

# ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 3-5 (93) 2024



**БОРИС  
САКУН:**

**«ПОСЛЕ НАС ОСТАНУТСЯ НАШИ ДОРОГИ»**





## **С Днём Победы – с нашим самым главным, подлинно народным, священным праздником!**

Мы чествуем наших отцов и дедов, прадедов. Они защитили родную землю и сокрушили нацизм, освободили народы Европы, достигли вершин ратной и трудовой доблести.

Сегодня мы видим, как правду о Второй мировой войне пытаются исказить. Она мешает тем, кто привык строить свою, по сути, колониальную политику на лицемерии и лжи. Они сносят мемориалы истинным борцам с нацизмом, ставят на пьедесталы предателей и пособников гитлеровцев, перечёркивают память о героизме и благородстве солдат-освободителей, о той великой жертве, которую они принесли во имя жизни.

... На Западе хотели бы забыть уроки Второй мировой войны, а мы помним, что судьба человечества решалась в грандиозных битвах под Москвой и Ленинградом, Ржевом, Сталинградом, Курском и Харьковом, под Минском, Смоленском и Киевом, в тяжёлых кровопролитных боях от Мурманска до Кавказа и Крыма.

Мы отмечаем День Победы в условиях проведения специальной военной операции. Все её участники – те, кто на передовой, на линии боевого соприкосновения, – это наши герои. Мы преклоняемся перед вашей стойкостью и самопожертвованием, самоотверженностью. С вами – вся Россия!

Слава доблестным Вооружённым Силам! За Россию! За Победу! Ура!

**Владимир Путин**



## **Сохраним мир без нацизма!**

С каждым годом та самая страшная война уходит все дальше в историю. Уходят наши деды и прадеды, которым выпало сражаться с проклятым нацизмом. Сколько их погибло на поле боя. Сколько бед и горя пережил наш Советский народ, вставший против фашизма. Сегодняшние реалии еще раз доказывают, что сколько бы лет ни прошло, мы не имеем права забывать ужасы и беды Великой Отечественной. Не имеем права предавать память 27 миллионов погибших наших героев.

А ведь раны войны неизгладимы, горечь утрат – невосполнима. Мой папа, которому сегодня 94 года, не устает повторять: «Мы, дети войны, на себе испытали все ужасы и лишения той страшной трагедии, так дай Бог вам не видеть всего этого...». Несмотря на преклонный возраст, он и сегодня с интересом читает мемуары Жукова, воспоминания Штенко, Судоплатова... С восхищением рассказывает внукам и правнукам о подвигах наших генералов и полководцев, которые отвоевали для нас Победу! А в беседах с нами, папа все чаще стал задавать один и тот же вопрос: «Ну, когда же теперь Победа?!» Вопрос справедливый. Они имеют право спрашивать с нас. Потому что мы, нынешнее поколение, в ответе за мир, который завещали нам деды и прадеды. За МИР без нацизма!

И поэтому сегодня наследники поколения победителей единым народом восстали против нацизма. Бесстрашно сражаясь на полях СВО, наши доблестные ребята буквально добивают врага в его логове, продолжая боевую славу великих предков. Мы восхищаемся нашими героями! Гордимся их мужеством и отвагой!

Несколько десятилетий назад наша страна выстояла в суровый час испытаний. И сегодня другого выбора у нас нет. Мы должны быть достойны великого подвига наших предков. В этот праздничный день, отдавая дань памяти всем, кто завоевал для нас свободу, мы обещаем сохранить МИР без фашизма!

С праздником, дорогие друзья! С Днём Победы!

Пусть новая Победа будет скорой, пусть наши доблестные защитники, как наши деды и прадеды, вставшие за Родину, вернутся домой живыми и здоровыми!

**Феруза Джаббарова**



4



20



32



38



78

## СОДЕРЖАНИЕ

### | СОБЫТИЕ

- 4 Время Побед
- 11 Цветы у Вечного огня
- 17 Достойны поколения героев
- 18 Первопроходцы дорожного строительства

### | ГРАНИ СТР

- 20 На космической скорости

### | НОВОСТИ

- 26 30 дней

### | СТРОЙКА ВЕКА

- 32 БАМ. Полвека пути

### | НАШИ ДИНАСТИИ

- 38 Борис Сакун:  
«После нас останутся наши дороги»

### | МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОПРОБЕГ

- 58 Укрепляя международную дружбу
- 64 МТК: «Север – Юг»
- 68 «Кавказ» без пересечений

### | ЛЮДИ ОТРАСЛИ

- 70 Верность земле отцов
- 78 ЛЭП, уходящая за горизонт

## 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

### 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

**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

## 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.

# ВРЕМЯ ПОБЕД

**У**частников СВО на Параде в честь 79-летия Победы в Великой Отечественной войне встречали как героев



Этот майский день не был щедр на солнце и тепло, но градус эмоций это не снизило. Мы все, вольно или невольно, ассоциируем 9 мая с подвигами и героями сегодняшнего времени, ведь это уже третий парад Победы в условиях СВО.

Военный парад – это демонстрация мощи, и дань традиции, отчёт армии перед обществом, которое её содержит. И он должен отвечать чаяниям нации. Но, безусловно, в первую очередь, – это ориентир патриотизму и воспитанию этого чувства у подрастающего поколения страны. Без парада Россию представить невозможно.

В этом году по Красной площади торжественным маршем прошли 30 парадных расчётов: более девяти тысяч военнослужащих, в числе которых более тысячи бойцов специальной военной операции, а так же проехало 75 единиц техники.

«Мы отмечаем День Победы в условиях проведения специальной военной операции, – подчеркнул Президент Рос-

В этом году по Красной площади торжественным маршем прошли 30 парадных расчётов: более девяти тысяч военнослужащих, в числе которых более тысячи бойцов специальной военной операции, а так же проехало 75 единиц техники

сии, сделав акцент на СВО и задачах, которые российская армия сегодня решает на Украине. – Все ее участники – те, кто на передовой, на линии боевого соприкосновения, – это наши герои. Мы преклоняемся перед вашей стойкостью и самопожертвованием, самоотверженностью. С вами – вся Россия. В вас верят, переживают за вас и наши ветераны. Их духовная сопричастность вашим судьбам и подвигам нерушимо связывает поколение героев отечества. Склоняем головы перед ушедшими от нас ветеранами Великой Отечественной войны. Перед памятью мирных жителей, погибших от варварских обстрелов и терактов неонацистов. Перед нашими боевыми товарищами, павшими в борьбе с неонацизмом, в праведном бою за Россию».

Несмотря на сложную ситуацию, связанную с внешнеполитической обстановкой, вил-трибуны были полны ветеранами, руководителями стран. В столицу приехали лидеры дружественных государств – Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Узбекистана, Таджикистана, Туркменистана и впервые – Кубы, Лаоса, республики Гвинея-Бисау. Перед началом парада Владимир Путин поприветствовал гостей в Гербовом зале Кремля.

Командовал парадом главнокомандующий Сухопутных войск генерал армии Олег Салюков, принимал – исполняющий обязанности Министра обороны генерал армии Сергей Шойгу. По традиции они объехали с приветствиями парадные «коробки», после чего министр доложил президенту о том, что все готово.

Приветствуя участников и гостей Парада Владимир Путин подчеркнул, что на

Западе хотели бы забыть уроки Второй мировой войны, но судьба человечества решалась в битвах под Москвой и Ленинградом, Ржевом, Сталинградом, Курском и Харьковом, под Минском, Смоленском и Киевом, в тяжелых, кровопролитных боях от Мурманска до Кавказа и Крыма. Глава государства напомнил, что три первых долгих года Великой Отечественной войны Советский Союз фактически один сражался с нацистами, тогда как на военную мощь вермахта работала практически вся Европа. И наша страна никогда не принижала значение второго фронта и помощи союзников.

Как и в предыдущие годы, открыли парад юные барабанщики Московского военно-музыкального училища имени Валерия Халилова, затем мимо трибун прошагали почетные караулы всех видов Вооруженных сил России. Далее по брусчатке отмаршировали суворовцы и нахимовцы, юнармейцы, женская колонна сухопутных войск и ВКС. И следом – расчеты каждого вида и рода вооруженных сил и других силовых ведомств.

Особое внимание зрителей было приковано к отдельной большой колонне – участникам специальной военной операции. Расчетом командовал Герой России подполковник Евгений Хабаров. Ребята шагали образцово печатая шаг, в своей полевой форме, бронежилетах, касках, с медалями и орденами на груди. Эти воины участвовали в тяжелейших боевых действиях, многие вернулись с ранения-

ми. Трибуны встретили героев стоя, овацией, и каждый помолвился за их погибших товарищей, кто никогда не вернется из боя. После Парада многие опять вернутся в строй и продолжат службу, защищая свое Отечество.

Затем на брусчатку выехала «тяжелая артиллерия». Парадную колонну механизированной техники традиционно

На трибуне во время Парада на Красной площади вместе с главой Российского государства находились Президент Республики Беларусь Александр Лукашенко, Президент Республики Казахстан Насым-Жомарт Тонаев, Президент Киргизской Республики Садыр Жапаров, Президент Республики

Таджикистан Эмомали Рахмон, Президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов, Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев, Президент Республики Куба Мигель Диас-Нанель Бермудес, Президент Республики Гвинея-Бисау Умару Сиссоку Эмбало, Президент Лаосской Народно-Демократической Республики Тхонглун Сисулит.





возглавил легендарный «танк Победы» – средний танк Т-34-85 времен Великой Отечественной. Но, как заметили журналисты, «боевой» техники было меньше, чем всегда – она участвует в СВО.

Мимо трибун проехали многоцелевые универсальные бронированные автомобили «Тигр-М», «ВПК Урал», «КАМАЗ», защищённые санитарные автомобили «Линза», оперативно-тактический ракетный комплекс «Искандер-М», зенитная ракетная система С-400 «Триумф», пусковые установки ракетного комплекса «Ярс», бронетранспортёры БТР-82А.

Завершился парад Победы пролётом авиации: над Красной площадью прошёл знаменитый «кубинский бриллиант» – ромб из самолётов Су-30СМ и МиГ-29 пилотажных групп «Русские витязи» и «Стрижи». Низкая облачность не помешала асам продемонстрировать высокое пилотажное мастерство. Затем шесть штурмовиков Су-25 раскрасили небо в цвета российского флага.

Этот Парад отчасти напомнил Парад 1941 года – защитники Отечества, отчеканив шаг по Красной площади, отправлялись защищать Родину.



**МЫ** ЧЕСТВУЕМ НАШИХ ОТЦОВ И ДЕДОВ, ПРАДЕДОВ. ОНИ ЗАЩИТИЛИ РОДНУЮ ЗЕМЛЮ И СОКРУШИЛИ НАЦИЗМ, ОСВОБОДИЛИ НАРОДЫ ЕВРОПЫ, ДОСТИГЛИ ВЕРШИН РАТНОЙ И ТРУДОВОЙ ДОБЛЕСТИ.

СЕГОДНЯ МЫ ВИДИМ, КАК ПРАВДУ О ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ ПЫТАЮТСЯ ИСКАЗИТЬ. ОНА МЕШАЕТ ТЕМ, КТО ПРИВЫК СТРОИТЬ СВОЮ, ПО СУТИ, КОЛОНИАЛЬНУЮ ПОЛИТИКУ НА ЛИЦЕМЕРИИ И ЛЖИ. ОНИ СНОСЯТ МЕМОРИАЛЫ ИСТИННЫМ БОРЦАМ С НАЦИЗМОМ, СТАВЯТ НА ПЬЕДЕСТАЛЫ ПРЕДАТЕЛЕЙ И ПОСОБНИКОВ ГИТЛЕРОВЦЕВ, ПЕРЕЧЁРКИВАЮТ ПАМЯТЬ О ГЕРОИЗМЕ И БЛАГОРОДСТВЕ СОЛДАТ-ОСВОБОДИТЕЛЕЙ, О ТОЙ ВЕЛИКОЙ ЖЕРТВЕ, КОТОРУЮ ОНИ ПРИНЕСЛИ ВО ИМЯ ЖИЗНИ.



**Дорогие ветераны!  
Уважаемые коллеги!**

*Поздравляю вас  
с 79-й годовщиной  
Победы в Великой  
Отечественной войне!*



День нашей славы и гордости, 9 мая – священный праздник для каждой семьи и всего многонационального народа России. Мы склоняем головы перед подвигом тех, кто пал в боях за Родину. Светлая память всем, кто в 1945 году вернулся домой с Победой, но сегодня уже не рядом с нами.

Работники транспортного комплекса внесли свой вклад в разгром нацизма, не дрогнули, с честью и доблестью выполнили свой долг перед Отечеством. В июне 1941 года железнодорожники страны перешли на особый воинский график, а гражданский воздушный флот был подчинен Народному комиссариату обороны. Проявили свои лучшие человеческие качества на фронте и в тылу моряки и речники, дорожники и автомобилисты, работники метрополитена. Мужество и отвага транспортников, не думавших о себе, сражавшихся насмерть, навсегда вписаны в историю нашей Победы.

Для меня огромная честь поздравить ныне здравствующих ветеранов. Мы в неоплатном долгу перед теми, кто выстоял перед лицом нацистской угрозы, водрузил Знамя Победы над рейхстагом, поднимал страну из руин, создавал проекты будущего, воспитывал новые поколения.

Ваши стойкость и героизм, преданное служение Родине остаются ярким примером для тех, кто сегодня отстаивает интересы России в ходе специальной военной операции, восстанавливает транспортную инфраструктуру новых регионов страны.

Низкий поклон вам, дорогие наши ветераны и труженики тыла! С Днем Победы! Желаю вам крепкого здоровья и благополучия!

С уважением,

**В.Г. Савельев,  
И.о. Министра транспорта РФ**



**Гордимся  
поколением победителей!**

*С Днём  
Победы!*

**Уважаемые коллеги, друзья, ветераны!**

**От имени Союза транспортников России  
и от себя поздравляю вас  
с Днём Победы!**

9 Мая – священная дата в отечественной истории, ставшая символом беспрецедентного героизма и единения нашего народа, верности Родине. В этот день всех нас переполняет чувство гордости за поколение победителей, освободившее мир от фашизма. Бок о бок встали доблестные воины и самоотверженные труженики тыла.

В одном строю на фронтах сражались отцы и сыновья, к заводским станкам пришли женщины и дети. Чувство личной ответственности за судьбу страны, своих близких, искренняя любовь к Родине стали основой единения, проложили путь к Победе. И сегодня память о беспримерном подвиге ветеранов, их стойкости и мужестве укрепляет дух нации, вселяет чувство гордости за наш народ, служит примером и воспитывает в нас чувство патриотизма и долга к защите Родины.

Особенно важно в условиях санкционного давления обеспечить устойчивость функционирования транспортного комплекса страны для успешного проведения специальной военной операции и решения задач по восстановлению экономики и социальной жизни новых территорий России, социально-экономическому развитию всей страны.

Желаю вам успехов, здоровья и всего самого доброго. Пусть небо над нашей Родиной всегда будет мирным и безоблачным!

**В.Б. Ефимов,  
Президент Союза транспортников России**

**Выстояли  
и победили!**

*С Днём  
Победы!*



**Поздравляю с 79-й годовщиной Победы  
в Великой Отечественной войне!**

Этот праздник соединяет в себе радость триумфа и горечь утрат. Чувство гордости и восхищения вызывают люди, которые, преодолев тяжелейшие испытания, а иногда и ценой собственной жизни, остановили вражеское наступление, выстояли и победили.

В сложнейший для страны период войны-дорожники практически круглосуточно возводили переправы и прокладывали новые дороги для продвижения советских войск, что приближало заветную Победу. Кроме того, в послевоенные годы дорожники занимались восстановлением транспортной инфраструктуры. Благодаря их усилиям дорожное хозяйство получило большой потенциал для развития и пополнилось новыми объектами и маршрутами.

Мы искренне благодарим ветеранов и тружеников тыла за самоотверженное служение Родине, воинскую доблесть и колоссальную силу духа. Мужество и героизм наших предков позволили одержать победы, вошедшие в историю, а наша страна отстояла свободу и независимость.

Желаю всем веры в светлое будущее, крепкого здоровья, добра, мира и благополучия!

**Р.В. Новиков,  
Руководитель Федерального дорожного агентства**

## ДЕМОГРАФИЧЕСКОЕ УРАВНЕНИЕ

*...Мой дед попал под Тверью под миномётный град.*

*Он детям не оставил ни дома, ни наград.*

*Месила грязь пехота, под танками ползла,  
Смешала кровью с потом азы добра и зла.*

*Своих не поминали – у мёртвых нет живых.*

*С них сапоги сдирали как кожу, чтобы в них  
Добраться до Победы и отомстить за всех,  
И жизнью расплатиться за свой невольный грех.*

*За всех сравнять с землёю – за мамок, за калек,  
За тех, лежащих, босых, спиною вжатых в снег...  
Мой дед пропал под Тверью. И рядом с ним второй.  
Он тоже похоронен войной внемировой.*

*Глухим богам молилась его старушка мать.  
Под чёрною косынкой белее снега прядь.  
Она, сквозной волною осталась на века,  
Как дата общей смерти Бессмертного полка.*

*Тот полк про смерть не думал. Он с нею жизнь равнял  
На той земле угрюмой, сраженный наповал.  
В тот снег босые лица навеки полегли.  
И дай нам, Боже, силы поднять их взгляд с земли.*

Мария Гошина

## ЦВЕТЫ У ВЕЧНОГО ОГНЯ

*Сколько бы лет не прошло, подвиг военного поколения нашей страны – бессмертен. Герои Великой Отечественной войны, воины-дорожники, ветераны отрасли – это люди, которые стали для нас примером самопожертвования и безграничной любви к своей Родине. Быть их наследниками – самая большая честь для всех, кто сегодня трудится в транспортной и дорожной отрасли России.*

**М**ы помним, что в общей сложности в рядах дорожных войск трудились свыше 400 тыс. человек, более 21 тыс. из них были впоследствии награждены орденами и медалями за заслуги перед Отечеством. Новое поколение работников дорожного хозяйства с большим почтением относится к истории своей страны. Там, где когда-то шли кровавые бои, сегодня активно благоустраиваются территории и реставрируются памятники. В преддверии этих майских праздников дорожники восстановили и благоустроили несколько памятных мест вдоль федеральных дорог, которые сейчас капитально ремонтируют. Не забыты и региональные трассы. Это – самое малое, что мы можем сделать в знак безмерного уважения перед подвигом военного поколения.

Традиционно в эти дни по всей стране прошло и много торжественных мероприятий. Одним из главных стал митинг на 71-м км трассы М-1 «Беларусь» в Одинцовском районе Московской области на пересечении Можайского и Минского шоссе. Там в далеком 1942 году семь солдат, возводивших переправу через ручей, противостояли полчищам фашистов. Они погибли в этом бою, и ценой собственных жизней смогли задержать немецких захватчиков до прихода Советской армии. На этом месте был воздвигнут мемориальный комплекс воинам-дорожникам.

«Современный дорожно-транспортный комплекс нашей страны, а это более 1,5 млн км автомобильных дорог, твердо стоит и активно развивается на том крепком фундаменте, который заложили военные дорожники. Сегодня ощущается небывалое чувство подъема, и мы намерены

еще динамичнее идти вперед», – сказал на митинге Глава Росавтодора Роман Новиков, отметив, что этот момент невероятной самоотверженности, самопожертвования и безграничной любви к Родине стал отражением коллективного героизма работников дорожного хозяйства и в целом всего советского народа.

Во все времена дорожники героически строили и восстанавливали жизненно важные трассы.

«Мы видим, как развивается дорожная сеть страны. Быстрыми темпами строятся новые направления. Буквально несколько лет назад мы говорили, что общая протяженность федеральных трасс в России

еще динамичнее идти вперед», – сказал на митинге Глава Росавтодора Роман Новиков, отметив, что этот момент невероятной самоотверженности, самопожертвования и безграничной любви к Родине стал отражением коллективного героизма работников дорожного хозяйства и в целом всего советского народа.



составляет 63 тыс. км, но уже сегодня – 66 тыс. км. Наша общая цель – сделать каждую дорогу не только комфортной, но и максимально безопасной», – подчеркнул в свою очередь заместитель начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин.

«Когда на нашу землю приходит враг, задача дорожников – защитить людей. Они обеспечивают подвоз продовольствия, доставку на фронт оружия, снарядов для наших бойцов. А когда приходит время идти вперед – восстанавливают то, что было разрушено, и возвращают людям мирную жизнь, – отметил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. – Мы помним и гордимся подвигом советского народа».

В завершение торжественного митинга участники возложили венки и цветы к памятнику воинам-дорожникам, почтили память погибших минутой молчания.

### У МОГИЛЫ НЕИЗВЕСТНОГО СОЛДАТА

В этом году в преддверии празднования 79-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне представители Минтранса России, руководители подведомственных структур и учебных заведений, ветераны отрасли работники дорожно-транспортного комплекса выразили дань уважения ветеранам, почтили память воинов и возложили цветы к Вечному огню у Могилы Неизвестного Солдата. Также российские транспортники посетили Новодевичье кладбище, где возложили цветы к могилам бывших руководителей и заслуженных работников транспортно-транспортного комплекса страны.

Напомним, что на Новодевичьем кладбище захоронены главный маршал авиации Павел Жигарев, маршал авиации Федор Астахов, командующий авиацией Военно-Морского флота Семен Жаворон-



Без дорог не было бы Победы. Дорожники прокладывали и восстанавливали стратегически важные транспортные артерии, дав возможность солдатам победить. В подтверждение заслуг дважды орденосный 126-й мостостроительный батальон 3-го Украинского фронта в 1945 году представлял дорожные войска на Параде Победы на Красной площади в Москве.

ков, Министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР Федор Калабухов, командующий авиацией дальнего действия СССР, главный маршал авиации Александр Голованов, главный маршал авиации Александр Новиков, Министр гражданской авиации СССР Евгений Логинов и другие герои.

День завершился праздничным концертом и традиционной встречей с ветеранами в Российском университете транспорта.

### НАМ ДОРОГИ ЭТИ ПОЗАБЫТЬ НЕЛЬЗЯ

В этом году не только центральный аппарат Росавтодора, но и подведомственные федеральные казенные учреждения по традиции присоединились к победным тематическим акциям.

Ранним утром 9 мая сотрудники Упрдор «Забайкалье» отправились в этно-археопарк «Сухотино» в Чите – там впервые прошла акция «Рассвет Победы», инициированная Забайкальским краевым краеведческим музеем. С первыми лучами солнца на вершине коллектив учреждения под песни военных лет раз-

вернул Знамя Победы и флаг Упрдор «Забайкалье».

В ФКУ «Поволжуправтодор» организовали тематическую экспозицию «Дороги Победы». На фотографиях – дороги, техника и, конечно, регулировщики. Архивные фото тех лет наглядно демонстрируют, в каких непростых условиях сражались советские люди, как тяжело продвигались к Победе и какую огромную роль играли дороги в годы лихолетья. Своеобразным символом движения на Запад стали столбы с указателями, поэтому сотрудники учреждения изготовили макет такого столба с примерами табличек того времени, а также распечатали военные листовки и наградные листы.

В ФКУ Упрдор «Каспий» мощно поддержали акции «Георгиевская ленточка» и «Улицы в лицах». В преддверии праздника сотрудникам и посетителям учреждения вручали георгиевские ленты и рассказывали о том, как правильно их носить.

Дети сотрудников ФКУ Москва – Харьков и Сибуправтодор подготовили ко Дню Победы свои рисунки и открытки, которые украсили фойе организаций.

Водители ряда подведомственных учреждений, к примеру ФКУ Москва – Бобруйск, ФКУ Упрдор «Холмогоры», ФКУ Упрдор «Прибайкалье» и других, разместили фото своих родственников – ветеранов Великой Отечественной войны – на окнах автомобилей. А в ФКУ ДСД «Дальний Восток» создали тематические декорации на окнах административного здания.

В Вологодской области сотрудники ФКУ Упрдор «Холмогоры» в рамках акции «Сад Памяти» высадили около 620 саженцев ели в полосе отвода федеральной трассы А-114. Поддержали инициативу и в ФКУ Упрдор «Северо-Запад»: здесь высадили саженцы сосен и елей в сквере 70-летия Победы в Великой Отечественной войне в Выборгском районе Ленинградской области.

В Челябинской области ФКУ Упрдор «Южный Урал» совместно с территориальным управлением Госавтоинспекции организовали военно-полевой пит-стоп для водителей автомобилей, передвигающихся по трассе А-310 Челябинск – Троицк – граница с республикой Казах-



стан. Участники мероприятия попробовали настоящую томленую военную кашу, чай на местных яблоках, сушки с домашним вареньем и выпечной «солдатский» хлеб.

Участие в праздничных мероприятиях дорожников и транспортников еще раз продемонстрировало незримую связь с событиями далекого прошлого, о которых будут помнить потомки даже спустя много лет после Великой Победы.

Мария Гошина





## ДОРОГИЕ НАШИ ВETERАНЫ И ТРУЖЕНИКИ ТЫЛА!

*От всего коллектива ФКУ Упрдор «Кавказ» примите искренние, тёплые и сердечные поздравления с самым торжественным и почитаемым праздником – Днём Победы!*

**В**ремя неумолимо листает года, как страницы книги – проходят десятилетия, меняются поколения, очертания городов, но Великая Победа навечно вписана в героическую летопись нашей Великой страны, как символ национального единства, воинской славы и доблести.

