нас на профессиональном пути!

Эдгар АРАМЯН,

Председатель совета директоров ДСК «R-1»,
Заслуженный строитель РФ



значения от улицы Дальняя до улицы Промышленная и реконструкцию улицы Промышленная. В ближайшее время он тоже будет сдан.

В виду динамичного развития территорий Новой Москвы не должна отставать и транспортная инфраструктура, в связи с чем необходимы автомобильные дороги, включающие в себя необходимую инфраструктуру, при этом построенные качественно и в минимальные сроки. Новая автомобильная дорога должна соединить два района – Троицкий и Краснопахорский, а также частично разгрузить Калужское шоссе, через которое ранее осуществлялось движение. Большинство работ на объекте выполнено силами специалистов «R-1», которые благодаря знаниям, опыту и мощной материально – технической базе выполнили строительство в указанные сроки.

В рамках реализации объекта необходимо не только построить с нуля на месте старых промышленных зон 3.5 км новой современной автомобильной дороги, но и выполнить строительство порядка 40 км сетей и коммуникаций, куда входит и электрические сети, и газопровод, водопровод, канализация и т.д. Ввиду большого количества коммуникаций и ограниченной площади застройки приходилось организовывать параллельную работу на всех фронтах, а также осуществлять взаимодействие с десятками эксплуатирующих организаций, для беспрепятственного пользования инженерными коммуникациями всеми потребителями.

Также особым этапом являлось строительство водопропускной трубы через реку Пахра, на действующей городской улице, без приостановки движения.

Но все эти трудности уже в прошлом, и, оглядываясь назад кажется, что непосильных задач не существует, особенно с учетом слаженной и структурированной работы всей команды «R-1».

– Для меня, как и для всей команды «R-1», каждый объект особенный и значимый, каждая построенная или отремонтированная дорога является связующей артерией не только между городами, но в жизни людей, – отметил Иван Махов. – В настоящий момент мы занимаемся реконструкцией и строительством улично-дорожной сети активно развивающихся районов Ростокино и Алексеевский.

Дорожники занимаются изъятием земельных участков, сносом строений, освобождают территорию, в том числе и от зеленых насаждений. Одновременно идут мероприятия по реконструкции улично-дорожной сети. Объем работ был очень большой. Специалисты построили широкий пешеходный мост, протяженностью почти 80 метров через реку Яуза, который соединяет активно развивающиеся районы Ростокино и Алексеевский между проездом Кадомцева и ул. Касаткина. Уже построены и сданы современные ограждения – с заполнением из поликарбоната, общей протяженностью более 2,2 км и до 3 метров высотой. В настоящий момент завершена реконструкция почти 50% улично-дорожной сети протяженностью более 2 км. Осталось сделать последний из четырех остановочных павильонов и площадок, завершить перекладку почти 890 метров тепловой сети различных диаметров. В работе устройство дождевой канализации, перекладка более 36,5 км сетей связи и более 34 км электрических сетей, установка опор со светильниками, плюс опоры двойного назначения. В проект благоустройства территории входит посадка деревьев и устройство газонов. Несмотря на большой объем работы, в следующем году объект будет сдан.

Производственная база «R-1» включает 6 асфальтобетонных заводов Benninghoven, бетонный завод (60 м³/час), растворно – бетонный узел, установку для производства полимерно – битумного вяжущего, завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня, тротуарной плитки и современную лабораторию. Полный «боекомплект» позволяет компании выполнять большие объемы работ одновременно и в кратчайшие сроки

– Этот объект – один из наиболее сложных и интересных проектов, но для нас все объекты значимы потому, что когда получаешь результат, то реально понимаешь, какую пользу принес городу, области, России, – подчеркнул Эдгар Арамян.

КОРИДОР В ДНР

На новых территориях компания «R-1» работает третий год, восстанавливая разрушенные дороги и мосты в ДНР и ЛНР. В ноябре этого года дорожники закончили восстановление «с нуля» двух искусственных сооружений мостовых пролетов в Донецке. Эти мосты были разрушены против-

С ГОДОМ НОВЫХ СТРОЕК!

Дорогие коллеги, друзья! От всего коллектива поздравляю вас с самым светлым для всех россиян праздником – наступающим Новым годом!

Уходящий год стал испытанием для профессионалов дорожно-строительной отрасли. Он был сложным, но очень показательным. Этот год сделал нас сильнее. Россияне сумели доказать всему миру, что для профессионалов дорожной отрасли нет невозможного. Наши проблемы и успехи находятся в числе государственных приоритетов, поскольку работа дорожных строителей имеет огромное значение для всей России, влияет на рост национальной экономики, развитие бизнеса, межгосударственных связей, а самое главное – на жизнь миллионов людей. Все стройки, большие и маленькие, важны и уникальны. Все пути начинаются с первого шага. И мы гордимся, что приложили максимум усилий ради блага своей страны и оставили свой след в летописи дорожной истории России.

*Эдгар АРАМЯН,
Председатель совета директоров ДСК «R-1», Заслуженный строитель РФ*



ником во время бомбежки. В этом году также завершили восстановление 12 дорог и 8 улиц.

На границе Ростовской области и ДНР столичные дорожники сдали три объекта, в том числе модернизировали автомобильный пункт пропуска Весело – Вознесенка. Это было необходимо, поскольку трасса Р-280 стала одной из самых оживленных. Многотонные фуры везут продовольствие, а труженики с новых территорий едут на работу и вечером возвращаются через эту границу домой. Навстречу спешат строители и другие специалисты со всех регионов страны отстраивать полуразрушенные населенные пункты Запорожской, Херсонской областей, Луганской и Донецкой республик.

С конца мая этого года выехать через сухопутный коридор в Крым и обратно можно без мертвых заторов и очередей, которые наблюдались раньше, поскольку количество полос выросло с 10 до 30, а пропускная способность увеличилась до более 15 тысяч автомобилей в сутки. Все объекты построены «с нуля» в поле вокруг действующего МАПП. Проезд через административную границу разделен на два потока – туда и обратно, для этого строители обустроили коридор для грузовых и пассажирских машин.

В этом году московские дорожники капитально отремонтировали и трассу М-14 на участке с 696 по 698 км. Контракт был заключен в октябре 2023 года. Объект разделен на 2 этапа, реализация которых была рассчитана на 2 года. За это время на объекте не только заменили непригод-

ное покрытие, но и построили временный проезд с устройством ограждения из профлиста, водопропускных труб, возвели насыпное современное земляное полотно, основание из песка и ЩПС. После капремонта по трассе 3 – й категории можно проехать даже со скоростью 100 км в час.

– Для нас задача номер один – восстановить новые территории нашей страны. Работать в Новой России – честь для любой компании. И я считаю, что это не новые территории, а наши, исконно русские исторические территории, – подчеркнул Эдгар Арамян. – Что касается дальнейших планов, то сейчас для многих дорожно-строительных компаний важно оставаться на плаву, пережить трудное время. Но какую бы сложную и амбициозную задачу перед компанией «R-1» заказчик ни поставил, она обязательно будет нами решена оптимальным образом.

Так считает и сам Арамян, и весь его коллектив. Отметим, что в компании сегодня на постоянной основе трудится порядка 2 тысяч человек. И руководящий состав любой ценой сделает так, чтобы в стране строились качественные дороги, и чтобы сотрудники компании – те, кто строит эти дороги – их трудовая семья, не остались один на один со своими проблемами. Это – главная задача.

– В этом году на торжестве в честь юбилея мы вручим 30 лучшим сотрудникам золотые медали. Это настоящие медали, из драгоценного металла, золотые, как и наши лучшие работники, – считает Эдгар Арамян.

Мария Гошина



НАГРАДЫ – ЛУЧШИМ

В Государственном Кремлевском дворце прошел торжественный вечер по случаю Дня работника транспорта

Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин и Министр транспорта Роман Старовойт поздравили работников транспортного комплекса с профессиональным праздником и вручили государственные награды по случаю 215-летия со дня основания единого транспортного ведомства и отраслевого образования. Вице-премьер вручил награды дорожникам, которые своим упорным трудом помогают стабильной работе транспортных систем, а также строят новые качественные дороги. Коллектив ГК «Автодор» удостоен ордена «За доблестный труд». Вручены медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, а также благодарности Президента РФ. Представителям транспортной отрасли вручены орден Почета, орден Дружбы, знак отличия «За наставничество», присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ».



ДАН СТАРТ ДВИЖЕНИЮ ПО НОВЫМ УЧАСТКАМ

Открыто движение по участкам автомобильных дорог в Иркутской области и Пермском крае

В режиме телемоста Председатель Правительства Михаил Мишустин дал старт движению транспорта по новым участкам трасс Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал» в Иркутской области, а также реконструированному девятикилометровому участку федеральной трассы М-7 «Волга» в Краснокамском округе Пермского края. Общая протяженность открытых участков составила 71 км.

Торжественная церемония прошла в рамках XVIII Международного форума и выставки «Транспорт России». Как подчеркнул руководитель Росавтодора Роман Новиков, в текущем году на сети, а также региональных объектах с федеральным софинансированием модернизировано более 22 тыс. км автомобильных дорог. Он поблагодарил Правительство и Минтранс России за оказываемую поддержку дорожной деятельности, а также региональные проектные команды за слаженную совместную работу, благодаря которой жители всех субъектов страны ощущают на себе положительные транспортно-логистические изменения.

В НОВЫЙ НАЦПРОЕКТ

В этом году по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» обновили почти 1,4 тыс. км региональной опорной сети дорог

До конца 2024 года общая протяженность таких участков составит более 3,5 тыс. км. Напомним, в 2023 году в российском законодательстве впервые было закреплено понятие «опорная сеть автомобильных дорог».

По итогам 10 месяцев 2024 года доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть и соответствующих нормативным требо-



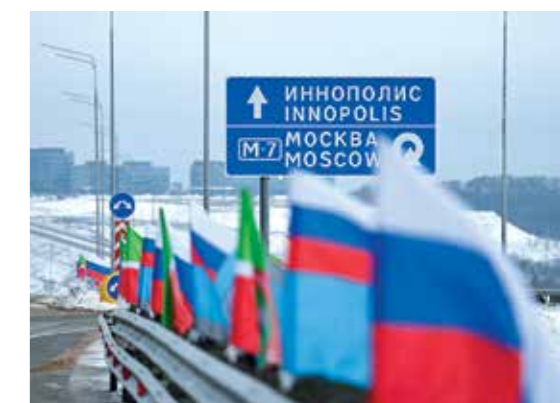
ваниям, составляет 70,67%, что уже превышает плановое значение 2024 года. Масштабные работы по обновлению опорной сети автомобильных дорог продолжатся и в новом национальном проек-

те «Инфраструктура для жизни». В этом году национальный проект «Безопасные качественные дороги» завершается, но он получит преемственность в новом нацпроекте.

ПОЕХАЛИ!

В Татарстане открыли после реконструкции два участка

Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин, Министр транспорта Роман Старовойт и Раис Республики Татарстан Рустам Минниханов приняли участие в открытии после реконструкции Горьковского шоссе и автодороги «Большой Зеленодольск», связывающей Казань с Зеленодольским муниципальным районом. Также дан старт движению на новом участке, построенном на пересечении федеральных дорог М-7 «Волга» и А-295. Рабочее движение запущено по 10-километровому участку реконструкции трассы М-7 «Волга» в районе города-спутника Казани – Иннополиса. «Открытие дорожных участков – это ещё один важнейший шаг в развитии всей агломерации. Безусловно это всё было бы невозможно без постоянной поддержки и внимания к вопросам отрасли со стороны Президента и Председателя Правительства», – сказал Марат Хуснуллин.



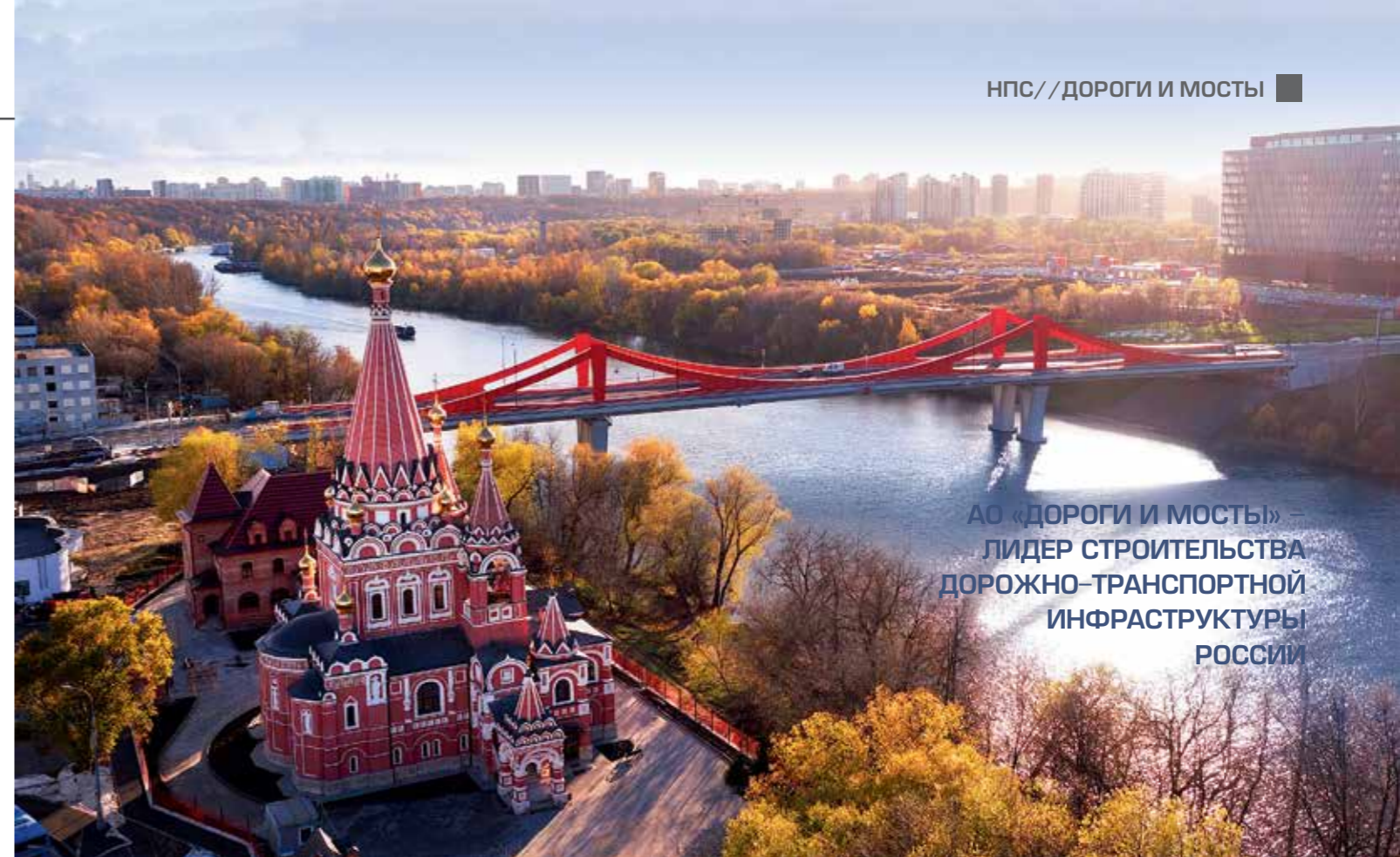
АЛЕКСАНДР РЯБОКОНЬ: «МОСТЫ ВОЗВОДИМ КРУГЛЫЙ ГОД...»

*И пауз
в этом процессе
практически нет»*

– Уходящий 2024 год для АО «Дороги и мосты» был успешным: завершены несколько очень важных проектов, которыми мы можем гордиться. В первую очередь это два волжских моста – почти четырехкилометровый гигант на обходе Тольятти и мост длиной 738 м на третьем этапе М-11 (Северный обход Твери). Они были открыты в июле в один день в ходе церемонии с участием Президента РФ Владимира Путина.

Значимость этих объектов сложно переоценить. Тверской мост вместе с другими искусственными сооружениями третьего этапа М-11 дал возможность открыть бесшовное движение по всей трассе от Москвы до Санкт-Петербурга, а это и рост пропускной способности на этом направлении, и экономия времени для людей. Бесшовное движение – это еще и оптимальный вариант для беспилотного грузового транспорта, и логично, что эксперименты по этому перспективному проекту проводятся именно на этой трассе.

Что касается моста в Тольятти, то он станет частью масштабнейшего логистического проекта «Западный Китай – Европа», в котором наша страна принимает активное участие. И, конечно, вместе с таким же великаном около Казани, открытым в прошлом году на М-12, он даст импульс для раз-



АО «ДОРОГИ И МОСТЫ» –
ЛИДЕР СТРОИТЕЛЬСТВА
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ
РОССИИ

Так ответил главный инженер АО «ДиМ» Александр Рябоконт на наш вопрос о том, когда же у мостостроителей заканчивается сезон. «Многие проекты, в которых участвует АО «ДиМ», в зимнее время находятся в самом разгаре», уточнил собеседник.

АО «ДиМ» – головная компания Дивизиона «Дороги и Мосты» группы компаний «Нацпроектстрой». Обладая мощной производственной базой и высоким технологическим уровнем, АО ДиМ участвует в строительстве крупнейших объектов дорожно-транспортной отрасли России. Какие объекты сдала, а на каких сегодня работает компания журналу «Дороги и транспорт» рассказал главный инженер АО «Дороги и мосты» Александр Рябоконт.

вития экономики Поволжья. Эти объекты, которые открыл Президент Владимир Путин, были сданы намного раньше контрактных сроков.

«Дорогами и Мостами» построены или достраиваются многие другие объекты инфраструктуры в различных федеральных округах от Северо-Запада до Юга и Сибири. В 2024 году мы построили станцию «Потапово» на Сокольнической линии столичного метрополитена, новый путепровод на пересечении 24-25 км Ленинградского шоссе и Октябрьской железной дороги, мост через Суру на трассе М-7, провели капитальный ремонт моста через Волхов на трассе М-10, продолжаем строительство многих других объектов.

– Работники компании принимали участие в строительстве многих автомагистралей федерального и международного значения. В активе лидера российского рынка строительства транспортной инфраструктуры 7500 проектов за более чем 90 лет работы – дороги, мосты, эстакады и развязки. Скажите, за всю свою героическую историю на строительстве сложных объектов, какой период бы вы отметили особо?