Эта весна 1945-го года, годовщину которой мы отмечаем, как великий праздник со слезами на глазах – победная точка в самой кровопролитной и жестокой войне за мир, за нашу Родину. И я уверен, что каждый из нас всем сердцем ощущает свой неоплаченный долг перед старшим поколением, одолевшим врага. Ведь в годы Великой Отечественной войны только в битве за Кавказ погибло более 593 тысяч человек! Но, одержав победу, Красная армия выдво-

рила врага с территорий Кавказа, вернув контроль над большей частью Кубани и восточным побережьем Черного и Азовского морей. По этим дорогам мы, благодаря нашим дедам и прадедам, сегодня строим свою жизнь. А ведь во время Великой Отечественной войны в результате многочисленных ожесточенных боев были разрушены не только города и села, но и автомобильные дороги. И восстанавливали дороги жизни, военные дорожники, объединенные под общим названием ВАДовцы. Они следовали неотступно за нашими войсками – расчищали трассы от вражеского хлама, строили железные дороги и мосты, реконструировали проезжую часть

разрушенных основных дорог. Они обеспечивали и безопасность движения, одной из которых была маскировка – для дезориентации противника делали ложные военные объекты и целые аэродромы. Тысячи километров преодолели воины-дорожники за долгие четыре года. В тяжелейших условиях они решали задачи, которые казались невыполнимыми, справлялись с трудностями при минимальном количестве людей и техники.

Мы никогда не забудем подвиг наших дедов и отцов, отстаивших независимость и целостность нашей Родины, право людей на жизнь.

*Уважаемые и горячо любимые фронтовики и труженики тыла!  
В этот праздничный день хочу пожелать вам крепкого здоровья, счастья и мирного неба над головой!*

**Александр Лукашук,  
начальник ФКУ Упрдор «Кавказ»**



## БЛАГОДАРИМ ЗА ГЕРОИЗМ И ОТВАГУ, ЗА СВОБОДНУЮ СТРАНУ!

**Дорогие друзья!  
Поздравляю вас с Днем Победы!**

Этот великий день мы всегда встречаем с долей грусти. Сегодня мы благодарим наших дедов и прадедов за героизм и отвагу, за свободную страну и улыбки наших детей.

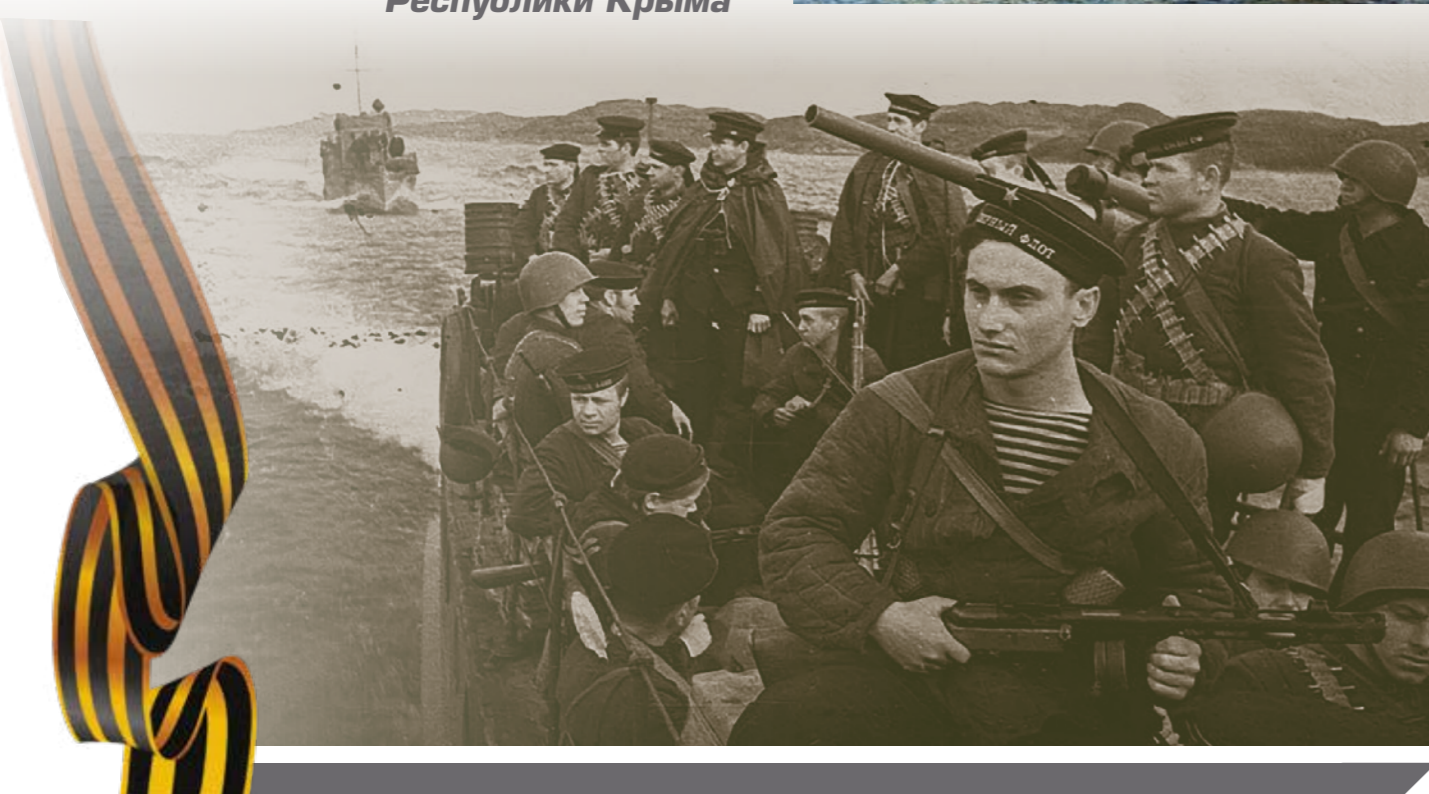
Пусть дух победы спустя десятилетия воодушевляет сердца и ведёт вперёд – к новым подвигам, успехам и достижениям!

Пусть мужество и героизм этого великого праздника никогда не будет забыто потомками героев народа – победителя!

Хочу пожелать каждому из вас побольше доброты, здоровья, спокойных дней, истинной дружбы и безграничной веры в себя и в лучшее в мире!

Желаю вам любви, светлой радости, счастья и гармонии в семье!

**Николай Лукашенко,  
Министр транспорта  
Республики Крым**



## ДОСТОЙНЫ ПОКОЛЕНИЯ ГЕРОЕВ

**Д**ень Победы – не просто праздник, а историческая дата, написанная кровью нашего народа, освободившего мир от фашистских захватчиков. Этот день был мечтой миллионов наших соотечественников, надеждой, которой жили и ради которой умирали. 9 Мая по всей стране гремят салюты – эхо войны, которое сквозь десятилетия бьется в наших сердцах, напоминая о его ратном и трудовом подвиге. И память о героических подвигах наших отцов, дедов и прадедов, будет жить в веках. Неизмерима наша благодарность за доблесть и патриотизм фронтовиков и тружеников тыла – вечный и незывлемый ориентир для всех следующих поколений. Ведь мы одной крови с героями-победителями, и их подвиги вдохновляют нас на новые свершения во имя процветания России. Высокое звание сынов Победы возлагает и особую ответственность быть достойным своих предков, честно и самоотверженно трудиться во имя страны и своего народа.

Сегодня мы остро чувствуем важность исторической памяти. Наша общая задача – не допустить оправдания нацизма, противостоять попыткам переписать историю и передать эстафету памяти о Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. следующим поколениям.

Спасибо всем, кто спас нашу страну от нацизма, за возможность жить и трудиться под мирным небом! Каждый из них навсегда в нашей памяти и сердцах.

Дорогие наши ветераны! Сердечно поздравляем вас с 79-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне. Примите искренние поздравления от благодарных потомков и пожелания крепкого здоровья и благополучия! Спасибо за нашу мирную жизнь, за нашу свободу. Низкий поклон вам, и вечная память тем, чьи жизни унесла война и время.

*С праздником Вас, с нашей Победой!*

**Николай Евсюков,  
заместитель генерального  
директора АО «ВАД»**



## ПЕРВОПРОХОДЦЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Акционерное общество «Центродорстрой» является одной из крупнейших организаций в области дорожного и аэродромного строительства в России.

История компании зарождалась в трудные годы Великой Отечественной войны, со строительства Московской Кольцевой автомобильной дороги. Проектом мирового времени ее строительство рассчитывалось на три года. Но в планы вмешалась война. Решением Государственного Комитета Оборона был принят упрощенный проект строительства дороги и жесткий срок сдачи – один месяц. Ценой невероятных усилий, работая в три смены строители совершили невозможное: за 30 дней было построено 30 км дороги! Отремонтировано 100 км магистрали!

Сегодня в послужном списке АО «Центродорстрой» свыше 2500 км дорог высших технических категорий, более 450 введенных в эксплуатацию объектов, 300 возведенных мостов и путепроводов.

Компания АО «ЦДС» осуществляет комплексное строительство автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытиями, аэродромных взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек

и площадей аэровокзальных комплексов, мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов, гидротехнических сооружений, а также выполняет общестроительные работы на гражданских и промышленных объектах.

Компания «ЦДС» построила и реконструировала автомобильные дороги МКАД, ЦКАД, М-3 «Украина», А-108 МБК, А-104 ММК, города Москвы и Московской области, Республики Крым. Аэропорты «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово» в Москве, Пулково в Санкт-Петербурге, «Храброво» в Калининграде, «Баландино» в Челябинске, а также аэропорты в Калужской области, г. Иваново, г. Ейска, Брянска.

Акционерное общество «Центродорстрой» – одно из немногих предприятий отрасли, обладающих собственной развитой промышленной инфраструктурой, собственными складскими площадями и наличием производственных предприятий, оснащенных современным оборудованием.



## ПАМЯТЬ О ПОБЕДИТЕЛЯХ

# ЖИВА!

**День Победы – великий праздник, который объединяет поколения и целые народы**

Этот праздник является самой яркой и торжественной датой в нашей истории. Это день, символизирующий доблесть, отвагу, веру и целеустремленность нашего народа, совершившего подвиг и ценой огромных жертв отстоявшего независимость Родины. И чем больше времени проходит с той исторической даты, тем яснее осознается значение миссии наших солдат и тружеников тыла.

В своих сердцах мы будем свято хранить память о победителях, которые в страшные годы войны, не думая о славе и наградах, разбили фашистских захватчиков, отстояв наше право на свободу!

Низкий поклон ветеранам за мужество, стойкость и отвагу! Желаем всем мирной, счастливой жизни и плодотворного труда!

Пусть майское солнце принесет вам радость, благополучие и любовь!

**Петр Ольховский,  
генеральный директор  
АО «Центродорстрой»**



# НА КОСМИЧЕСКОЙ СКОРОСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ РОССИИ В БЛИЖАЙШИЕ ШЕСТЬ ЛЕТ ДОЛЖНА ВЫЙТИ НА НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ



ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ:

«НАШ ПЛАН РАЗВИТИЯ ДОЛЖЕН БЫТЬ КОМПЛЕКСНЫМ, ИСХОДЯ ИМЕННО ИЗ ПОРУЧЕНИЙ ПРЕЗИДЕНТА. МЫ ДОЛЖНЫ ОДНОВРЕМЕННО ЗАЛОЖИТЬ ФУНДАМЕНТ НА ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ»

**З**а последние четыре года мы прошли через многие испытания – пандемию, блокаду Запада, когда пришлось перестраивать годами отработанные логистическо-транспортные цепочки. Но транспортная отрасль стойко держит удар. Сегодня, когда перед Россией стоят новые амбициозные задачи, главному отраслевому союзу страны предстоит решить много проблем, большая часть которых была сформулирована на очередном итоговом Съезде Союза транспортников России (СТР). Эти направления четко обозначены и в Транспортной стратегии, которая предусматривает комплекс мер для развития железнодорожного, водного, автомобильного и воздушного транспорта.



## ОПЫТ И ЗНАНИЯ СТР

Учитывая поставленные президентом страны задачи, участникам съезда нужно было выработать комплекс предложений по развитию транспортной системы России вплоть до 2030 года. Поскольку ближайшие шесть лет будут во многом решающими для развития всего транспорта страны.

«В транспортной структуре, в том числе на базе цифровых технологий», – задал тон мероприятию Президент СТР, депутат Государственной Думы Виталий Ефимов, подчеркнув, что в настоящее время сформирован быстрый рост транспортных систем всех видов, несмотря на все препоны.

В свою очередь Помощник Президента России Игорь Левитин выразил свою искреннюю благодарность Союзу Транспортников России за 20 лет плодотворного сотрудничества. Он подчеркнул безусловную значимость и ценность этого партнерства, которое дало множество позитивных результатов и обеспечило устойчивый прогресс в сфере транспорта.

Игорь Евгеньевич особое внимание уделил развитию общественного городского транспорта. «...это – зона «размытой» ответственности, – сказал он. – Раздел в нацпроекте «Безопасные качественные дороги», где выделен общественный городской транспорт, только подчеркивает значимость проблемы. Прошу обратить на это внимание. В СТР должен быть ответственный за это направление, поскольку оно – межотраслевое, важно чтобы кто-то конкретно этим занимался», – подчеркнул Левитин.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев подчеркнул, что в минувшем году Союзу транспортников России исполнилось 20 лет, и важную роль крупнейшего отраслевого объединения в жизни страны не раз подчеркивал президент РФ

Владимир Путин. Союз активно участвует в подготовке важнейших задач не только для отраслевой, но и общенациональной повестки.

«Вы знаете, что утверждена транспортная стратегия до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Ее реализация невозможна без участия и экспертной поддержки профессиональных объединений. Мы очень ценим ваш опыт и знания, действенные механизмы обратной связи с профильным бизнесом, с коллективами предприятий», – сказал министр.

В своем ежегодном послании Владимир Путин уделил развитию транспортной отрасли особое внимание. Прежде всего глава государства призвал добиться повышения доступности авиаперелетов и роста авиационной мобильности граждан. К 2030 году интенсивность авиасообщения в России должна вырасти в полтора раза к уровню 2023 года.

«Стоит задача обновления нашего воздушного парка за счет отечественных судов – качественных, удобных и безопасных. Для ускоренного развития внутри- и межрегионального воздушного сообщения необходимо провести модернизацию инфраструктуры не менее 75 аэропортов. Это более трети аэропортовой сети России», – напомнил Савельев.

Перед транспортниками сегодня стоят важные задачи: строительство первой высокоскоростной магистрали от Москвы до Санкт-Петербурга, продолжение масштабной модернизации Центрального транспортного узла, запуск третьего этапа расширения Восточного полигона, дальнейшее развитие Северного морского пути, модернизация опорной сети внутренних водных путей, строительство международного транспортного коридора «Север – Юг».

**ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:**

**«УВЕРЕН, ЧТО СОЗИДАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ДОСТИЖЕНИЮ ТЕХ ЦЕЛЕЙ, КОТОРЫЕ ПОСТАВИЛА ПЕРЕД СОБОЙ НАША СТРАНА»**



«Хочу поблагодарить вас за добросовестный труд, за предложения, которые вы формируете для развития транспортной отрасли. Уверен, что созидательная деятельность Союза транспортников России будет способствовать достижению тех целей, которые поставила перед собой наша страна», – сказал Савельев, вручая Почетный диплом от Минтранса РФ коллегам СТР.

Вице-президент Торгово-промышленной палаты (ТПП) России Владимир Падалко отметил самоотверженный труд в последние годы всех без исключения членов СТР в «ковидные» времена, когда от работников транспортно-логистического комплекса зависело здоровье и благополучие российских граждан. Сотни предпринимателей ТПП считают СТР прямым победителем пандемии коронавируса. Второй победой СТР можно считать деятельность Союза по перестройке

транспортно-логистической сферы во время СВО и растущего противодействия недружественных западных стран.

«В 2022 году мы не ожидали, что отлаженная транспортная составляющая даст столь серьезный и болезненный сбой. Однако в кратчайшие сроки предприятия, составляющие основную платформу, справились с вызовом и переломили ситуацию в интересах России, – подчеркнул Падалко. – Сегодня перед отраслью стоят новые и как всегда амбициозные задачи». По мнению спикера следует усилить присутствие СТР на предприятиях выставочного комплекса в кооперации с дружественными странами, особенно БРИКС, СНГ. «Здесь мы готовы подставить свое плечо. Ближайшие 6 лет правительство наметило менять инфраструктуру, производственные мощности, и здесь возможно следует усилить команды, которые занимаются этими направлениями в Союзе», – резюмировал Падалко.

**ПО ВЕЛИКОМУ ПУТИ**

Своих партнеров и единомышленников поздравила и общероссийская общественная организация – «Деловая Россия», член Генерального Совета организации и председатель Комитета по пассажирским перевозкам Сергей Моисеев отметил важную роль СТР в решении многих проблем государственной важности и высказал уверенность, что всем решениям, включенным в резолюцию, будут найдены самые правильные пути реализации.

С главным докладом о развитии транспортного комплекса Российской Федерации выступил Президент СТР, депутат Го-



сударственной Думы РФ Виталий Ефимов. В СТР считают целесообразным распространить мероприятия программы «Великий Волжский путь» на реки Сибири.

«При удачной реализации программы необходимо распространить этот проект на сибирские реки. В этих регионах летом, зачастую, существует только один транспортный путь – водный, – напомнил Виталий Борисович. – Это необходимо для транспортного развития северных регионов».

Межрегиональный проект «Великий Волжский путь» объединяет новыми маршрутами крупнейшие туристические центры Приволжья. Кроме этого, «Великий Волжский путь» сейчас рассматривают как часть международного транспортного коридора «Север – Юг», ведущего в Иран. В его формировании заинтересованы прикаспийские страны и страны-участницы «Нового шелкового пути». С 2017 года реализуется федеральная программа строительства пристаней на Каспии.

Особое внимание на Съезде уделили обсуждению вопросов взаимодействия транспортного и промышленного комплекса для реализации государственных задач и национальных проектов. Об этом подробно рассказал генеральный директор АО «Государственная транспортная лизинговая компания», председатель Президиума СТР Евгений Дитрих. Он отметил, что транспортная отрасль является ключевой для страны.

«В прошлом году отрасль показала значимый рост практически по всем ключе-

**В СОЮЗЕ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ПРИЗВАЛИ РАСПРОСТРАНИТЬ ПРОГРАММУ «ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ» НА РЕКИ СИБИРИ**

Съезд Союза транспортников России прошел при участии Администрации Президента и Правительства РФ. В обсуждениях принимали участие депутаты Государственной Думы Федерального Собрания РФ, руководители федеральных министерств, региональных торгово-промышленных палат и транспортных вузов, а также руководители транспортных ведомств регионов и транспортных организаций.

вым показателям. Выросли пассажирские перевозки на 10% в авиации, на 15% речным флотом, на 6% автомобильным транспортом, на 19% выросли грузовые перевозки морем. Использование техники отражает главные тенденции развития транспорта. На дальнейший рост и развитие транспортных перевозок все большее влияние оказывают доступность техники, возможность обновления парков и флотов», – подчеркнул Дитрих.

**НЕ ТЕРЯТЬ В СОДЕРЖАНИИ**

Транспорт неотделим от дорог, и в своем докладе с предложениями по развитию дорожной инфраструктуры, генеральный директор Российской Ассоциации территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» Игорь Старыгин отметил, что главная задача дорожников – реализация Национального проекта «Безопасные качественные дороги». В орбите национального проекта уже находится почти вся страна: 84 субъекта РФ, 105 крупных городских агломераций с общей протяженностью дорожной сети более 90 тысяч км.

«За пять лет реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в российских регионах-участни-





**СЪЕЗД СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ПРОШЕЛ ПРИ УЧАСТИИ АДМИНИСТРАЦИИ ПРЕЗИДЕНТА И ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ. В ОБСУЖДЕНИЯХ ПРИНИМАЛИ УЧАСТИЕ ДЕПУТАТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РФ, РУКОВОДИТЕЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ МИНИСТЕРСТВ, РЕГИОНАЛЬНЫХ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ ПАЛАТ И ТРАНСПОРТНЫХ ВУЗОВ, А ТАКЖЕ РУКОВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНЫХ ВЕДОМСТВ РЕГИОНОВ И ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ.**

ках отремонтировано, реконструировано и построено более 88 тыс. км дорог. Если на старте нацпроекта доля дорог городских агломераций в нормативном состоянии составляла 42 %, то к концу 2023 года этот показатель вырос до 82,22 %. Аналогичный показатель по региональным дорогам за пять лет увеличился с 42,4 % до 53,36 %. Сейчас идет формирование нового Национального проекта «Транспорт» и уже обозначены первые подходы к национальному проекту», — сообщил Игорь Старыгин.

На Съезде было обращено внимание на серьезнейшую проблему: увлекаясь крупными проектами, регионы теряют сеть. Глобальные проекты изымают средства из программ содержания дорог, что несет серьезный негативный эффект – сокращается скорость доставки грузов и транспортная безопасность. Двадцать лет дорожники бились чтобы привести в нормативное состояние трассы, но за последние два года оно снижается. «Перевозчикам, которые живут на автомобильных и железных дорогах, нужно обозначить свою позицию – что важнее: отремонтировать действующие или построить новые магистрали, поскольку, именно на них лежит ответственность обеспечить и сроки доставки, и безопасность на дорогах, – сказал Статс-секретарь, заместитель министра транспорта РФ Дмитрий Зверев. – Еще одна проблема, которая требует внимания: с вводом санкций наши перевозчики за рубежом остались без контроля и поддержки. Нет структуры, которая бы им помогала в кризисных ситуациях. К примеру, закончилась виза

у водителя или судна, не пускают в зарубежный порт по разным причинам – транспортники остаются один на один со своими проблемами. Необходимо разработать и внедрить систему их поддержки и помощи».

**НОВЫЕ КОМПЕТЕНЦИИ**

С развитием транспортной науки появляются новые технологии и методики, которые позволяют оптимизировать использование ресурсов, сокращать временные и финансовые затраты, а также улучшать качество обслуживания пассажиров и перевозки грузов. На съезде вице-президент Общероссийской общественной организации «Российская академия транспорта» (РАТ) Юрий Трофименко рассказал о предложениях по развитию транспортной науки, поскольку она является ключевым фактором в обеспечении эффективности, безопасности, экологичности транспортных систем.

«В качестве примера можно указать комплексную научную разработку ОАО



«РЖД» и ученых РАТ — «виртуальная сцепка», которая позволила на действующей инфраструктуре, в режиме автоведения, сократить вдвое расстояние между попутно следующими поездами. Уже более 34 тысяч таких поездов в год проводятся на Восточном полигоне, что позволило даже в сегодняшней сложной ситуации получить важнейший резерв пропускной способности», — отметил Юрий Васильевич.

Еще одно перспективное направление деятельности ученых РАТ – проведение технологического аудита и экспертизы инновационных решений и проектов. Механизм отработан и предлагается к использованию. Все крупные проекты должны быть просчитаны, обеспечены научным и финансовым обоснованием, пройти всесторонний аудит. Такие проекты должны быть подкреплены заключениями ведущих научных организаций.

«Действительно, сегодня нет аудита проектов от науки, – прокомментировал выступление ученых помощник Президента России Игорь Левитин. – Попробуйте взять кредит в банке на какой-то крупный проект. Банк непременно отправит сделать аудит и обоснование инвестиций. Мы, к сожалению, идем в большие, «триллионные», проекты без научного обоснования таких проектов. Постановка правильная, и Министерство транспорта должно просто «биться» за то, чтобы все эти проекты, которые вносятся в Правительство, проходили научный аудит. Проекты рассчитаны на 5-7 лет, притом, что каждый год меняются технологии. Ни один из проектов мы не закончили теми средствами, которые планировали в начале. Всегда в 2-3 раза дороже.»



С предложениями по развитию транспортного образования выступил президент Ассоциации вузов транспорта, ректор Российского университета транспорта Александр Климов. По его словам, ядром нынешней системы подготовки кадров является 19 отраслевых университетов и более 8 филиалов, но транспортная стратегия страны предусматривает ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, внедрение новых технологий и техники. В России планируются и реализуются масштабные проекты в транспортной сфере.

«Это задает новые требования к образовательным программам и компетенциям выпускников, – подчеркнул Александр Алексеевич. – Очевидно, что кадровый дефицит, как в плане численности работников, так и в компетенции, может стать сдерживающим фактором реализации крупных транспортных проектов. И это уже сказывается...». Необходимо внедрять качественно новые подходы к отраслевому образованию. Системно обновлять образовательные программы, развивать инфраструктуру университетов, колледжей, наращивать вовлеченность работодателей в учебные процессы.

Свои предложения по многим насущным проблемам внесли представители бизнес-сообщества, науки и образования, эксперты. Участники съезда были единодушны в том, что и в общественных отраслевых организациях, в системных транспортных организациях как на федеральном, так и на региональном уровне сконцентрирован огромный потенциал, который может быть использован федеральной властью для решения большинства проблем транспортного комплекса.

Светлана Алексеева



### КУРС НА АРКТИКУ

**Самый мощный неатомный ледокол вышел в Арктику.**



В Енисейском заливе экипаж универсального атомного ледокола «Урал» встретился с дизель-электрическим ледоколом «Виктор Черномырдин». Это первый выход в Арктику самого мощного неатомного ледокола.

Для сравнения, мощность универсального атомного ледокола «Урал» проекта 22220 – 60 МВт, а дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин» – 25 МВт. В Енисейском заливе атомоход «Урал» взял под проводку теплоход «Иоганн Махмалсталь» и продолжил движение в направлении портопункта Таналау. А ледокол «Виктор Черномырдин» с танкером «Урарту» отправился к «Бухте Север».

### СУДА НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

**«Валдаи» и «Метеоры» будут обслуживать свыше 40 маршрутов в Нижегородской области и соседних регионах.**



«Валдаи» сосредоточатся на рейсах внутри региона, а «Метеоры» свяжут Нижний Новгород с Ульяновском, Казанью, Чебоксарами и, возможно, с Ярославлем и Костромой. В мае в Нижнем Новгороде стартовала навигация скоростного пассажирского флота. Нижегородский «крылатый» флот открыл более 40 внутри- и межрегиональных маршрутов. 81,5 тыс. пассажиров перевезли суда на подводных крыльях за навигацию 2023 года. В этом году планируют побить данный рекорд, в том числе с помощью трёх новых 120-местных «Метеоров».

### В ЗАЩИТУ МОРСКОЙ СРЕДЫ

В штаб-квартире Международной морской организации в Лондоне при участии российской делегации прошла 81-я сессия Комитета по защите морской среды Международной морской организации. Комитет принял ряд поправок к инструментам ИМО - Конвенции МАРПОЛ и Международной конвенции о контроле судовых балластных вод, осадков и управлению ими. Поправки вступят в силу 1 августа 2025 года. В Конвенцию УБВ внесено положение о возможности использования журнала операций с балластными водами в электронном виде.



### ЧЕРЕЗ НОВОСИБИРСКИЙ ШЛЮЗ

**Навигация прошла по нормативу.**

Новосибирский шлюз – единственное судоходное сооружение за Уралом. Шлюз связывает судоходством не только Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем, но и районы Крайнего Севера. Он располагается на правом берегу реки Обь в 20 км выше Новосибирска. Общая длина сооружения по оси составляет свыше 7 км. Открытие навигации на гидротехническом сооружении прошло по нормативу, который составляет 58 минут. Открыта навигация и на участке от города Камень-на-Оби до Новосибирского шлюза.



Организатор



Минпромторг  
России

При  
поддержке



Устроитель



# HELIRUSSIA 2024

**10-12 ИЮНЯ**  
МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»



# XVII

[www.helirussia.ru](http://www.helirussia.ru)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА  
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

**ЛЕТАЕМ САМОЛЕТАМИ!**

Президент России Владимир Путин поручил увеличить авиационную подвижность населения на 50 процентов.



Это следует из подписанного указа «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». «Установить следующие целевые показатели и задачи, выполнение которых характеризует достижение национальной цели «Номфортная и безопасная среда для жизни»: увеличение к 2030 году авиационной подвижности населения не менее чем на 50 процентов по сравнению с показателем 2023 года при обеспечении к 2030 году доли самолетов отечественного производства в парке российских авиаперевозчиков не менее чем 50 процентов», - говорится в документе.

**ПРИЗЕМЛЕНИЕ ПОД КОНТРОЛЕМ**

«Союз МС-24», успешно приземлился в районе города Жезказган Республики Казахстан.



Федеральное агентство «Росавиация» обеспечивает надежную организацию поисково-спасательного обеспечения запусков и посадок космических кораблей с привлечением сил и средств Минобороны, Госкорпорации «Роскосмос» и ФМБА России. Все работы по поиску и эвакуации с места посадки космонавтов и спускаемых аппаратов ТПК «Союз» в 2023 году выполнены в установленные сроки. В этом году было организовано поисково-спасательное обеспечение посадки спускаемого аппарата «Союз МС-24». При участии Росавиации с 2010 года организовано поисково-спасательное обеспечение 50 посадок космических кораблей.

**ПО ЗАЩИЩЕННЫМ КАНАЛАМ**

Российская Авиационная сервисная платформа уже используется авиапредприятиями из 12 стран, в том числе из Китая, Израиля, ОАЭ, Турции, Сирии и Марокко.

Уникальный проект, реализованный в рамках импортозамещения использует 56 российских аэропортов, 17 российских авиакомпаний, 4 зарубежных аэропорта и 19 зарубежных авиакомпаний. Платформа позволяет передавать авиационные сообщения между участниками авиаотрасли, исключая трансграничную передачу данных при осуществлении рейсов внутри РФ. До недавнего времени информационный обмен по всем рейсам, включая внутренние, осуществляли зарубежные сети SITA и ARINC, но они не смогли гарантировать устойчивый сервис в условиях санкций. Все сообщения передаются по защищенным каналам, что обеспечивает защиту персональных данных.



**КОСМИЧЕСКИЙ РЕМОНТ**

За минувшие пять лет по нацпроекту обновили 208 км улиц, названных в честь покорителей космоса.

Свыше 160 участков улиц, проспектов и бульваров, названных в честь космонавтов, конструкторов или ученых, внесших большой вклад в развитие отечественной космонавтики, привели к нормативам за пять лет благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги».

За эти годы отремонтированы 40 улиц, проспектов и бульваров, названных в честь первого в мире космонавта Юрия Гагарина. Дорожное покрытие обновлено более чем на 160 улицах, в названиях которых увековечены имена и других космонавтов, выдающихся ученых, конструкторов. В рамках национального проекта в этом году планируется привести к нормативам 16 объектов протяженностью 15 км.



**ИЗ МОСКВЫ В БРЕСТ ПРЯМЫМ АВИА РЕЙСОМ**



Авиакомпания «Белавиа» начала выполнение прямых воздушных рейсов между столицей России и белорусским Брестом.

Полеты выполняются дважды в неделю – по средам и субботам. Время в полете - 1 час 45 минут. Россию и Беларусь объединяет многолетнее дружественное и плодотворное взаимодействие. Символично, что авиасообщение между Москвой и Брестом открылось в День единения наших народов. 2 апреля 1996 года был подписан договор об образовании Сообщества России и Белоруссии, положивший начало взаимной интеграции двух стран.

**ОБРАЗЦОВЫЙ ПУНКТ ПРОПУСКА**

В аэропорту Кызыла созданы необходимые условия для международных полетов.

Полномочный представитель Президента РФ в Сибирском федеральном округе Анатолий Серышев вместе с главой Республики Тыва Владиславом Ховалыгом по достоинству оценили инфраструктуру воздушного пункта пропуска через государственную границу РФ в международном аэропорту Кызыла. В конце 2023 года Минтранс России и ФГНУ «Росгранстрой» завершили работы по техническому оснащению этого пункта пропуска. Это современный объект с оборудованием, которое соответствует самым высоким требованиям безопасности. Мир стремительно меняется, и сейчас особенно важно для России наладить устойчивые связи с Азиатско-Тихоокеанским регионом.



**КУРС – НА БЕСПИЛОТНИКИ**

В России появился пятый разработчик гражданских беспилотных авиационных систем, одобренный Росавиацией.

Сертификат ФАВТ-Р-120 компании «Транспорт будущего» подписал заместитель руководителя агентства Андрей Добрянков, курирующий вопросы сертификации авиатехники. До сих пор разрабатывать БАС под собственными сертификатами, выданными Росавиацией, могли четыре предприятия: НЦВ им. М.Л. Миля и Н.И. Камова, НБ «Русь», НПП «Радар ммс», «Кронштадт». Наличие этого сертификата подтверждает, что каждая из пяти компаний способна разрабатывать безопасные и соответствующие всем критериям БАС, поскольку структура, персонал, система управления предприятия удовлетворяют требованиям ФАП. Сейчас рассматриваются заявки на получение сертификата разработчика БАС еще от трех организаций.

**ДЛЯ ДАЛЬНИХ ПЕРЕЛЕТОВ**

Россия готова взаимодействовать с Китаем по созданию дальнемагистрального самолета.



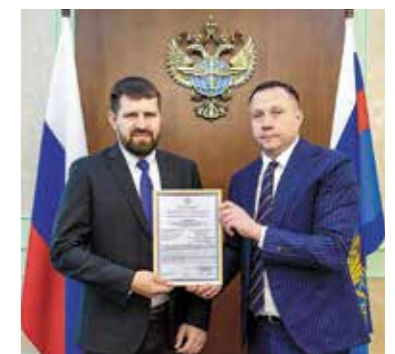
Рассматривается возможность поставок российских авиадвигателей для этого проекта. Россия поменяла свою конфигурацию в проекте дальнемагистрального российско-китайского лайнера. Российская сторона в связи с этим внесла изменения в межгосударственные документы. Уже определен и заказчик и исполнитель проекта.

**ОБНОВИЛИ ПЕРРОН**

В международном аэропорту Красноярск завершён первый этап реконструкции перрона для воздушных судов.



Реконструкция перрона красноярского аэропорта была необходима из-за его критического состояния. Работы «разбили» на два этапа. Из них первый этап разделили на две очереди. В 2017-2018 годах были завершены работы в рамках первой очереди первого этапа реконструкции перрона – возведен участок на семь мест для стоянок ВС в районе нового пассажирского терминала. Сейчас завершена вторая очередь первого этапа реконструкции перрона. В середине мая этого года Росавиация выдала сертификат соответствия на аэродром Красноярск (Емельяново) с уже расширенным перроном. Результаты работы уже оценили заместитель руководителя Росавиации Наталья Андрианова, губернатор Красноярского края Михаил Котюков и генеральный директор «Аэрофлота» Сергей Александровский. «Аэропорт Красноярск – важнейший авиаузел для нашей страны. Благодаря поддержке правительства и Минтранса России его модернизация продолжится. Обновленная инфраструктура поможет решению задачи, поставленной президентом, – к концу этого десятилетия увеличить авиационную подвижность населения России как минимум в полтора раза к уровню 2023 года», – отметила Наталья Андрианова.





**НАГРАДА – ГЕРОЮ СВО**



**Глава РЖД Олег Белозёров награждает отличившихся железнодорожников.**

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров награждает отличившихся сотрудников холдинга. В частности, за самоотверженность, мужество и отвагу, проявленные при исполнении воинского долга знаком «Почетный железнодорожник ОАО «РЖД» был награжден заместитель начальника Западно-Сибирской дирекции по тепловодоснабжению по кадрам и социальным вопросам Владимир Сайбель. В сентябре 2022 года он был мобилизован, а в июле 2023 года получил тяжёлые ранения. В этом году Владимиру Ивановичу было присвоено звание Герой Российской Федерации и вручена медаль «Золотая звезда». «В первую очередь, хочу сказать спасибо руководству своей родной компании за беспрецедентную поддержку как меня, так и ребят, которые защищают наше Отечество» - отметил Сайбель на награждении.

**СТЕНА ПАМЯТИ**

**На двух станциях Московского метрополитена увековечили имена работников, защищавших Родину во время Великой Отечественной войны.**



Стенды появились на станциях «Маяковская» и «Нурская». На стене в аванзале станции метро «Нурская» поведали историю подвига Александра Евстафьева. Он отыскал лодку и выполнил боевое задание, переправившись через реку под вражеским обстрелом. Александр работал в электродепо «Северное» слесарем-обходчиком. Он прошел трудными дорогами войны от Сталинграда до Победы. Также на стене увековечены имена 226 сотрудников метро, павших на фронтах. Кроме этого, как дань памяти героям, выставлены архивные фотографии 19 работников транспорта.

**КУРС НА ВОСТОК**



**ОАО «РЖД» приступает к реализации третьего этапа строительства Восточного полигона.**

В Москве ОАО «РЖД» и ГК «Бамтоннельстрой-Мост» заключили договоры генерального подряда на строительство на БАМЕ второго Северомуйского, второго Кударского и второго Кузнецовского тоннелей, а также нового железнодорожного моста через реку Амур в Номсомольске-на-Амуре. Это самые крупные и сложные объекты, возведение которых займёт немало времени. Для достижения целевых параметров пропускной способности Восточного полигона их строительство начнут в первую очередь. Завершить строительство Кударского тоннеля планируется к концу 2030 года, строительство вторых Северомуйского и Кузнецовского тоннелей, а также моста через реку Амур – до конца 2032 года.

**МАРАФОН К ЮБИЛЕЮ БАМА**

**Более 6,8 тыс. железнодорожников решили принять участие в Байкало-Амурском онлайн-марафоне, посвящённом 50-летию начала строительства магистрали.**

Это работники ОАО «РЖД», члены Роспрофжела и сотрудники НПФ «Благосостояние». Соревнования проводятся по двум дисциплинам – бегу и велоспорту. В каждом виде спорта организаторы определили необходимый минимум: для бега – 1 км за одну тренировку, для велоспорта – 3 км. Для обработки данных используются нейронные сети, анализирующие большой объём информации. При начислении баллов учитываются пол и возраст участника, протяжённость дистанции, погодные условия во время её прохождения. Впервые онлайн-марафон под эгидой РФСО «Локомотив» прошёл в 2019 году. Этот формат соревнований завоевал большую популярность среди работников ОАО «РЖД», так как позволяет состязаться в удобном месте, в удобное время и независимо от уровня физической подготовки.



**НОВЫЙ ПУТЬ НА САХАЛИНЕ**

**На Дальневосточной железной дороге в Южно-Сахалинске открыт новый пригородный маршрут, связывающий Долинск и Корсаков с областной столицей.**

На этом направлении, помимо транзитных поездов, будут курсировать 4 дополнительных. Запуск маршрута – часть масштабной работы железнодорожников по развитию проекта «Городской экспресс», позволяющего пассажирам с комфортом добираться из пригорода в центр Южно-Сахалинска. Кроме того, для удобства местных жителей изменено расписание пригородных поездов южно-сахалинской агломерации, а также увеличена частота курсирования по корсаковскому направлению, сообщила служба корпоративных коммуникаций ДВЖД.

**ТРАНСАФГАНСКИЙ КОРИДОР**



**В Узбекистане прошли многосторонние переговоры по развитию мультимодального транспортного коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан».**

В Термезе на министерской встрече стран-участников проекта обсудили мероприятия по его развитию. Российская сторона поддержала строительство Трансафганской железной дороги и создание Консорциума из числа заинтересованных стран. Подписан протокол совместной группы по вопросам реализации положений Меморандума о взаимопонимании в создании и развитии международного транспортного коридора БРХУАП, а также принята «Дорожная карта» по совместному развитию транспортного коридора.



**ПО НОВОМУ МАРШРУТУ**

**Россия и Пакистан развивают международные автомобильные перевозки.**



**ДВОРЦОВЫЙ МОСТ РАЗВОДЯТ ПЕРВЫМ**

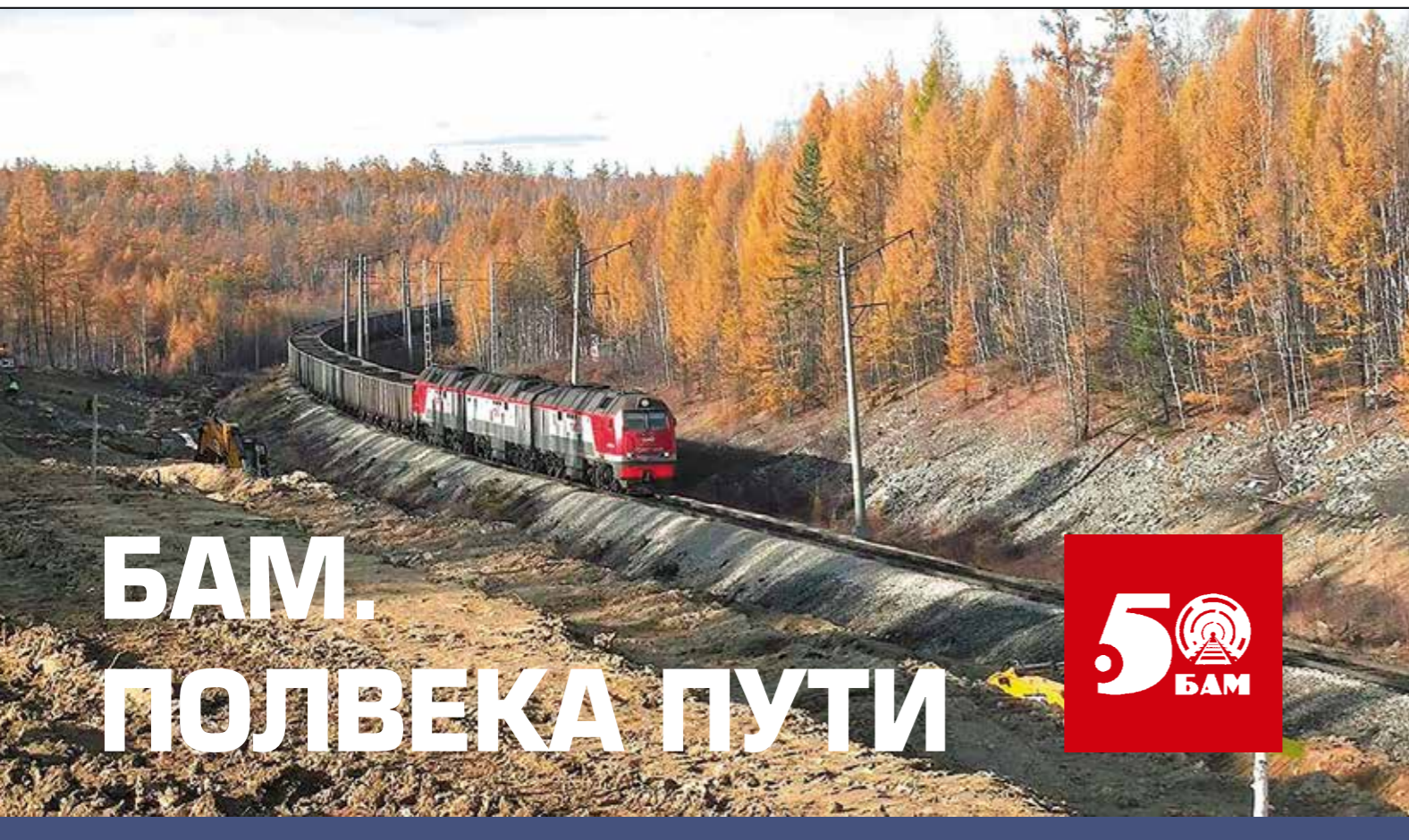
**В этом году в графике разводки петербургских мостов произошли изменения.**

Изменения коснулись времени наводки Володарского моста – теперь, чтобы общественный транспорт начинал движение раньше, переправа будет наводиться раньше на 15 минут - в 05:30. Время разводки и наводки других мостов осталось неизменным. Как и всегда, два раза за ночь разводятся Володарский, Дворцовый, Благовещенский и Тучнов мосты. Остальные переправы по-прежнему ночью поднимают свои крылья один раз. Главная визитная карточка города – Дворцовый мост –разводится первым, в 01:10, чтобы туристические корабли успели уйти из акватории Невы до прихода больших судов.



На рабочей встрече статс-секретарь, заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Зверев и Чрезвычайный Полномочный Посол Исламской Республики Панистан Мухаммад Халид Джамали обменялись мнениями о текущем состоянии двустороннего сотрудничества в сфере транспорта и перспективах его развития. Также обсуждались перспективные совместные проекты. Отмечен рост товарооборота между Россией и Пакистаном. Стороны подтвердили взаимную заинтересованность в присоединении к Меморандуму о взаимопонимании по созданию и развитию международного транспортного коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан». А также в подписании меморандумов о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта и транзита. Соглашения подписаны в ходе Международного экономического форума «Россия – Исламский мир: KazanForum 2024».





# БАМ. ПОЛВЕКА ПУТИ



## «ЗА ТУМАНОМ И ЗА ЗАПАХОМ ТАЙГИ» ЕХАЛИ ЛЮДИ СО ВСЕГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА

**Л**егендарная стройка, воспетая в песнях и оставшаяся на кинолентах и в книгах, прочно вошла в сознание многих поколений, рожденных в СССР. «Слышишь, время гудит – БАМ!» Эти крылатые слова из знаменитой песни олицетворяют настроение этого времени. Энтузиазм общенациональной стройки привел к рождению патриотического движения молодых строителей-бамовцев. Прошло полвека, но трудовой подвиг помнит российский народ. Инфраструктура страны развивается, правительство согласовало и в скором времени утвердит паспорт третьего этапа расширения БАМа и Транссиба. Полвека назад об этом трудно было даже мечтать.

### ПОДВИГ В КАЖДОМ КИЛОМЕТРЕ

Байкало-Амурская магистраль – это не просто рельсы и шпалы, а история целого поколения советских граждан. Мечта миллионов жителей СССР воплотилась в 4 324 километра путей, 280 станций и развязок, 63 города и поселка... БАМ – это символ мужества и труда двух миллионов молодых людей со всего Советского Союза. Они осуществили во всех смыслах уникальный проект, равных которому не было в мировой истории. Сейчас БАМ – это одна из крупнейших железнодорожных артерий мира, кото-

рая пересекает три часовых пояса и шесть регионов России: Иркутскую, Читинскую и Амурскую области, Бурятию, Якутию и Хабаровский край. С начала его строительства минуло 50 лет, и по этому случаю в Кремле 23 апреля состоялось торжественное мероприятие. Почему именно 23 апреля? Потому что отправной точкой строительства БАМа стал XVII Съезд Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи, который проходил 23-27 апреля 1974 года в Москве, и на котором магистраль объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

«За туманом и за запахом тайги» ехали люди со всей необъятной страны. Там они не только работали, но и познакомились, женились, рожали детей... Минули десятилетия, и на церемонию в Кремлевский дворец пришли ветераны строительства БАМа, у которых подрастают внуки и правнуки. Всего в проекте были задействованы порядка 2 млн жителей Советского Союза, для многих из которых, строительство БАМа стало делом всей жизни, а также призванием для многих семей.

С юбилеем грандиозной стройки участников поздравил Президент РФ Владимир Путин, вручив высокие государственные награды, в том числе ордена «За заслуги перед Отечеством» и звания Герой Труда РФ.

«Поздравляю вас со значимой, яркой юбилейной датой: полвека назад был дан старт строительству уникального транспортного маршрута – легендарной Байкало-Амурской магистрали», – обратился глава государства к участникам мероприятия, отметив, что этот проект был исторически необходим нашей стране.

Идея проекта строительства транспортной артерии возникла ещё в XIX веке, когда появились первые предложения по транспортному освоению Забайкалья и Приамурья. Маршрут был намечен в начале XX века, после изучения географии будущей грандиозной стройки. Проводилась даже трассировка маршрута. Отдельные участки дорожники проложили перед Великой Отечественной войной и в послевоенные годы. А полномасштабное же строительство железной дороги стартовало, как мы уже отметили, в апреле 1974 года: на XVII съезде комсомола, когда БАМ был объявлен ударной стройкой и был сформирован первый отряд добровольцев. Байкало-Амурская магистраль была большим вызовом для страны. Она имела значение и военно-стратегическое, и народно-хозяйственное. Строительные работы проходили в сложных климатических и геологических условиях, что требовало огромного вклада от всех сфер государства, но прежде всего от тех людей, которые непосредственно принимали участие в строительстве. И, несмотря на тяжелый труд, как сказал Путин, «и стихи слагали, и песни пели», выбрав для себя судьбу первопроходцев. И этот путь дей-

ствительно, подвиг. Без всякого преувеличения.

Создатели БАМа решили задачу общегосударственного уровня, открыли доступ к природным ресурсам огромного региона, создали кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад и укрепили военно-стратегическое положение страны. Магистраль решила многие логистические задачи. Как отметил Президент, на рубеже столетий БАМ помог открыть для россий-



ГРАНДИОЗНАЯ СТРОЙКА ВСЕГДА СТОЯЛА НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ. ОДНИМ ИЗ ТАКИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ БЫЛ ГЕЙДАР АЛИЕВ. СОЗДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО АЗЕРБАЙДЖАНА, В ДОЛЖНОСТИ ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР КУРИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО БАМА





ской экономики рынка Азиатско-Тихоокеанского региона, обеспечил надёжный транзитный маршрут для всей Евразии, в единой связке с Транссибом стал по-настоящему стратегическим транспортным коридором не только национального, но и глобального значения.

Президент поблагодарил всех ветеранов-бамовцев и пожелал нынешним и будущим поколениям строителей железной дороги успехов и больших свершений. Эта магистраль – дорога будущего, которая во многом определяет глобальную логистику на весь XXI век.

### ГЕРОИ СТРОЙКИ

Безусловно, Байкало-Амурская магистраль – это трудовой подвиг огромного количества людей со всей страны. Здесь нет второстепенных должностей, важен

Кремлевский  
Дворец съездов

абсолютно каждый. Но в любом большом деле есть незаменимые люди, талантливые руководители, первопроходцы легендарной стройки. К таким личностям стоит отнести первого начальника ГлавБАМстроя, руководившего стройкой в 1974-1986 годах, заместителя министра транспортного строительства СССР Константина Владимировича Мохортова, замминистра транспортного строительства СССР, начальника ГлавБАМстроя в 1986-1988 годах и заместителя Министра транспортного строительства СССР Ефима Владимировича Басина. Бесценной была поддержка и министра транспортного строительства Владимира Аркадьевича Брежнева, который заявил: «Всей страной БАМ строили – и достраивать будем вместе!» Тогда только за один 1989 год на магистрали были введены в эксплуатацию



### ВЛАДИМИР ПУТИН:

« БАМ – ЭТО ВОПЛОЩЕНИЕ КОЛОССАЛЬНОГО ТРУДА, МУЖЕСТВА ДВУХ МИЛЛИОНОВ СОВСЕМ МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ СО ВСЕГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА. ОНИ ОСУЩЕСТВИЛИ ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ, РАВНЫХ КОТОРОМУ НЕ БЫЛО В МИРОВОЙ ИСТОРИИ.»