– АО «Дороги и Мосты» – молодая компания, в 2025 году нам исполнится только пять лет. Но наши филиалы – мостоотряды – имеют богатейшую и славную историю, огромный



АО «ДИМ» – ГОЛОВНАЯ КОМПАНИЯ ДИВИЗИОНА «ДОРОГИ И МОСТЫ» ГРУППЫ КОМПАНИЙ «НАЦПРОЕКТСТРОЙ». В СОСТАВЕ ДИВИЗИОНА – ООО «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ», АО «МОСТОСТРОЙ-11», «ИНСТИТУТ «СТРОЙПРОЕКТ» И ДРУГИЕ КОМПАНИИ

опыт работы и научно-технический потенциал. Многие из них были созданы в годы Великой Отечественной войны и сперва были мостопоездами. В их задачи входило скорейшее восстановление разрушенных и строительство новых мостов, по которым на фронт шли ресурсы. Материалов и рабочих рук в военное время не хватало, их недостаток приходилось компенсировать нестандартными техническими решениями и настоящим трудовым героизмом.

Сегодня строители АО «ДиМ» обладают всем необходимым для возведения современных, надежных и красивых искусственных сооружений. Но не стоит забывать, что труд строителя никогда не был и, наверное, не будет простым и легким: ведь чтобы появился мост или дорога, нам надо идти туда, где ни моста, ни дороги пока что нет. Наши инженеры и рабочие трудятся вахтовым методом, в две смены – эта норма для крупных объектов.

Так что говорить о каком-то из послевоенных периодов как особом не придется – мостовики всегда работали напряженно и с полным пониманием своей ответственности.

– На крупнейшей отраслевой выставке в Екатеринбурге «Дорога 2024» делегация Дивизиона «Дороги и Мосты» Нац-



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«Благодарю за огромный труд наших специалистов: проектировщиков, строителей, мостовиков, управленцев. Ваша работа очень важна. Надёжные дороги – это одно из ключевых условий динамичного роста всей экономики России. Они позволяют инвестировать в привлекательность регионов по всем другим направлениям, улучшают качество жизни людей, о чём я уже говорил, дают мощный импульс развитию городов и посёлков, способствуют росту внутреннего туризма».

(Из выступления на открытии Обхода г. Твери на трассе М-11 «Нева» и Обхода г. Тольятти, 16 июля 2024 г.)

проектсстрой приняла самое активное участие. Какие проекты и достижения продемонстрировали вы на едином стенде Дивизиона? Это был премьерный показ?

– АО «ДиМ» – головная компания Дивизиона «Дороги и Мосты» группы компаний «Нацпроектстрой». В Дивизион входят, помимо нас, очень сильные организации – дорожники из ООО «Трансстроймеханизация», мостовики из тюменского АО «Мостострой-11», проектировщики из Санкт-Петербургского «Института «Стройпроект».

В Санкт-Петербурге на Международном экономическом форуме 2024 года мы приняли участие в едином стенде Нацпроектсстрой, а в выставке «Дорога-2024» в Екатеринбурге впервые показали наши проекты на едином стенде Дивизиона.

Это действительно можно назвать премьерой. АО «ДиМ» строят объекты на Европейской территории России, «Мостострой-11» в основном за Уралом (но не только), а в целом, как Дивизион работаем по всей стране, причем зачастую вместе. И проекты реализуем важные для всей страны – та же скоростная автодорога М-12, в строительстве которой мы, как Дивизи-



он, принимаем самое активное участие, в 2023 году дотянулась от Москвы до Казани, в 2025-м протянется до Екатеринбурга, а в 2026 – до Тюмени. Нет сомнений, что и дальше пойдём.

Так что в Екатеринбурге Дивизион уверенно заявил себя как единая структура федерального уровня – наверное, это самое главное для нас. Наш стенд стал одним из центров притяжения выставки – у нас побывали министр транспорта РФ Роман Старовойт, представитель Президента РФ в Уральском федеральном округе Артём Жога, руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

– В ходе телемоста с выставки 16 октября было открыто движение по нескольким новым трассам, в том числе – построенному компаниями НПС обходу Октябрьского на М-5 «Урал». В состав объекта входит восемь транспортных развязок и крупный мост через Москву-реку в районе населенного пункта Заозерье, построенные «ДиМ». Расскажите, в чем главные сложности этого объекта, были ли применены инновационные материалы и технологии?

– М-5 «Урал» – одна из самых загруженных дорог в московском регионе, и тот факт, что значительная часть трассы проходила по населенным пунктам, усложнял дорожную ситуацию. Машины двигались по пробкам, теряли время. Так что обход населенных пунктов Октябрьский и Островцы Подмосковье ожидало долгое время.

Искусственные сооружения на этих 11 км трассы построили филиалы АО «ДиМ», саму дорогу – ООО «Трансстроймеханизация». Мостовой переход через Москву-реку был построен в два этапа – фактически это два моста по три полосы движения каждый.

Особенностью этого проекта была его реализация в сложных геологических условиях. Новая дорога прошла по единственной незастроенной в этой местности площади – заболоченной пойме Москвы-реки. Приходилось создавать целые свайные поля, армировать основание дороги синтетическими материалами.

Мэр г. Москвы Сергей Собянин и генеральный директор АО «ДиМ» Александр Крапивин



– Группа компаний Нацпроектстрой получила две награды независимой премии «Ведомости Импульс». Экспертное жюри отметило холдинг сразу в двух ключевых номинациях. Одна из них – «Проект года в области дорожного строительства» за Юго-Восточную хорду Москвы – ваша, не так ли?

– Строительство Юго-Восточной хорды в составе Московского скоростного диаметра – важнейший проект для столицы, в основном реализованный к 2023 году, когда было открыто движение по основному ходу этой магистрали. Мостоотряды АО «ДиМ» принимали участие в нем на нескольких этапах, возвели много развязок, путепроводов, а также крупный автомобильный мост через Москву-реку в районе Сабурово.

Ежедневно по трассе МСД проезжает почти полмиллиона автомобилей – как московских, так и транзитных. И она продолжает развиваться – в октябре 2024 года мэр Москвы Сергей Собянин открыл эстакаду-съезд с МСД на Волгоградский проспект длиной 710 метров, построенная Мостоотрядом-99.

А на юге ЮВХ строится новое спрямление – ЮВХ 7.2. Его строит Мостоотряд-4. Оно пройдет от Каспийской улицы до пересечения ЮВХ с Павелецким направлением железной дороги и сократит время в пути по МСД примерно на 7 минут. На этом участке трассы предусмотрено сооружение пяти путепроводов, одного тоннеля и коллектора для реки Городня. В планах строителей – открыть движение по этому участку в 2026 году.

– Мы регулярно бываем на важных стройках. Какие работы проводятся на 2 этапе участка Дюргюли – Ачит, строительство которого ведут специалисты Дивизиона «Дороги и Мосты» Нацпроектстроя в Пермском крае?

– Продолжение трассы М-12 от Казани до Екатеринбурга, в строительстве которого принимают участие строители Дивизиона – еще один крупнейший проект. С одной стороны, это мост через Каму на обходе Нижнекамска – сложнейшее инженерное сооружение. По длине он уступает волжским, но по техническим вопросам, которые успешно решили мостовики, вполне сопоставим с ними. Благодаря новейшим



технологиям Мостоотряду-41 и Мостоотряду-46 удалось в кратчайшие сроки построить опоры и провести надвижку пролетного строения. По состоянию на 14 октября 2024 года готовность сооружения составила 91%.

С другой стороны, на участке новой дороги Дюргюли-Ачит, проходящем по Пермскому краю, не покладая рук трудятся дорожники входящей в Дивизион «Дороги и Мосты» компании «Транс-

Дивизион «Дороги и Мосты»

Строительство и реконструкция:

- *автодорожных, железнодорожных, городских мостов и других инженерных сооружений*
- *Плоскостной инфраструктуры автодорог и аэропортов (аэродромов)*
- *Портов и других гидротехнических сооружений*
- *Сервисные услуги по эксплуатации, содержанию и ремонту автомобильных дорог и мостов.*



строймеханизация». Готовность участка протяженностью 93 км составила 80% по состоянию на 8 ноября 2024 года, в круглосуточном режиме задействовано более 4000 человек и 1300 единиц дорожно-строительной техники. Новая трасса позволит повысить безопасность движения, выведет грузовой трафик за пределы населенных пунктов, сократит время в пути и обеспечит скоростную связь крупнейших региональных центров. Открытие движения по ней намечено на 2025 год.

– На Большом Смоленском мосту через Неву начался новый этап строительства – формирование арочного пролетного строения. Оно спроектировано таким образом, чтобы мост выглядел легким и воздушным. Расскажите об этом подробнее.

– Мост в створе Большого Смоленского проспекта, который АО «ДиМ» строит в Санкт-Петербурге – первый за 40 лет разводной мост через Неву, и потребность города в нем очень велика. Достаточно сказать, что расстояние от моста Александра Невского до Володарского моста очень велико – 6,4 км – и это приводит к пробкам и на мостах, и на прилегающих к ним улицах и набережных.

Нам предстоит возвести мост с шестью полосами автомобильного движения, двумя трамвайными линиями, пешеходными и велодорожками. Уже полностью готовы шесть опор будущего моста, по оставшимся четырем идет процесс сооружения бу-

ронабивных свай. На пятой и шестой опорах – как раз там, где разводной пролет, сваи с глубиной погружения более чем 50 метров. Со стороны Октябрьской набережной Мостоотряд-90 начал собирать пролетные строения эстакадной части моста, а со стороны Перевозной Мостоотряд-99 уже добился заметного прогресса в возведении арок русловой части.

Но мост – это только часть большого проекта, в который войдут также развязки и путепроводы по обеим сторонам реки. Ведь расстояние между улицей Коллонтай и Большим Смоленским проспектом почти 2 км, из которых река занимает только полкилометра, но трасса должна «перешагнуть» через Дальневосточный проспект и Проспект Обуховской обороны – две загруженные улицы с идущими по ним трамвайными путями. Поэтому весь проект разделен на этапы, и последний из них завершится лишь в 2029 году, хотя сам мост будет построен существенно раньше.

– Строительство искусственных сооружений в столице – очень активный процесс. Какая роль в нем отводится АО «ДиМ»?

– Работать в Москве – это и огромная ответственность, и всегда непростая в техническом смысле задача. Город очень «плотно упакован», так что стройки почти всегда находятся в стесненных условиях. Тем не менее АО «ДиМ» чувствует себя на столичных объектах уверенно и выполняет поставленные задачи в срок или с его опережением.

Практически завершено строительство двух мостов – автомобильного через Москву-реку в створе улицы Мяснищева и велосипедного через Нагатинский затон Москвы-реки. Продолжается строительство еще двух мостов через Москву-реку – в створе Берегового проезда и в створе Новозаводской улицы. В конце ноября 2024 года нами был подписан контракт на строительство моста на пересечении Москвы-реки с Рублевским шоссе.

Все эти искусственные сооружения располагаются в районах, где ведется активное строительство жилой и офисной недвижимости и прогнозируется рост нагрузки на существующую дорожную сеть. Но помимо утилитарной функции, все строящиеся нами московские мосты несут еще и эстетическую нагрузку, работают «изюминками» своих районов. И это не только заслуга городских властей, архитекторов и проектировщиков, но и строителей – нам постоянно приходится применять новые технические решения, чтобы достичь желаемого результата в установленные сроки.

– На каких объектах сосредоточит свои силы «ДиМ» в ближайшем будущем?

– Отдыхать нам точно не придется: у АО «ДиМ» значительный портфель контрактов на ближайшие годы. В нем есть новые объекты в Москве, в том числе мосты через Москву-реку – как автомобильные, так и пешеходные. Есть большой объект в Перми, где собраны силы четырех мостоотрядов – строим железнодорожный мост через Каму. Есть заказы и в Южном федеральном округе, где



последние годы идет модернизация дорожной сети в Краснодарском крае. Дивизион «Дороги и Мосты» в ней активно участвует – в 2023 году мы сдали Обход Аксая, сейчас достраиваем новое направление трассы А-289. Но главное, что ждет нас – и не только нас, но и другие строительные компании – новые проекты федерального уровня по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей. Контуры первой из них – ВСЖМ-1 Москва – Санкт-Петербург – уже определены. АО «ДиМ» готов стать одним из подрядчиков этого мегапроекта и проложить все силы и умения для его реализации в срок.

– Спасибо за содержательную беседу. Желаем успешной реализации всех проектов в новом 2025 году!

Татьяна Липовецкая





ЭКСПОРТНЫЙ ХАБ МИРОВОГО МАСШТАБА



ОТЭКО ОТКРЫЛА НОВЫЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КОРИДОР ДЛЯ РОССИЙСКОГО ЭКСПОРТА И ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Портово-индустриальный парк в Тамани похож на промышленный город с одним из крупнейших терминалов для экспорта, в том числе угля, серы и нефтепродуктов. Компания «ОТЭКО» буквально с нуля создала на Черноморском побережье Краснодарского края индустриально-логистический кластер, самостоятельно построила портовую, энергетическую и железнодорожную инфраструктуру, существенно расширив возможности южного маршрута для российских производителей и добывающих компаний

ТЕРМИНАЛ В ТАМАНИ

Основная цель, которую ставила перед собой компания «ОТЭКО» – обеспечить максимальную локализацию производств на территории России, чтобы увеличить добавленную стоимость производимой продукции. В 2019 году портово-индустриальный парк посетил Президент России Владимир Путин. Глава государства осмотрел причальный и перевалочный комплексы нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов, присутствовал на демонстрационном запуске единствен-

ного в России трехвагонного опрокидывателя, ознакомился с инвестиционными проектами ОТЭКО. Речь шла о создании высокотехнологичного портово-индустриального кластера ОТЭКО, в состав которого до 2030 года войдет целый ряд газохимических производств.

Часть мега-плана уже реализована. Проектная мощность терминала навалочных грузов ОТЭКО – более 70 млн т/год, из них более 60 млн тонн – по углю, 5 млн тонн – по сере и 5 млн тонн – по минеральным удобрениям.

– Причалы терминала могут одновременно принимать 4 балкера класса Capesize дедевейтом до 220 тыс. тонн – самые крупные суда, способные проходить через пролив Босфор. Навалочный терминал начал работу в 2019 году. За 5 лет работы навалочного терминала ОТЭКО было перевалено 100 млн тонн угля, этого объема хватило бы, например, чтобы обеспечивать электроэнергией всю Швецию, Норвегию или ОАЭ в течение полутора лет, – рассказал коммерческий директор по развитию навалочного бизнеса ОТЭКО Александр Гаганов.

Наливной терминал начал работу в 2012 году. В его состав вошли перегрузочная база сжиженных углеводородных газов, производительностью 1,9 млн тонн в год, и база нефтепродуктов, производительностью 18,0 млн тонн в год. Резервуарный парк терминала позволяет накапливать для временного хранения 1 млн тонн нефтепродуктов и 28,8 тыс. тонн СУГ, а морская инфраструктура способна одновременно

АЛЕКСАНДР ГАГАНОВ:

« ПРИЧАЛЫ
ТЕРМИНАЛА МОГУТ
ОДНОВРЕМЕННО
ПРИНИМАТЬ 4 БАЛКЕРА
КЛАССА CAPE-SIZE
ДЕДВЕЙТОМ ДО 220 ТЫС.
ТОНН – САМЫЕ КРУПНЫЕ
СУДА, СПОСОБНЫЕ
ПРОХОДИТЬ ЧЕРЕЗ ПРОЛИВ
БОСФОР»

обеспечить погрузку различных нефтепродуктов и СУГ на 4 морских судна дедевейтом до 160 тысяч тонн (SUEZMAX).

– Мощность морских терминалов в Тамани составляет 90 млн тонн грузов в год, при этом компания обеспечивает безопасную, надежную и экологичную перевалку грузов с применением наилучших доступных технологий, – отмечает Александр Гаганов.

Выгодное географическое положение порта Тамань, глубокая незамерзающая акватория и высокопроизводительное оборудование терминалов ОТЭКО открывают отечественным и транзитным экспортерам доступ на рынки Турции, Ближнего Востока, Южной и Восточной Азии, а также других стран дальнего зарубежья.

К ЗИМЕ ГОТОВЫ!

В настоящий момент терминалы навалочных и наливных грузов в порту Тамань завершили подготовку к сезону холодов,



КОМПАНИЯ «ОТЭКО» – ДИВЕРСИФИЦИРОВАННЫЙ ХОЛДИНГ НА ТРАНСПОРТНОМ РЫНКЕ СТРАНЫ, КРУПНЕЙШИЙ ЧАСТНЫЙ ИНВЕСТИОР В ПОРТОВО-ПРОМЫШЛЕННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ЮГА РОССИИ, ОПЕРАТОР ДВУХ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ В ПОРТУ ТАМАНЬ, НАВАЛОЧНОГО И НАЛИВНОГО

чтобы обеспечить бесперебойную работу в условиях пиковых нагрузок, сильных ветров и заморозков. На навалочном терминале специалисты компании разработали стандартные операционные процедуры для использования снего- и водоочистителей на конвейерных лентах. В случае необходимости будет применяться специальный реагент для предотвращения обмерзания механизмов. Также проверена работоспособность распылителей и закуплены емкости для приготовления жидкого раствора. Эти меры позволят сохранить эффективность конвейерных систем даже в условиях сильных холодных ветров, которые характерны для Таманского полуострова в осенне-зимний период.

Для обеспечения эффективной разгрузки вагонов с углем в холодное время года проведены проверка и техническое обслуживание тепловых размораживателей вагонов, установлены тепловые завесы, которые помогут поддерживать оптимальный температурный режим и ускорить отогрев вагонов с навалочными грузами. В полной «морозоготовности» находятся и вибромоторы на вагоноопрокидывателях и пересыпных станциях, системы электрообогрева пылеподавления на пересыпных станциях серы и угля.

На наливном терминале специалисты компании провели обслуживание трубных проводок, очистку дренажных отверстий и замену металлорукавов. Восстановлено лакокрасочное покрытие на импульсных линиях контрольно-измерительных приборов давления, а также теплоизоляция на сопряжении КИП с клапанными блоками.