основные фонды более чем на 1 миллиард рублей. Огромную роль сыграл и Владислав Федорович Сакун, который с 1974 по 1984 год работал на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в должности первого заместителя начальника ГлавБАМстроя. После стыковки БАМа его назначили начальником Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири.

БАМ строили многие крупные предприятия: Ангарстрой, БАМстройиндустрия, БАМстройпуть, БАМтоннельстрой, ГлавБАМстрой, Дирекция строительства БАМ, ЗапБАМстроймеханизация, Лена-БАМстрой, Мостостроительный трест №9, Нижнеангарсктрансстрой, во главе которых тоже стояли серьезные руководители, поэтому всех героев нет возможности упомянуть.



Поэтому юбилей начала строительства Байкало-Амурской магистрали стал одной из причин для визита президента Азербайджана Ильхама Алиева в Москву для встречи с Главой России. Ильхам Алиев гордится той ролью, которую сыграл его отец в жизни СССР.

«Гейдар Алиев сыграл значительную роль в строительстве Байкало-Амурской магистрали. Он был одним из организаторов грандиозного проекта, важного для всего Советского Союза. Все усилия, труды, годы работы, которые ваш отец вложил в реализацию проекта, и сегодня играют существенную роль. Мы об этом не только знаем и помним, но и благодарны за это... Ведь БАМ и сегодня играет существенную роль не только для России, но и для всего СНГ, потому что многие наши партнеры используют эту транс-





портную артерию», – подчеркнул Владимир Путин.

Несмотря на энтузиазм миллионов человек, процесс возведения БАМа был очень непростым. Основной этап строительства магистрали пришелся на 1974–1984 годы. Первые строители поехали на участки в Тайшет и Звёздный (Иркутская область), а также возводить промышленную базу для магистрали в Шимановск (Амурская область). Железная дорога прокладывалась по территории, где преобладали горные хребты, скалы, реки, дремучие леса. Если Транссиб шёл преимущественно по равнине, вдоль Амура, то людям приходилось строить магистраль, пересекая реки и другие естественные преграды. Это означало необходимость строительства огромного количества водотводных сооружений, мостов и тоннелей. В 1984 году Гейдар Алиев отправился в Сибирь, чтобы узнать о ходе строительства, увидеть все своими глазами и послушать рабочих.

Путин также добавил, что при поддержке Гейдара Алиева азербайджанские проектировщики и строители в ходе строительства БАМа возвели два поселка с вокзальными комплексами – Улькан и Ангоя, а сейчас принимают участие в реконструкции и модернизации участков Байкало-Амурской магистрали в Хабаровском крае и в Якутии.

«Мы, конечно, гордимся, что азербайджанские строители и специалисты принимали активное участие в строительстве и, как отметил Владимир Владимирович, построили две железнодо-

рожные станции. Мы также благодарны баковцам и строителям, всем транспортникам России за увековечивание памяти Гейдара Алиевича – его именем назван вокзал в поселке Ангоя. Как баковцы хорошо знают, он прошел большой путь – практически пешком, на поезде, на вертолете – в тяжелых условиях от Братска до Владивостока и Находки, на протяжении десяти дней делил радости и горести с баковцами», – сказал Ильхам Алиев. – Для меня большая честь быть сегодня среди тех, кто строил БАМ, кто посвятил свою жизнь, свою молодость Всесоюзной стройке».

По словам Президента Азербайджана, Гейдар Алиев был впечатлен не только масштабом строительства, но еще и самоотверженностью баковцев, которые в тяжелых условиях вечной мерзлоты, непроходимых лесов и бездорожья ежедневно совершали подвиг, создавая уникальный образец инфраструктуры, который многие годы будет служить развитию международного и регионального сотрудничества.

### НОВЫЕ ВЕТКИ

Новая страница в жизни БАМа была открыта в 2021 году, когда началась модернизация магистрали с целью увеличения её пропускной способности. Основной объём работ выполняют военные железнодорожники при поддержке студенческих отрядов.

Президент РФ Владимир Путин отметил, что БАМ и сейчас остается одной из главных железнодорожных магистралей России, он не исчерпал свой потенциал и еще будет способствовать увеличению экспортных возможностей России.

«В этом году мы запускаем очередной, уже третий по счёту этап развития БАМа и Транссиба, повышаем пропускную способность Восточного полигона железных дорог, – подчеркнул Путин. – Как и наши предшественники, мы реализуем этот проект с привлечением передовых технологий и инженерных решений, сформируем дополнительный спрос на продукцию отечественных машиностроительных и металлургических предприятий, на услуги строительного комплекса и целого ряда других отраслей». Для любой железной дороги главный показатель – провозная спо-

собность. В 2024 году она составит почти 42 миллиона тонн, увеличившись за последние 12 лет в три раза.

«В горизонте десяти лет объём перевозок по Восточному полигону железных дорог должен выйти на уровень 270 миллионов тонн в год. Это позволит более широко осваивать природные ресурсы в «зоне притяжения» БАМа и Транссиба, станет мощным импульсом для открытия промышленных комплексов, создания современных рабочих мест, развития социальной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России», – обозначил цели Владимир Путин.

В настоящее время наблюдается курс на Азиатско-Тихоокеанский регион. Так, к 2035 году объём перевозок на Восток должен составить 210 млн т, однако не исключается цифра и в 300 млн. Для этого на отдельных участках восточного полигона уже расширяют «узкие места». В этом сезоне около 4 тыс. человек поедут в города, где зарождался БАМ.

«Особое внимание будем уделять повышению качества жизни людей в населенных пунктах, завязанных на БАМ. В том числе на основе проработанных мастер-планов получат долгосрочное развитие опорные точки, «столицы» БАМа – Тында и Северобайкальск. У нас здесь

**СТРОИТЕЛЯМ БАМА ПРЕДСТОИТ НЕ ТОЛЬКО «РАСШИРИТЬ» УЗКИЕ УЧАСТКИ, А НА ВСЁМ ПРОТЯЖЕНИИ БАМА – ПРОЛОЖИТЬ СПЛОШНЫЕ ВТОРЫЕ ПУТИ, ВВЕСТИ В СТРОЙ БОЛЕЕ ТРЁХСОТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, ВКЛЮЧАЯ ДУБЛЁРЫ СЕВЕРОМУЙСКОГО, КУЗНЕЦОВСКОГО И КОДАРСКОГО ТОННЕЛЕЙ, МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР.**

большая задолженность перед людьми», – пообещал Президент и обратил внимание на то, что нужно не только «расширить» узкие участки, а на всём протяжении БАМа предстоит проложить сплошные вторые пути, ввести в строй более трёхсот инфраструктурных объектов, включая дублёры Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей, а также мост через Амур.

Как и прежде, БАМ необходим для развития регионов, поскольку после модернизации магистрали Россия получит возможность перевозить гораздо больше металла, угля и других полезных ископаемых, сможет расширить сотрудничество со стратегическим партнёром – Китаем.

И можно уже сейчас предположить – какой будет БАМ еще через 50 лет!

И. Александров





СЕМЕЙНАЯ ДИНАСТИЯ САКУНОВ  
СПАЯНА ОБЩИМИ  
ТРАДИЦИЯМИ ВОСПИТАНИЯ,  
СТРЕМЛЕНИЕМ СОЗИДАТЬ  
И БЕЗГРАНИЧНОЙ ЛЮБОВЬЮ  
К РОДНОЙ СТРАНЕ

# БОРИС САКУН: «ПОСЛЕ НАС ОСТАНУТСЯ НАШИ ДОРОГИ»

**В** любой отрасли есть свои герои. Они не появляются ниоткуда, зачастую их ведет по дороге жизни старшее поколение – деды, отцы, которые своим примером указали направление судьбы. Ведь любая судьба складывается из помыслов и поступков, которые, как ступени, ведут к профессиональному Олимпу. Из строителей выросло много великих людей. У них разные жизненные пути и дороги, возведенные объекты, заслуги и регалии, но все эти люди достойные и уважаемые. В этом году один из таких строителей, генеральный директор ООО «РСК» Борис Сакун отметил юбилей – 60-ле-

тие. Он вкладывает душу, всего себя в дело, которому служит, и можно бесконечно перечислять его профессиональные достижения и награды, ступени карьерного роста, но мы, как жизненную науку для молодого поколения, расскажем о той идее, которая ведет по жизни Бориса Владиславовича. О том, почему он выбрал нелегкую стезю строителя-первопроходца, строителя дорог, протяженностью в тысячи километров в непроходимых чащах, горах, на вечной мерзлоте и болотах... И кто незримо, как камертон истинных ценностей, помогал ему принимать единственно верные решения.

## ОТ ГЕРОЕВ БЫЛЫХ ВРЕМЕН... ДЕД – ГЕРОЙ ВОЙНЫ

Борис Владиславович родился в легендарной семье Сакунов, в майские праздники 6 мая 1964 года. Страна, отметив Первомай, готовилась к Дню Победы. Что также сказалось на характере, не бояться трудностей и сложных решений. Перед глазами постоянно был пример отца – легендарного строителя БАМа, а еще и дед – герой войны. В семье Сакунов героизм – как норма жизни, передавался из поколения в поколение.

«Деда я не помню, поскольку он умер в год моего рождения. Отец часто рассказывал, что Федор Григорьевич родился в 1902 году в украинском селе Иваница Черниговской области. В деревенских семьях дети с малых лет помогали взрослым – работали в поле, ухаживали за скотиной, присматривали за братьями и сестрами, хозяйничали по дому... Иначе не выживешь. В многодетной семье он был тринадцатым, самым младшим ребенком, единственным мальчиком. Семья была далеко не зажиточная, – вспоминает Ирина Сакун, родная сестра Бориса Владиславовича. – Дед активно участвовал в становлении Советской власти, в 1932 году стал кадровым офицером, закончил летное училище, служил в авиации Красной Армии».

Когда началась Великая Отечественная война, весь курс Киевской воздушно-инженерной академии, где учился



ДЕД, ФЕДОР ГРИГОРЬЕВИЧ САКУН – ГЕРОЙ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ.



ОТЕЦ, ВЛАДИСЛАВ ФЕДОРОВИЧ САКУН – ЛЕГЕНДАРНЫЙ СТРОИТЕЛЬ БАМА.





**БОЕВОЙ КОМАНДИР ФЕДОР САКУН ЗА ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПРОШЕЛ ПУТЬ ОТ МАЙОРА ДО ПОЛКОВНИКА В СОСТАВЕ ШТУРМОВОЙ АВИАЦИИ ДАЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ, СОВЕРШАЯ БОЕВЫЕ ВЫЛЕТЫ И ГРОМЯ ВРАГА НЕ ТОЛЬКО НА ОККУПИРОВАННОЙ ТЕРРИТОРИИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА, НО И ВЕНГРИИ, РУМЫНИИ, АВСТРИИ, ПРУССИИ И ГЕРМАНИИ**



Федор Григорьевич, в июне 1941 года ушел на фронт.

Мы рассказывали на страницах журнала «Дороги и транспорт», о том, как боевой командир Сакун за годы Великой Отечественной войны прошел путь от майора до полковника в составе штурмовой авиации дальнего действия, совершая боевые вылеты и громя врага не только на оккупированной территории Советского Союза, но и Венгрии, Румынии, Австрии, Пруссии и Германии. Федор Григорьевич служил помощником начальников оперативного отдела штаба 24 дивизии дальней авиации, оперативно-разведывательного управления, штаба 189 штурмовой авиационной Нижнеднепровской дивизии 3-го Украинского фронта.

По данным из архивных источников, именно эта дивизия обеспечивала авиационное прикрытие прорыва Красной Армии, уничтожая живую силу фашистов и технику на укрепленных позициях и рубежах врага. Эти атаки стали адом для врага, снились им в страшных снах, а летчик Сакун был на «особом счету» у фашистов, за которым они постоянно охотились.

За героизм и личное мужество, успешное выполнение боевых задач в первые годы войны Федор Григорьевич был удостоен двух Орденов Красной Звезды, а в победном 45-м получил Орден Александра Невского и Орден Отечественной войны Первой степени. Он служил своей стране, своему народу, защищал Родину, мог сотни раз погибнуть, но продолжал жить и сражаться. Перечислим лишь бо-

евые медали этого мужественного человека: «За оборону Сталинграда» (1942 г.), «За боевые заслуги», (1944 г.), «За взятие Будапешта» (1945 г.), «За взятие Вены» (1945 г.), «За победу над Германией в Великой Отечественной войне» (1945 г.).

По словам самого Бориса Владиславовича, который помнит деда лишь по рассказам родственников, он не боялся погибнуть за правое дело, люто ненавидел фашистов. Ему приходилось в «блиндаже» под прицелом вражеского снайпера, в логове врага, наводить по радиации наши штурмовики на цели для уничтожения противника.

Вернувшись домой, Федор Григорьевич продолжил службу в авиации. «В послевоенный период дед испытывал новые виды оружия, в частности, водородную бомбу, за что был награжден в 1951 году Орденом «Красного Знамени», – рассказывает Ирина Владиславовна. – Ученые изучали, как на последствия взрыва реагировали живые организмы. Эти рассказы я хорошо помню».

Федор Григорьевич Сакун прожил 52 года, но многое успел, и навсегда остался и для страны, и для своих детей, внуков и правнуков примером личного мужества и отваги. Все награды и рассказы о дед семье Сакунов хранит как святыню. Сам военный летчик гордился своим сыном – Владиславом, который демонстрировал из года в год мужество в мирное время, возводя грандиозные инфраструктурные объекты послевоенного Советского Союза.

### ЭХО ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ ОТЕЦ – ЛЕГЕНДАРНЫЙ СТРОИТЕЛЬ

Великие стройки рождают десятки крупных руководителей в отрасли, которые становятся заметными управленцами не только на производстве, но и в политике. Суровые условия стройки закаляют характер, заставляют мыслить стратегически, масштабно, приучают в мельчайших деталях вникать в производственную и техническую сторону дела, заботиться о создании для каждого человека достойных условий труда и жизни. Так БАМ



**БАМ ДАЛ СТРАНЕ ЛЕГЕНДАРНЫХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ, ОДНИМ ИЗ КОТОРЫХ БЫЛ ВЛАДИСЛАВ САКУН. ОН БЫЛ ЧЕЛОВЕКОМ-ГЛЫБОЙ, КОТОРЫЙ НЕ ТОЛЬКО ВНЕС БОЛЬШОЙ ВКЛАД В СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛИ, НО И ОСТАВИЛ ПОСЛЕ СЕБЯ СОТНИ УЧЕНИКОВ ...**



## Строитель БАМА и Олимпийского Сочи!

Уважаемый Борис Владиславович! От членов Комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры и от коллектива Союза транспортников России поздравляю Вас с юбилеем!

Вы – один из самых талантливых и грамотных руководителей, который построил уникальные и знаковые объекты по всей стране. Благодаря своим масштабным знаниям, огромному опыту, стратегическому, нестандартному мышлению, вы умеете мобилизовывать имеющиеся ресурсы и своевременно, качественно выполняете поставленные задачи.

Имея за плечами сорокалетний трудовой стаж, вы принимали непосредственное участие в строительстве БАМ, железной дороги Тюмень-Сургут, реконструкции МКАД и Киевского шоссе, сооружении Лефортовского тоннеля и Третьего транспортного кольца столицы. В послужном списке вашей команды – уникальные сооружения Олимпийского Сочи, международные аэропорты Сочи, Геленджика, Санкт-Петербурга, Петропавловска-Камчатского, Москвы. Под вашим руководством компанией ООО «Трансстроймеханизация», с нуля возведен аэропорт Платово в Ростовской области. Построены автомобильные дороги на федеральных трассах М-11 «Москва-Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-5 «Урал», М-1 «Беларусь» и др. Сегодня ваша компания – ООО «Региональная строительная компания», принимает участие в строительстве одной из важнейших трасс 21 века – М-12 «Восток», продолжая прокладывать ее до Екатеринбурга.

Борис Владиславович, желаю вам долгих лет жизни, здоровья, удачи, стабильности вашей компании! И чтобы всегда рядом были любимые и близкие по духу люди!

**В. Б. ЕФИМОВ,**

Президент Союза транспортников России,  
Депутат Государственной думы РФ



дал стране легендарных руководителей, одним из которых был отец Бориса – Владислав Сакун. Об этом человеке написал потрясающую книгу «Стальная колея» Иван Шестаков.

Владислав Федорович Сакун, действительно, был человеком-глыбой, неординарной личностью, который не только внес большой вклад в строительство магистралей, но и оставил после себя сотни учеников, дав им путевку в жизнь. Он знал о транспортном строительстве неизмеримо много и сам прошел производственную школу не по учебникам. Был руководителем строительно-монтажных поездов, специализированных трестов, заместителем начальника, позже начальником Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири Минтрансстроя СССР, первым заместителем начальника ГлавБамСтроя.

«... На каких бы великих стройках мы ни трудились, какие вершины ни покоряли в своей профессии, но во все времена действует золотое правило: там, где побывал строитель-первопроходец, рождается цивилизация, создаются комфортные условия для жизнедеятельности людей», – говорил о своем выборе сам Владислав Сакун.

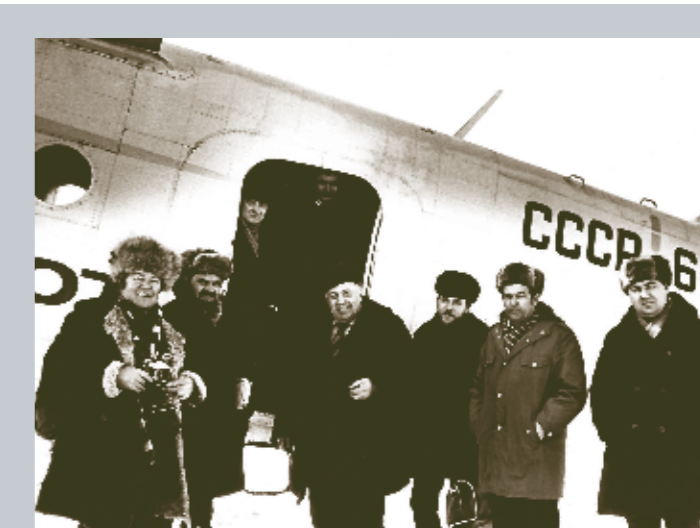
Он по династической традиции, по своей природе был – созидатель, строитель, патриот своей страны.

Как вспоминает Ирина Владиславовна, отец познал военное лихолетье не по учебникам истории – Владислав Федорович родился 8 мая 1930 года в селе Иваница Черниговской области. В те годы на Украине разразился голод. Люди выживали как могли. А потом грянула война, Черниговская область попала под немецко-фашистскую оккупацию. Мама

с сыном перебивались мерзлой морковью и картошкой, чтобы выжить. Ближе к концу войны семья Сакунов воссоединилась, и жена с маленьким Владиславом сопровождала супруга по гарнизонам Грузии и Румынии.

«Мой отец окончил десятилетку только в 1949 году в национальной грузинской школе и получил твердую четверку по местному языку, – рассказывает Ирина Владиславовна. – Походная жизнь в суровых условиях была для него привычной, и видя те раны, которая нанесла война стране, он хотел с детства строить дороги и мосты. Поэтому окончил Харьковский институт инженеров транспорта, факультет «Строительство железных дорог. Путь и путевое хозяйство».

По словам Бориса Владиславовича, его отец всегда стремился к знаниям, самообразованию, причем учился везде и всегда, умел слушать и впитывал суть мгновенно. Отличная память, в том числе на иностранные языки, склонность к аналитике и точным наукам, безусловно, помогли ему в профессии. Судьба распорядилась так, что он попал на Урал, в только что созданную систему Минтрансстроя СССР, рядовым мастером строительного участка. Затем прошел «огни и воды» стройки прорабом СМП-828. Вырос до главного ин-



**АВТОРИТЕТ ВЛАДИСЛАВА САКУНА БЫЛ НЕПРЕРЕКAE-  
МЫМ, А УВАЖЕНИЕ РАБОЧИХ, КОЛЛЕГ И ДАЖЕ  
ЧИНОВНИКОВ – БЕЗГРАНИЧНЫМИ. ПРАКТИЧЕСКИ  
НИКТО И НИКОГДА НЕ РЕШАЛСЯ ПРОИГНОРИРОВАТЬ  
РАСПОРЯЖЕНИЕ ШТАБА СТРОЙКИ, ЕСЛИ ЭТО ЗАДА-  
НИЕ ДАЛ САКУН. ВЛАДИСЛАВ ФЕДОРОВИЧ ЗНАЛ В  
ТРАНСПОРТНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВСЁ. И ЕГО ЗНАЛИ  
ВСЕ. ЦЕНИЛИ И УВАЖАЛИ ЕГО МНЕНИЕ, ПОЗИЦИЮ  
НА ЛЮБОЙ СТРОЙКЕ, В ПАРТИЙНЫХ  
И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНАХ.**





## Достойный продолжатель дела отца

В мае этого года Борису Владиславовичу Сакуну – руководителю многотысячного коллектива транспортных строителей исполнилось 60 лет. Перспективная строительная компания «РСК», учредителем и генеральным директором которой он является, выполняет огромные объемы работ по совершенствованию транспортной инфраструктуры Российской Федерации. Большие достижения – это видимая часть айсберга, хотя люди порой не видят, что привело человека к такому успеху. Борис Сакун с юных лет посвятил свою жизнь развитию инфраструктуры России. Трудовой путь выпускник МИИТ начал на объектах Западной Сибири, шагал по стране вместе с важными стройками, и в итоге вырос до крупного руководителя строительства дорожно-транспортной инфраструктуры страны, включая важнейшие государственные магистрали и аэропорты, такие, как «Шереметьево», «Внуково», «Платов», «Сочи», «Хабаровск» и другие воздушные ворота страны.

Особенно хотелось бы отметить преемственность Бориса Владиславовича семейным традициям строительной профессии. Его отец, Владислав Федорович Сакун, после окончания Харьковского института железнодорожного транспорта прошел путь от мастера, начальника строительного управления, управляющего трестами до начальника Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири Минтрансстроя СССР. Только строительству легендарной Байкало-Амурской магистрали отец Бориса Владиславовича отдал более 10 лет, проработав в должности первого заместителя начальника ГлавБамСтроя. Он – один из первопроходцев БАМа, участвовавший в строительстве с его начала в 1974 году, за что был отмечен высокими государственными наградами.

Борис Владиславович – достойный продолжатель дела Владислава Федоровича, вошедший в плеяду лучших людей в транспортном строительстве России. И я от всей души желаю Борису Владиславовичу долгих лет жизни, отличного здоровья и успехов в выполнении сложнейших задач по развитию транспорта России на благо ее народа.

**В. А. БРЕЖНЕВ,**

Министр транспортного строительства СССР с 1985 по 1991 год



женера СМП-139 управления строительства «Пермстройпуть», а затем начальника ГОРЕМ-18 треста «Воссибтрансстрой».

Талантливый руководитель и опытный дорожник быстро осваивал вверенные полномочия: главный инженер треста «Воссибтрансстрой», управляющий трестом «Забайкалтрансстрой», а в 1969 году Владислава Федоровича утвердили заместителем начальника Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири Минтрансстроя СССР, где он проработал около пяти лет, а затем стал управляющим трестом «Одестрансстрой». Но именно Байкало-Амурская магистраль стала для него школой и главной дорогой жизни. Люди, построившие БАМ, были одержимы идеей. Им важны были лидеры, опытные руководители, которые горят делом, «не щадя живота своего», как на фронте. Иначе такую дорогу невозможно было бы построить.

### ЭТО ВРЕМЯ ГУДИТ: БАМ

В СССР в те годы была единственная железнодорожная нитка – Транссиб, которая связывала Москву и Владивосток. При этом страна находилась в острейшем геополитическом противостоянии с Западом. Провокаций можно было ожидать где угодно, в том числе на Дальнем Востоке.

Без БАМа было невозможно организовать хозяйственное развитие Дальнего Востока, Восточной и Южной Сибири. Транссиб был чудовищно перегружен. Его пропускных мощностей давно не хватало. А, омский отрезок Транссиба был самым напряженным железнодорожным участком в мире.

БАМ был жизненно необходим для обороны и экономики СССР. Магистраль и подходы к ней возводили всей страной. Вклад знаменитых строителей-руководителей, которые начинали эту стройку, бесценен.

«В 1969-м году родители уехали в Москву. У отца, поскольку он работал в министерстве, постоянно были длительные

командировки. Маме очень нравилась походная жизнь, она всегда была рядом с отцом, как ниточка с иголкой», – продолжила воспоминания Ирина Владиславовна.

Для того чтобы построить главную дорогу СССР, был организован «ГлавБамСтрой», а первого заместителя начальника главка Владислава Сакуна назначили ответственным за строительство железнодорожной линии Тынды-Беркамит. Его авторитет был непререкаемым, а уважение рабочих, коллег и даже чиновников – безграничными. Коллеги до сих пор восхищаются, как Владислав Федорович грамотно и четко ставил перед ними задачи и строго требовал их выполнения. Практически никто и никогда не решался проигнорировать распоряжение штаба стройки, если это задание дал Сакун. Владислав Федорович знал в транспортном строительстве всё. И его знали все. Ценили и уважали его мнение, позицию на любой стройке, в партийных и государственных органах. После запуска дороги Тынды-Беркамит в эксплуатацию в декабре 1979 году, он продолжил самоотверженно погружаться в проблемы строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. С 1974 года жил, дышал этой великой стройкой.