Благодаря масштабным подготовительным работам компания «ОТЭКО» ежегодно повышает эффективность логистических операций в порту. Усиленный контроль над техническим состоянием оборудования позволяет минимизировать влияние погодных факторов на скорость и качество обработки грузов в холодное время года. Это особенно важно для своевременного выполнения контрактных обязательств перед партнерами и поддержания высокого уровня клиентского сервиса.

– Мы продолжаем работать над повышением надежности и эффективности производственных процессов, уделяя особое внимание энергоэффективности. Всего предусмотрено более 350 мероприятий по всем структурным подразделениям компании. Одной из наших стратегических задач является не только подготовка предприятия к зимнему сезону, но и сокращение энергозатрат, – говорит заместитель генерального директора / операционный директор ОТЭКО Сергей Торопов.

ГРУЗ ПО РЕЛЬСАМ

Особого внимания достойна и железнодорожная инфраструктура ОТЭКО – две станции – «Панагия» и «Железный Рог» – способны одновременно принимать более 6000 вагонов или порядка 80 составов. Компания эксплуатирует более 200 километров путей, используя 22 маневровых локомоти-

В 2024 ГОДУ СТАНЦИЯ «ПАНАГИЯ» ОТЭКО ПОЛУЧИЛА ТРЕТЬЕ МЕСТО В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ И КОММУНАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ОБЪЕКТОВ ПРОМЫШЛЕННОГО И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ» НА X МЕЖДУНАРОДНОМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ КОНКУРСЕ НОПРИЗ

ва и 10 единиц специального подвижного состава. В настоящий момент в железнодорожном хозяйстве 133 пути, на которых проходит приемка и отправка, выгрузка и сортировка вагонов.

В прошлом году на станции «Панагия» начала работу мощная и высокотехнологичная сортировочная горка с производительностью до 3,5 тысяч вагонов в сутки. Благодаря передовым системам автоматизации роспуск состава занимает всего 15-20 минут – в три раза быстрее, чем при ручной сортировке.

– В июле 2023 года нами установлен рекордный для России уровень маршрутизации – 83% от общего количества вагонов были отправлены в прямых отправительских маршрутах, минуя другие сортировочные станции на магистральных железных дорогах сразу в пункты назначения, – отметил директор по развитию ОТЭКО Сергей Бадиковский.



**ПРОЕКТНАЯ МОЩНОСТЬ
ТЕРМИНАЛА НАВАЛОЧНЫХ
ГРУЗОВ ОТЭКО –
БОЛЕЕ 70 МЛН Т/ГОД,
ИЗ НИХ БОЛЕЕ 60 МЛН ТОНН –
ПО УГЛЮ, 5 МЛН ТОНН –
ПО СЕРЕ И 5 МЛН ТОНН –
ПО МИНЕРАЛЬНЫМ
УДОБРЕНИЯМ**

В этом году станция «Панагия» ОТЭКО получила третье место в номинации «Лучший проект дорожно-транспортной и коммунальной инфраструктуры и объектов промышленного и сельскохозяйственного назначения» на X Международном профессиональном конкурсе Национального объединения изыскателей и проектировщиков.

За пять лет работы терминал ОТЭКО отгрузил 100 млн тонн угля. Повторить этот результат в компании хотят за 2-2,5 года. Показателя в 100 млн тонн в начале 2025 года достигнет и наливной терминал. Причем, в следующем году ОТЭКО планирует через свой терминал начать перевалку минеральных удобрений. Сейчас он принимает только уголь и серу. Перевалочная мощность терминала составляет 5-6 млн тонн. Еще дополнительные 5 млн ожидается по минеральным удобрениям после того, как будут введены крупнейшие склады на 300 000 тонн с десятью отдельными секциями.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Стоит отметить, что ОТЭКО занимает активную позицию в вопросах охраны окружающей среды и экологического просвещения. На терминалах компании в порту Тамань внедрены современные экологические технологии: вагоноопрокидыватели для закрытой перевалки угля, крытая конвейерная система с процессом пылеподавления, 25-метровые пылеветрозащитные экраны-стенки по всему периметру угольных складов и другие технологии.

– Наши сотрудники регулярно проводят субботники на морских пляжах, высаживают деревья, выпускают молодь рыбы в реки и лиманы, проводят экоуроки для учеников школ и воспитанников детских садов. Такую



всеобъемлющую деятельность мы называем «Экопросветом» и очень активно вкладываемся с социально-инфраструктурное развитие на территории присутствия, – утверждает директор по связям с общественностью ОТЭКО Роман Осин.

Налоговые отчисления ОТЭКО формируют более 60% ежегодного бюджета Таманского сельского поселения и 15% бюджета Темрюкского района. Плюс к тому, компания ежегодно направляет средства на благотворительность, поддерживает здравоохранение, образование, культуру, спорт и оказывает адресную помощь жителям, является активным участником общественной жизни Таманского полуострова и крупнейшим работодателем и социальным инвестором региона. Компания реализует целенаправленную программу по развитию социально-экономического потенциала Таманского полуострова, поскольку ее руководство считает, что стратегия развития любой компании должна быть тесно связана со стратегиями развития регионов.

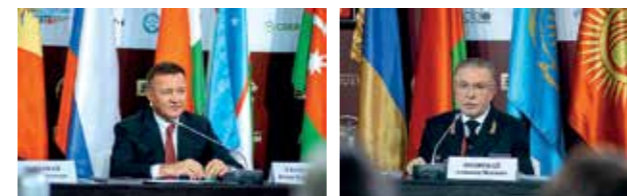
И. Александров



РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Транспортный комитет Госдумы рассмотрел меры по развитию внутреннего водного транспорта

На площадке XVIII Международного форума и выставки «Транспорт России» прошло заседание Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, на котором рассмотрены вопросы развития внутреннего водного транспорта. Росморречфлотом совместно с субъектами актуализирован перечень маршрутов скоростных пассажирских перевозок в рамках проекта «Речные магистрали». Также сформирован перечень объектов причальной инфраструктуры на внутренних водных путях, используемых для скоростных межрегиональных пассажирских по внутренним водным путям Волги. Для снятия инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях Минтрансом уже реализуются крупные государственные проекты по строительству судоходных гидротехнических сооружений – строительство Багаевского гидроузла и реконструкция Городецкого гидроузла. Разработан законопроект, направленный на упрощение государственной регистрации как морских, так и речных судов.



«ЗА МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»

Ушаковка стала единственным транспортным вузом в новейшей истории России, который удостоен такой награды.

В Новороссийске прошла торжественная церемония встречи Знамени по случаю награждения коллектива Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушако-

ва орденом «За морские заслуги». 20 ноября орден на знамени вуза прикрепит Министр транспорта Роман Старовойт.

Университету отведена особая роль в реализации поставленных Президентом национальных целей развития. Он входит в состав многочисленных отечественных и международных образовательных объединений, имеет

**ТОЛЬКО СМЕЛЫМ ПОКОРЯЮТСЯ
МОРЯ**

Моряки и курсанты поддерживают внедрение автономного судостроения и не боятся конкуренции.

Об этом говорят результаты исследования, которое проводилось при обучении на тренажерах по автономному судостроению, разработанных в рамках одноименного Федерального проекта, администратором которого является Минтранс России.

В анкетировании среди слушателей, прошедших на тренажерах ознакомление с современными технологиями автономного судостроения, приняли участие более 500 действующих моряков и курсантов старших курсов РУТ и ГУМРФ. Итоги опроса показали, что 61% моряков и 76% курсантов поддерживают внедрение автономного судостроения. Основной причиной они указали неотвратимость развития технологий.

Большинство из тех, кто не поддерживает внедрение автономных технологий, основной причиной указали снижение безопасности из-за возможных кибератак. Еще около трети указали на нерациональное расходование денег на эти технологии. Опасения потерять работу из-за внедрения технологий автономного судостроения выразили около 10% моряков и 5% курсантов.



современную учебно-лабораторную базу, является не только образовательным, но и научным центром.

Руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко поблагодарил всех, кто из поколения в поколение сохранял традиции, создавал репутацию и сделал все для того, чтобы именно Ушаковка стала первой в новейшей истории обладателем ордена.





ПО ПУТИ РАЗВИТИЯ И УСПЕХОВ

В Екатеринбурге, на площадке Кванториума Свердловской детской железной дороги, собрались представители региональных органов исполнительной власти и ведомств, ОАО «РЖД», бизнес-сообщества, общественности, чтобы подвести итоги работы Союза Участников Железнодорожного Рынка за минувшие 15 лет и наметить дальнейшие планы, с учётом современных реалий. Напомним, что СПО СУЖДР – союз грузовладельцев, железнодорожных грузоперевозчиков, производителей продукции и услуг для железнодорожного транспорта – резидентов России и стран ближнего зарубежья.



Предваря торжества, собравшиеся рассмотрели ход реализации национальных проектов «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни». Это имело особую значимость, поскольку существующие проблемы в части формирования тарифов, нехватки инфраструктуры создают серьезные проблемы в регионах. А интерактив «Профессионалы своего дела» в формате деловой игры позволил «разбавить» официальные части мероприятия и по мнению большинства стала самой инте-

**САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ СОЮЗ
УЧАСТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА
ОТМЕТИЛА 15-ЛЕТИЕ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ**

ресной из цикла. Участники получили уникальную возможность почувствовать себя машинистом тепловоза или составителем вагонов и осознать всю важность обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

По мнению генерального директора Союза Сергея Николаевича Агеева, за минувшие годы организация стала заметной силой, влияющей на политику в области железнодорожного транспорта в России и странах ближнего зарубежья. Нарботанный за это время опыт позволяет эффективно отстаивать бизнес-интересы членов Союза, обеспечивая им справедливые условия как работы на железнодорожном рынке, так и пользования услугами этого рынка. Со всей уверенностью можно констатировать, усилия и работа Саморегулируемой организации СУЖДР дают реальные результаты в плане развития и экономического успеха железнодорожного транспорта стратегически важного для России. На железнодорожном рынке страны сегодня уже сформирован и действует широкий выбор качественных услуг и товаров по справедливым ценам. В немалой степени этому способствовала и концепция развития СПО Союза, последовательно реализуемая организацией все эти годы.

Празднование даты совпало с масштабными мероприятиями, которые, можно сказать, стали продолжением «Транспортной недели-2024», но уже в Свердловской области, где основными организаторами стали СПО СУЖДР, Свердловская железная дорога и Общественный совет при Министерстве транспорта РФ.

Сегодня СПО СУЖДР из небольшой группы единомышленников превратилась в мощную структуру с широкой географией. Ее «голос» слышат и учитывают при решениях глобальных проблем отрасли в Общественном совете Министерства транспорта РФ, в комитете по транспорту ТПП РФ, общественном Совете при Ространснадзоре.

– В деятельности Саморегулируемой организации Союз Участников Железнодорожного Рынка начался новый этап работы в области нормотворчества, решения проблем развития малого и среднего бизнеса, других актуальных вопросов в сфере промышленного железнодорожного транспорта, – поделился генеральный директор СПО СУЖДР Сергей Агеев.

Пятнадцать лет защиты интересов отрасли

Генеральному директору
СПО Союз Участников
Железнодорожного Рынка
С.Н. Агееву



**УВАЖАЕМЫЙ
СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВИЧ!**

От имени Торгово-промышленной палаты Российской Федерации и себя лично поздравляю коллектив, членские организации СПО Союз Участников Железнодорожного Рынка с 15-летием со дня основания организации. Союз эффективно отстаивает бизнес-интересы своих членов и является надежным партнером Торгово-промышленной палаты Российской Федерации. Представители организации активно участвуют в деятельности Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, вы, лично возглавляете подкомитет по железнодорожному транспорту. В сотрудничестве с Союзом на постоянной основе готовятся предложения по совершенствованию нормативно-правового регулирования в области железнодорожного транспорта, обеспечению равноправного доступа всех потребителей услуг железнодорожного транспорта к инфраструктуре и подвижному составу.

Искренне желаю членам и коллективу Союза дальнейших успехов в реализации намеченных планов!

*С.Н. Камурин,
Президент ТПП РФ*

Сейчас в стране активно работают восемь Советов СПО по разным направлениям деятельности. Поддержка деятельности организации получена на всех уровнях государственной власти. По сути, Союз стал первопроходцем в применении новых механизмов выстраивания взаимодействия с властью и надзорными органами.

По мнению Сергея Николаевича, стремление к альянсу с государственными органами должно стать движущей силой развития общественного пространства в железнодорожной сфере. Реализация проектов СУЖДР стала возможной благодаря стремлению

Впереди новые горизонты



Членам Союза
Участников
железнодорожного
Рынка

**УВАЖАЕМЫЕ
ЧЛЕНЫ СОЮЗА,
КОЛЛЕГИ!**

От имени руководства холдинга «РЖД» приветствую участников Саморегулируемой организации «Союз Участников железнодорожного Рынка» и поздравляю с 15-летием со дня образования.

Все эти годы ОАО «РЖД» и СРО СУЖДР продолжают совместную плодотворную работу по построению системы взаимодействия во всех аспектах деятельности, связанной с эксплуатацией железнодорожного транспорта, в том числе в сфере обеспечения безопасности движения.

Всё это время было наполнено значительными достижениями, благодаря общей преданности делу и профессионализму. Мы вместе с вами уверенно движемся вперед, формируя новые подходы к решению задач взаимодействия между собственниками инфраструктуры и участниками транспортного бизнеса, улучшая процессы обеспечения безопасности для всех заинтересованных сторон. Впереди нас ждут новые возможности и новые перспективы на совместном пути. Мы должны вместе продолжить этот дорожку, крепко стоя на фундаментах, которые заложили за эти 15 лет, должны сделать все, от нас зависящее, для обеспечения устойчивой работы железнодорожного транспортного рынка.

Выражаю благодарность каждому из вас за открытость, ответственность, готовность к сотрудничеству. Желаю всем членам Союза плодотворной работы, успешного ведения бизнеса и эффективного взаимодействия с коллегами и партнерами.

Ш.Н. Шайдуллин,
Заместитель генерального директора,
начальник Департамента безопасности
движения ОАО «РЖД»



правительства к прозрачности во взаимоотношениях бизнеса и государственных регуляторов. Всё это, безусловно, входит в рамки последовательной работы Президента и Правительства России в рамках политики экономического развития страны.

За минувшие 15 лет СРО была проделана огромная работа по формированию собственной нормативно-правовой базы, соблюдение которой позволило обеспечить безопасность на путях промышленных предприятий, безопасную эксплуатацию отремонтированных структурами СУЖДР подвижного состава. Немаловажно, что удалось разработать и распространить стандарты и правила, и убедить участников Организации принять их для применения в своей повседневной деятельности.

Хотя, по мнению руководителя, проблем в этой сфере еще более чем достаточно. В частности, идеология передачи избыточных функций государства в ведение саморегулирующих организаций и перехода к риско-ориентированной системе обеспечения безопасности, четко сформулированы в 315 Федеральном Законе «О саморегулируемых организациях», но, до настоящего времени не разработаны надежные механизмы, позволяющие воплотить эту идеологию в повседневную практику. Более того, подходы к методам реализации этих механизмов очень сильно разнятся. Как считает Агеев – это нормальное рабочее явление, позволяющее заинтересованным сторонам услышать друг друга в дискуссиях, а не в судах.

С позиций гласности, открытости надо реально выработать правила и нормы, обеспечивающие реальную безопасность в транспортной инфраструктуре.

Безопасность на транспорте невозможно обеспечить без квалифицированных грамотных профессионалов – это аксиома. В текущем году при огромной поддержке Союза транспортников России прошли многочисленные викторины на знание Правил технической эксплуатации железных дорог РФ среди студентов железнодорожных вузов и техникумов, среди специалистов предприятий железнодорожного транспорта. В них приняли участие более 100 студентов из 16 учебных заведений. Команда Союза транспортников России приняла участие, представив своих специалистов в 16 номинациях.

– Викторина на знание ПТЭ – это не просто конкурс, а важный шаг к формированию новой генерации квалифицированных специалистов, – считает Сергей Агеев. – Мы уверены, что такие мероприятия будут способствовать повышению интереса к профессии, формированию профессиональных навыков и обеспечению безопасности в транспортной отрасли.

А началом торжественных мероприятий стала церемония вручения ведомственных наград членам СРО. Среди тех, кто поздравил коллектив: Президент Союза транспортников России, депутат Госдумы В.Б. Ефимов, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта



Генеральному директору
СРО союз участников
железнодорожного рынка
С.Н. Агееву



**УВАЖАЕМЫЙ СЕРГЕЙ
НИКОЛАЕВИЧ!**

Поздравляю Вас и в вашем лице все организации, входящие в состав союза участников железнодорожного рынка, с 15-летием его образования!

Железнодорожный транспорт необщего пользования играет важную роль в логистике грузов, обеспечивая его погрузку, разгрузку, обработку и хранение. И в этом есть заслуга предприятий, входящих в состав вашего союза! Ваш вклад в развитие транспортной отрасли и экономики страны в целом неоценим!

Напряженный и ответственный труд всех, кто связан с промышленным железнодорожным транспортом, их профессионализм, преданность своему делу, ответственность, внимательность и самоотдача вызывают заслуженное уважение.

Особая благодарность вашему союзу за связь с молодым поколением железнодорожников и передачу ему своего профессионального опыта, вовлечение студентов и учащихся в производственный процесс.

Желаю вашему союзу и отдельно каждой организации, входящей в него, успешной работы и дальнейшего развития!

С уважением,

В.Б. Ефимов,
Депутат государственной думы,
Президент союза транспортников России

В.Ф. Басаргин, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта А.Г. Сахаров, президент ТПП РФ С.Н. Катярин и многие другие.

Естественно, в торжественной обстановке, были вручены награды участникам и руководителям предприятий – членам СРО СУЖДР за эффективное взаимодействие и заслуги в развитии железнодорожного комплекса.

Тарас Евтушенко

СРО СУЖДР И НПЦ

«ПРОМЭЛЕКТРОНИКА»: В ДОСТИЖЕНИИ ОБЩИХ ЦЕЛЕЙ



Научно-производственный центр «Промэлектроника» уже 32 года развивает российский рынок микропроцессорных систем железнодорожной автоматики и телемеханики, из них 15 лет компания является членом СРО «Союз участников железнодорожного рынка».