После эпохальной стыковки БАМа Владислава Сакуна назначили начальником Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири. БАМ стал



ВЛАДИСЛАВ ФЕДОРОВИЧ ОЧЕНЬ ЦЕНИЛ СЕМЕЙНОЕ ТЕПЛО, ДОМАШНИЙ ОЧАГ, КОТОРЫЕ ДАВАЛИ ЕМУ СМЫСЛ ЖИЗНИ. ЭТИ ЦЕННОСТИ ОН ПЕРЕДАЛ СЫНУ.



ПО СЛОВАМ БОРИСА ВЛАДИСЛАВОВИЧА, ОТЕЦ ДЕЛАЛ ВСЕ ВОЗМОЖНОЕ, ЧТОБЫ ЭТА БЛАГОПРИЯТНАЯ АУРА МУЖА, ОТЦА И ДЕДА СОХРАНИЛАСЬ И ПРИРАСТАЛА СЧАСТЬЕМ БЛИЗКИХ ЕМУ ЛЮДЕЙ.



ОН БУКВАЛЬНО ПЫЛИНКИ СДУВАЛ СО СВОИХ ЛЮБИМЫХ ЖЕНЩИН: СУПРУГИ ВАЛЕНТИНЫ ЯКОВЛЕВНЫ, ДОЧЕРИ ИРИНЫ И ВПОСЛЕДСТВИИ ВНУЧКИ ЕЛЕНА.



## Наши отцы из Минтрансстроя!

Наша дружба с Борисом Владиславовичем Сакуном завязалась очень и очень давно. В ту пору, когда наши отцы работали в министерстве транспортного строительства СССР, которое строило все дороги от Западных границ до Дальнего Востока, от Севера до Кавказа. И наши судьбоносные дороги пересекались часто, начиная с тех лет, когда в Москве возводился комплекс Андреевских мостов, в конце 90-х годов прошлого века. Мы вместе с Борисом работали на строительстве этого комплекса. Потом работали на олимпийских объектах в Сочи.

Уже потом, мы с Сакуном строили скоростную трассу М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Приходилось вместе решать множество проблем, характерных для любой стройки. И нам удавалось справляться с задачами конструктивно, без проволочек.

Крымский мост стал особой вехой в нашей дружбе и сотрудничестве. Команда под управлением Сакуна сооружала временные площадки и подходы к Таманскому мосту. Это по праву можно считать апофеозом профессионализма, организаторского дара Бориса Владиславовича. И его важнейшего мужского качества – держать данное слово и отвечать за принятые решения.

Сейчас компания «РСК», которой так успешно в нынешних непростых условиях руководит Борис Сакун, возводит многие объекты на трассе М-12 «Восток». И здесь его команда демонстрирует профессиональную слаженность, высокую организованность, четкое следование технологии и графикам работ. А такие деловые качества коллектива в первую очередь зависят от руководителя. За многие годы дружбы и сотрудничества я постоянно убеждался, что Борис Владиславович – обязательный и справедливый человек, строгий к себе и окружающим, но при этом доброжелательный по отношению к коллективу, коллегам, партнерам и даже конкурентам. Благодаря этим качествам ему удалось сформировать работоспособную, сплоченную команду специалистов. Поистине золотые кадры работают с ним бок о бок. Его правая рука – Александр Лустин, главный инженер Леонид Ефремов уникальные профессионалы. И десятки, сотни молодых ИТР, воспитанные Сакуном. Для него был и остается важнейшим девиз: «Главное – это люди». Это сотни раз было подтверждено делом на важнейших государственных стройках России.

От всей души поздравляю Бориса Владиславовича с юбилеем, и желаю всего самого важного в жизни: здоровья, бодрости духа и долгих лет жизни. Новые интересные объекты нас уже ждут...

**А.В. ОСТРОВСКИЙ,**

Герой Труда Российской Федерации,  
заместитель Директора по производству  
АО «Дороги и мосты»»



поистине школой для молодежи, счастливым временем романтиков, приехавших на последнюю грандиозную стройку Советского Союза по зову сердца, а не только для зарабатывания денег. Оставили эти романтики потомкам современную железнодорожную магистраль протяженностью 4287 километров.

Стальная «бамовская» колея прошла через всю жизнь Владислава Фёдоровича, стала его судьбой, подняла на небывалую высоту его авторитет. Указала нелегкий, но праведный путь и его сыну Борису.

### СЫН – ГОРДОСТЬ ОТЦА

«Мне всегда хотелось походить на своего отца, человека неординарного во всех смыслах, толкового руководителя, всегда свято чтившего трансстроевские традиции, – рассказывает Борис Владиславович. – У него была живая народная мужская смекалка. Что называется – от сохи. Отец, безусловно, был сильным политиком, изощренным дипломатом. Много, конечно, он перенял у своего начальника и старшего товарища Константина Владимировича Мохортова. Я был непосредственным свидетелем добрых и дружеских отношений этих двух авторитетнейших людей. Видел, как эта дружба и сотрудничество начинались на БАМе, а детская память – она же остается на века».

Сам Борис Владиславович родился в Иркутске, хотя вырос в Тынде, ставшей столицей БАМа, – а тогда еще маленьком городишке Амурской области, в зоне вечной мерзлоты.

В Тынду семья переехала из Одессы, а не из Москвы. В Одессу Владислав Федо-

рович перебрался еще в 1970-м году из Читинской области, именно там он работал замначальника Главка. Огромный опыт, сложившийся авторитет новатора и грамотного управленца, желание двигаться дальше, привели к предложению возглавить трест «Одестрансстрой», руководитель которого ушел на пенсию. Это был практически единственный случай, когда Валентина Яковлевна была непреклонна в своем решении остаться в Москве с дочкой, которая заканчивала школу и поступала в МИИТ. А вот еще мальчишку Бориса отец взял с собой в Одессу, куда они поехали на машине через весь СССР.

«Нам с сестрой Ириной, исключительно повезло с родителями, – делится воспоминаниями Борис Сакун. – Мать с отцом жили всегда дружно. Любили друг друга, поэтому нам, детям, было спокойно и комфортно жить в такой прочной и крепкой семье».

Владислав Федорович очень ценил семейное тепло, домашний очаг, который давал ему смысл жизни. Эти ценности он передал сыну. По словам Бориса Владиславовича, отец делал все возможное, чтобы эта благоприятная аура мужа, отца и деда сохранялась и прирастала счастьем близких ему людей. Он буквально пылинки сдувал со своих любимых женщин: супруги Валентины Яковлевны, дочери Ирины и впоследствии внучки Елены.

«Родители очень любили друг друга, их и не стало почти одновременно, папа умер в 1995-м – от проблем с сердцем, а мама в 1997-м. Она прожила всего 63 года, – рассказывает Ирина Владиславовна. – Она была хорошим врачом. Сколько я себя помню – никогда не сидела дома, всегда работала, хотя зарплата и статус отца могли позволить ей не работать, заниматься семьей. Отец был практически всегда на объекте и в командировках. Но жили мы очень дружно, о тех временах я вспоминаю с большой теплотой. Мама безумно нас любила, хотя и старалась держать в строгости. У Бориса с мамой были очень трогательные, теплые отношения, хотя, конечно, маменьким сыном его не назовешь. Брат на 8 лет меня младше, поэтому уехал в Тынду с родителями, там окончил школу почти на все пятерки. Вот чего ему не хватало в школе – так это усидчивости и примерного поведения. Мальчишка же...».

### МУЖСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

В Тынде, куда Борис переехал с родителями в 1974 году, сразу пошел в 4-й класс. Школа была старенькая, небольшая, но учителя старой закалки преподавали все предметы на высоком уровне, и относились к детям по-отечески, точнее – по-матерински, поскольку педагогический коллектив был в основном женский, как и во многих небольших поселках. Борис с детства был талантлив и в физике, и в лирике. Любил историю и литературу, с удовольствием занимался геометрией, физикой, химией, биологией, тригонометрией. Школьные знания по русскому языку, благодаря учительнице Альбине Николаевне Дубовой, позволяли ему грамотно писать сочинения на любую тему, и помогли поступить в аспирантуру НИИЖТа.

«Конечно, в том, что процесс моей учебы находился под постоянным контролем, большая заслуга моей мамы. Она проверяла мои тетради, ходила на собрания, контролировала дневник. Отец же большую часть года был в разъездах по многотысячекилометровой трассе БАМа, включая линии Тайшет – Лена, Бам – Тында – Беркамит – Угольная. А также постоянно летал в Москву, Киев, Ленинград и другие города Союза, решая неотложные дела строительства», – делится Борис Владиславович.





## С Борисом Сакуном всегда интересно работать

С Борисом Владиславовичем Сакуном мы вместе работаем уже 18 лет. И за эти годы реконструировали в общей сложности 17 воздушных гаваней России – «Пулково» в Санкт-Петербурге, столичные аэропорты «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», аэропорты в Нижнем Новгороде, Хабаровске, Сочи, Геленджике, Уфе, Владивостоке, Петропавловске-Камчатском, Норильске... В Ростовской области возвели с нуля, первый в современной России аэропорт «Платов». Как говорится «от первого камня до первого самолета».

Впервые судьба свела нас с Борисом Владиславовичем во время строительства Третьего транспортного кольца (в Москве) в 2005-м году. Он тогда был заместителем генерального директора ЗАО «Трансмонолит» ОАО «Корпорация «Трансстрой» – генподрядчика столичного комплекса объектов. Я работал в компании «Центродорстрой» – субподрядной организации, которая участвовала в строительстве ТТК.

На серьезном объекте, как и в экстремальной ситуации, люди проверяются на профессионализм, стойкость характера, способность быстро принимать верное решение. Борис Владиславович сразу показался мне дельным и уравновешенным человеком, грамотным руководителем, который хорошо понимает и знает дорожное строительство. Причем глубоко, масштабно, во многих технологических тонкостях, виртуозно использует свои научные базовые знания. Он не только высококлассный практик, но и окончив МИИТ по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», аспирантуру, защитив кандидатскую диссертацию, постоянно занимаясь самообразованием, до тонкостей постиг строительную науку. Это же высшая математика – держать в голове весь объем работы, просчитать весь технологический процесс производства, разложить во времени... Изучая современные технологии, оборудование, материалы, Борис Сакун постоянно ищет оптимальные способы достижения поставленных задач.

Более плодотворно с Борисом Владиславовичем мы взаимодействовали в ходе реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Пулково» в Санкт-Петербурге. Сакун был первым заместителем генерального директора ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНС-СТРОЙ», и на нем многое держалось. Мы, часто встречаясь, обсуждали производственные проблемы. Его деловые и человеческие качества подвигли, в итоге, перейти работать к нему в «Трансстрой». И я ни разу не пожалел о своем решении.

Сакун обладает удивительной, безусловной харизмой, которая может зажечь коллектив на выполнение, казалось бы, невыполнимых задач. Примером этого является строительство участков скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург, общей протяженностью около 500 км со сложными гидрогеологическими условиями, которые были сданы на год раньше срока!

И таких трудовых свершений в биографии Бориса Владиславовича множество. Сегодня «РСК», под его руководством, работает на Дальнем Востоке, на Сахалине, в Приморье и Барнауле, Москве и Подмосковье... С ним работать всегда интересно. На любом объекте. Он умеет подбирать людей к себе в команду, настоящих профессионалов, болеющих за свое дело.

Прежде всего, он – инженер, настоящий профессионал, который сам вникает в каждый производственный процесс. Не припоминаю ни одного конфликта. Хотя на больших стройках всегда возникают сложные ситуации, неожиданные обстоятельства, особенно это связано с сырыми проектами. Он всегда предлагает конструктивное, порой нестандартное решение, но оно оправдано и рассчитано.

Вот за это и ценит его дорожно-строительное сообщество.

**Л.Г. ЕФРЕМОВ,**  
главный инженер ООО «РСК»

Хотя, отец при любой возможности интересовался успехами детей, помогал школе дровами и ремонтами. В такой деловой атмосфере Борис окончил школу с золотой медалью, и сразу же поступил в МИИТ. Главные уроки воспитания и образования, так сказать – азбуку жизни, Борис получил в значительной степени от отца. У них было полное взаимопонимание, исключая конфликты поколений. Отец для Бориса был всегда самым большим авторитетом. Если Ирина была во всем примерной дочерью и ученицей, то Борис был шустрим, активным, даже немного хулиганистым, поэтому Владислав Федорович просто был вынужден держать его в строгости.

«Может раза два дал по шее. За дело, конечно, – смеется Борис Владиславович. – Хотя, по моим теперешним понятиям, я заслуживал более жесткого наказания. Он воспитывал меня личным примером, без нотаций и нравоучений, без «шума и пыли», по-мужски. С самого раннего детства, лет с пяти, брал с собой в тайгу на охоту, чтобы я приобщался к мужскому коллективу, мужским занятиям. И лет с 12 регулярно брал с собой на работу, где я познакомился с известными на БАМе людьми, у которых было чему поучиться».

Окружали в те годы Бориса в основном коллеги отца и дети таких же строителей-первопроходцев. И бескрайняя тайга...

Борис Владиславович с самых первых дней ощутил на себе суровые условия необжитых мест, где строили БАМ – холод, ветер, комары, клещи... «Для студентов стройотряда обязательной процедурой была прививка от энцефалита – клещи представляли серьезную угрозу для приезжих строителей, – вспоминает Ирина Владиславовна. – Как и угроза – заблудиться в тайге. Тогда на всех крышах машин были написаны большими буквами номера, чтобы можно было, с помощью

авиации найти сверху. Папа с Борисом часто ездили на природу, в тайгу, часто сплавлялись вдвоем по реке на резиновой лодке. Как-то они в таком походе, возвращаясь домой, потерялись. Их искали с вертолетами и самолетами... Мы очень переживали, но через некоторое время, поплутав, они сами вышли к людям».

### ЧУДО ПРИРОДЫ

Тында – столица БАМа, где до сих пор все помнят о комсомольской стройке былых времен. Есть музей БАМа, во дворе которого стоит настоящая бочка-вагончик, в каких жили строители-бамовцы. Природа здесь до сих пор восхитительна – невозможно не влюбиться!

Владислав Сакун любил жизнь, природу и умел радоваться жизни во всех ее проявлениях. У Сакунов была собака Волчок, помесь волка с лайкой, которую брали с собой на охоту. По семейной легенде, этот четвероногий друг спас ему жизнь. Как-то в ноябре Борис с отцом отправился на охоту, и на них напал медведь, а Волчок отбил отца с сыном от него. К счастью, всё обошлось. Кстати, в Амурской области, несмотря на суровые климатические условия, многие поселковые мальчишки с удовольствием проводили время на охоте. Собирались после школы – и в тайгу с ружьями. Их подвозили водители – бамовцы на больших грузовиках – «Магирусах». Танковый рёв этих мощных машин был привычным фоном Бамстроя...

«Отец обожал не только охоту, но и рыбалку. Меня, девочку, он тоже брал с собой на рыбалку, где мы варили тройную уха, сделанную по особому таежному рецепту, – продолжила воспоминания Ирина Владиславовна. – Он очень любил животных, был на «ты» с нашими братьями меньшими, и привил эту страсть детям и внукам. У нас дома всегда жили собаки, белки и даже песец. Как-то раз, папа даже





## Он знает отрасль изнутри

Я много лет работал в системе Росавтодор начальником различных строительных управлений. А с 2017 по 2021 год – генеральным директором ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», которое практически всегда выступало заказчиком строительства дорог и аэропортов.

С Борисом Владиславовичем Сакуном познакомился в 2007 году, когда возглавлял ГУ «Управление автомобильной магистрали Москва-Минск». Он тогда работал первым заместителем генерального директора ООО «Корпорация «Инжтрансстрой» – подрядчика по реконструкции участка трассы М-1 «Беларусь», который успешно реализовали.

Наши профессиональные дороги вновь переосмыслились после 2010 года, когда я уже возглавлял ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Центральная Россия». Тогда компания «Трансстроймеханизация» под руководством Бориса Сакуна реконструировала один из важнейших участков трассы М-9 «Балтия». Объект был сложный, работы проводились без прекращения движения, но и здесь все было выполнено качественно и в срок. Еще один значимый объект – реконструкция транспортной развязки в Люберцах на главном участке магистрали М-5, с очень сжатыми сроками сдачи. И вновь профессиональная команда Бориса Сакуна завершила ее своевременно.

В списке трудовых достижений Бориса Владиславовича особым пунктом стоят аэропорты. В их числе ростовский аэропорт «Платов», – первый в России построенный «с нуля». Компания ООО «ТСМ» во главе с Борисом Сакуном реконструировала почти все крупные транспортные узлы – Владивостокский, Хабаровский, Петропавловск-Камчатский, Норильский. Притом многие из них были сопряжены сложностями и проблемами. Например, по проекту, аэропорт Норильска должны были закрыть для реконструкции на целых два года. Но так как постоянная связь Норильска с Большой землей осуществлялась исключительно воздушным путем, и, понимая, насколько она необходима жителям и бизнесу, было принято решение проводить работы без закрытия →

привез домой маленького медвежонка. Мишка был забавный, местная детвора была в восторге. А лайка чуть с ума не сошла от этого соседства. Да и вообще собаки со всех концов деревни собирались около нашего дома и устраивали «концерты». Но, наш мишка был невозмутим, только вяло давал затрещины близко подбежавшим псам. Но Волчка медвежонки уважал, даже не ел без его «разрешения». Хотя аппетит у него был просто зверский. Не знаю, как сложилась его судьба, поскольку мы уехали в конце осени в Читу, и его пришлось отдать знакомым».

Сыну Борису любовь к животным передалась по наследству. У него дома и сейчас живут четыре кошки!

Последние годы жизни Владислава Федоровича были связаны с живописной сельской природой Калужской области. Он сам возделывал огород, завел пасеку, столярничал, чтобы обустроить свой деревянный дом. Валентина Яковлевна тоже не скучала. Она не скрывала, что опытный врач, и к ней постоянно шли деревенские жители за помощью и консультациями. В семье из поколения в поколение много читали, и эта любовь передалась детям.

«В нашей квартире книги занимали самое почетное место. Родители выписывали массу изданий, любили читать классику, следили за новинками, порой даже где-то доставали и читали самиздатовские сочинения Солженицина, Дьякова, Шаламова, Некрасова, – рассказывает Борис Владиславович. – Приучили нас к организованности и порядку. Поскольку при внешней демократичности и простоте, у отца все было разложено по полочкам и дома, и на работе, и в голове. У него даже была разлинованная тетрадка с графиком обязательного прочтения той или иной книги».

Спорт и физическая закалка для Сакуна-бамовцев были нормой жизни. Почти все дети в Тынде ходили в какие-то секции. Борис выбрал секцию дзюдо, что подходило для его характера и телосложения. Как-то на тренировке ему сломали ключицу, и врачи районной больницы ему вставили штифт. К шрамам, полученным в «бою», в семье Сакунов всегда относились философски – они украшают и закаляют мужчину.



## ОТ СУРГУТА ДО МОСКВЫ

«Мотаясь с отцом по Байкало-Амурской магистрали, я получил первые жизненные навыки дорожного строителя. Научился правильно вести себя в коллективе, как держать слово. Эти уроки стали для меня определяющими по жизни. Хотя после школы пытался поступить в медицинский институт, в Благовещенске», – продолжил тему своих «университетов» Борис Владиславович. Но отец, прилетев из Тынды в Благовещенск забрал документы сына-абитуриента, взял авиабилеты в Москву, где Борис стал студентом МИИТ.

Студенческие годы остались в памяти одними из лучших. Особенно стройотрядовская жизнь на БАМе, куда он с ребятами приехал на родную стройку в 1982 году, уже студентом. Все 6 лет учебы Борис ездил в стройотряды. Кстати, тогда это была не только романтика и шаг в профессию, но и неплохой заработок для молодых людей.

«На БАМе я, например, наизусть помню километры – 1662-1663-й... Это между станциями Кувыкта и Хорогочи. Мы там делали съемку, балластировку и выправку пути. Работали с машиной Туровского. Мосты были на балластном корыте. После открытия рабочего движения, студенты приводили путь в порядок: стыки гоняли, шпалы – одним словом, все, что положено делать монтерам пути», – вспоминает Борис Владиславович.

Он никогда не использовал авторитет и статус знаменитого отца, не стремился к легкой беззаботной жизни. И на БАМе получил квалификацию рядового монтера пути. Первая запись в его трудовой книжке – монтер пути 2-го разряда. Затем, соот-

аэропорта. Это был первый опыт такого масштаба! Команда Сакуна справилась с наисложнейшей задачей!

Многие годы восхищаюсь Борисом Владиславовичем, его масштабным мышлением и талантом руководителя! «ТСМ» под его руководством была громадной компанией – одним из лидеров инфраструктурного строительства России, которому все было по плечу. И ООО «РСК», когда его возглавил Борис Сакун, за несколько лет из небольшой компании превратилось в мощное предприятие, реализующее сегодня крупнейшие инфраструктурные проекты. Благодаря опытному руководителю, умеющему находить выход из любой ситуации. Честно признаюсь: таких – единицы. Ведь сегодня, как правило, компаниями руководят менеджеры, которые могут только собрать и организовать команду, оставаясь вне ее. А Сакун наоборот – грамотный инженер, сам активный член команды, который все технические решения пропускает через себя. Он знает отрасль изнутри, а не в теории. Сегодня встречается крайне редко, когда талантливый инженер, еще так умело руководит огромными коллективами! Повезло тем, кто с ним работает. Он всегда, в любое время дня и ночи на связи, активно подключается к принятию решений, обсуждает, предлагает. И всегда со всеми уважительно корректен. Он умеет слушать и слышать собеседника.

Инфраструктурные проекты всегда сопряжены с достижением важнейших задач, результатов, которых надо добиваться. И Борис Владиславович привык добиваться поставленных целей, не бросил ни один объект, как бы не складывались обстоятельства, и какие бы на пути не стояли препятствия. Он, зачастую, брал объекты, которые бросил предыдущий подрядчик, и многие не верили, что их вообще возможно сдать в срок. А он сдавал и все доводил до логичного конца. Для него всегда главное – выполнить задачу, сдать объект и ввести его в эксплуатацию.

**Ю.А. ЖИРКОВ,**  
Генеральный директор ФГУП  
«Администрация гражданских аэропортов  
(аэродромов)» в 2017 – 2021 г.г.

## Главный учитель в профессии и в жизни

Бориса Владиславовича Сакуна я увидел в первый раз, когда проходил практику после учебы в ВУЗе. Чуть позже, именно по его поручению, меня отправили на Кольцевую автодорогу, где я впервые осознал, как решаются серьезные проблемы. Борис Владиславович прибыл на то совещание полностью подготовленным, знающим глубину вопроса «от и до». Он знал почему, на каком этапе и участке простой, объяснял, чем вызван организационный прокол, как исправить ситуацию и решить поставленные задачи.

Это был 2008 год, еще до строительства олимпийских объектов Сочи. Там я работал в команде Бориса Владиславовича с первых дней, и до самого финиша, когда в горах мы уложили последнюю тонну асфальта и запустили движение.

Меня всегда поражало и восхищало, как Борис Владиславович находит правильные, единственно верные решения в любой ситуации. А самые сложные проблемы возникают на крупной и серьезной стройке практически каждый день. Порой складываются обстоятельства, когда начинает казаться, что ничего нельзя сделать. Тогда идешь со своей тупиковой проблемой к Сауну, излагаешь сложившуюся ситуацию, и он сходу предлагает нестандартное решение.

У Бориса Владиславовича аналитический склад ума, талант стратега, который просчитывает ситуацию на десять шагов вперед, плюс академическая образованность, огромный опыт и профессиональное чутье. Во всем комплексе это и дает результат. Он принимает решения с уверенностью, что все получит-

ся. Решения по приобретению новой техники, приобретению новых объектов, набору людей – это постоянная ответственность. Он организует процесс строительства невиданными темпами, зная, что в итоге все получится.

Он может зажечь коллектив общей целью, что дано далеко не многим руководителям. Борис Владиславович старше меня на 16 лет. Именно он научил меня мыслить более масштабно, смотреть задачи широко, не бояться принимать решения, быть уверенным в себе. На строительстве трассы М-11, где мы работали уже после Сочи, я научился у него смотреть на классические технологические процессы новаторски, делая процесс производства еще более технологичным.

Я с гордостью могу сказать, что Борис Владиславович Сакун стал для меня главным наставником и учителем в профессии, образцом для подражания в человеческом плане. Научил мыслить масштабно, искать и находить технологические, организационные решения в, казалось бы, безвыходных ситуациях. И таких специалистов как я, он воспитал и выпустил в профессию множество. Уверенность в собственных силах, уверенность в достижении поставленных целей – отличительная черта коллектива, которым руководит Борис Сакун!

От всего нашего коллектива желаю ему долгих лет жизни, любви близких, крепкого здоровья и новых побед на дорожном Олимпе!

**А.Ю. ЛУСТИН**

первый заместитель  
генерального директора ООО «РСК»

**ЗА ДОСТИГНУТЫЕ УСПЕХИ  
В РЕАЛИЗАЦИИ МАСШТАБНОГО  
ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ М-12  
«ВОСТОК» КОЛЛЕКТИВ ООО «РСК»  
УДОСТОВЕРЕН БЛАГОДАРНОСТИ  
ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ  
В. В. ПУТИНА**



ответственно – 4-го и 6-го. Он на «отлично» защитил дипломный проект, окончил институт с красным дипломом, и в 1986 году поехал в Сургут, где работал прорабом в СМП-330 треста в «Сургуттрансстрой». Борису Сауну тогда было 22 года. Молодому парню после веселой студенческой жизни одному жилось тяжело, и он как-то признался в этом маме в телефонных разговорах. Тогда отец сказал: «Если еще раз матери пожалуешься, накажу... Работай!»

С молодости Борис не любил вынужденное безделье. Работая вахтовым методом, однажды Сакун-младший сел в самолет и махнул в Новосибирск, поступать в НИИЖТ, в заочную аспирантуру. На общих основаниях сдал все экзамены,

правда с английским пришлось немного помучиться...

В 1991 году Борис окончил аспирантуру, успешно защитил кандидатскую диссертацию, затем отработал два года в Северо-Восточном округе Москвы начальником отдела, директором управления муниципальной собственности СВАО.

### НА ДОРОЖНОМ ОЛИМПЕ

Осознав, что административно-бюрократическая работа его не устраивает, Борис Сакун вернулся в систему дорожно-транспортного строительства, в корпорацию «Трансстрой» Минтрансстрой СССР. Это были лихие перестроечные годы, когда вся страна активно «приватизировалась».



## НАГРАДЫ

Бориса Сакуна

### МЕДАЛЬ ОРДЕНА

«За заслуги перед Отечеством II степени»

### МЕДАЛЬ

«За строительство Байкало – Амурской магистрали»

МЕДАЛЬ «За трудовую доблесть»

ЗНАК «Почётный работник транспорта»

ЗНАК «Почетный транспортный строитель»

### НАГРУДНЫЙ ЗНАК

«Почетный работник транспорта России»

ОРДЕН Геральдической палаты

«За заслуги в развитии строительной отрасли России»

ПАМЯТНАЯ МЕДАЛЬ «За строительство

автодороги «Амур»

## СТУПЕНИ РОСТА

Бориса Сакуна

### ОБРАЗОВАНИЕ

1986 – МИИТ по специальности «Строительство

железных дорог, путь и путевое хозяйство»

1991 – аспирантура МИИТ. Кандидат технических наук.

### РАБОТА

1986 – прораб Строительно-монтажного поезда № 330 треста «Сургуттрансстрой» ПСМО «Тюменстройпуть».

1989 – инженер, младший научный сотрудник отделения экономики и организации строительства Всесоюзного научно—исследовательского института транспортного строительства, аспирант МИИТа.

1993–2004 – заместитель генерального директора, генеральный директор ОАО Производственное объединение «ГУПИКС».

2004–2005 – заместитель генерального директора ЗАО «Трансмонолит» ОАО «Корпорация «Трансстрой»

2005–2007 – заместитель генерального директора, первый заместитель генерального директора ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой».

2007–2010 – первый заместитель генерального директора ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ».

2010 – генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация»

2020 – генеральный директор ООО «РСК»



Борис Владиславович, имея за плечами опыт производственной и управленческой работы, большой багаж научных знаний, довольно хорошо ориентировался в условиях рыночных отношений. Помогла и моральная поддержка руководителей отрасли.

«Автобазу «Главтранспроекта» мы успешно приватизировали, акции остались в корпорации «Трансстрой», всё было сделано официально. После этого первый заместитель корпорации Олег Николаевич Макаров, с которым у меня сложились хорошие отношения, вызвал меня к себе. Официально выделил валюту, несколько миллионов дойч-марок, поручив ехать в Германию, за закупкой новейшей техники», – рассказывает Сакун.

Технический парк предприятия пополнили самые современные экскаваторы, бульдозеры, землеройная техника. Бориса Владиславовича назначают руководителем старейшей мехколонны в Москве, подрядчике минтрансстроевских трестов. Вначале там работало человек сто и парк машин был довольно скромным, но за 11 лет (с 1993 по 2004 год) под руководством Бориса Сакуна, количество людей и техники выросло в разы.

«Борис, как и отец, – очень радушный, щедрый и открытый человек. С детства такой. Таким и остался – без вариантов. Помогает всем, всех жалеет, сочувствует. Но не прощает вранья, не терпит лени,

очень требовательный, и суровый, если кто-то халтурит на работе», – рассказывает Ирина Владиславовна.

Бориса Владиславовича очень ценил и президент корпорации «Трансстрой» Владимир Брежнев. Именно он в момент разногласий в структуре, не дал уйти Сакуну окончательно в «Норникель». И вообще Владимир Аркадьевич по жизни много помогал Сакуну-младшему, уважая память его легендарного отца, с кем он многие годы работал и знал хорошо. Он почитал умных, талантливых, смелых и дельных людей.

«Хватит дурака валять, Борис, выходи завтра на работу», – потребовал Брежнев, и так он оказался в центральном аппарате Корпорации «Трансстрой». Сакун уверен, что ему повезло, когда он остался в Минстрое. Коллеги отца смогли помочь ему с выбором, сделать правильные шаги и принять верные решения. «Трансстрой» стал наследником Минтрансстроя, но по уровню технического вооружения, темпам и качеству работ, намного превосходил предшественника.

В 2010-м году Борис Владиславович возглавил мощную и перспективную компанию – ООО «Трансстроймеханизация» (ТСМ) – одну из лидеров инфраструктурного строительства России. А в 2020 году Борис Сакун вдохнул новую жизнь в ООО «Региональная строительная компания» (РСК), став ее генераль-

ным директором. Вместе с командой, которая построила десятки знаковых объектов, он продолжает прокладывать скоростные автомобильные магистрали, возводить сложнейшие сооружения, объекты инфраструктуры воздушного транспорта, взлетно-посадочные полосы и перроны в различных регионах России – от Москвы до Дальнего Востока.

К своему 60-летию, Борис Владиславович, благодаря воспитанию, образованию, таланту и трудолюбию, добился высот дорожного Олимпа. В его послужном списке десятки объектов, которыми может гордиться и страна, и любой руководитель. Достаточно вспомнить крупнейшие стройки в Олимпийском Сочи, международных аэропорты в Санкт-Петербурге, Петропавловске-Камчатском, Сочи, Геленджике. Взлетно-посадочную полосу в аэропорту «Шереметьево-2», а также аэропорт «Внуково» в Москве. Под его руководством был с нуля возведен аэропорт Платов в Ростовской области. Имея за плечами 40-летний стаж, Борис Владиславович принимал участие в строительстве БАМ, железной дороги Тюмень-Сургут, реконструкции МКАД и Киевского шоссе, сооружении Лефортовского тоннеля и объектов 3-го транспортного кольца столицы, автодорог М-6, М-9.

Будучи руководителем «ТСМ», а затем «РСК», он построил практически все этапы федеральной скоростной трассы





М-11, на М-4 возвел стратегически важные обходы Ефремова, Воронежа, Лосево и других городов и населенных пунктов. Его команда сейчас строит одну из важнейших трасс 21 века – М-12 «Восток», продолжая прокладывать ее до Екатеринбурга. А подробно об этом периоде жизни и деятельности Бориса Сакуна мы расскажем в следующих номерах нашего издания.

Что движет сейчас молодыми людьми, которые отправляются на крупные стройки страны? Хотят ли они испытать себя, проверить – чего стоят? Конечно, молодым присущ дух авантюризма, романтики, но самое главное, они хотят оставить в па-

мять потомкам великие стройки на века. Пройдет время, и сегодняшние строители, будут с гордостью рассказывать своим детям и внукам, как прокладывали уникальные трассы М-4, М-11, М-12, мосты через Лену, Обь, с каким трудом воздвигали Крымский мост, объездные дороги вокруг Тольятти, Волгограда, Сочинские объекты, и конечно же, великую Байкало-Амурскую магистраль. Каждая из этих строек потребовала неимоверного напряжения многих тысяч людей, смекалки, умений вложения души и сердца. А это и отличает команду Сакуна от других. И, несомненно, имена наших героев уже вписаны в историю страны.

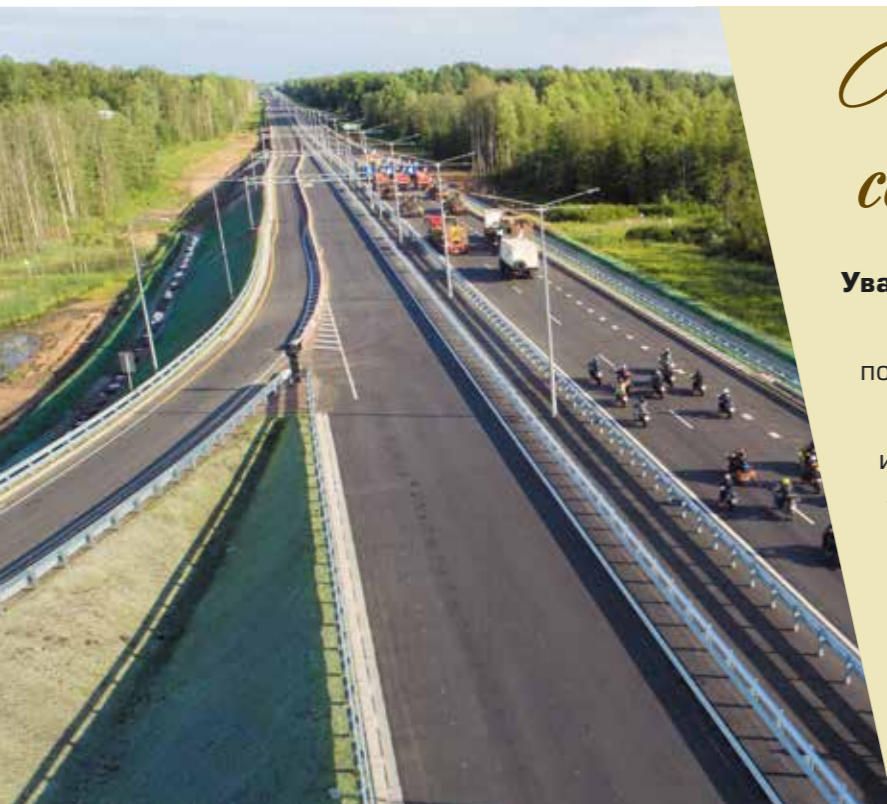


**БОРИС САКУН:**

«МНЕ ВСЕГДА ХОТЕЛОСЬ ПОХОДИТЬ НА СВОЕГО ОТЦА, ЧЕЛОВЕКА НЕОРДИНАРНОГО ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ, ТОЛКОВОГО РУКОВОДИТЕЛЯ, ВСЕГДА СВЯТО ЧТИВШЕГО ТРАНССТРОЕВСКИЕ ТРАДИЦИИ. У НЕГО БЫЛА ЖИВАЯ НАРОДНАЯ МУЖСКАЯ СМЕКАЛКА. ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ – ОТ СОХИ. ОТЕЦ, БЕЗУСЛОВНО, БЫЛ СИЛЬНЫМ ПОЛИТИКОМ, ИСКУСНЫМ ДИПЛОМАТОМ.»

**ВЛАДИСЛАВ САКУН:**

«... НА КАКИХ БЫ ВЕЛИКИХ СТРОЙКАХ МЫ НИ ТРУДИЛИСЬ, КАКИЕ ВЕРШИНЫ НИ ПОКОРЯЛИ В СВОЕЙ ПРОФЕССИИ, НО ВО ВСЕ ВРЕМЕНА ДЕЙСТВУЕТ ЗОЛОТОЕ ПРАВИЛО: ТАМ, ГДЕ ПОБЫВАЛ СТРОИТЕЛЬ-ПЕРВОПРОХОДЕЦ, РОЖДАЕТСЯ ЦИВИЛИЗАЦИЯ, СОЗДАЮТСЯ КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛЮДЕЙ»



*По велению сердца!*

**Уважаемый Борис Владиславович!**

Примите наши искренние поздравления в связи с юбилеем!

Главное, не сколько пройдено дорог и прожито лет, а как! Ваша фамилия стала олицетворением знаковых строек! Это федеральные скоростные магистрали, объекты в олимпийском Сочи, международные аэропорты... Мы побывали на многих объектах, построенных и строящихся под Вашим руководством, лично слышали и видели, как относятся к Вам люди – от простых рабочих до высоких чиновников.

Только хорошие слова, большое уважение! Многих удивляет то, как Вы умеете находить выход из разных сложных ситуаций. И мы понимаем, что любое Ваше нестандартное решение это – не работа на «авось», а точный стратегический расчет и полное понимание процесса.

Вы – внук героя войны, громившего врага атаками боевых самолетов, сын легендарного отца, руководившего строительством БАМа. И в профессию Вы пришли только по велению сердца, поскольку выросли вместе с великой стройкой.

От всей души желаем Вам долгих лет жизни, богатырского здоровья и процветания, и, конечно же, новых уникальных проектов, красивых дорог, по которым проедут миллионы людей!

**Коллектив журнала «Дороги и транспорт»**

Материалы блока подготовили: Феруза Джаббарова, Мария Гошина



# УКРЕПЛЯЯ МЕЖДУНАРОДНУЮ ДРУЖБУ

РОССИЯ–  
КАЗАХСТАН–УЗБЕКИСТАН  
АВТОПРОБЕГ  
ОБЪЕДИНИЛ ДОРОЖНИКОВ

**П**еред дорожно-транспортным сообществом стоят непростые задачи по развитию международных транспортных коридоров. Все маршруты необходимо привести к единому стандарту качества, удобства и безопасности, а также найти новые эффективные пути и схемы для перевозки грузов и пассажиров. Для России сегодня, как никогда, актуален новый «Шелковый путь», которому и был посвящён VII международный автопробег Межправительственного совета дорожников (МСД) в этом году, прошедший по территории России, Казахстана и Узбекистана.



БУРИ КАРИМОВ:

«УЧИТЫВАЯ НЫНЕШНЮЮ ЭКОНОМИЧЕСКУЮ, ПОЛИТИЧЕСКУЮ СИТУАЦИЮ, РАЗВИТИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ НАШИХ СТРАН ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНОЙ ЗАДАЧЕЙ»

ПО ТРЕМ  
СТРАНАМ СНГ

В составе автопробега были представители государственных ведомств и структур, предприятий и организаций, участвующих в строительстве и содержании автомобильных дорог и инфраструктуры, общественники и журналисты. Наша редакция приняла в нем активное участие.

Событие получило большой резонанс у местных жителей, в прессе, что вызвало огромный наплыв зрителей. Главная цель мероприятия – укрепление сотрудничества и дружбы дорожников СНГ. В каждом городе, каждом регионе гостей и участников автопробега встречали в духе местных традиций, как самых важных гостей: в национальной одежде, с музыкой и песнями, приветственными речами! В культурную программу были включены экскурсии с посещением местных достопримечательностей, награждения участников. В деловую – обсуждение проблем и новых технологий в дорожном хозяйстве в разных форматах.

Стартовала автоколонна в конце апреля из Пятигорска и вечером 30 апреля прибыла в Чеченскую Республику. На границе с Ингушетией автопробег встретили торжественно и весело – с лезгинкой и национальным угощением. В ходе встречи с представителями Министерства авто-



мобильных дорог Чеченской республики, ФКУ Упрдор «Кавказ» были обсуждены состояние автомобильных дорог республики. Гости ждал торжественный прием, экскурсия по городу Грозному. Участников поразило все: великолепие и красота мечетей, современная инфраструктура с широкими качественными дорогами.

ТРАНЗИТНЫЙ  
ПОТЕНЦИАЛ

Одной из значимых точек в ходе автопробега стал Дагестан, где путешественников тоже встретили красивыми национальными танцами, музыкальными номерами. В Махачкале прошла международная научно-практическая конференция «Состояние, проблемы и перспективы развития автомобильных дорог Российской Федерации», где специалисты обсудили актуальные вопросы, связанные с внедрением новых технологий, материалов, машин и оборудования, лабораторий в автодорожную отрасль, а также состояние, проблемы и перспективы автомобильных дорог.

В своем приветственном слове Председатель Межправительственного Совета дорожников (МСД), руководитель Секретариата МСД Бури Каримов отметил, что автопробег и проводимые в его рамках мероприятия, помогут выработать общие

ПОЛНЫЙ МАРШРУТ АВТОПРОБЕГА

ПЯТИГОРСК – ЖЕЛЕЗНОВОДСК – ПЯТИГОРСК – НАЛЬЧИК –  
ВЛАДИКАВКАЗ – МАГАС – ГРОЗНЫЙ – МАХАЧКАЛА – АСТРАХАНЬ –  
ГР. РОССИИ С КАЗАХСТАНОМ – АТЫРАУ – КУЛЬСАРЫ – БЕЙНЕУ –  
ГР. КАЗАХСТАНА С УЗБЕКИСТАНОМ – КУНГРАД – НУКУС – ХИВА



подходы для улучшения состояния и развития транспортных коридоров и международных автомобильных дорог, обеспечивающих бесперебойные и безопасные перевозки грузов и пассажиров.

«Учитывая нынешнюю экономическую, политическую ситуацию, развитие транзитного потенциала для наших стран является наиболее актуальной задачей. Перед нами выступают известные ученые, профессионалы-практики, местные руководители с тем, чтобы мы могли вместе оказать помощь нашему делу, внедрили как можно больше нового и передового в автодорожную отрасль», – отметил Каримов и высказал уверенность, что конференция пройдет в духе плодотворного сотрудничества и взаимопонимания, а идеи и предложения по решению проблем найдут живой отклик и практическое применение.

«Ждем от всех участников конструктивных предложений, открытого диалога и совместных решений. Мы в Совете всегда готовы к сотрудничеству и приглашаем всех к активному участию в наших мероприятиях», – призвал Бари Бачабекович.

В свою очередь директор Департамента экономического сотрудничества СНГ Михаил Мыскин подчеркнул, что

такие мероприятия стали особо актуальны в связи с происходящими событиями в мире ради улучшения состояния и развития международных транспортных коридоров, в том числе развития коридора Север-Юг, прикаспийских регионов и международных автомобильных дорог.

С приветствиями и докладами на конференции выступили заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Республики Дагестан Магомед Тагиров, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Сергей Карпов, директор департамента экономического сотрудничества Исполнительного комитета СНГ Михаил Мыскин, заведующий кафедрой МАДИ, профессор Виктор Ушаков, Председатель Экспертно-научного совета при МСД, советник генерального директора «РосдорНИИ» Олег Красиков, заместитель начальника ФКУ «Упрдор «Кавказ» Борис Воробьев, заместитель генерального директора НП «Межрегиональное объединение дорожников «СОЮЗДОРСТРОЙ» Анатолий Хвоинский, директор Махачкалинского филиала МАДИ Аюб Омаров, директор Автомобильно-дорожного колледжа Махачкалы Сафин Гасанов, заместитель Председателя директоров ГК «СДТ» Оксана Жилина и др.

Деловая программа конференции оказалась очень насыщенной – в нее было включено 20 докладов, охватывающих широкий спектр вопросов, касающихся автодорожной отрасли – от проектирования, строительства, эксплуатации до содержания, финансирования, внедрения новых технологий, материалов, машин, механизмов, лабораторий, в том числе материалов для повыше-



ния безопасности дорожного движения и качества работ.

О состоянии, проблемах и перспективах развития дорожного хозяйства и транспорта Республики Дагестан рассказал заместитель министра Магомед Тагиров. Заместитель начальника ФКУ Упрдор «Кавказ» Борис Воробьев рассказал об объектах дорожных работ на федеральной сети автомобильных дорог Северо – Кавказского федерального округа.

О мировом опыте саморегулирования рассказал заместитель генерального директора некоммерческого партнёрства «Межрегиональное объединение дорожников «СОЮЗДОРСТРОЙ» Анатолий Хвоинский. «В экономически развитых странах аналогичные общественные объединения играют большую роль, формируя рейтинги строительных организаций, которые обязательно учитываются при распределении государственных подрядов», – отметил спикер.

Председатель Экспертно-научного совета при МСД, советник генерального директора «РосдорНИИ» Олег Красиков в своем докладе представил актуальную модель функционирования дорожной отрасли с учетом цифровых технологий.

Участники VII Международного автопробега МСД, преодолев 2,5 тысячи километров, познакомились в пути с условиями труда и быта специалистов и рабочих – дорожников, соблюдением охраны труда и промышленной безопасности на объектах.

«Очевидно, что в построении модели функционирования дорожной отрасли в странах СНГ необходимо учесть вопросы цифровизации и цифровых технологий. Перспективное экономическое развитие стран СНГ должно базироваться на передовых цифровых технологиях, причем не только в технологических процессах, но и в организационных и управленческих», – отметил Красиков, представив в своем докладе не только общее представление модели, но и практические рекомендации.

Руководитель отдела продаж и развития ООО «Пластикор» Анна Симановская поделилась опытом компании по улучшению свойств асфальтобетонов, раскрыв тему модификации сухим способом. Заместитель директора Махачкалинского филиала МАДИ Айдемир Дадилов рассказал о подготовке и переподготовке кадров для автодорожной отрасли на базе Махачкалинского филиала МАДИ.

В завершении участники конференции и автопробега были награждены медалями, кубками, дипломами и почетными грамотами МСД, Международного объединения профсоюзов работников транспорта и дорожного хозяйства, СПО «СОЮЗДОРСТРОЙ».

НИКОТО НЕ ЗАБЫТ. НИЧТО НЕ ЗАБЫТО. СТУДЕНТЫ АВТОДОРОЖНОГО КОЛЛЕДЖА МАХАЧКАЛЫ, ГДЕ ПРОХОДИЛА МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В КАНУН ДНЯ ПОБЕДЫ, УЧАСТНИКАМ РАЗДАВАЛИ ГЕОРГИЕВСКИЕ ЛЕНТОЧКИ И ПАМЯТНЫЕ ЗНАЧКИ.



МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «СОСТОЯНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» ПРОШЛА В МАХАЧКАЛЕ.





## МАСШТАБНЫЕ РЕКОНСТРУКЦИИ НА ГРАНИЦАХ

Дальше колонна проехала по федеральной автодороге Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала, и в Лиманском районе на административной границе с Калмыкией участники встретили хлеб-солью представители ФКУ Упрдор «Каспий», регионального минтранса и министерства внешних связей Астраханской области. Затем участники автопробега направились в Атыраускую область Республики Казахстан.

Конечной точкой путешествия стал солнечный Узбекистан – города Нукус и Хива. На Международной конференции в Нукусе, посвященной состоянию, проблемам и перспективам развития автомобильных дорог Республики Узбекистан, представители министерства транспорта республики поведали о положении дел в отрасли. Участники автопробега выступили с интересными презентациями о передовых технологиях, новых материалах, современной технике, машинах, механизмах, лабораториях, проектировании и программных продуктах, используемых в дорожной отрасли, которые могут быть применены в технологиях дорожного строительства стран СНГ.

Автопробег по дорогам трех союзных республик длился 11 дней, его протяженность составила 2,5 тысячи км. Специализированная техника по всему ходу маршрута проводила оценку качества дорог, поскольку перед экспертами стояли и технические задачи. Например, мониторинг автомобильных дорог международного значения, обмен опытом по проектированию, строительству и эксплуатации, управлению и финансированию автомобильных дорог, а также применению на международных автомобильных дорогах

информационно-технологического сопровождения и других мер для повышения уровня безопасности дорожного движения, правильного использования придорожной полосы.

Кроме этого, в постоянном режиме работал передвижной семинар участников автопробега с представителями республиканских и территориальных дорожных структур. В рамках которых специалисты из дружеских республик знакомились с условиями труда и быта инженеров и рабочих – дорожников, соблюдением охраны труда и промышленной безопасности на объектах. Встречи с дорожниками проходили непосредственно на строительных площадках, где участники автопробега наблюдали за процессом устройства дорожного полотна, работой техники и рабочих, анализировали, критиковали, предлагали свои варианты решения проблем.

Отметим, что несмотря на сложности, дорожными строителями на местах проделана огромная работа по улучшению качества федеральных и международных дорог, их инфраструктуры. Что позволило повысить комфорт отдыха водителей, перевозящих грузы и пассажиров на дальние расстояния, а также сделать комфортными путешествия туристов и поездки жителей прилегающих территорий. И что не менее важно, улучшить условия труда самих дорожников.

Насыщенный событиями автопробег должен привлечь внимание представителей государственных органов, руководителей автотранспортных, промышленных и дорожных организаций, а также международных общественных организаций стран Содружества к сотрудничеству с целью улучшения состояния и развития международных автомобильных дорог.

Мария Гошина



# СТТ ЭХРО

## ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

### 28–31 мая 2024

Крокус Экспо, Москва



### Разделы выставки:

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



ctt-expo.ru

Организатор

SIGMA  
XPO

При поддержке

КРОКУС ЭКСПО  
Международный выставочный центр

# МТК «СЕВЕР—ЮГ»:

## РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО И МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ С УЧЕТОМ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

**Н**а протяжении многих лет автомобильный транспорт занимает лидирующее положение по объему грузоперевозок в России. Только в 2023 году грузовики приняли на свои рамы и колеса 6,2 млрд. тонн груза или 73,6% всех перевозок в стране. Об этом заявил генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Сергей Карпов, выступая на международной научно-практической конференции в Махачкале, посвященной проблемам и перспективам развития автомобильных дорог России. Руководитель Росавтотранса подробно остановился на перспективах развития пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом по пути международного транспортного коридора «Север – Юг». Отметим, что «Росавтотранс» представлен во всех федеральных округах и в части своей компетенции активно участвует в решении актуальных вопросов перевозчиков. После конференции мы обратились к Сергею Васильевичу за комментариями по итогам мероприятия, прошедшего в столице Дагестана

– Сергей Васильевич, какие задачи решает ФБУ «Росавтотранс» сегодня, что уже сделано и что предстоит?