В активе совместной работы – участие в формировании новых Правил технической эксплуатации железных дорог и других нормативных актов в сфере железнодорожного транспорта, пропаганда безопасных и качественных продуктов для железных дорог.

НПЦ «Промэлектроника» – надежный партнер, который предлагает законченный комплекс систем ЖАТ и предоставляет полный цикл услуг: от разработки, проектирования, производства до внедрения и сопровождения работы своего оборудования.

Компания является экспертом международного уровня. По объему внедрения систем счета осей в мире она занимает пятое место, все ее основные системы получили международный сертификат соответствия наивысшему уровню полноты безопасности SIL 4 стандарта CENELEC. Благодаря этому НПЦ «Промэлектроника» – один из заметных экспортёров высокотехнологичной

продукции, его продукты эксплуатируются в 21 стране мира.

Сотрудники центра активно занимаются научной деятельностью, инновационные технологии компании защищены десятками патентов.

НПЦ «Промэлектроника» постоянно обновляет техническую базу своего производственного блока, совершенствует внутренние процессы в соответствии с ISO 9000 и ISO TS 22163, уделяет особое внимание выстраиванию доверительных и искренних отношений с клиентами.

Компания является одним из ключевых участников процесса модернизации инфраструктуры Восточного полигона. Оборудование центра работает на всей сети дорог ОАО «РЖД» и на предприятиях крупных российских и зарубежных промышленных холдингов (Северсталь, ЕВРАЗ, Норникель и т.д.). Ряд проектов реализован на высокоскоростных и скоростных магистралях: Ташкент – Самарканд, Пловдив – Бургас и другие. Кроме того, НПЦ «Промэлектроника» предлагает решения для управления движением поездов в метрополитенах и на наземном городском рельсовом транспорте, а также решения для управления логистикой предприятий.

Коллектив НПЦ «Промэлектроника» поздравляет СРО СУЖДР с юбилеем!

За 15 лет вы проделали огромную работу по формированию государственной политики в области железнодорожного транспорта России.

Благодарим за ту энергию и целеустремленность, с которыми вы идете к достижению целей.

Желаем вам дальнейших плодотворных успехов, участникам союза – процветания, а их руководителям – здоровья и благополучия!



СИБИРСКИЕ ДОРОГИ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИЧЕСКАЯ
СЕМИНАР-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИННОВАЦИИ И ОПЫТ

подача заявок для участия на официальном сайте

ХАБАРОВСК
6-7 МАРТА 2025

ИРКУТСК
30-31 ЯНВАРЯ 2025

ТЮМЕНЬ
6 ДЕКАБРЯ 2024

ПРИ УЧАСТИИ





МАРШРУТЫ В КРЫМУ

На солнечном полуострове в этом году специалисты «ВАД» построили 77 километров новых дорог. Плюс к тому отремонтировали участки, общей протяжённостью свыше 55 километров, в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Все эти километры, участки и объекты отвечают поставленной Президентом России задаче по развитию дорожной инфраструктуры и подъездных путей к главным туристическим направлениям региона.

Отметим, что по оценкам экспертов отрасли, трафик на дорогах юга России ежегодно увеличивается минимум на 10%, а в туристический сезон востребованность ведущих к курортам автодорог возрастает в геометрической прогрессии. Не секрет, что в Минэкономразвития, несмотря на все сложности, прогнозируют удвоение внутреннего туристического потока до 140 млн человек в год к 2030 году. Этому будет способствовать развитие

новых туристических центров на территории России. В частности, на западном берегу Крыма, рядом с Евпаторией и озером Сасык-Сиваш, появятся сразу два круглогодичных курорта федерального проекта «Пять морей и озеро Байкал». Дороги строить нужно — качественные и безопасные с высоким уровнем комфорта, поскольку последовательное увеличение плотности и качества дорожной сети в Республике Крым напрямую влияет на развитие внутреннего туризма и открывает новые возможности для экономического роста региона.

Напомним, что в настоящий момент «вадовцы» на полуострове реализуют три крупных инфраструктурных проекта. Один из главных — это строительство и реконструкция автодороги Симферополь – Евпатория – Мирный на участке Скворцово – Евпатория с обходом озера Сасык-Сиваш. Одновременно идет строительство юго-восточного обхода Симферополя, который соединяет трассу «Таврида» с дорогой на Алушту. В работе и масштабное строительство и реконструкция об-

хода Алушты. Как и обход Симферополя, эта автодорога упростит автомобильное сообщение с южным берегом Крыма. Если говорить о событиях этого года, то самым важным событием 2024 года стало завершение работ по строительству и реконструкции 61,2 километров автодороги Симферополь – Евпатория – Мирный. Торжественный пуск рабочего движения автомобилей по трассе состоялся в августе 2024 года.

– Строительство шло с декабря 2021 года, а завершить проект по контракту мы долж-

ны были не позднее 1 декабря года текущего. Но опередили график на три с лишним месяца, – с гордостью отметил заместитель генерального директора АО «ВАД» Николай Евсюков.

На строительство совершенно новой дороги немногим ушло более двух с половиной лет. Для такого масштабного проекта это – совсем небольшой срок. Только устройство насыпи земляного полотна составило 6,2 миллиона кубических метра, а устройство верхнего слоя покрытия – 1,47 миллиона квадратных метров!



**В 2025-Й
С НОВЫМИ КИЛОМЕТРАМИ!**

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДРУЗЬЯ И ПАРТНЕРЫ!

От всей души поздравляем вас с Новым 2025-м годом и светлым праздником Рождества!

Уходит в историю еще один год. Он, как и предыдущий, проверил «ВАД» на прочность, произошло много событий, которые было сложно прогнозировать. Но в этих, далеких от идеальных, условиях мы смогли реализовать задуманное, досрочно сдали запланированные километры, решили много важных задач. Наш коллектив, наше единомыслие и профессионализм – главное богатство, с которым мы входим в наступающий год. Входим с новыми целями, новыми проектами и новыми победами. И уверен, что преодолеем все трудности. Главное – двигаться вперед и не останавливаться.

Поздравляем с наступающим Новым годом и Рождеством! Желаем вам, вашим родным и близким крепкого здоровья, исполнения всех самых сокровенных желаний, новых успехов и высоких достижений. Пусть всем нам сопутствует удача!

Коллектив АО «ВАД», Крым





Впрочем, этой компании все проекты на полуострове удаётся завершать со значительным опережением графика и при неизменно высоком уровне качества. Но очередной сложный и ответственный объект стал очередной проверкой на профессионализм, умение работать в максимальной концентрации ресурсов.

Второй объект, к которому приковано внимание всех туристов – обход города Симферополя на участке Донское – Перевальное. В этом году «ВАД» завершил первый этап строительства юго-восточного обхода, которое началось в мае 2022 года и было разделено на 2 этапа. Сданы первые 15,8 км дороги – от 191 км трассы «Таврида» у села Донское до села Заречное. Объект включает две транспортные развязки в разных уровнях, шесть путепроводов, мост через реку Малый Салгир, 52 водопропускные трубы и две площадки для отдыха. Новый участок четырехполосной дороги соответствует категории 1В с расчетной скоростью движения 100 км/час.

Второй этап – строительство 9,4 км участка трассы через село Заречное до выезда из села Перевальное – начался в ноябре 2022 года. В настоящее время готовность объекта составляет более 60%, завершить работы планируется в 2025 году. В результате реализации проекта новая автодорога

протяженностью 25,2 км позволит снизить нагрузку от транзитного транспорта в столице Республики Крым и перераспределить транспортные потоки от трассы А-291 «Таврида» в направлении Алушты, поскольку Юго-восточный обход Симферополя соединит федеральную трассу А-291 «Таврида» с дорогой на Алушту.

Ведутся полномасштабные работы по строительству и реконструкции автодороги 35 ОП РЗ 35А-002 (Е-105) Граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта на участке км 155 – км 180 (обход Алушты). Особенность объекта в том, что будущая дорога протяженностью почти 24 км пройдет преимущественно в горной местности. Причиной всему – главная гряда Крымских гор и Ангарский перевал на высоте 752 м над уровнем моря. Дорожникам предстоит реконструировать 16,1 км трассы в рамках первого этапа и построить 7,8 новых километров обхода города Алушты в рамках второго этапа. На сегодняшний момент готовность второго этапа составляет 28%, завершить работы планируется в 2027 году.

Так что и в новом году «ВАД» порадует нас новыми победами и километрами!

С. Кузнецова



В ЯКУТИИ ПРОДОЛЖАТ МОДЕРНИЗАЦИЮ ВОЗДУШНОЙ ГАВАНИ

Получено заключение от Ростехнадзора на финальный этап реконструкции в аэропорту Усть-Нера

Ростехнадзор выдал заключение о соответствии требованиям проектной документации по проекту реконструкции аэропортового комплекса «Усть-Нера» в Республике Саха (Якутия).

В настоящий момент уже завершено строительство следующих объектов: аппаратного зала с дизельной электростанцией, склада для хранения горюче-смазочных материалов емкостью 480 куб.м., трансформаторной подстанции, двух очистных сооружений для поверхностного стока, системы светосигнального оборудования, а также патрульной автодороги. Напомним, что междугороднее транспортное сообщение с поселком Усть-Нера осуществляется преимущественно воздушным путем из-за удаленности от административного центра республики.



ЗАЩИТА ОТ БЕСПИЛОТНИКОВ

В Шереметьево обсудили актуальные вопросы в сфере безопасности на воздушном транспорте

В Международном аэропорту Шереметьево на конференции Международной Ассоциации Аэропортов «Транспортная безопасность на воздушном транспорте: проблемы, анализ, пути решения» эксперты обсудили ряд актуальных для отрасли вопросов. Шла речь в том числе о поэтапном внедрении пилотной системы противодействия БГВС в аэропорту на основе передовых отечественных разработок.

Участникам был продемонстрирован реальный тест системы, эффективность при эксплуатации и перспективы для дальнейшего развития с учетом текущих и прогнозируемых рисков и угроз. Для авиационного сообщества настало время в кооперации с отечественными производителями выработать наиболее эффективные комплексные решения по противодействию новым угрозам, включая антидроновую защиту аэропортов, и представить их компетентным государственным ведомствам и регуляторам для нормативного закрепления.



МАЛОЙ АВИАЦИИ – ЗЕЛЕНый СВЕТ

На посадочной площадке S7 Group в Торбеево состоялось экспертное совещание по развитию авиации общего назначения.

Министр транспорта Роман Старовойт подчеркнул, что авиация общего назначения играет значимую роль в обеспечении транспортной доступности отдаленных регионов, развитии туризма и других отраслей экономики. На сегодняшний день в России 80 эксплуатантов имеют действующее свидетельство и выполняют полеты в целях авиации общего назначения. Как отметил руководитель Росавиации Дмитрий



Ядров, авиация общего назначения может и должна играть более значимую роль в российской экономике. Росавиация вела и ведет работу для упрощения деятельности так называемой малой авиации – это касается оптимизации требований к посадочным площадкам, упрощения процедур сертификации авиатехники и других аспектов деятельности АОН. При этом малая авиация должна работать ответственно, с соблюдением всех требований в этой области.

В рамках встречи участники осмотрели флагманский проект компании – четырехместный цельнокомпозитный самолет Tango, который совершил свой первый полет 21 сентября 2024 года и претендует на роль ведущего современного учебного судна.

Подошел к своему финишу 2024 год. Для акционерного общества «Центродорстрой», одной из крупнейших организаций в области дорожного и аэродромного строительства России, перевернута еще одна страница побед, успехов, упорного труда. За почти 70 лет компания построила и ввела в эксплуатацию более 500 объектов, из них более 300 мостов и путепроводов, а также около 3000 км дорог высших технических категорий. География работ АО «ЦДС» простирается от Калининграда до Крыма.



СТРОИМ БУДУЩЕЕ

ДОРОГОЙ ПОБЕД И УПОРНОГО ТРУДА

В минувшем году АО «Центродорстрой», как и многие годы до этого, остается признанным лидером отрасли. Пребывание предприятия на крепких лидирующих позициях обусловлено, в том числе, грамотным руководством компетентного строителя, имеющего за плечами большое количество успешно реализованных проектов в дорожной сфере, Петра Ольховского, Заслуженного строителя РФ, Почетного строителя России.

Уходящий год принес весомое подтверждение важности и успешности работы предприятия для страны, для жителей многих регионов. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации: Ольховский Петр Васильевич – генеральный директор акционерного общества «Центродорстрой», награжден Орденом Почета, за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу.

Наш журнал уже неоднократно рассказывал о «Центродорстрое» и его истории. Только за последние несколько лет АО «ЦДС» приняло участие в таких масштабных проектах, как реконструкции аэропорта «Домодедово» в Москве и аэропорта в Брянске, капитальный ремонт автомобильной дороги Е-105 на участке Алушта – Ялта, строительство скоростной трассы М-12 «Восток». Компания участвовала в капитальном ремонте федеральной трассы А-108 «Московское большое кольцо».

АО «Центродорстрой» под руководством Петра Ольховского остается компанией, которая гарантирует качественную работу, настоящим драйвером дорожного строительства, формирующей тренды для всей отрасли. Совместно с отраслевыми вузами страны «ЦДС» ведет активные исследовательские и научно-технические работы в области поиска и внедрения инноваций,



разработки технико-экономических обоснований, внесения изменений в отраслевые стандарты и законодательство. Более 3000 высококлассных специалистов «Центродорстрой», профессиональных и опытных, строят первоклассные дороги и мосты, взлетно-посадочные полосы и аэродромы, возводят сложнейшие объекты транспортной инфраструктуры. Не случайно Прави-

тельство Российской Федерации определило компанию «Центродорстрой» одной из основных исполнителей работ по ремонту дорог, заказчиком по которым выступает Служба автодорог Крыма. Создание современной, качественной и надежной транспортной инфраструктуры сверхзадача АО «Центродорстрой». Между прочим, в портфолио предприятия также находится строительство и реконструкция двух участков скоростной автомобильной дороги Дели – Колката в Республике Индии.

В уходящем году компания «ЦДС» активно работала на четырех объектах в Крыму, кроме того, продолжила реконструкцию международного аэропорта «Брянск», а также реализацию проектов в Москве и Московской области. Это, прежде всего, реконструкция аэропорта «Домодедово»



С Новым годом!



От мечты к реальности: сделаем 2025 год незабываемым

Новый год – это не просто начало нового календаря, это новые надежды, успехи, победы. В эти дни мы подводим итоги прошедшего года и ставим цели на следующий. Все, наверное, согласятся, что уходящий 2024 год был для всех непростым. Надеемся, что наступающий 2025 год принесет нам больше стабильности и уверенности в завтрашнем дне. Ведь Новый год – это всегда новые победы и новые свершения! Каждый мечтает, верит в чудо и ждет от нового 2025 года чего-то волшебного. Мы связываем с этим праздником свои надежды на новое счастье. Для многих – это

надежды на более спокойную, обеспеченную, достойную жизнь, на лучшее будущее своих детей. Желаю всем россиянам и сотрудникам АО «Центродорстрой» сил для достижения поставленных целей и задач, чтобы никогда не ослабевал интерес к жизни и к своей работе!

Надеюсь и верю, что 2025 год оправдает самые смелые наши ожидания, увенчает успехом все благие начинания, принесет стабильность и дальнейшее процветание нашей стране, всем россиянам. В том числе и акционерному обществу «Центродорстрой», каждому сотруд-



нику компании. Хочется верить в благополучие каждой российской семьи, в счастье каждого дома нашей страны.

Давайте все вместе сделаем все, что в наших силах и возможностях, чтобы наступающий 2025 год подарил нам теплоту человеческих отношений, радость семейного уюта и искренность чувств. Здоровья, удачи, счастья, света и тепла Вам, Вашим близким и друзьям!

ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ,
генеральный директор
АО «Центродорстрой»



и формирование улично-дорожной сети Новой Москвы. По словам руководителя, все эти опорные объекты находятся в разной стадии готовности, и все работы идут по графику.

Особой гордостью коллектива компании остается Крым. Здесь появились новые дороги, мосты, развязки... В каждом метре – тяжёлый физический труд дорожных строителей «ЦДС», в любую погоду, днём и ночью. Реализация крымских проектов будет продолжаться в ближайшие два-три года. Среди уже введенных в эксплуатацию – дорога, соединившая Евпаторию с Симферополем, – часть скоростного транспортного каркаса полуострова. Компанией также отремонтировано множество дорог регионального и межмуниципального значения: «Черноморское – Войнка», «Керчь – Чистополье – Новоотрадное», «Дубровка – Плодовое», «Котельниково – Краснознаменка». Не секрет, что последние пару лет стали для всех дорожных строителей испытанием на стойкость и профессионализм. Но такие времена дают возможность сильным стать еще сильнее.

– В это непростое время, через которое проходит страна в целом, и дорожная отрасль в частности, продолжение компанией эффективной работы – наш долг. Большой и опытный коллектив продолжает качественно выполнять все взятые на себя обязательства по действующим контрактам, – отметил Петр Васильевич.

Одним из главных объектов года для компании стал капитальный ремонт самого напряженного в курортный сезон участка автодороги «Симферополь – Алушта – Ялта», которую в народе

привыкли называть Московское шоссе. На участке от Алушты до Ялты уже выполнено переустройство и ремонт водопропускных труб, восстановлены подпорные стены, установлены фундаменты на буронабивных сваях, завершён монтаж закладных деталей и опор контактной сети, заменена дорожная одежда, переложены коммуникации.

– Всё идёт по графику. К сожалению, внешние условия, а также работа в условиях действующей дороги, внесли свои коррективы, и нам пришлось несколько пересмотреть срок сдачи объекта. Работы должны быть завершены к декабрю 2026 года, – продолжил Петр Ольховский.

Стоит отметить, что в этом году компания вышла на новые крупные объекты на полуострове. Два из них – участки автомобильной дороги «Львовское – Грушевка – Судак», на которых идёт строительство и реконструкция. Новая дорога соединит трассу «Таврида» с курортами Восточного Крыма. А также ремонт участка автотрассы «Бахчисарай – Ялта», которая ведет на знаменитую гору Ай-Петри.

Перспективные планы у компании самые амбициозные. Есть и силы, и ресурсы, чтобы развивать дорожно-транспортную инфраструктуру России.

Кроме непосредственно строительства и реконструкции дорог, мостов, аэропортов, «Центродорстрой» остается социально-ориентированной компанией. В каждом регионе присутствия выстраивает взаимовыгодное конструктивное партнерство с региональными органами власти, поставщиками и подрядными организациями, внося лепту в бюджет за счет налогов.

Мария Алексеева



СТРОЙКА ВЕКА: ВСМ МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Для высокоскоростного движения будет построена инфраструктура нового поколения – более энергоэффективная и долговечная

Подписи под договором генерального подряда поставили заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров и генеральный директор ООО «ВСМ Две столицы» Олег Тони. «Мы сделали еще один новый важный шаг в реализации высокоскоростного движения в России. Первая в стране магистраль будет запущена уже в 2028 году и свяжет 6 субъектов РФ, где проживает более 40 млн человек. Как отметил Президент России Владимир Путин, в перспективе такие выделенные высокоскоростные маршруты соединят и другие наши регионы», – сказал Министр транспорта РФ Роман Старовойт. «Строительство основного участка высокоскоростной железнодорожной магистрали начнется после утверждения проектной документации, разработка которой сейчас ведется полным ходом. Приступить к его строительству планируется в середине 2025 года. Проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург задействует лучшие строительные и инженерные ресурсы страны, что позволит применить самые передовые технологии железнодорожного транспорта», – сообщил глава «РЖД» Олег Белозёров.



С ПРИЦЕЛОМ НА ВОСТОК

Дальневосточные железнодорожники договорились с китайскими коллегами о сотрудничестве

Руководители Дальневосточной магистрали и Харбинской железнодорожной корпорации обсудили развитие трансграничного сотрудничества и увеличение объемов внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем. Рабочая встреча прошла в ходе визита китайских коллег в Приморье. Для дальнейшего наращивания объемов перевозок российские железнодорожники предложили рассмотреть возможность погрузки на станции Тунцзян контейнеров в полувагоны, освободившиеся после выгрузки сыпучего груза. Решение этого вопроса в условиях дефицита фитинговых платформ исключит сверхнормативное наличие контейнерных грузов на станции Тунцзян икратно нарастит объем перевозки контейнеров через этот пункт пропуска.

В ЧЕЛЯБИНСК НА ВТОРОМ ЭТАЖЕ

Первый двухэтажный поезд № 391 отправился из Челябинска в Москву в декабре.



Время в пути – один день, 17 часов и 30 минут. Поезд вмещает много людей – в составе из 12 вагонов смогут путешествовать более 400 пассажиров. Двухэтажные купейные вагоны оснащены системой кондиционирования, биотуалетами, розетками для зарядки мобильных средств связи. Для маломобильных пассажиров предусмотрено специально оборудованное купе.

В ПОДНЕБЕСНУЮ БЕЗ ПЕРЕСАДКИ

Российские железные дороги возобновляют пассажирское железнодорожное сообщение с Китаем и КНДР.

Напомним, что пассажирское сообщение с обеими странами было приостановлено в 2020 году. С Китаем пассажирское движение возобновилось в декабре. Поезд №402/401 сообщением Суйфэньхэ – Гроддеково с 15 декабря курсирует ежедневно. Движение в КНДР запущено на следующий день, 16 декабря. Поезд № 645/646 сообщением Туманган – Хасан отправляется три раза в неделю по понедельникам, средам и пятницам.

БОЛЬШОЙ РЕМОНТ

По итогам 11 месяцев всеми видами ремонта охвачено более 4800 км железнодорожных путей.

Это на 0,7% выше запланированного показателя. Причем, содержание инфраструктуры обеспечено на уровне выше плановых параметров при безусловном выполнении программы производительности труда. За 11 месяцев дирекцией выполнено задание по уровню безопасности движения поездов, общее количество негативных событий сокращено на 10%. При этом приоритетной задачей для РЖД остаётся недопущение сходов подвижного состава при поездной и маневровой работе, а также исключение человеческого фактора из причин нарушений. Согласно решению итогового правления ОАО «РЖД» внедряются новые конструкции элементов пути.

Новый объект в Югре возьмет на себя основную нагрузку двух федеральных транспортных коридоров, которые входят в состав логистического направления Арктика – Азия и Северного широтного хода. Генеральным подрядчиком грандиозного строительства, в состав которого входят мост через Обь в Сургуте, три путепровода и четыре малых моста, является ведущее мостостроительное предприятие Западно-Сибирского региона России – «Мостострой-11» (Дивизион «Дороги и мосты» Нацпроектстроя), хорошо известное еще с советских времен. О том, чем же уникален этот объект и как продвигается работа, мы узнали у генерального директора АО «Мостострой-11» НИКОЛАЯ РУССУ.

СТАЛЬНЫЕ КРЫЛЬЯ ЧЕРЕЗ ОБЬ





ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ

– Николай Александрович, проект настолько важен, что его поддержал Президент России Владимир Путин. По словам председателя правительства РФ Марата Хуснуллина, строительство идёт в хорошем темпе. Что уже сделано? – Старт строительства был дан 6 июля 2022 года губернатором ХМАО-Югры Натальей Комаровой и полномочным представителем Президента России в Уральском федеральном округе Владимиром Якушевым. Работы начались в русле реки Обь и на двух путепроводах. В этот день мы приступили к погружению свайных оснований опор. Также с первых дней стройки были начаты и дорожные работы – очистка полосы отвода, срезка растительного слоя и выгорфовка слабого грунта в месте устройства будущей трассы. По мере отсыпки земляного полот-

Для достижения наилучшего результата активно применяется цифровая платформа MStroy

на автодороги был открыт доступ и фронт работ на малых мостах.

Сейчас работы идут на всей будущей 4-х полосной трассе, протяженностью 45,5 км. Выполняется конвейерно-тыловая сборка и поэтапная надвигка металлоконструкций пролетного строения моста через реку Обь, выполняется отсыпка земляного полотна автомобильной дороги и подготовка основания дорожной одежды, укладка асфальтобетона. Ввиду того, что большая часть трассы расположена на болотистых участках с крайне слабыми обводненными грунтами, предусмотрено устройство вертикальных и горизонтальных геодрен для ускорения консолидации и стабилизации осадки насыпи земляного полотна. Данное решение позволяет под воздействием вертикальной нагрузки отсыпанного грунта земляного полотна отводить капиллярную воду за границы тела насыпи, что в свою очередь сокращает сроки стабилизации, а также повышает скорость и технологичность работ.

При строительстве автомобильной дороги, необходимо выполнить переустройство и защиту большого количества пересекаемых коммуникаций, таких, как газопроводы, нефтепроводы и водоводы высокого давления, электросети 6 кВ, 10 кВ, 35 кВ, 110 кВ, сети связи и построить линии электроснабжения, трансформаторные подстанции, построить 35 локальных очистных сооружений сточных вод, смонтировать порядка 24 км водоотводных лотков. На следующий год запланированы работы по обустройству дороги системами видеонаблюдения, метеостанциями, интерактивными системами



НИКОЛАЙ РУССУ:

«МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ ОБЬ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ГОТОВ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 75%. ПОЛНОСТЬЮ СООРУЖЕНЫ ВСЕ 16 ОПОР, СМОНТИРОВАНО СВЫШЕ 50% МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ПРОЛЕТНОГО СТРОЕНИЯ. ТЕХНИЧЕСКУЮ ГОТОВНОСТЬ МАЛЫХ ИССО ОЦЕНИВАЕМ В 95%. НАСЫПИ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА ВСЕЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ГОТОВЫ ПОЧТИ НА 90%»

оповещения водителей, системами скоростного и весогабаритного контроля. Уже начались основные работы по нанесению антикоррозионной защиты бетонных и металлических поверхностей искусственных сооружений.

– И какова готовность объекта?

– Мост через реку Обь на сегодняшний день готов более чем на 75 %. Полностью сооружены все 16 опор, смонтировано свыше 50 % металлоконструкций пролетного строения. На всех малых мостах и путепроводах завершены работы по сооружению опор и монтажу пролетных строений, в настоящее время выполняются работы по установке деформационных швов, укреплению откосов конусов и устройству сопряжений. Техническую готовность малых ИССО оцениваем в 95 %, завершающий этап устройства мостового полотна с укладкой асфальтобетонного покрытия запланирован на лето следующего года.

Насыпи земляного полотна всей автомобильной дороги готовы почти на 90 %. Отсыпано 8,9 млн. м³ грунта, и на участках, где достигнута стабилизация земляного полотна, активно выполняются работы по устройству дорожной одежды и укреплению откосов насыпи.

– За два года вы проделали огромную работу, наверняка на таком масштабном объекте были и непредвиденные ситуации, связанные с геологией?

– Первое, что хотелось бы отметить, это суровые погодные условия региона строительства, которые регулярно испытывают технику и людей на прочность. Второй момент – сложные геологические условия в месте прохождения створа моста. Ввиду

залегания слабых и водонасыщенных грунтов в основании опор, проектной организацией были предусмотрены сваи из трубы диаметром 1420 мм длиной до 75 метров с заполнением бетоном.

Совместно с разработчиком проектной документации АО «Институт «Гипростроймост – Санкт-Петербург», из-за геологических ситуаций, в проект оперативно внесены необходимые корректировки с прохождением Главгосэкспертизы.





– Несомненно, мост через реку Обь сооружение – уникальное. Расскажите про особенности его строительства.

– По параметрам мост представляет собой два смежных стальных пролетных строения длиной 1758 метров каждый. Максимальная длина пролета – 153 метра, количество опор – 16, высота русловых опор – до 25 метров. Это довольно внушительное инженерное сооружение – масса металлоконструкций пролетного строения 23,6 тыс. тонн, более половины из которых изготавливается на производственной базе ТФ «Мостоотряд-36». При сооружении фундаментов опор было погружено более 12 тыс. тонн металлических труб, уложено монолитного и сборного железобетона более 60 тыс.м³. При погружении свай потребовалось использование высокопроизводительных молотов и соответствующих им кранов грузоподъемностью 280 тонн. Летом погружение свай производилось с барж грузоподъемностью 3000 тонн, а с наступлением устойчивых минусовых температур в зимний период – с намороженных около опор площадок с толщиной льда до 2-х метров.

МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ

- Два смежных стальных пролетных строения длиной 1758 метров каждый
- Максимальная длина пролета – 153 метра
- Масса металлоконструкций пролетного строения – 23,6 тыс. тонн
- Общее количество пролетов – 15
- Количество опор – 16
- Высота русловых опор – до 25 метров
- Погружено более 12 тыс. тонн металлических труб при сооружении опор

– Такие длинные пролеты, наверное, непросто соорудить? Какие методы использовались для сооружения пролетных строений?

– Действительно, самой отличительной чертой сооружения являются протяженность шести пролетов – 153 метра каждый, при высоте балок 3,64 метра. Мы используем два метода сборки пролетных строений: первый, конвейерно-тыловой метод сборки, с последующей – продольной надвижкой. И второй, сборка пролетов непосредственно в створе моста на временных опорах.

– Какие кадровые ресурсы были задействованы?

– В масштабном строительстве участвует около двух десятков организаций. «Мостострой-11» (Дивизион «Дороги и мосты» Нацпроектстроя) в лице филиалов ТФ «Мостоотряд-29», ТФ «Мостоотряд-36», ТФ «Мостоотряд-87» и дочернего общества ООО «ДСУ», а также субподрядные организации, в числе которых дорожные организации АО «Автодорстрой» и ООО «ЮвИС». Для переустройства коммуникаций привлечены ООО «СП ВИС-МОС» и другие компании. Работы организованы в двухсменном режиме, в пиковые моменты на стройке задействовано до 1200 человек, в т.ч. высококвалифицированные сварщики, монтажники и 300 единиц техники под управлением крановщиков, механизаторов и водителей с большим стажем и опытом работы.

На левом берегу был развернут рабочий городок с общежитием для размещения рабочих, столовой и бытовых помещений, а также служебными помещениями для работы инженерно-технического состава.

– Как мы знаем, стройка идет с опережением графика. Есть ли возможность сдать объект раньше контрактного срока – февраль 2026 года?

– Да, мы всё делаем для этого. Для увеличения темпов строительства применяем параллельно-поточный метод строительства, когда одновременно в работе находилось 11 из 16 опор основного моста; организована работа современной строительной техники, параллельно на разных участках выполнялось устройство земляного полотна и устройство малых искусственных соору-

жений, для достижения наилучшего результата активно применяется цифровая платформа MStroy, которая в онлайн режиме отображает текущую информацию по численности сотрудников, задействованных на объекте, выполненных объемах работ в текущий момент, что помогает качественно и с минимальными затратами времени и ресурсов планировать работы и принимать управленческие решения, что в конечном результате обеспечивает своевременное и качественное выполнение работ. Современное производство уже немислимо без внедрения искусственного интеллекта и цифровизации. Расчеты, на которые раньше уходили недели, теперь реально провести за секунду с помощью цифровых двойников и специальных платформ, созданных для оптимизации рабочих процессов.

– АО «Мостострой-11» (Дивизион «Дороги и мосты» Нацпроектстроя) – один из флагманов дорожно-строительной отрасли в стране. На каких еще объектах работает ваша организация в настоящее время?

– Из крупных строящихся проектов можно отметить строительство искусственных сооружений на БАМе; завершающий этап строительства моста через р.Томь на обходе г. Кемерово; строительство ис-

НОВЫЙ ОБЪЕКТ В ЮГРЕ ВОЗЬМЕТ НА СЕБЯ ОСНОВНУЮ НАГРУЗКУ ДВУХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ, КОТОРЫЕ ВХОДЯТ В СОСТАВ ЛОГИСТИЧЕСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ АРКТИКА – АЗИЯ И СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО ХОДА

кусственных сооружений (мосты, путепроводы) на автодороге Казань – Екатеринбург, участок Дюртюли-Ачит в Пермском крае; строительство и ремонт мостов в ХМАО-Югра; строительство искусственных сооружений на автодороге Краснодар – Темрюк в Краснодарском крае; Рыбный порт в г. Корсаков на Сахалине. Помимо транспортного строительства АО «Мостострой-11» (Дивизион «Дороги и мосты» Нацпроектстроя) успешно реализует промышленные и гражданские объекты: завод Сибур в г. Тобольске, главный корпус ТюмГУ в г. Тюмени, детскую школу искусств и Мини-футбольную арену в г. Новый Уренгой, Южно-Якутскую ТЭС в Якутии, а всего в работе находится более 200 объектов в 12 регионах России от Сахалина до Краснодарского края.

Беседовала Татьяна Липовецкая

15.10.2024

НИКОЛАЙ РУССУ:

«В МАСШТАБНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ УЧАСТВУЕТ ОКОЛО ДВУХ ДЕСЯТКОВ ОРГАНИЗАЦИЙ»



В ЗАБАЙКАЛЬЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ ОПОРНУЮ СЕТЬ

В конце лета на дороге федерального значения Чита – Хабаровск Р-297 «Амур» в Забайкальском крае открыли уникальный селеудерживающий барьер. В 2018 году в этом месте мощный селевой поток парализовал движение по части транспортной артерии Дальнего Востока на неделю. Теперь проблема решена капитальным образом, как и многие другие, поскольку раньше эту трассу водители называли «амурские волны». Не в честь одноименного вальса, а из-за особенностей рельефа – машины буквально подпрыгивали на асфальтовых волнах. И радикального способа побороть «скверный характер» вечной мерзлоты не получалось. Сейчас в Забайкалье дорожники применяют передовые методы и технологии, модернизируя федеральные и региональные трассы. Об этом мы поговорили с заместителем председателя Правительства – министром строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края АЛЕКСЕЕМ ГОНЧАРОВЫМ.



чем конструкция была разработана индивидуально для данного проекта. Это сооружение способно выдержать высокую нагрузку, защищая от оползней и селей, но при этом имеет минимальные габариты, что позволило разместить его в полосе отвода дороги. Для безопасного и комфортного проезда здесь мы также привели к нормативу дорожное покрытие, подняли уровень земляного полотна и заменили водопропускные трубы.

– В начале сентября в крае произошло еще одно событие – на федеральной дороге А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР запустили рабочее движение сразу по двум виадукам через ущелья. Какие проблемы они решают?

– Трасса обеспечивает связь столицы региона с крупнейшим международным автомобильным пунктом пропуска «Забайкальск» на границе с Китаем. Это важный транспортно – логистический узел России на Востоке. Новые виадуки находятся в районе села Кручина в Читинском районе Забайкальского края. Специалисты подрядной организации выполнили ремонт опор пролетного строения и мостового полотна, устроили систему водоотвода, покрасили пролетное строение и опоры, а также смонтировали новое барьерное и перильное ограждения.



– Уверены, что это только начало, поскольку сегодня одна из главных задач для всех регионов – привести в порядок опорную сеть. Поделитесь результатами прошлого года и ближайшими планами.

– Протяженность опорной сети в Забайкалье составляет 3 702 км, из которых 1 726,5 км – трассы федерального значения, а почти 1 975,5 км – регионального. И, безусловно, самая большая строительно-ремонтная работа идет в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». В общей сложности мы уже восстановили почти 71 км региональных дорог, входящих в опорную сеть. В этом году добавится еще 220 км. Уверены, что такими темпами целевые показатели национального проекта будут выполнены. В настоящий момент работы продолжаются на 45 участках, общей протяженностью 336,7 км. Это региональные, межмуниципальные авто-

БЕЗ «АМУРСКИХ ВОЛН»

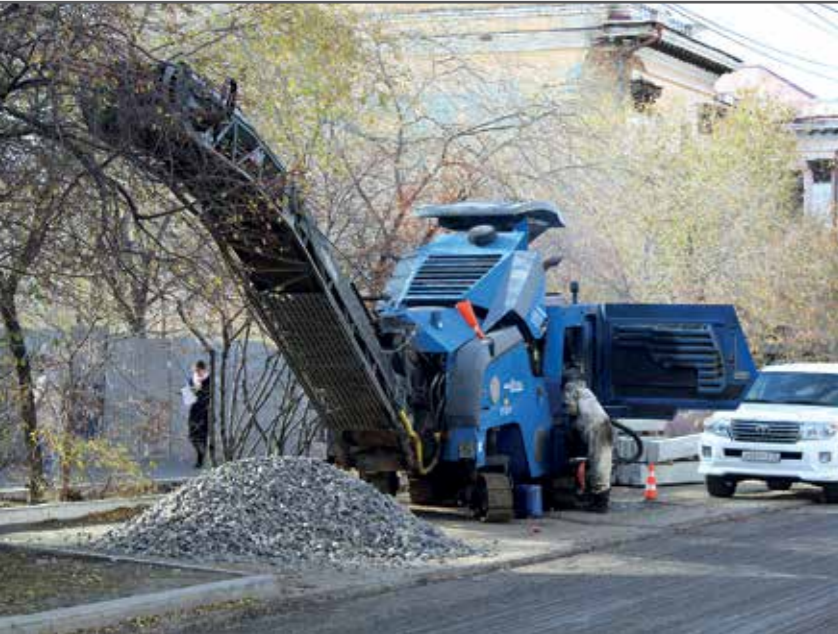


ЗАЩИТА ОТ ОПОЛЗНЕЙ И СЕЛЕЙ

– Алексей Николаевич, это укрепительное сооружение окончательно решит проблему выхода селевых потоков на федеральную трассу?