– «Росавтотранс» реализует предусмотренные законодательством Российской Федерации полномочия Министерства транспорта РФ, как компетентного органа в области автомобильного транспорта при реализации обязательств, вытекающих из международных договоров Российской Федерации. Это то, что касается перевозки скоропортящихся грузов и работы соответствующих испытательных станций и экспертов, подготовки водителей и консультантов для перевозки опасных грузов, вопросов контроля режима



СЕРГЕЙ КАРПОВ:

«**ОСНОВНАЯ НАША ЗАДАЧА – ВЫСТРАИВАНИЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ПРЕДСТАВИТЕЛЯМИ ОТРАСЛИ И СОЗДАНИЕ ДОСТОЙНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА ПРИ АКТИВНО МЕНЯЮЩЕМСЯ РЫНКЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ С УЧЕТОМ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ**»

труда и отдыха водителей и работы соответствующих мастерских по ремонту контрольных устройств, регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении, профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика. Сейчас мы являемся ведущим звеном в развитии онлайн-тахографии, включая различные онлайн сервисы, которыми в дальнейшем будут пользоваться транспортные предприятия и контролирующие органы, что в будущем повысит эффективность контроля режима труда и отдыха водителей, а, значит, положительным образом повлияет на безопасность дорожного дви-

жения. Наша деятельность направлена на создание системы БДД, условий защищенности водителя и участников дорожного движения, для комфорта водителя. Чтобы транспортной организацией, как работодателем, при оформлении водителя на работу, принимался во внимание тот факт, что ответственность за соблюдение условий труда водителей лежит на ней, а не на работнике. Основная стратегическая задача, которая стоит перед ФБУ «Росавтотранс» на этом этапе – выстраивание взаимодействия между представителями отрасли и создание достойных условий труда при активно меняющемся рынке, в том числе с учётом санкционного давления. Главное, чтобы грузовики и автобусы безопасно и качественно выполняли свою рейсовую работу. Учитывая то, что у нас 13 филиалов по всей Российской Федерации, мы представлены минимум одним филиалом в каждом федеральном округе, активно занимаемся региональной повесткой. Это международное и межрегиональное автобусные сообщения, а также федеральная программа, реализуемая в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», поставки подвижного состава.

Мы являемся звеном Министерства транспорта РФ, которое действует, как компетентный орган, осуществляющий

рассмотрение заявок на запуск новых маршрутов и регистрацию остановочных пунктов, оказывающий методологическое содействие в работе с регионами для совместного решения вопросов организации транспортной работы. В прошлом году мы создали рабочую группу по работе в новых регионах – ДНР, ЛНР, Запорожская и Херсонская области. Нам предстоит большая совместная с региональными профильными министерствами работа по внедрению правовой базы Российской Федерации в части перевозок автомобильным транспортом, лицензированию, страхованию, тахографии, по поставке подвижного состава для регионального и муниципального транспортных сообщений.

– Насколько гладко проходит эта работа в новых регионах, какие возникают проблемы?

– Для всех регионов, в том числе и для новых субъектов РФ, в организации своей транспортной работы важно учитывать региональную специфику и планировать ее таким образом, чтобы удовлетворить потребность всех участников перевозок и, главным образом – пассажиров. Еще в 2015 году были разработаны и приняты комплексные планы по организации системы пассажирских перевозок.



Многими регионами они разрабатывались и сейчас требуют корректировок с учетом происходящих изменений. Настолько быстро меняются все составляющие – это и строительство нового жилья, и развитие промышленных предприятий, развитие других видов транспорта, – все это вносит свои коррективы. А для принятия новых законов, поправок нужна объективная информация с мест. Дело в том, что проблемы не всегда заключаются в нехватке транспорта, но и в его эффективном использовании. Мы оцениваем эффективность работы маршрутной сети не по пройденному километражу, а по количеству перевезенных пассажиров. На этапе планирования транспортного обслуживания населения нужно рассчитать количество перевозимых по заданным маршрутам пассажиров с учетом объективной потребности в перевозках, влияющей на пассажиропоток, определить класс вместимости автобусов (большой или малый) и интервал рейсов в расписании. Если заданный показатель не достигается, это значит, что надо менять планирование, чтобы не было дополнительных нагрузок и затрат на предприятие, которое этим занимается. С 1-го марта текущего года внесены изменения в 220-й ФЗ, ими предусмотрено внедрение

Направления пассажирских и грузовых перевозок проходят через АПП «Верхний Ларс». Функционирование международных маршрутов грузовых и пассажирских перевозок предполагает прохождение пункта пропуска Верхний Ларс, который задействован в международном сообщении между Российской Федерацией и Грузией, Республикой Армения и Турецкой Республикой

стандартов транспортного обслуживания и системы транспортного планирования при осуществлении перевозок. Эта система должна активно входить в обиход транспортного обслуживания граждан на территории всех субъектов Российской Федерации и быть обязательной к соблюдению. Сейчас активно рассматривается вопрос возможности внесения изменений в существующие государственные либо иные контракты на перевозку – как об изменении маршрутов, так и об их исключении.

При работе с новыми регионами важно понимать, что в настоящий момент любая сфера деятельности этих субъектов находится в стадии изменения со старой системы регулирования на новую, это касается и транспортной отрасли. А любое кардинальное изменение должно пройти свой путь «проб и ошибок», тем самым выработать единственную верную стратегию дальнейшего успешного функционирования в правовом поле Российской Федерации. Поэтому ФБУ «Росавтотранс» активно взаимодействует, как с профильными министерствами новых регионов, так и с представителями центральных органов исполнительной власти, руководителями организаций-перевозчиков, автовокзалов и автостанций. Мы уверены, что это взаимодействие поможет новым регионам как можно скорее и с наименьшими затратами благополучно пройти этот период изменений.

**– С кем вы взаимодействуете в вопросах законодательных инициатив?**

– Прежде всего, взаимодействуем с нашей головной организацией – Минтранс России, анализируя те или иные законодательные инициативы, формулируя свои законодательные предложения. Также вырабатываем предложения совместно с отраслевыми союзами и ассоциациями по актуальным вопросам транспортной отрасли. Для нас важно, чтобы новые законодательные инициативы были реально востребованы отраслью, улучшали условия труда водителей, работы транспортных организаций в целом.

**– Скажите, а какой у вас штат задействован в регионах? Это же большой объем...**

– Количество работников в штате филиалов небольшое. Изучать и планировать – это полномочия региональных властей. Наша задача – смотреть на действующие модели транспортной работы, и там, где выявляются недочеты, оказывать содействие в рамках полномочий. ФБУ «Росавтотранс» обладает компетенциями и техническими возможностями для того, чтобы осуществлять эту работу. На конференции, как раз, мы провели рабочую встречу с представителями СКФО, наметили план действий на ближайшее будущее.

**– Оцените, пожалуйста, саму конференцию. Что донесли Вы, насколько она полезна, в целом?**

– Дело в том, что с целью развития транзитного сообщения в сентябре 2000 г. между Россией, Ираном и Индией было подписано международное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» (в настоящее время участниками соглашения являются 12 стран). Формирование международного транспортного коридора «Север – Юг» (далее – МТК «Север – Юг») представляет новые возможности для сотрудничества среди России и стран глобального Юга, открыв выход в Персидский залив, а также для дальнейшего развития грузовых и пассажирских перевозок по более коротким и менее затратным маршрутам транзитного сообщения между странами Каспийского бассейна, Персидского залива, Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии.

ФБУ «Росавтотранс» был приглашен для участия в мероприятии, как представитель транспортной отрасли, отвечающий за формирование маршрутной сети, решение организационных вопросов процесса пассажирских перевозок, и участвующий в регулировании логистики большегрузов автомобильным транспортом. В настоящий момент в условиях смещения вектора популярных направлений передвижения пассажиров, а также, в условиях приоритетности поставок импортных товаров из Азиатских стран, сейчас ведется активная транспортная работа по расширению маршрутной сети в указанных направлениях, учитывая особенности работы пропускных пунктов, нагрузку на магистрали и так далее.

Поэтому, именно такого формата мероприятия, как автопробеги и конференции, позволяют привлечь внимание большого количества профильных экспертов, специалистов отрасли, пользователей объектами транспортной инфраструктуры. Это даёт приглашённым участникам хорошую возможность произвести обмен мнениями и накопленным опытом, чтобы потом проанализировать полученную в ходе мероприятия информацию и на её примере построить эффективную стратегию дальнейшего развития транспортной отрасли – каждый в своём направлении деятельности.

Феруза Джаббарова



# «КАВКАЗ» – БЕЗ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ

ОБХОД ХАСАВЮРТА: РАЗВИВАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ»



**Н**а международной научно-практической конференции в Махачкале были обсуждены и вопросы состояния и развития международного транспортного коридора «Север – Юг». С докладом о деятельности и перспективах развития дорожной отрасли Северо-Кавказского федерального округа перед участниками выступил заместитель начальника ФКУ «Упрдор «Кавказ» Борис Воробьев.

Напомним, что в оперативном управлении подведомственного Федерального дорожного агентству «Росавтодор» ФКУ Упрдор «Кавказ» находится более 2 800 км федеральных автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории семи регионов РФ. По всей протяженности ведутся активные работы по ремонту, реконструкции и содержанию трасс. Строятся новые дороги и обходы, развязки и мосты. В списках новостроек и Обход Хасавюрта в Дагестане на автодороге Р-217 «Кавказ».

«Федеральная трасса «Кавказ» является основной в транспортно-дорожной сети региона: именно по ней осуществляются грузовые и пассажирские перевозки в направлении Азербайджана и других государств Ближнего Востока, – сказал Борис Воробьев. – А в связи с тем, что за последние 15–20 лет город Хасавюрт стал концентрированным центром рыночной торговли, пересекающий его участок дороги обеспечивает значительную часть внутреннего транспортного сообщения.»

Обход города Хасавюрта имеет большое значение в решении социальных, экономических и геополитических задач, учитывая то, что он находится на международном транспортном коридоре «Север – Юг», обеспечивает транспортную доступность республик Северного Кавказа и населенных пунктов Республики Дагестан и пунктов пропуска.



**В 2024 ГОДУ УПРАВЛЕНИЮ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ «КАВКАЗ» ИСПОЛНЯЕТСЯ 70 ЛЕТ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ. ЗА ЭТИ ГОДЫ ПОСТРОЕНО, РЕКОНСТРУИРОВАНО И КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАНО СОТНИ КИЛОМЕТРОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ.**

Проектом предусмотрено строительство современного четырехполосного участка 1Б категории протяженностью 21 км в обход населенного пункта, что позволит избежать заторов и обеспечить максимально комфортные условия всем участникам движения. На Обходе будет построено также три транспортные развязки, мостовой переход через реку Ярык-Су, пять путепроводов.

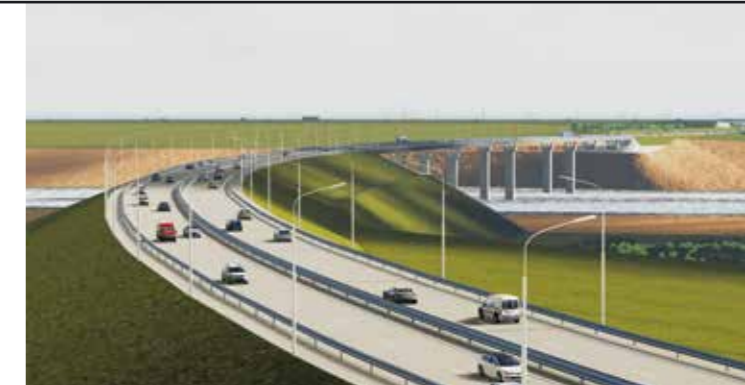
«Новая дорога будет удалена от жилой застройки и археологических памятников. На отрезке с 718-го по 727-й км предусмотрена реконструкция с расширением полотна дороги до четырех полос и обустройством примыканий. Еще порядка 10 км будет заново построено в обход жилой зоны, а на 738-м км новая дорога сомкнется с действующей автомобильной дорогой Р-217 «Кавказ» вблизи моста через реку Акташ». – подчеркнул заместитель начальника.

Также на участке устроят новую дорожную одежду. Общая ширина проезжей части составит 15 м, а каждой из четырех полос – 3,75 м. При этом встречные потоки будут разделены железобетонным барьерным ограждением. Кроме того, на всем протяжении автомобильной дороги, съездов транспортных развязок, мостов и путепроводов будет устроено искусственное электроосвещение. Ввести объект в эксплуатацию планируется до конца 2028 года. Сегодня ведется переустройство сетей связи, газопроводов и линий электропередачи, после чего дорожники приступят к основному комплексу работ.

Борис Воробьев отметил, что реализация проекта кардинально изменит транспортную схему движения по автомобильной дороге Р-217 «Кавказ», которая не будет требовать пересечения улично-дорожной сети Хасавюрта. Это значительно увеличит среднюю скорость транспортного потока, повысит пропускную способность, снизит количество дорожно-транспортных происшествий и улучшит экологическую обстановку в населенном пункте.

Кроме Обхода Хасавюрта, на сегодняшний день ключевыми проектами строительства и реконструкции являются еще два объекта на Р-217: Обход Владикавказа в Республике Северная Осетия – Алания и Обход Гудермеса в Чеченской Республике. Управление продолжит работу по модернизации Северо-Кавказских федеральных дорог.

Татьяна Липовецкая



# ВЕРНОСТЬ ЗЕМЛЕ ОТЦОВ

**ХАНМАГОМЕД МАГОМЕДОВИЧ РАГИМОВ**  
**ПРАКТИЧЕСКИ ВСЮ СВОЮ ЖИЗНЬ**  
**ПОСВЯТИЛ ЭКОНОМИКЕ**  
**И ПЛАНИРОВАНИЮ**  
**СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ**  
**В РЕСПУБЛИКЕ ДАГЕСТАН**



**В** горах, если ты пошел и не нашел верную тропу, то можешь сгинуть в лавине или сорваться в пропасть. Так и в жизни. «Главное – выбрать свою единственную, правильную дорогу и по ней идти», – поделился с нами своим жизненным кредо Национальный герой Дагестана, главный аналитик ГКУ «Дагестанавтодор» Ханмагомед Магомедович Рагимов.



## ЗА КАЖДОЕ СЛОВО. ЗА КАЖДУЮ ЦИФРУ

В этом году экономист и строитель, известный общественный деятель и экс-депутат республиканского парламента трех созывов отметил свой 75-летний юбилей. Практически всю свою жизнь он посвятил экономическому планированию строительства дорог и мостов в родной республике, более сорока лет проработав в дорожной отрасли. Именно его талантом и настойчивостью фиксировались показатели, характеризующие состояние и перспективы системы развития дорожной инфраструктуры, способы достижения плановых рубежей и необходимые для этого ресурсы. Знания, опыт, личные качества Специалиста с большой буквы, помогли реализовать многие перспективные дорожные проекты Дагестана. В «Дагестанавтодоре» Ханмагомед Магомедович работает с 1977 года. Во многом благодаря ему была реализована госпрограмма по развитию автодорог в 2018-2021 годы, в том числе и в родном ему Рутульском районе.

Юбилар полон сил, энергии и дальше работать на благо республики. Наша встреча с Ханмагомедом Магомедовичем состоялась в майские дни на международной конференции, которая проходила в Махачкале. Нас восхитил его оптимизм, восточная мудрость и скромность. Для него нет мелочей в профессии и взаимоотношениях с окружающим. Такие люди

## ХАНМАГОМЕД РАГИМОВ:

«**НА ВСЮ ЖИЗНЬ ЗАПОМНИЛ МУДРЫЕ СОВЕТЫ ОТЦА. И ГЛАВНЫЙ ИЗ НИХ: С УВАЖЕНИЕМ ОТНОСИТЬСЯ К СТАРШЕМУ ПОКОЛЕНИЮ И НЕ ПРЕДАВАТЬ СВОЙ НАРОД, СВОЮ ЗЕМЛЮ»**

особой, горской породы. Строгое воспитание и трудное послевоенное детство выковали настоящего героя своего края.

## СВОЕЙ ТРОПОЙ

Родился Ханмагомед Рагимов в мае 1949 года в горном селении Цахур Рутульского района. Колыбель Ислама в Дагестане – так называют село Цахур. Тысячи лет назад именно здесь было основано первое на Северном Кавказе медресе университетского типа. До сих пор цахурские дома стоят практически друг на друге, некоторые прямо над пропастью, отчего порой страшно становится даже просто ходить по этим улочкам.

Дороги здесь строить крайне сложно. Даже ступени по горным улочкам выдалбливаются из торчащих из земли камней. Вода в здешних горных районах собирается из родников в специальный бассейн, откуда стекает по трубам к местным жителям в аулы. Люди здесь живут трудолюбивые, уважающие настоящие ценности.

«Я хорошо помню послевоенное время. Отец мой – Магомед Рагимов, во время





*Опытный специалист в масштабе страны*

**Уважаемый Ханмагомед Магомедович!**

От имени Союза транспортников России поздравляем Вас со знаменательной датой – 75-летним юбилеем!

Вы участвовали в создании практически всех крупных дорожных объектов, построенных в регионе за многие годы, и вполне заслуженно являетесь Национальным героем Дагестана. Ваш вклад в развитие дорожной отрасли республики трудно переоценить, поскольку Вы практически всю свою жизнь посвятили экономическому планированию строительства дорог Дагестана, и сегодня в строю, как один из опытных уважаемых специалистов в масштабе страны.

Нельзя не отметить, что несмотря на большую загруженность на работе, Вы всегда вели большую общественную работу, направленную на улучшения жизни родного народа не только как экономист и строитель, но и уважаемый общественный деятель и депутат республиканского парламента трех созывов. Ваша многолетняя неутомимая и результативная деятельность удостоена многочисленных наград федерального и республиканского уровней.

**Мы желаем от всей души всегда сохранять присущий Вам оптимизм, работоспособность, неиссякаемую энергию и новаторский подход к работе! Счастья Вам, благополучия, горского здоровья и бодрости духа!**

**ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ ЕФИМОВ,**  
Президент Союза транспортников России,  
Депутат Государственной Думы ФС РФ



войны работал председателем колхоза. Колхоз был рентабельный, богатый, исправно платил налоги, держал 12 тысяч голов овец, 250 голов коров, птицефабрику почти 300 лошадей, и очень много шерсти и мяса отправлял для фронта, для победы. Наша семья тоже жила бедно. Я как-то спросил отца: ты же был председателем колхоза, почему у вас не было вдоволь еды? Он ответил, что кусок хлеба не лез в горло – война, надо было помочь солдатам», – вспоминает Ханмагомед Магомедович.

Тяжелые были годы. Все мужское население села было призвано в армию, и на колхозных полях работали женщины и дети – пахали, сеяли, молотили, убирали урожай, пасли скот ... Ни один человек в селе не умер в те лихие годы от голода. И это заслуга Рагимова-старшего. В их семье было пять мальчиков и пять девочек, Ханмагомед – самый младший.

«Мама работала поваром, на ней держалось еще и все хозяйство, но ее заботы и тепла хватало на всех. Конечно, детство было нелегкое. Электричества нет, дорог нет, только горные тропы...», – рассказывает Ханмагомед Магомедович.

**ШКОЛА ЖИЗНИ**

Многие в Дагестане задаются вопросом, мол, как горский парень из Цахура стал личностью республиканского уровня, политиком, экономистом?

На что сам Ханмагомед Магомедович предпочитает всем ответам рассказ о своем нелегком детстве: электричества нет, дорог нет, только горные тропы... Он вспоминает, как мальчишкой на лошадях по узким горным тропам, возил за 20-25 километров для семьи сахар, муку, соль, керосин, мыло... Было очень опасно. Тогда между многими селами в Рутульском районе дорог-то как таковых и не было.

Нет ничего странного, что он и решил посвятить свою жизнь дорогам. Хотя, в те годы, никто даже предположить не мог, что этот мальчишка станет, пожалуй, главным человеком в строительстве и реконструкции автомобильных дорог родного края.

Много воды утекло с той поры. Сегодня в Рутуле и мосты, и дороги, и школы, и сады, и библиотеки стали привычными атрибутами жизни. И жители благодар-

ны Рагимову за это. Работая в ГКУ «Дагавтодор», только в своем родном районе он построил первые 29 километров дорог и семь мостов.

Своих регалий наш герой добился немалым усердием и трудом. Воспитание было такое и неутолимое стремление к знаниям, которое привил отец. «Я хорошо помню его мудрые советы: с уважением относиться к старшему поколению, не предавать свой народ, свою землю. В 1937–1947 годы мой отец был избран первым депутатом Верховного совета республики от Самурской долины, которая включала четыре района», – рассказывает Рагимов.

В 1967 году Ханмагомед с отличием окончил среднюю школу и, отслужив в Армии, поступил в самый престижный вуз республики – Дагестанский госуниверситет на отделение «Планирование отраслей народного хозяйства» экономического факультета. Туда поступали ребята только с крепкими базовыми знаниями. Ханмагомед с детства был лидером, не боялся ответственности, тяжелого, порой даже рутинного труда, и при этом проявлял недюжинное упорство в достижении целей. В университете эти качества помогли ему – он не боялся переработать, занимался дополнительно, постоянно сидел в вузовских библиотеках, был активным слушателем научных кружков и секций.

**ПУТЬ В ПРОФЕССИЮ**

Окончив ВУЗ с красным дипломом, Ханмагомед Рагимов начинает рабочую деятельность в ГУ «Дагестанавтодор» инженером. Основательные знания, добросовестность, педантичность в цифрах практически сразу выдвинули молодого специалиста на должность начальника планово-экономического отдела.

В 1987–1996 годах Ханмагомед Магомедович был авторитетным специалистом высокого класса республиканского уровня – работал начальником отдела труда и зарплаты, а затем заместителем генерального директора в государственном агропромышленном комитете Дагестана, заместителем гендиректора, затем и генеральным директором республиканского агропромышленного концерна «Дербент» и заместителем гендиректора АО «Арси». На какой бы должности



*Ведет за собой коллективы*

Ханмагомед Рагимов – это профессионал высокого класса, который внёс большой вклад в развитие дорожной отрасли Дагестана. Имея высокий авторитет в российском сообществе дорожников он на протяжении многих лет очень эффективно взаимодействовал с федеральным дорожным агентством. Ни одна отраслевая программа с участием федерального финансирования Дагестанских дорожных объектов не оставалась без активного участия Ханмагомед Магомедовича и в успешной реализации программных проектов имеется большой вклад Рагимова.

Ханмагомед Рагимов в свою бытность заместителем руководителя Дагавтодор воспитал большое количество специалистов в области экономики и планирования дорожных работ, которые много лет работают на благо отрасли и Дагестана.

Говоря про Ханмагомед Рагимова нельзя не отметить его вклад в политическую жизнь родного Рутульского района, который он представлял подряд два созыва в Республиканском Парламенте. В планомерном развитии этой отдалённой высокогорной территории и в её политической стабильности даже в самые неспокойные времена, имеется большой вклад Рагимова.

Народное Собрание Республики Дагестан Рагимовым также успешно использовалось, как площадка для продвижения и глобальных дорожных вопросов. Множество законодательных инициатив было проработано и принято с участием Депутата Рагимова Ханмагомед.

Энергия, ответственность, работоспособность, целеустремлённость, стратегический склад мышления в Ханмагомед гармонично сочетаются с позитивным и весёлым характером, что позволяет ему на протяжении многих лет уверенно идти по жизни и вести за собой коллективы, легко и беззаботно преодолевая возникающие на пути сложности.

Поздравляя Ханмагомед Рагимова с 75-летним юбилеем, хочется ему пожелать здоровья, благополучия и дальнейших успехов в трудовой деятельности и в личной жизни!

**ШИРУХАН ГАДЖИМУРАДОВ,**  
Министр транспорта и дорожного хозяйства  
Республики Дагестан в 2018–2020 годах

не работал, Рагимов оставался высококлассным экономистом, талантливым управленцем, максимально порядочным, отзывчивым человеком, про которого говорят, мол, с ним можно даже в разведку.

«В 1996 году меня позвали назад, в «Дагавтодор», но уже в качестве заместителя руководителя. И в течение 17 лет я там вел активную работу. А наравне с профессиональной пришлось заняться и политической деятельностью», – делится Ханмагомед Магомедович.

Рагимова избирали депутатом Народного собрания Республики Дагестан трех созывов. А это непросто – трижды быть избранником народа – он доверял ему. Людям был очевиден результат его дел. Как рассказывают его друзья и коллеги, в эти годы кабинет на одном из этажей «Дагавтодора» по сути стал общественной приемной депутата республиканского парламента. К нему постоянно шли люди за помощью. Рагимову удавалось найти в своем напряженном рабочем графике время для посетителей. Это были годы тяжелой экономической ситуации – зарплаты не платили месяцами, задерживали социальные выплаты и пенсии. Он помогал молодым специалистам устроиться на работу, поступать в ВУЗы. Решал вопросы с ремонтом и благоустройством городов и сел. Лично участвовал в разработке законодательных актов в комитетах Народного Собрания Дагестана по дорожно-строительной, аграрной, социальной политике. Занимался проблемами развития сети автодорог в республике.

В 2014 году Рагимов перешел на работу в ГКУ «Уйташ», проработал там около 3-х лет, и в 2017 году опять вернулся в родную «гавань», на должность заместителя руководителя ГКУ «Дагавтодор» – советника министра транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан. В 2020 году Рагимов возглавил «Дагавтодор».

### ПОБЕДИТЬ ЛАВИНУ

Ханмагомед Магомедович не только предан своему делу, но и своей земле. Построить дорогу в горах очень сложно, но и содержать их в рабочем состоянии далеко не просто. Снегопады, ливни, а тем более сели и лавины могут разрушить их в считанные минуты. Отрезанные стихией от жизни, люди молятся на до-



## Его сложно заменить

Ханмагомед Магомедович работал с моим отцом в «Дагавтодоре». А я учился с его сыном в одной школе. Так что я юбиляра знаю с раннего детства. Но профессиональные пути наши сошлись в 1996 году, когда, окончив ВУЗ, пришел на работу. Ханмагомед Магомедович был заместителем руководителя «Дагавтодор» по экономике и планированию. В те годы проводились балансовые комиссии, проверяющие состояние убыточных дорожных организаций. Помню, будучи в составе такой комиссии, я впервые стал свидетелем высокого профессионализма Ханмагомеда Магомедовича. Я восхищался, насколько он глубоко знает проблемы дорожно-строительных организаций, как он тонко в этом разбирается. В то же время он очень проницательно находил причины этих проблем и тут же давал рекомендации. Именно тогда я сделал для себя вывод, что, если заниматься каким-то делом, то нужно быть высоким профессионалом и лучше всех знать свою работу.

Меня также поражает управленческий уровень Ханмагомеда Магомедовича. При его участии во многом благодаря его опыту, в сжатые сроки был реконструирован стратегический объект. Направлении «Махачкала – Ботлих» проводились большие работы в интересах Минобороны при дислокации войсковых частей Грузии, и нужно было за короткий срок реконструировать автодорогу Махачкала – Ботлих и Гимринский тоннель. Этот маршрут стал основной артерией, связывающей два населенных пункта, с которым было связано дальнейшее функционирование всей горно-стрелковой бригады по защите южных рубежей и развитие экономики в ряде районов. Ханмагомед Магомедович четко отслеживал финансирование и планирование этого объекта.

Мы вместе с ним работаем почти 30 лет и я не перестаю удивляться, как в одном человеке сочетаются базовые знания, опыт и неутолимое стремление к саморазвитию. Нельзя забывать, что в институте он был ленинским стипендиатом. А когда у человека есть базовые знания, и он постоянно над собой работает, то имеет возможность высоко поднять свой профессиональный уровень. В этом я не раз убеждался в 2004–2008 годах, когда мы вместе ездили в командировки в Москву. Я тогда был молодым начальником отдела, и он меня

рожников, которые днем и ночью восстанавливают и отстраивают заново путь к внешнему миру. Как вспоминает наш герой, в 2005 году лавиной была снесена его родная цахурская школа, повреждены дома, разрушены почти все дороги. И именно он замкнул на себя решение многих вопросов. В 2021 на Цахурскую долину обрушилось почти с десяток лавин. Последствия той стихии находились в центре внимания всей страны десять дней. Даже старожилы не помнили столь разрушительного разгула природы. Связь со многими селениями была нарушена. С активным участием Ханмагомеда Магомедовича вся жизненная инфраструктура была восстановлена.

Он, действительно, очень многое сделал и для родного района, и для республики. Достаточно вспомнить такие масштабные объекты, как дорога и новый мост в административном центре Рутульского района – селении Рутул, а также капитально построенный к нему широкий подъезд. Во многом благодаря ему были построены мосты у селений Корш и Кина, в Ихрекской долине.

«Ханмагомеда Магомедовича уважают и как специалиста, и как человека. Таких,

часто брал с собой. И уже там, в высоких кабинетах Росавтодора я видел, каким огромным авторитетом он обладал на фоне коллег из других регионов, как он виртуозно решал сложнейшие вопросы на стыке экономических и технических дисциплин. Именно тогда у нас завязались личные отношения, а я к своему старшему коллеге проникся еще большим уважением.

Отмечу, что он – прекрасный семьянин, воспитал хороших сыновей. Старший сын пошел по его стопам, стал дорожником и экономистом высокого класса, возглавлял плановый отдел, но из-за болезни скоропостижно ушел из жизни.

Я желаю Ханмагомеду Магомедовичу долгих лет жизни, здоровья, и как можно дольше оставаться в строю. Есть выражение, что «незаменимых людей нет», но таких людей, как он, очень сложно кем-то заменить.

**МАГОМЕД ТАГИРОВ,**  
Заместитель министра транспорта  
и дорожного хозяйства  
Республики Дагестан

Многолетняя деятельность Ханмагомеда Рагимова удостоена многочисленных наград. Он – Почетный дорожник Российской Федерации, Заслуженный экономист Российской Федерации, Национальный герой Дагестана.



как он – единицы, и я горжусь, что он мой земляк и близкий по духу и принципам человек. Говоря о дорогах нашего родного Рутульского района, хочу отметить, что, он никогда не забывал о земле, на которой родился, всегда старался помочь своим землякам, – рассказывает начальник Рутульского ДРСУ Шафи Абдуллаев. – Под его руководством в последние годы были реконструированы многие опасные участки автодорог, отремонтированы старые и построены новые. Очень важной была реконструкция и восстановление более 5-километрового участка автодороги «Рутул – Лучек – Джиных».

Мост, построенный у села Джиных фактически стал началом строительства автодороги к госгранице России с Азербайджаном – «Мухах – Госграница Республика Азербайджан» и «Джиных – Оттал». Ханмагомед Магомедович гордится тем, что ему удалось воплотить в жизнь мечту многих жителей Дагестана, в том числе – цахурцев и рутульцев, о воссоединении разделенных народов. А рутульцы благо-



## Направил правильной дорогой

«Ханмагомед Магомедович – не только мой коллега и односельчанин. Я знаю его с детства, и считаю, что именно он направил меня правильной дорогой, повлиял на выбор профессии. А после окончания ВУЗа, помог трудоустроиться. И с того момента, с 1999 года, мы трудимся с ним плечом к плечу. Ханмагомед Магомедович – экономист высокого класса, опытный дорожник, который искренне переживает за свой горский народ. И, главное, люди ему верят, и поэтому он три раза избирался депутатом народного собрания всенародным голосованием.

Можно долго перечислять проекты, которые были успешно реализованы при его активном участии. Это сотни километров дорог и мостов в Рутульском районе. Благодарны ему за строительство трассы, ведущей к государственной границе РФ с Азербайджаном, а также реконструкцию маршрута Махачкала–Ботлих. В его послужном списке автодороги между населенными пунктами, проложенные через опасные перевальные участки.

Трудно переоценить его заслуги в улучшении технического состояния дорог всего южного Дагестана. Цахурская долина, как он сам говорит – его долина, и пока у него есть возможность, он будет направлять все усилия на развитие ее инфраструктуры. Ханмагомед Магомедович лично курировал почти все стройки, реконструкции и ремонты, отвечая за финансовую часть процесса, формирование программы, определения финансирования, в том числе и федерального финансирования по разным программам. Он и сейчас активно работает в этом направлении.

Ханмагомеда Магомедовича все очень уважают и за личные качества – он очень деликатный, порядочный и уравновешенный человек. Он никогда не допускает конфликтных ситуаций. Считает скандалы деструктивной тактикой в решении серьезных вопросов. Особенно если это касается финансов. Это – природный дар, плюс опыт работы, взаимодействия с людьми. Ведь согласиться, такой человек – подарок и на работе, и для близких.

От всего коллектива «Дагестанавтодор» я искренне желаю юбиляру богатырского здоровья, счастья, новых профессиональных побед и долгих лет жизни!

**ЗАМИР УМАХАНОВ,**  
Заместитель руководителя ГКУ  
«Дагестанавтодор» по ремонту и содержанию

дарны нашему герою за строительство моста на 12 км трассе «Рутул–Лучек–Джихных», которое завершилось в 2022 году. Помимо этого, в районе было построено семь мостов общей длиной 210 метров, да плюс к этому отремонтировано 12 мостов. Только за последние 4 года построено 15 км новой дороги и два моста протяженностью 42,6 метров через реку Самур. Это очень серьезные и важные объекты.

### ВСЕМ НЕВЗГОДАМ НАЗЛО

Не станем перечислять все дороги и мосты, построенные и отремонтированные с участием Рагимова, поскольку их так много, что не хватит наших страниц... Как и учеников, которые уже выросли в крупных республиканских руководителей. Широту души, трудолюбие и порядочность юбиляра отмечают все, кто его знает.

Во многом своим успехам наш юбиляр обязан крепкому тылу – своей второй половине. Все эти годы рядом с Ханмагомедом Магомедовичем была его верная и мудрая жена – Лимунат Кафлановна – надежный друг и помощник, радушная хозяйка гостеприимного дома Рагимовых в Махачкале. Они вырастили, воспитали и выучили замечательных детей. Но судьба бывает очень жестока.

«Я видел много горя, – с печалью говорит Ханмагомед Магомедович. – В аварии трагично погиб мой один сын. Старший сын Магомед два года назад, в 46 лет, умер от ковида. Он пошел по моим стопам, более 20 лет работал в «Дагавтодоре», дорос до начальника отдела...».



Очень трудно пережить такое горе... Но Рагимов выполнил свою главную мужскую миссию на этой Земле – посадил дерево, построил дом, вырастил детей, дал им образование... Младший сын работает в районной прокуратуре, подрастают внуки и внучки, которым он очень нужен. Ведь счастье – когда ты нужен родной земле.

### ГЕРОЙ ДАГЕСТАНА

Рагимов действительно нужен людям. Его многолетняя неутомимая и плодотворная деятельность была удостоена многочисленных наград федерального и республиканского уровней. Среди них «Почетный дорожник Российской Федерации», «Заслуженный экономист Российской Федерации»... Кстати, на этой международной конференции его тоже удостоили высоких наград. Но самая высокая для него награда – уважение своего народа.

Четыре года назад заместителю руководителя ГКУ «Дагавтодор» Ханмагомеду Рагимову было присвоено звание «Национальный герой Дагестана». Руководивший тогда министерство транспорта и дорожного хозяйства республики Ширухан Гаджимурадов, поздравляя Рагимова с этим званием, отметил, что это – заслуженная награда, так как Ханмагомед Магомедович – талантливый экономист, умелый руководитель, отзывчивый коллега. Вручая Золотую звезду, руководитель общественного движения «Родной Дагестан» Хабиб Давудов подчеркнул, что такого высокого звания Ханмагомед Магомедович удостоен за большие заслуги перед Дагестаном



Ханмагомед Рагимов в кругу семьи

по развитию дорожного хозяйства и за многолетний труд во благо республики. Каждый раз, принимая высокие награды, наш герой всегда благодарит народ. А свою безграничную любовь и преданность к родному Дагестану, Ханмагомед Рагимов часто выражает гениальными строчками еще одного любимого сына Дагестана Расула Гамзатова:

*«Дагестан, все, что люди мне дали,  
Я по чести с тобой разделю,  
Я свои ордена и медали  
на вершины твои приколю.»*

Мария Гошина

### Уважаемый Ханмагомед Магомедович!

**От всей души поздравляем Вас с юбилеем!**

Желаем только светлых, добрых дней в году.  
Пусть дом будет полон хороших гостей.

Желаем, чтобы родные окружали Вас  
заботой и вниманием.

Желаем радости и свежести горных долин!

Пусть жизнь Ваша будет долгой,  
спокойной, наполненной счастливыми  
семейными событиями!

Коллектив журнала  
«Дороги и транспорт»





# ЛЭП, УХОДЯЩАЯ ЗА ГОРИЗОНТ

ПО ФОТОГРАФИЯМ В СЕМЕЙНОМ АКТИВЕ ЭРНСТА МОРИЦА МОЖНО ИЗУЧАТЬ ИСТОРИЮ ВСЕХ ГРАНДИОЗНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТРОЕК



*Человеку-легенде, который электрифицировал тысячи километров железных дорог, Эрнсту Яковлевичу Морицу исполнилось 90 лет. Заслуженный строитель РСФСР, Почетный железнодорожник и Почетный транспортный строитель, наш юбиляр участвовал в строительстве железнодорожных линий Гурьев – Астрахань, Бейнеу – Кунград, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, а также главной стройке эпохи – Байкало-Амурской магистрали. Он был «дирижёром» всех работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики и связи знаковых артерий страны*



## ШКОЛА ЖИЗНИ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

Родился Эрнст Яковлевич в Севастополе. Его отец был военным моряком, командовал катером. Мать – фельдшером. Когда началась война, семилетний Эрнст с мамой попал по эвакуации в Кокчетавскую область Казахской ССР.

Эрнсту Морицу по школьным документам удалось устроиться рабочим на Айдабульский спиртоводочный завод, где была вечерняя школа. Послабления «школьникам» не полагалось, работали полный день, а вечерами бегали на занятия. Кто бы мог подумать, что этот парень станет впоследствии доктором транспортных наук, академиком РАТ, автором ряда специальных механизмов по монтажу контактной сети железных дорог, используемых до сих пор...

«Я благодарен судьбе за хороших учителей. В их числе, наставнику и начальнику – управляющему трестом «Трансэнергомонтаж» Евгению Александровичу Демидову, очень деловому, грамотному профессионалу. И начальнику главка Ивану Ивановичу Карбакову, под руководством которого я был главным инженером. У этих людей многому научился, поскольку за их плечами была серьезная школа. Я рано стал взрослым. Не позволяя

себе вредных привычек, всегда стремился заниматься делом. Праздный образ жизни мне был противен...», – поделился Эрнст Яковлевич.

После 10-летки он планировал поступить в институт. Но на заводе его уговорили идти в техникум, через три года получить диплом и уже после заочно получить высшее образование. Поэтому сначала был Нижне-Тагильский Горнометаллургический техникум, а затем совмещенная с работой учёба в Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта. Упорство, профессионализм, хорошие организаторские способности принесли свои плоды – его заметили и стали выдвигать на более ответственную работу. В 1964 году Эрнст Мориц назначен главным инженером, чуть позже начальником Энергомонтажного поезда №12 Целинограда, потом начальником Энергомонтажного поезда №9 Волгограда треста «Трансэнергомонтаж» Минтрансстроя.

«Как-то на завод, помню, приехала комиссия из Минтрансстроя. В наших цехах было что показать, поскольку мы сами модернизировали и внедряли оборудование. Например, автоматизированную разгрузку цемента из вагонов с помощью вакуумного устройства. Раньше цемент разгружали вручную, лопатами. Комиссия очень

заинтересовалась нашими разработками. Руководитель управления электрификации железных дорог спросил директора: «Кто это смонтировал, запустил? Ваши монтажники?» А директор, не без гордости ответил, мол, есть у нас и свои ценные кадры – молодой сотрудник Мориц, так вот он со своим электроцехом все это придумал и смонтировал. Потом меня вызвали в кадровую комиссию, и предложили стать главным инженером в новое монтажное управление...», – рассказал Эрнст Яковлевич о поворотах в своей судьбе.

### БАМ. КУРС НА ТЫНДУ ЧЕРЕЗ ПУСТЫНЮ

Мориц два года колесил по разным объектам страны. Если сложить все километры железных дорог, которые он электрифицировал, то, наверное, можно обогнуть экватор. Только в Казахстане Эрнст Яковлевич организовывал и руководил строительством более тысячи километров электрических линий.

Оттуда его перевели в Волгоград, где зона электрификации доходила вплоть до Московской области.

«Знаменательным стало строительство 600 км новой железной дороги «Гурьев – Астрахань». Вся энергетика была на мне. В то время в этом районе свирепствовала эпидемия холеры и район закры-

Эрнст Мориц принимал непосредственное участие в строительстве железнодорожных линий Гурьев – Астрахань, Бейнеу – Нунград, Тюмень – Сургут – Нижневартовск, а также Байнало – Амурской магистрали, руководя организацией работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики и связи железных дорог

ли. Монтажников пришлось завозить на объект через Саратов, через степи. Я сам там был в разгар холеры, потому что надо было сдавать объект в эксплуатацию. Зато с пропитанием было неплохо – жили на полезных продуктах, практически деликатесах – рыбе и раках», – вспоминает знатный железнодорожник.

Работая в Волгограде, Мориц окончил ВУЗ и получил диплом. В 1971 году его назначают главным инженером союзного треста «Трансэнергомонтаж», через два года – заместителем начальника треста, главным инженером Главка по электрификации железных дорог – «Главтрансэлектромонтаж» Минтрансстроя СССР. А в 1986 году Эрнст Яковлевич возглавил это управление.

За плечами Морица к этому времени были многие крупные стройки страны. Он руководил электрификацией железных дорог Средней Азии, Урала, Забайкалья и Дальнего Востока. Внедрял передовые методы монтажа контактной сети и тяговых подстанций в экстремальных условиях Сибири, Забайкалья и БАМа. Только на БАМе под его началом было протянуто более 4,2 тысячи километров линий электропередач. Эту цифру стоит умножить на 4, поскольку линии двухцепные – на 35 и 10 кВт. Электричество было необходимо не только автоматике

железнодорожных путей, но и для бытовых нужд строителей и станций. Именно его монтажникам была поставлена задача протянуть двухцепную линию от Лены до Комсомольск-на-Амуре.

«Мы монтировали всю автоматику, запустили Западный участок на электротяге через очень длинный тоннель. Это треть всего участка – 1400 километров, – вспоминает Мориц. – Мало кто знает сегодня, что на БАМе отсыпали подушку под дорогу на два пути, а прокладывали один. Тогда не было необходимости двухпутного строительства. Сейчас появилась потребность, так что сегодняшним строителям будет легче – под второй путь не нужно корчевать тайгу, строить искусственные сооружения. Я отвечал за весь спектр работ по энергоснабжению, оснащению современными устройствами автоматики, и постоянно бывал на всех объектах. Если не хватало людей, собирал кадры со всего Союза – на БАМе работало порядка 60 монтажных организаций. Электромонтажники, как военные, всегда были готовы выехать в любую точку страны».

Приезжая на БАМ, Эрнст Яковлевич предпочитал любой гостинице вагончики своих монтажников. «Ну всё, бросаем пить, курить и матом ругаться – Мориц приезжает», – шутили между собой ра-



ЭРНСТ МОРИЦ:

«...Я НИКОГДА НЕ ЖАЛЕЛ, ЧТО ВЫБРАЛ ВАЖНУЮ СТРАНЕ И ЛЮДЯМ ПРОФЕССИЮ. НАСТОЛЬКО В НЕЕ ВРОС, ЧТО НЕ ПРИХОДИЛО ДАЖЕ В ГОЛОВУ ЗАДУМАТЬСЯ – ЛЮБИМОЕ ЭТО ДЕЛО ИЛИ НЕТ. ЧЕСТНО, С ПОЛНОЙ ОТДАЧЕЙ РАБОТАЛ И ЖИЛ ПО-ЛЮДСКИ»





бочие перед его визитом. Работяги его уважали за прямоту, корректность и высочайший профессионализм, а еще за то, что он в общении был напрочь лишен начальственного снобизма. Во время строительства БАМа это проявлялось особенно, поскольку людям приходилось работать в исключительно суровых условиях.

Не менее ценило Эрнста Яковлевича и начальство. В том числе Ефим Владимирович Басин, который в те годы был начальником Главного управления строительства БАМа.

«Моей первой поездкой на БАМ стало посещение станции Сковородино. Она находится на основной ветке Транссибирской магистрали в Забайкалье, и уже оттуда шла ветка в Тынду, – рассказывает Мориц. – Сейчас Тында стала современным городом, а тогда там только возводились временки и дорожная инфраструктура. В Сковородино был организован строительно-монтажный поезд, который впоследствии перевели в Тынду. Мы создали там три своих монтажных организации, а в Иркутске большое управление. Это и были те наши силы, которые воплотили поставленные задачи в реальность».

В Забайкалье под руководством Эрнста Яковлевича электрифицировали более 3 тысяч километров – его команда проло-

**ЭРНСТ МОРИЦ:**

«**МОЕ БОГАТСТВО – ЭТО МОИ ГОДЫ. А ЕЩЕ ДВЕ ВНУЧКИ И УЖЕ ПЯТЬ ПРАВНУКОВ!»**

жила двухцепную линию для железной дороги от Иркутска до Хабаровска. Это было необходимо для повышения тяговой мощности поездов, что было принципиально важно для увеличения грузопотока. Важно и то, что электровоз легче и дешевле содержать и обслуживать, чем тепловоз. В целом экономия получалась значительная. Путь от Москвы до Хабаровска – самая длинная в мире электрифицированная железная дорога – 8 тысяч км. По сути, советские строители установили мировой рекорд, но тогда подобное строители-монтажники воспринимали как должное. Много приходилось делать впервые в мире. Так что, и тут было все без дифирамбов.

Таким же ключевым, как БАМ, периодом в его жизни стала железная дорога «Бейнеу – Кунград». Там электромонтажники Минтранса, под руководством Морица, вели все работы по прокладке линий электропередач, монтажу автоматики и связи.

«Очень тяжелый объект в необжитом районе между Аральским и Каспийским морями, – вспоминает собеседник. – Кругом пески, барханы и сайгаки. Пришлось практически безвыездно находиться там. За четыре года исходил дорогу вдоль и поперек. Климат ужасный – ветер с ног сбивает и жуткая жара. В машине едешь – в метре ничего не видно. Благо, что изначально там были пробиты временные автодороги. У нас были дизельные электростанции, поэтому вагончики монтажников снабжались электричеством. Как бы тяжело ни было, но командный дух, взаимовыручка и поддержка позволили справиться со всеми трудностями. В срок сдали в эксплуатацию все объекты. Знаете, что было главным? Высокий моральный дух, дружба и общность интересов. Там всё, что мы построили и смонтировали работает по сей день без сбоев».



**АВТОР МОНТАЖНОЙ САМОХОДКИ**

Северные стройки – это отдельная тема в биографии Эрнста Яковлевича. При строительстве железной магистрали «Тюмень – Сургут» Мориц со своими энергетиками протянули 450 километров линий. И столько же при строительстве «Сургут – Нижневартовск». Тогда ему пришлось стать самым настоящим северянином. По его рассказам, это была одна из самых тяжелых строек в его жизни из-за суровой бесконечной зимы и отсутствия цивилизации. В то время Сургута, как города, еще фактически не было. Его начинали только строить, с перспективой приблизить к природным богатствам. Сначала в Сургуте был возведен строительный городок, к которому тянули железную дорогу, а потом уже пошли на Нижневартовск. Там было уже немногим полегче. Именно за эту стройку Эрнсту Яковлевичу в 1983 году дали Государственную премию СССР. Как сказано в Указе: «...за обеспечение ускоренного развития нефтегазовых дорог в Тюменской области, за прогрессивные методы...».

«Мы внедряли новую технику и технологии, постоянно что-то свое придумывали. За самоходную монтажную машину для контактной сети, я даже получил авторское свидетельство и премию. Ее назвали «КМС» по фамилии изобретателей и разработчиков – Коновалов, Мориц, Силин. Я был инициатором, и чтобы создать

свои медали и ордена из-за скромности Эрнст Мориц надевает редко. Хотя гордиться есть чем. Заслуг у него перед родной множеством. За что и награжден орденами «Трудового Красного Знамени», «Знак Почета», «Дружбы Народов» и медалями, званиями – «Заслуженный Строитель РФ», «Почетный Железнодорожник», «Почетный Транспортный Строитель».

такую машину, поехал на Тихорецкий завод, и там с конструкторами воплотили идею в жизнь. Между прочим, наша монтажная самоходка по сей день работает на железной дороге: на ремонтах, строительствах, эксплуатации...», – не без гордости делится Эрнст Яковлевич. – Ее универсальность превзошла многие зарубежные аналоги. Машину не нужно цеплять к вагону – двигается сама, не зависит от других систем энергоснабжения, все инструменты находятся наверху, и работа полностью автоматизирована. Это делает процесс монтажа на высоте намного безопаснее, поскольку все приборы расположены на площадке, а она со всех сторон огорожена.

«Честно признаюсь, я никогда не жалел, что выбрал свою важную страну и людям профессию. Настолько в нее врос, что не приходило даже в голову задуматься – любимое это дело или нет. Честно, с полной отдачей работал и жил по-людски», – подытожил Эрнст Яковлевич Мориц.

Трудиться и жить во благо Родины – честь для каждого из нас. И как бы высокопарно не звучали они, именно эти слова сегодня имеют особенную значимость. Жизнь и деятельность Морица – пример подражания молодого поколения. Ведь быть достойным наших героев и ветеранов – священный долг каждого из нас!

Татьяна Липовецкая



12-я Каспийская Международная

## ВЫСТАВКА «ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»

**15 | 16 | 17 ОКТЯБРЯ 2024**

**БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН  
БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР**

Организаторы



[www.roadtraffic.az](http://www.roadtraffic.az)

#RoadandTraffic

RoadTrafficAzerbaijan

roadtraffic.az

Тел.: +994 12 404 10 00

+994 55 224 10 00

E-mail: roadandtraffic@ceo.az



КОРПОРАЦИЯ  
МОССТРОЙТРАНС

## ДОБЫЧА И ПОСТАВКА УГЛЯ

ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ





# РСК НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