– Селеудерживающий барьер возведен в рамках капитального ремонта трассы Р-297 «Амур» Чита – Хабаровск на участке с 10 – по 20 км. Действительно, шесть лет назад там произошёл сход селя, и последующие изыскания показали вероятность повторения подобного инцидента. Для исключения выхода селевого потока на дорогу на 17-м километре трассы специалисты построили барьер высотой 10 метров. При-





мобильные дороги и читинской городской агломерации. Это, что касается опорной сети, а в целом в этом году мы должны привести к нормативному состоянию 313,13 км региональных автодорог и 926,2 п.м. мостовых сооружений. Уже введен в эксплуатацию 13-километровый участок автодороги Дарасун – госграница с Монголией в Дульдургинском районе и участок с 56 по 67 км на автодороге Мангут–Кыра в Кыринском районе. Также сдан в эксплуатацию отремонтированный мост через реку Унда в Бaleyском районе.

– Давайте поговорим об основных объектах этого года по нацпроекту. Начался ремонт автомобильной дороги Борзя – Соловьевск. Это сложный объект?

– Скорее масштабный и значимый, поскольку трасса входит в опорную сеть автомобильных дорог страны, соединяет грузопассажирский пункт пропуска «Соловьёвск» на границе с Монголией с федеральной трассой А-350 Чита – Забайкальск и городом Борзей. Город является важным транспортным узлом, где пересекаются железнодорожные и автомобильные дороги, связывающие город с районами края. Кроме того, трасса проходит вблизи особо охраняемой природной территории – Даурского заповедника, озёр Зун-Торей и Барун-Торей. Государственный природный биосферный заповедник «Даурский» расположен практически на стыке трех стран: России, Монголии и Китая, и был создан для сохранения и изучения уникальных водно-болотных, степных и лесных экосистем региона. В этом году начались работы на участке км 00+000 – км 2+835,

км 2+930 – км 5+240, км 5+320 – км 10+000 в Борзинском районе. До конца 2026 год трасса «Борзя – Соловьевск» будет полностью отремонтирована, что предусмотрено проектом Программы дорожных работ на 2025 – 2030 годы.

В этом году будет капитально отремонтирован участок км 10+000 – км 28+000 трассы Бырка – Досатуй в Приаргунском районе. В следующем планируется продолжение работ на участке км 0+000 – км 10+000 и ремонт на участке км 28+000 – км 45+000.

НЕ ВЕЧНЫЕ ТРАССЫ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

– В этом году Забайкальский край пострадал от паводка. Как идут работы по восстановлению дорог и мостов?

– Было повреждено порядка 77 км дорог: около 71 км местных дорог и 5,9 км региональных, плюс разрушено 5 мостов и один повреждён. Сразу были начаты активные работы по восстановлению этих объектов. Были восстановлены автомобильная дорога Могойтуй – Убур – Тохтор – Акша; дороги в Агинском, Могойтуйском районах и в Акшинском муниципальном округе. Восстановлены и местные дороги в Петровск-Забайкальском.

В этом году запланирован ремонт 10 мостов на участках региональных или межмуниципальных дорог. Два сооружения уже полностью готовы к эксплуатации. Движение по мосту через реку Унда в Бaleyском районе запустили 6 сентября. На пяти сооружениях работы начались осенью. Это те объекты, которые будут отремонтированы и введены в эксплуатацию в следующем году. Подрядчики уже провели демонтаж, приступили к ремонту опор и проезжей части. Строительство моста через реку Ага идет с опережением графика. Мост на третьем километре автодороги Бада – Тэрэпхэн ремонтируется. На сегодняшний день демонтирован на 90% старый мост, произведен демонтаж подъезда к старому мосту. Подготовлена площадка с отсыпкой грунта под буровую машину, идет закупка материалов. Большой этап работ будет проводиться в зимнее время. Сдача объекта запланирована на 15 апреля 2025 года.

– Можно ли как-то кардинально решить проблему подтопления?

– Основным мероприятием, призванным свести к минимуму последствия наводнений в регионе, являются работы по строительству дополнительных искусственных сооружений, увеличению диаметра водопропускных сооружений. Продолжается возведение и реконструкция гидротехнических сооружений. До конца 2025 года подрядчики построят пять новых гидротехнических сооружений для защиты населенных пунктов от затопления паводковыми водами. Ещё одна дамба будет реконструирована.

– Трассы, проходящие по зонам вечной мерзлоты подвержены многим проблемам, таким как деформация дорожного полотна, появление наледей... Как дорожники справляются с этими проблемами?

– Такие проблемы зачастую связаны с изменением режима подземных вод и водотоков зимой при промерзании грунта, что приводит к прорыву их на поверхность и затоплению окружающей местности с дорожными сооружениями, либо к дополнительным поступлениям воды. Однако данные вопросы удается успешно решать. Комплексный подход в работе по стабилизации земляного полотна позволил повысить срок службы 44% участков трассы «Амур» в Забайкальском крае. Безусловно, это стало возможным благодаря консолидации усилий Федерального дорожного агентства, Правительства Забайкальского края, научного сообщества, а также вовлеченности Министерства транспорта РФ. Ежегодно производятся дорожные работы по устранению пучинистых мест, выполняются работы по подъему земляного полотна на высоту, исключающую выход наледи, перенос отдельных участков дорог, строительство дополнительных водопропускных труб, мостов, что влечет за собой немалые финансовые затраты.

ПУТЬ ПО ШИЛКЕ

– А как идут дела с воздушной инфраструктурой? Глава Забайкальского края недавно заявил, что реконструкция читинского аэропорта Кадала начнется в следующем году.

– На территории Забайкальского края расположено 2 аэропорта: международный аэ-

ропорт «Кадала» и региональный аэропорт Чара, в 2 км к северо-востоку от села Чара. Долгосрочным планом комплексного социально – экономического развития города Читы на период до 2030 года, предусмотрена реконструкция аэропортового комплекса «Кадала». В настоящий момент проводится разработка проектно-сметной документации, получение положительного заключения Главгосэкспертизы. Строительно-монтажные работы начнутся в следующем году и продлятся до конца 2027-го. Будет построен новый терминал, чтобы увеличить пассажиропоток до 1 млн пассажиров в год. Что касается реконструкции аэропортового комплекса Чара, то срок окончания реконструкции уже не за горами – 2025 год. Проект позволит увеличить авиационную подвижность населения на 37 204 пассажира/км в год, снимет инфраструктурные ограничения и повысит безопасность полетов.

– Одной из проблем Забайкалья в целом остаются перевозки «водой». Что предпринимается для развития речного судоходства?

– В навигационный период социально-значимый маршрут Сретенск – Нижние Куларки, субсидируемый из бюджета Забайкальского края, является единственным для доставки грузов и перевозки пассажиров к 15 труднодоступным населенным пунктам. Перевозки выполняются по реке Шилка на одном пассажирском теплоходе «КС-2». Протяженность маршрута составляет 135 км. Если посмотреть статистику по состоянию на конец сентября этого года, по этому маршруту перевезено 2234 пассажира.

– Судя по всему, работа идет по всем направлениям, значит очень скоро Забайкальский край станет еще доступнее и притягательнее для местных жителей и туристов.

– Благоустройство дорог, реконструкция мостов и путепроводов, строительство объездных дорог вокруг населенных пунктов... Все это – важнейшие условия для повышения уровня безопасности и комфорта на наших дорогах. И мы продолжим эту работу.

Спасибо за интересную беседу!

Мария Гошина



В МАЕ ЭТОГО ГОДА
ООО «СТРОЙСЕРВИС»
ИСПОЛНИЛОСЬ 30 ЛЕТ

СЛЕДУЯ СЛАВНЫМ ТРУДОВЫМ ТРАДИЦИЯМ

Дорожный сезон близится к завершению и дорожники спешат как можно быстрее выполнить обязательства по ремонту, реконструкции и строительству. Профессионалы ООО «Стройсервис» уже завершают дорожно-строительные работы на своих объектах.

Активные работы сегодня идут в Забайкальском крае. По заказу ГКУ «Забавтодор» проводятся ремонты объектов «Ремонт автомобильной дороги Агинское – Дульдурга на участке км 33+000 - км 40+201, км 40+262 – км 44+000 в Агинском районе Забайкальского края», «Ремонт автомобильной дороги Дарасун-Госграница с МНР на участке км 0+000-10+000 в Карымском районе Забайкальского края». Ремонты идут и в Чите по улице Бабушкина, соединяющей разные части столицы. Центральная магистраль с очень оживленным движением ведёт к учебным корпусам Забайкальского госуниверситета, медицинским учреждениям города, развлекательным и торговым центрам. Также по заказу МКУ «Городские Дороги» надежный подрядчик ремонтирует улицу Лени-

на в Чите. Предприятие не только обновляет важные магистрали столицы и всего Забайкалья, но и является основным поставщиком асфальтобетонных смесей на многие сторонние объекты.

ПРЕДПРИЯТИЕ ЗАМКНУТОГО ЦИКЛА

В мае этого года компания «Стройсервис» отметила знаковый юбилей – 30-летие. Свою деятельность предприятие начало в далеком 1994 году с поставок запасных частей и комплектующих деталей для отечественных и импортных асфальтобетонных заводов. В то время в штате насчитывалось всего шесть человек. А сегодня на предприятии трудится порядка тысячи работников! И на протяжении всех этих лет визитной карточкой предприятия было



ЯКОВ ВАГНЕР:

« НАШУ КОМПАНИЮ МОЖНО ОТНЕСТИ К ПРЕДПРИЯТИЮ ЗАМКНУТОГО ЦИКЛА С ФУНКЦИЯМИ ПРОИЗВОДСТВА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ, ИХ ПЕРЕРАБОТКИ С ЦЕЛЬЮ ПОЛУЧЕНИЯ КОНЕЧНОГО ПРОДУКТА – КАЧЕСТВЕННОЙ И ДОЛГОВЕЧНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ»

и остается качество выпускаемой продукции и, соответственно, строительно-монтажных работ, а также своевременность их выполнения.

– На сегодняшний день нашу компанию можно отнести к предприятию замкнутого цикла. В принципе это совмещение нескольких функций – производство соответствующих дорожно-строительных материалов, их переработка с целью получения конечного продукта, – рассказал генеральный директор ООО «Стройсервис» Яков Вагнер. – Под конечным продуктом следует понимать автомобильную дорогу с требуемой долговечностью, обеспечивающую комфортабельность и скорость сообщения.

В номенклатуре выпускаемой продукции организации есть активированные минеральные порошки, щебень широких и узких фракций, пески дробленные, полимербитумные вяжущие, эмульгированные вяжущие, в том числе полимерные.

Предприятие производит асфальтобетонные, щебеночно-мастичные асфальтобетонные, полимерасфальтобетонные и битумо-минеральные смеси всех типов и видов на установках фирмы AMMANN: GLOBAL 160, uniGLOB 240, BlackMove (4 ед.), Prim, «Benninhoven» и заводе отечественного производства марки KA 240. Забайкальские строители основательно освоили выпуск цементобетонных смесей на заводах Just Weite, с номинальной производительностью 80 м³/час и AMMANN ELBA 130ТВ – 130м³/час. Укладка смесей осуществляется машиной Wirtgen SP 94.

На дорогах с низкой интенсивностью эффективным и экономичным способом восстановления эксплуатационных устройств покрытий, с нашей точки зрения, является устройство защитных слоев из литых эмульсионно-минеральных смесей «Сларри

Сил», наносимых машиной Weiro MA800, – отметил Яков Александрович.

При строительстве тонких слоев износа по мембранной технологии компания применяет асфальтоукладчик Vögele S1800-2SJ, оснащенный системой SprayJet. Для освоения объема работ было закуплено три таких асфальтоукладчика.

– В связи с санкциями возникла острая потребность в импортозамещении техники, запасных частей и оборудования. Решая эту проблему в рамках не только нашего предприятия, в Омске на базе ООО «Стройсер-





Решая проблему импортозамещения ООО «Стройсервис» на своей базе в Омске построило цех по производству металлоизделий. Где был налажен выпуск деталей и узлов для асфальтоукладчиков; битумных емкостей, транспортеров, бункеров предварительного дозирования для асфальтосмесительных установок и другое оборудование

вис» был построен и оснащен необходимым оборудованием цех по производству металлоизделий, – продолжил тему генеральный директор.

Современное, многофункциональное оборудование позволило наладить выпуск отдельных деталей и узлов для асфальтоукладчиков. В номенклатуре выпускаемой продукции сейчас фигурируют битумные емкости, в том числе с механизмами принудительного перемешивания, транспортеры, бункера предварительного дозирования для асфальтосмесительных установок и другое оборудование.

РЕГЕНЕРАЦИИ: ХОЛОДНЫЕ/ГОРЯЧИЕ

Актуальной проблемой дорожной области во все времена была и остается задача, как построить долговечную автомобильную дорогу при минимизации затратной части. Алгоритм ее решения возможен только при вторичном использова-

нии строительных материалов. Например, ООО «Стройсервис» более десяти лет применяет холодный и горячий способы регенерации. Применяя метод холодного ресайклинга, специалисты компании непосредственно на объекте используют 6 рециклеров марок Wirtgen WR 2500S, Wirtgen 2200CR, Wirtgen WR 4200. Используют и вариант холодной регенерации на производственной базе с применением быстромонтируемого завода GoldmIXS-360.

Только в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» за прошедшие годы на объектах Омской области и Забайкальского края по технологии «горячей» регенерации специалисты компании восстановили 1200 тыс. м² асфальтобетонных покрытий и методом «холодной» регенерации более 1100 тыс. м² слоев оснований.

– Необходимо отметить, что на всем протяжении знаменитого «Чуйского тракта», проходящего по территории Республики Алтай, а это немного более 500 км, восстановление слоев основания осуществилось с применением технологии холодной регенерации, – подчеркнул руководитель.

ПРОДУКЦИЯ – КАЧЕСТВЕННАЯ, КОНТРОЛЬ – СТРОГИЙ

Строгий контроль за всеми процессами по выпуску продукции и качественному выполнению работ осуществляет лаборатория, которая оснащена по последнему слову техники и имеет все необходимое для проведения испытаний образцов дорожного полотна. В цепочке поставок материалов тщательно продумана каждая мелочь. На завод поступает добротный битум. Имеющиеся мощности во всех регионах, где работает компания, позволяют производить высо-

ООО «СТРОЙСЕРВИС»:

- 9 АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ЗАВОДОВ
- 1 ЗАВОД ДЛЯ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ХОЛОДНЫХ АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ СМЕСЕЙ
- 3 БЕТОННЫХ ЗАВОДА
- 900 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ



Руководитель экономического отдела Полина Моргачева

кокачественный щебень широких и узких фракций, ШПС, дробленые пески, активированные минеральные порошки, ПБВ, эмульгированные битумные вяжущие, в том числе полимерные.

Особое внимание – к минеральным и органическим вяжущим, а также их комбинации, которые используются в качестве связующих материалов. Также давно отлажен выпуск цементобетонных смесей, применяемых для покрытий автодорог и при строительстве транспортных сооружений. Соответственно, компания обеспечивает технологические операции по устройству конструктивных слоев дорожных одежд.

РАБОТАЕМ ВЗАИМОДЕЙСТВУЯ

В текущем году линейная протяженность отремонтированных компанией объектов составила около 163 км, из них в рамках на-

ционального проекта «БКД» в Омской области и Забайкальском крае – 70,5 км.

– К середине осени мы отремонтировали около 135 км автодорог – в рамках БКД в Омской области и в Забайкальском крае. И порядка 40 км – по контрактам, 100% финансирование которых предусмотрено на 2025 год. На данных объектах расширили и укрепили основание дороги методом холодного ресайклинга. Восстановили дорожные знаки, отремонтировали остановки и нанесли дорожную разметку. Конечно, достаточно тяжело выполнять работы с таким «продолжительным» финансированием, но мы все равно стараемся обеспечить весь наш коллектив работой, – рассказал руководитель.

Сегодня «Стройсервис» принимает активное участие в строительстве скоростной трассы Казань – Екатеринбург, выполняя основные работы строительства на км 65 –





км 90+100 первого этапа Дюртюли – Ачит. Кроме того, бригадами ООО «Стройсервис» в Омской области с опережением выполняется капитальный ремонт Южного обхода Омска (км 781+650 – км 791+690) на трассе Р-254 «Иртыш». Дорожники расширили участок с двух до четырех полос движения с разделением встречных потоков. На сегодняшний день на нем установлена линия освещения, заменены элементы инженерной инфраструктуры, завершаются работы по устройству обочин.

Безусловно, проблемы есть, и связаны они в основном с трудностями работ в городских условиях. Причем, не с интенсивностью движения транспорта по загруженным улицам, а с ремонтом и заменой коммуникаций ресурсоснабжающих частных компаний, трубы которых проходят под дорожным полотном. В частности, ТГК-14 задержали выполнение работ по улицам Бабушкина и Ленина на 75 дней.

– Происходит это потому, что у этих организаций свои графики ремонтов коммуникаций, и, соответственно, их бюджет заложен по износу на последующие периоды, и не связан с ремонтом асфальтобетонного покрытия. Работы должны согласовываться в непосредственном взаимодействии, – пояснил руководитель.

ПОЛВЕКА В ПРОФЕССИИ

Трудности есть у всех, главное – не стоять на месте. Поэтому в перспективе есть планы работать на объектах и в других регионах.

– Мы можем быстро мобилизоваться, имея мобильные передвижные заводы и дробильно-сортировочное оборудование. Парк организации включает в себя все машины, необходимые для организации непрерывного цикла работ, благодаря этому и удается в короткий срок развернуть фронт дорожно-строительных работ полным ходом, – поделился планами Яков Вагнер.

Но самая главная ценность компании – люди, поскольку здесь за много лет сложилась очень достойная команда. Подобрать такой коллектив было непросто, поскольку в Омской области, как и в ряде других регионов, все предприятия испытывают нехватку профессионалов. Но тем не менее, в организации за 30 лет деятельности собрались самые преданные своему делу работники. Есть те, кто отдал предприятию и отрасли многие годы. Например, сам генеральный директор ООО «Стройсервис» Яков Вагнер – Почетный дорожник России, отработавший в дорожной отрасли почти полвека. Коммерческий директор Евгений Вагнер, тоже Почетный дорожник России, на предприятии с момента ее создания – почти 30 лет. Он внес огромный вклад в становление и развитие компании до таких масштабов.

Также плечом к плечу все эти годы во благо экономики предприятия работают главный бухгалтер Эрнэ Стрюк и начальник планово-экономического отдела Полина Моргачева. На отделе под руководством Полины Сергеевны лежит экономическая составляющая предприятия. Разумеется, в компании есть и талантливая молодежь. Например, заместитель генерального директора по производственно-правовым вопросам Сергей Вагнер, потомственный дорожник, достойный внук и продолжатель династии.

Александр Невский

ПОЧТОВАЯ МАРКА С ВИДОМ НА МОСТ

Выпущена памятная марка с изображением моста через Оку

Торжественная церемония памятного гашения почтовой марки в рамках XVIII Международного форума и выставки «Транспорт России» состоялась с изображением вантового моста через Оку на автомобильной дороге М-12 «Восток». Для памятного гашения почтовой марки был изготовлен специальный сувенирный



штемпель. Номинал марки составляет 72 рубля, в тираж выпущено 90 тыс. экземпляров. Заместитель Председателя Правительства Матрат Хуснуллин поблагодарил Министерство транспорта и Госкомпанию «Автодор» за слаженную работу, благодаря которой получилось реализовать одно из самых красивых искусственных сооружений на М-12 «Восток». Мост через Оку на М-12 «Восток» соединил берега Владимирской и Нижегородской областей, Центрального и Приволжского федеральных округов. Он был возведен в максимально сжатые сроки. Этот объект стал площадкой для апробации отечественных материалов и технологий. Его вантовая система была полностью разработана и сертифицирована в России и более чем на 50% состоит из отечественных комплектующих.

УДОБНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Волгограде запущено движение современных низкопольных трамваев по обновленному участку путей



Современный транспорт запущен по реконструированному участку трамвайных путей. На сегодняшний день в режиме технической эксплуатации введено 6,5 км путей на линии скоростного трамвая. До конца 2024 года планируется к открытию еще 3,5 км. В рамках реализации Программы Комплексного развития городского электротранспорта на маршрут вышло 47 из 54 трамваев, поставленных в регион, семь проходят обкатку. Всего концессионным соглашением в 2024 году предусмотрена поставка 62 трамвайных вагонов производства ООО «ПК Транспортные Системы», в том числе 50 односекционных трамваев модели «Львёнок» и 12 трехсекционных «Витязь». Они полностью заменят старый подвижной состав. Новые трамвайные вагоны оборудованы интеллектуальной системой контроля за состоянием водителя, системой видеонаблюдения, климат-контролем, медиапанелями, валидаторами для безналичной оплаты и USB-разъемами для зарядки гаджетов.

КАНИ-КУРГАН – ХЭЙХЭ БЕЗ ПРОБОК

Запущено международное пассажирское сообщение между автомобильными пунктами пропуска

Росгранстрой завершил работы по обустройству пассажирской составляющей автомобильного пункта пропуска Кани-Курган на границе с Китаем. Теперь там функционирует не только грузовая, но и пассажирская составляющая, её пропускная способность составит порядка 800 человек в сутки. По договоренности с китайской стороной планируется ежедневно выполнять 16 автобусных рейсов из обеих стран. Минтранс России проводит работы по строительству автомобильного пункта пропуска Кани-Курган. Готовность объекта составляет более 70%. Его пропускная способность составит более 860 транспортных средств и 5,5 тысяч человек в сутки.



ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОНЕЦКИХ ДОРОГ

Министр транспорта Роман Старовойт и глава ДНР Денис Пушилин обсудили планы на ближайшее время

В рамках развития трассы Р-150 необходимо модернизировать Донецкую кольцевую автодорогу, которая находится в ненормативном состоянии. Капитальный ремонт также требуется искусственным сооружениям в ее составе. В настоящее время основной маршрут движения проходит по дороге 21к-12 Енакиево – Харцызск через населенные пункты. Работы будут вестись в два этапа с 2025 по 2026 годы. Мероприятия позволят сократить время в пути между Донецком и Луганском с 3,5 до 2 часов. Кроме того, разгрузится проспект 250-летия Донбасса в Макеевке, повысится безопасность движения в связи с отсутствием населенных пунктов, а также снизится интенсивность и аварийность на дороге 21-к2.



ПИТЕРЦЫ ЖДУТ СКОРОСТНУЮ ДОРОГУ!

Подписано концессионное соглашение на строительство и эксплуатацию 2-4 этапов Широкой магистрали скоростного движения.

Это важный шаг для реализации ключевого проекта транспортной инфраструктуры Петербурга. Стоимость строительства составит порядка 241 млрд рублей. Из них капитальный грант – 159,2 млрд руб., в том числе федеральные средства – 90 млрд руб. Срок завершения проекта – 2031 год. Строительство начнется в 2025 году. Развитие транспортной инфраструктуры всего Северо-Запада началось после совещания Президента страны по развитию транспортного каркаса агломерации Санкт-Петербурга и Ленинградской области, проведенное 2 года назад. Общая протяженность ШМСД составит 32,4 км, из которых 16,7 км пройдет в границах Петербурга – с 1 по 4 этап, и 15,7 км – по территории Ленинградской области.

Навести мосты в ЗАБАЙКАЛЬЕ

ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ РАЗРУШЕНИЙ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КИЯ СПЕЦИАЛИСТЫ «СТРОЙДОРЭКО» СДЕЛАЛИ СТРУЕНАПРАВЛЯЮЩИЕ ГРУШЕВИДНЫЕ ДАМБЫ

Для Забайкалья проблема паводковых подтоплений дорожной инфраструктуры касается не одного района, поэтому модернизацию дорожной инфраструктуры делают поэтапно. К холодам забайкальские дорожники завершили капитальный ремонт моста через реку Кия на 120 километре автомобильной дороги регионального значения Могойтуй – Сретенск – Олочи в Шилкинском районе. Три года назад мостовой переход размыло паводковыми водами.

МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ

Для подрядной организации «СтройдорЭко», которая занималась капитальным ремонтом этого объекта, дорога «Могойтуй – Сретенск – Олочи» хорошо знакома не только из-за постоянных размывов. Здесь очень интенсивное движение, поскольку трасса, протяженностью почти 600 км, связывает крупные населенные пункты региона и две федеральные трассы: А-350 «Чита – Забайкальск – граница с КНР» и Р-297 «Амур». Масштабный ремонт на ав-

тотодороге стартовал в 2019 году в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», затем трассу включили в программу дорожной деятельности Забайкалья на период 2022-2024 годов. После ремонта дороги время в пути для транспортных средств, движущихся с юга на восток Забайкалья, а также транзитного транспорта, движущегося со стороны российско-китайской границы в восточные регионы России и в обратном направлении, значительно сократится. Масштабным ремонтом на нескольких участках общей протяженностью более 10 км, занималась компания «СтройдорЭко». А свою работу в Забайкальском крае организация начала 13 лет назад, и давно вошла в число лучших дорожных компаний региона.

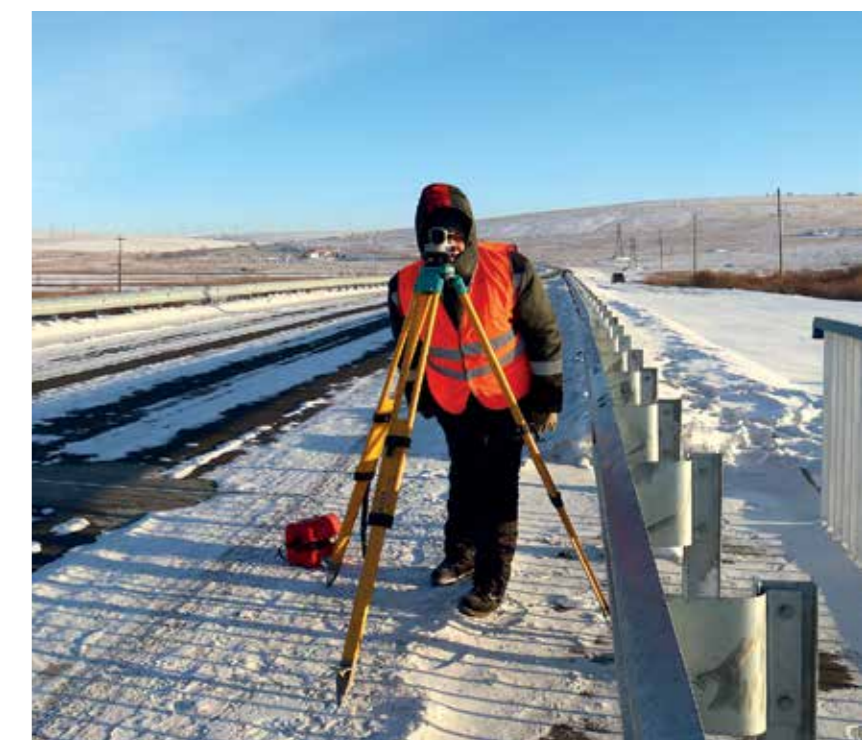
– В настоящий момент мы занимаемся содержанием, капитальным ремонтом и ремонтом территориальных, межрегиональных, а также муниципальных дорог и, соответственно, находящихся на них искусственных сооружений, – рассказал генеральный директор ООО «СтройдорЭко» Алексей Яковлев. – Работаем, в том числе и по национальному проекту «Безопасные качественные дороги».

В настоящий момент идет масштабный ремонт участка протяженностью более 12 км автомобильной дороги «Дарасун – Солнцево» в Шилкинском районе. Специалисты уже выполнили работу по устройству земляного полотна и ремонту 14 водопропускных труб, заготовили материалы для приготовления щебеночно-песча-



АЛЕКСЕЙ ЯКОВЛЕВ:

«МНЕ, КАК РУКОВОДИТЕЛЮ КОМПАНИИ, ДЛЯ ХОРОШЕЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ И КАЧЕСТВЕННОЙ РАБОТЫ, НЕОБХОДИМО СОЗДАТЬ КОМФОРТНОЕ МЕСТО РАБОТЫ СВОИМ СОТРУДНИКАМ, БУДЬ ТО КАБИНЕТ С ДОКУМЕНТАЦИЕЙ ИЛИ УЧАСТОК ДОРОГ С БОЛЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ»



ной смеси, расчистка кюветов, и планировка откосов выполнена на 40 %, устройство дорожной одежды из ЩПС – на 19 %.

ДЛЯ ЗАЩИТЫ ОТ ПОДТОПЛЕНИЙ

В этом году компания активно занималась строительством мостов. К ноябрю практически все искусственные сооружения были сданы в эксплуатацию, хотя объем работы был очень значительным. В частности, при капремонте моста через реку Кия на трассе «Могойтуй – Сретенск – Олочи» был выполнен целый комплекс работ по усилению временного моста, разборке элементов разрушенного моста, сооружению буронабивных столбов, ригелей, подферментников, шкафных стенок опор. Были установлены новые железобетонные балки пролетного строения, устроено мостовое полотно, деформационные швы, система водоотвода, окраска поверхностей опор и пролетного строения моста, установлены новое перильное и барьерное ограждение, отремонтированы участки подходов и сопряжений моста с насыпью. Для предупреждения размывов дорожники сделали струнаправляющие грушевидные дамбы для защиты от подтопления, укрепили габионными конструкциями дамбы и откосы земполотна подходов.



ДО ХОЛОДОВ СПЕЦИАЛИСТЫ ООО «СТРОЙДОРЭКО» ЗАКОНЧИЛИ РЕМОНТ ТРЕХ МОСТОВ НА АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГЕ «НОВАЯ КУКА – МОГЗОН – ХИЛОК» В ЧИТИНСКОМ И ХИЛОКСКОМ РАЙОНЕ. «СТРОЙДОРЭКО» ОТРЕМОНТИРОВАЛА МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ АГА НА 24-М КМ ТРАССЫ «ПЕРВОМАЙСК – БОРЖИГАНТАЙ» В ШИЛКИНСКОМ РАЙОНЕ

ООО «СтройдорЭко» в 2024 году заключило 15 государственных и муниципальных контрактов

В этом году по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» компания «СтройдорЭко» отремонтировала мост через реку Ага на 24-м км трассы «Первомайск – Боржигантай» в Шилкинском районе. Были отремонтированы береговые и промежуточные опоры, пролётные строения, подходы, устроены сопряжения, восстановлены два лестничных схода, установлены дорожные знаки и нанесена горизонтальная и вертикальная дорожная разметка. Также специалисты восстановили регулиционное сооружение, которое служит для защиты моста от большой воды во время паводка. По всей длине моста уложили два слоя асфальтобетона.

С КАМЕННОЙ НАБРОСКОЙ

До холодов забайкальские дорожники закончили ремонт трех мостов на автомобильной дороге «Новая Кука-Могзон-Хилок» в Читинском и Хилокском районе. Переходы расположены на 59, 60 и 63 км трассы.

– Аварийные конструкции пришлось разобрать и соорудить новые, обновить монолитные железобетонные опоры, плиты пролетного строения, устроить мостовое полотно и деформационные швы, системы водоотвода, – перечислил фронт работ Алексей Петрович.

Все мосты окрашены современным водостойким составом, установлено новое барьерное ограждение, отремонтированы участки подходов и сопряжений моста с насыпью и др. В настоящий момент продолжаются работы по реконструкции моста через реку Солонечная на 69-м км автомобильной дороги «Шелопугино – Балей». Объект является переходящим, работы начались в этом году, сдача запланирована на следующий год. В этом году специалисты ООО «СтройдорЭко» выполнили комплекс работ по усилению существующего временного моста и объездной дороги, устроили временный пешеходный проезд для обеспечения про-

филактики детского дорожно-транспортного травматизма, поскольку переход находится в населенном пункте. Затем аварийную конструкцию разобрали, и на сегодняшний день продолжают работы по сооружению буронабивных столбов береговых и промежуточных опор моста. По контрактным срокам ввести объект в эксплуатацию нужно до 15 августа 2025 года.

ОПЫТНЫЕ КАДРЫ

Несмотря на большие объемы, специалистов пока хватает на все объекты.

– У нас слаженный и добросовестный коллектив. На постоянной основе работает примерно 70 человек, а на горячий строительный сезон привлекаем дополнительно еще 40-50 человек по трудовому договору, – отметил Алексей Петрович. – Также проблему нехватки кадров помогает решать заключение договоров о практической подготовке обучающихся с Государственными профессиональными образовательными учреждениями Забайкальского края на прохождение практики обучающихся.

Но, проблема дефицита кадров на предприятии, безусловно, присутствует. Такая ситуация сейчас складывается во многих организациях, и не только в сфере дорожного хозяйства. Очень не хватает водителей и опытных механизаторов... Но эта проблема не сказывается на плановых сроках и качестве работ.

– Мне, как руководителю для хорошей производительности и качественной работы, необходимо создать комфортное место работы своим сотрудникам, будь то кабинет с документацией или участок дорог с большим количеством дорожной техники, – отметил Алексей Яковлев.

Обновление техники происходит ежегодно, при необходимости и исходя из возможностей организации. В прошлом году компания приобрела два грузовых автомобиля FAW J6.

– Техника, материалы становятся более современными. Мы закупили асфальтоукладчик Caterpillar, катки и новые автогрейдер SEM, а при острой необходимости берем в аренду у уже проверенных временем организаций и индивидуальных предпринимателей, которые никогда не подводят. Главная проблема, с которой мы сейчас столкнулись это – отсутствие производства же-



лезобетонных балок на территории Забайкальского края и высокая цена производства и транспортировки с других регионов, – подчеркнул генеральный директор.

Главным отличием работы дорожных строителей в Забайкальском крае от других регионов, Алексей Петрович считает его большую протяженность и резко континентальный климат с коротким строительным сезоном: «Наш край – огромный, районы разные и по климату, и по ландшафту... Есть районы, где из-за вечной мерзлоты часто происходит деформация, просадки, трещины в дорожном полотне».

Также к местным особенностям можно отнести слабо развитые транспортные сети в отдаленных районах Забайкалья и неоднородность дорожной сети по качеству. Эти две проблемы взаимосвязаны. Есть участки с хорошим асфальтовым покрытием, а есть районы с гравийными дорогами. По острым камням и глине трудно добраться и «конному и пешему». Но динамику развития дорожного строительства в Забайкальском крае руководитель оценивает как положительную, поскольку в последнее время в крае реализуются национальные проекты в сфере дорожного строительства в Забайкальском крае: «Региональная и местная дорожная сеть», «Мосты и путепроводы», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», что очень положительно сказывается на жизни населения.

Сейчас в планах руководства компании и всего коллектива – завершить начатые объекты и продолжить работу с увеличением объемов выполняемых работ.

Полина Цаплина



В Забайкальском крае разработкой проектной документации по выполнению регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» занимается лучший проектный институт из Читы

ПРОЕКТЫ «НЕ НА КОЛЕНКЕ»



Бедой последней пятилетки в Забайкальском крае стали паводки. Каждое лето местное население буквально молилось на то, чтобы их дома не смыло в реки. Кардинально проблему решить было не просто – нужны инженерные сооружения для защиты. В 2021 году вдоль реки Кия в городе Шилка, после серьезного наводне-

ния, в результате которого большая вода снесла несколько автомобильных мостов, разрушила десятки дорог и домов, построили временные дамбы. Власти обещали, что в особо опасных районах будут построены капитальные «барьеры» от последствий паводков. Дело двинулось.

ТРАССЫ В «СИБИРСКОЙ ПУСТЫНЕ»

В этом году читинская проектная организация ООО «Дормостпроект» подготовила проектные документации для объекта строительства инженерных сооружений, которые защитят жителей Шилкинского района от затопления паводковыми водами реки Кия. Объем выполненных проектных работ составляет 90%. Проект находится в Государственной экспертизе Забайкальского края, и после положительного заключения генеральный подрядчик, выигравший тендер на реализацию проекта, сможет приступить к возведению инженерных сооружений.

Если проект сделан не «на коленке», изыскания проведены опытными профессиона-

лами досконально, с использованием современных методов и техники – это уже 50 % успеха. Из-за сырых проектов строительство очень затягивается, а то и замораживается «до лучших времен». Но у Читинского института изысканий и проектирования автомобильных дорог и мостовых сооружений все проекты безупречны, поскольку это не фирма-однодневка, а организация с большой историей. Институт был создан на базе проектной организации, образованной при читинском «Автодоре». В 1961 году – это проектно-сметная группа, в 1973 году – проектно-сметное бюро, в 1986 году – проектная контора, и с 2006 года – проектный институт ООО «Дормостпроект», который в последние годы занимается разработкой проектной документации по выполнению регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта «Безопасность и качественные дороги».

За много лет здесь сложился сильный коллектив профессионалов, и благодаря их мастерству компания вышла на такой уровень, когда не она ищет заказы, а заказчики из разных уголков России хотят сотрудничать именно с нею.

КАРТИНГ ДЛЯ ГОНЩИКОВ

Среди самых важных объектов можно отметить проектирование гоночной трассы для строительства картодрома «Масма» в Чите, строительство участка автомобильной дороги г. Балей – мкр. Каменка Забайкальского края и капитальный ремонт автомобильной дороги Шелопугино –Балей на участке км 0+000 - км 45+890 в Шелопугинском и Балейском районах Забайкальского края по нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

– Наша организация выполняет все виды работ на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт от изысканий до проектирования линейных объектов – автомобильных дорог, дамб и берегоукреплений вдоль рек, а также переустройства линий электропередач и связи, гоночных трасс при строительстве картодромов, – рассказал о возможностях организации генеральный директор ООО «Дормостпроект» Константин Федоров.

Проектирование – многоплановая деятельность. Сложность процесса и нестан-



КОНСТАНТИН ФЕДОРОВ:

« ЧТОБЫ ИДТИ
В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ,
СПЕЦИАЛИСТЫ
ООО «ДОРМОСТПРОЕКТ»
ИЗУЧАЮТ И ВНЕДРЯЮТ
НОВЫЕ ПРОГРАММЫ
ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ –
«ТОПОМАТИК ROBUR»

дартность проектных ситуаций требуют от специалистов большого опыта, знаний и владения эвристическими, экспериментальными, формализованными методами. Плюс вносит коррективы погода и природа. Забайкалье называют суровым краем из-за его особенностей, резко-континентального климата «сибирских пустынь», где зимой песок покрывает тонкий слой снега. На вопрос «чем отличается работа проектировщиков в Забайкальском крае от работы в других регионах», Константин Юрьевич отметил, что есть несколько опорных моментов.

Автомобильная дорога Балей-Каменка





ООО «ДОРОМСТПРОЕКТ» ВЫПОЛНЯЕТ ВСЕ ВИДЫ РАБОТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЮ, КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ И РЕМОНТ ОТ ИЗЫСКАНИЙ ДО ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЛИНЕЙНЫХ ОБЪЕКТОВ – АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ДАМБ И БЕРЕГОУКРЕПЛЕНИЙ ВДОЛЬ РЕК, А ТАКЖЕ ПЕРЕУСТРОЙСТВА ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧ И СВЯЗИ, ГОНОЧНЫХ ТРАСС ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КАРТОДРОМОВ

– Во-первых – сложностью организации выполнения работ из-за удаленности объектов от основных сетей федеральных трасс и населенных пунктов. Во-вторых – инженерные изыскания выполняются в суровых дорожно-климатических условиях Забайкалья – вечная мерзлота, ледовые линзы, горный рельеф, неукротимые реки – большой водосбор, паводки и неустойчивые ветра, – перечислил руководитель.

«ТОПОМАТИК ROBUR» – В ПОМОЩЬ

Специалисты «Доромстпроекта» учитывают много нюансов, к примеру, при разработке укрепительных работ водоотвода вдоль дорог строителям рекомендуется укладка геосинтетического материала и габионов. В проектах разрабатывается раздел «Обустройство дороги, организация и безопасность движения», где предусматриваются установка сигнальных столбиков и барьерных ограждений, устройство дорожной разметки. А в проектах дорог, проходящих по населенным пунктам, проектировщики предусматривают обязательное освещение улиц.

Компания активно внедряет новые технологии и современную технику.

– Наши специалисты изучают и внедряют новые программы по проектированию – «Топоматик Robur». Также мы при-

обрили новое оборудование для испытания грунтов в лаборатории, комплекты спутниковых GPS приемников для выполнения инженерно-геодезических изысканий, – подчеркнул генеральный директор.

Конечно, есть и проблемы: Забайкальский край испытывает огромный кадровый голод в области строительства, в том числе проектировщиков автомобильных дорог и мостовых сооружений. На сегодняшний день Забайкальский Государственный Университет выпускает единицы специалистов в области проектирования дорог, а те, кто заканчивает университет, стараются уехать из Забайкальского края в другие регионы. Но есть уверенность, что эта проблема решится на государственном уровне.

Напомним, что премьер-министр России Михаил Мишустин в 2020 году утвердил национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока до 2035 года, реализация которой разделена на этапы. Как следует из программы, до 2024 было намечено отремонтировать порядка 400 километров дорог в Чите и больше 3 тысяч километров региональных дорог, а начиная с 2025 года – привести в нормативное состояние 1,7 тыс. километров местных дорог. Этим объектам понадобятся качественные проекты, а значит такие организации, как ООО «Доромстпроект», будут очень востребованы.

И. Александров

ПРИМЕР ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ

В Москве открыли памятник летчику-испытателю Валерию Чкалову

На Ходынском поле в Москве прошла торжественная церемония открытия памятника Герою Советского Союза, летчику-испытателю Валерию Павловичу Чкалову. В 2024 году отмечается 120 лет со дня его рождения. Место установки памятника выбрано не случайно. 15 декабря 1938 года летчик погиб при проведении первого испытательного полета на новом истребителе И-180 на Центральном аэродроме имени М.В. Фрунзе. Министр транспорта РФ Роман Старовойт поблагодарил за участие в создании памятника губернатора Нижегородской области Глеба Никитина, Мэра Москвы Сергея Собянина, скульптора Салавата Шчербакова.

Валерий Чкалов испытал более 70 типов самолетов, разработал и внедрил новые фигуры высшего пилотажа – восходящий штопор и замедленную «бочку». В 1936 году экипаж под командованием Чкалова вылетел из столицы на Дальний Восток и спустя 56 часов непрерывного полета, преодолев Северный Ледовитый океан, достиг острова Удд в Охотском море. Сегодня остров носит имя Чкалова.



ЛИЗИНГОВЫЕ КАНИКУЛЫ

Авиакомпаниям продлят отсрочку по лизинговым платежам на 5 лет

Минтранс подготовил проект постановления правительства, позволяющего авиакомпаниям накапливать долги за лизинг иностранной авиатехники до 2030 года. Это поправки к распоряжению правительства №412 от 19 марта 2022-го, определяющему специальный режим расчетов за аренду воздушных судов. Ранее у бизнеса была возможность пользоваться специальным порядком платежей до начала 2025-го. Перевозчики должны до 2030-го перечислять средства на спецсчета типа С, чтобы накопить резервы для урегулирования споров с лизингодателями в дальнейшем. Однако реально не все это делают, так как деньги лежат там мертвым грузом, а иностранные арендодатели их не забирают.



ОБРАТНЫЙ БИЛЕТ

Минтранс России утвердил новый Порядок взимания платы за регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, рассчитанный на основе тарифов и сборов.

Приказ от 31.10.2024 № 386 зарегистрирован Минюстом России. С 1 сентября 2025 года отменяется действующий приказ Минтранса от 25.09.2008 № 155, регулирующий этот вопрос. В новом документе сохранены все действующие права пассажиров при взимании платы за перевозку. Кроме того, вводится ряд принципиально важных изменений. В частности, закреплено право пассажиров, опоздавших на рейс, воспользоваться обратным билетом. Кроме того, размер платы, взимаемой с пассажира за аннулирование перевозки или изменение условий перевозки, ограничивается фактическими расходами перевозчика. Согласно приказу, авиакомпаниям будет необходимо разработать и утвердить документы, содержащие применяемые ими принципы ценообразования. Данное требование позволит сделать ценовую политику перевозчиков более прозрачной.



В ГЕЛЕНДЖИКЕ ОБНОВЯТ ИНФРАСТРУКТУРУ

К 2026 году в Геленджике завершится проект развития аэропортовой инфраструктуры.

Стоимость масштабного проекта – 2,8 млрд рублей. Инфраструктура аэропорта довольно большая, и требовала обновления, чтобы соответствовать новому зданию аэровокзала. На текущий момент подрядчик ведет работы в рамках первого этапа проекта. Ведется строительство технологического здания и здания для производственных служб предприятия, они будут располагаться в зоне старого аэровокзала. Уже завершено возведение несущих конструкций, ведется монтаж фасадов, а также внешних и внутренних инженерных сетей.



В 2025 году вся страна, мировое сообщество будут отмечать 80-летие Великой Победы Советского народа в Великой Отечественной войне, и редакция нашего журнала считает своим долгом в каждом номере «Дороги и транспорт» публиковать очерки, рассказы-воспоминания наших транспортников и дорожников о своих отцах, дедах и прадедах – Героях, которые ковали Великую Победу.



НА БЕЛОМ КОНЕ...

Мой дед, наряду с миллионами другими достойными сыновьями Советского народа, защищал свою Родину в годы Великой Отечественной войны. Я, как и другие, горжусь своим дедом Мирзомувром Назаровым. Ниже небольшой рассказ о нем.

Началась война. Войдя в дом, Мирзомурод сразу рассказал об этом жене, добавив, что пойдет на фронт добровольцем.

Неумолимо быстро летели первые дни и недели войны, обдавая людей грохотом и гарью военных сводок. Во всех уголках Советского Союза шел призыв людей на фронт. Вся внутренняя и внешняя политика и жизнь страны были направлены на спасение Родины. Для нужд фронта требовались уже не только солдаты и машины, но даже лошади.

Одним из первых Мирзомурад явился к военкому в сельсовет Мираки с заявлением о своем желании идти на фронт добровольцем. Тот заявления не принял, поскольку вышло особое распоряжение – учителей на фронт не брать.

– Да ведь я же иду добровольцем, сам прошу направить меня на фронт...

– Мы не можем нарушать инструкцию, – отрезал военком, – а вот коня своего готовь, поедет воевать.

– Хорошо, но тогда я тоже поеду воевать вместе со своим любимым конем.

– Запрещено, – непреклонно отрезал военком.

Мирзомурад вышел от военкома страшно расстроенный, но должен был вернуться домой, в горный Гиссарак, чтобы продолжать учить детей, хотя сильно переживал, что его, человека опытного, знавшего и настоящий бой, и яростное сопротивление басмачей, не берут на фронт.

Надо сказать, что поскольку он часто выходил победителем на спортивных соревнованиях – в национальном бузкаши (козлодрании), молва о его ловкости и смелости разошлась по всему региону.

Он каждый день отправлялся в школу учить детей, а по дороге вместе со всеми, слушал очередные радиосводки и, стоя под громкоговорителем, ловил малейший оттенок чеканного голоса Левитана, болезненно переживая за все происходящее... И вот, наконец, пришло официальное письмо из военкомата, правда, призывался не он, а его конь – Рахш. Коня своего он любил, чуть ли не больше собственной дочери, и провожал до самого Самарканда. А было это километров триста, не меньше. Правда, ответственные за сбор лошадей и другие провожающие не понимали истинной причины его поведения.

На вокзале уже стояли подготовленные платформы. Начали заводить по помостам лошадей. Завел своего коня и Мирзомурад... Крепко привязал его. И так же крепко обнял он своего коня, будто навсегда расставался с верным другом. А на перроне было черно от народа. В начале состава шли вагоны для людей, а в конце – платформы для лошадей. Тяжкая, незабываемая картина: люди прощаются, обнимаются, плачут, паровоз гудит, – а Мирзомурад, сдерживая слезы, стоит на перроне – напротив своего коня.

– Ну что вы так убиваетесь из-за своего коня, ведь у других вон тоже лошадей забрали. Это же война, ничего тут не поделаешь, успокойтесь и идите домой, – посочувствовал ему какой-то военный.

Отзвучали и последние, протяжные, прощальные гудки – состав медленно тронулся. Мирзомурад тихо пошел рядом с платформой, не в силах оторвать глаз от своего любимца. Вдруг он вскочил на платформу, на которой увозили его коня, и стал по инерции махать рукой провожающим. А провожающие – тоже начали махать ему, явно не понимая, что происходит, видимо, считая, что так и должно быть. Вот так и уехал Мирзомурад на фронт вместе со своим любимым конем. Как он дальше умудрился договориться с командирами, нам никогда уже не узнать. Но то, что он воевал на своем любимом Рахше, – это точно...

– Хусноро, вам письмо с фронта, – окликнул ее как-то раз почтальон, проходя мимо дувалов.

Хусноро выбежала ему навстречу, схватила письмо и принялась читать. В конверте, кроме письма, оказалась фотография, на которой Мирзомурад сидел на своем белом Рахше, размахивая шашкой, а голова у него была перебинтована. Поцеловала она эту фотографию и заплакала, перечитывая письмо, а потом прижала его





к груди, будто обнимала своего любимого. Письмо, конечно, не только обрадовало, но и сильно огорчило Хуснору. Хорошо, конечно, что ее любимый жив, но ведь он серьезно ранен.

Шел уже 1942 год. Потом прошло еще полгода, и одно за другим прилетели еще два письма, оба – с фотографиями. На одной Мирзомурод был ранен в плечо, на другой – уже перебинтован весь. Немудрено, воевавшие на передовой, были, по сути, «пущечным» мясом...

В своих письмах Мирзомурод сообщал о тяжелых боях и о том, что он очень доволен тем, что все-таки попал на фронт и воюет на своем белом коне на передовой.

Каждое письмо с фронта ждали с нетерпением мать с дочкой. К этому времени Сабохат исполнилось уже девять лет. И вот, в самый разгар войны, их семья получила «черное письмо» – похоронку – из которого они узнали, что глава семьи Мирзомурод погиб. С самого начала родные понимали, что на коне, да ещё на передовой, воевать смертельно опасно. Ведь он же весь на виду, боец на белом коне – отличная мишень для врага. Тем более, что Мирзомурод, от природы бесстрашный, всегда стремился и в бою быть первым.

Вот и их осиротила эта страшная война, и накрыла своим огромным черным крылом невыносимое горе.

Память о пролитой крови – и сегодня в наших жилах, она растворена в нашем сознании. Если в Белоруссии был убит каждый четвертый житель, то и на окраинах Советского Союза тоже не было семьи, которая не потеряла бы кого-то из близких. Эта война коснулась всех и действительно была и народной, и отечественной. Кто не утратил памяти, не должен забывать о ней и, чтоб не лишиться будущего, – передавать потомкам правду тех лет. Если же мы предадим прошлое – нас предаст наше

собственное будущее. А тот, кто собирается переписать историю, историю этой великой войны, не только глубоко ошибается – он совершает преступление.

Сабохат в последний раз видела своего отца, когда ей было семь лет. Сейчас ей исполнилось уже десять. По слезам матери и родственников она поняла, что ее отец больше не вернется. Здесь, вдали от родных мест, мать и дочь могли опереться только на себя. Конечно, теперь им стало еще тяжелее, и если раньше Хусноро одна разговаривала с речкой, то теперь она приходила на берег вместе с маленькой дочкой. А иногда Сабохат прибегала туда одна.

И хотя Хусноро своими глазами видела похоронку, она по-прежнему ждала своего любимого, не в силах поверить, что его нет в живых. Порой односельчане, успокаивая ее, говорили, что случаются ошибки... «Вот увидишь, он вернется!...»

Закончилась война, пришла общенародная радость, и с фронта один за другим начали возвращаться солдаты. И в их деревню тоже вернулись те, кто уцелел. Наконец поверив, что муж погиб и уже не вернется, мать с дочерью решили податься в родные места – в Таджикистан. Поначалу родственники Мирзомуроода изо всех сил сопротивлялись их отъезду. Мол, вы же для нас родные, а что касается маленькой Сабохат, так это последняя память о Мирзомуроде...

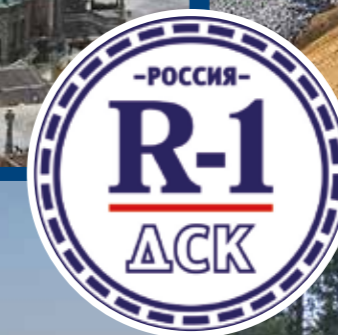
Очень они не хотели ее лишиться. И целых десять лет после ухода мужа на фронт Хусноро жила надеждой и ждала его в Гиссараке, и так до конца своих дней не вышла замуж. А значит, ждала всю жизнь.

Расставание оказалось тяжелым, и в первую очередь для Сабохат, ведь она не просто привязалась к родственникам отца, она успела по-настоящему их полюбить. Уже несколько лет ходила она в местную школу, у нее тут были друзья и подружки, но Хусноро всеми силами стремилась уехать, чтобы как-то утешить сердечную боль.

Тяжело было расставаться, но решение Хусноро оказалось твердым. Провожать их вышло все село. На старом, разбитом грузовике уезжали они начинать новую жизнь. И если для Сабохат это было прощание с родным селом, то для ее матери – долгожданной встречей с родными местами, возвращением к светлому прошлому...

Хокирох (Бури Каримов)

30 лет



БЕЗУПРЕЧНОЙ РАБОТЫ



ЭКСПОРТНЫЙ ХАБ

МИРОВОГО МАСШТАБА