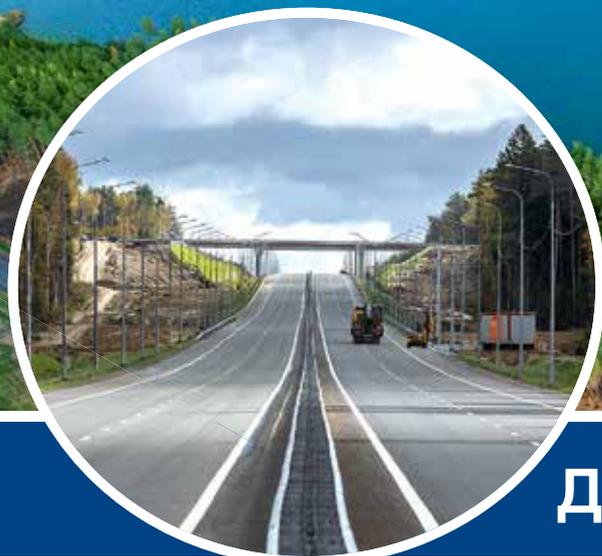
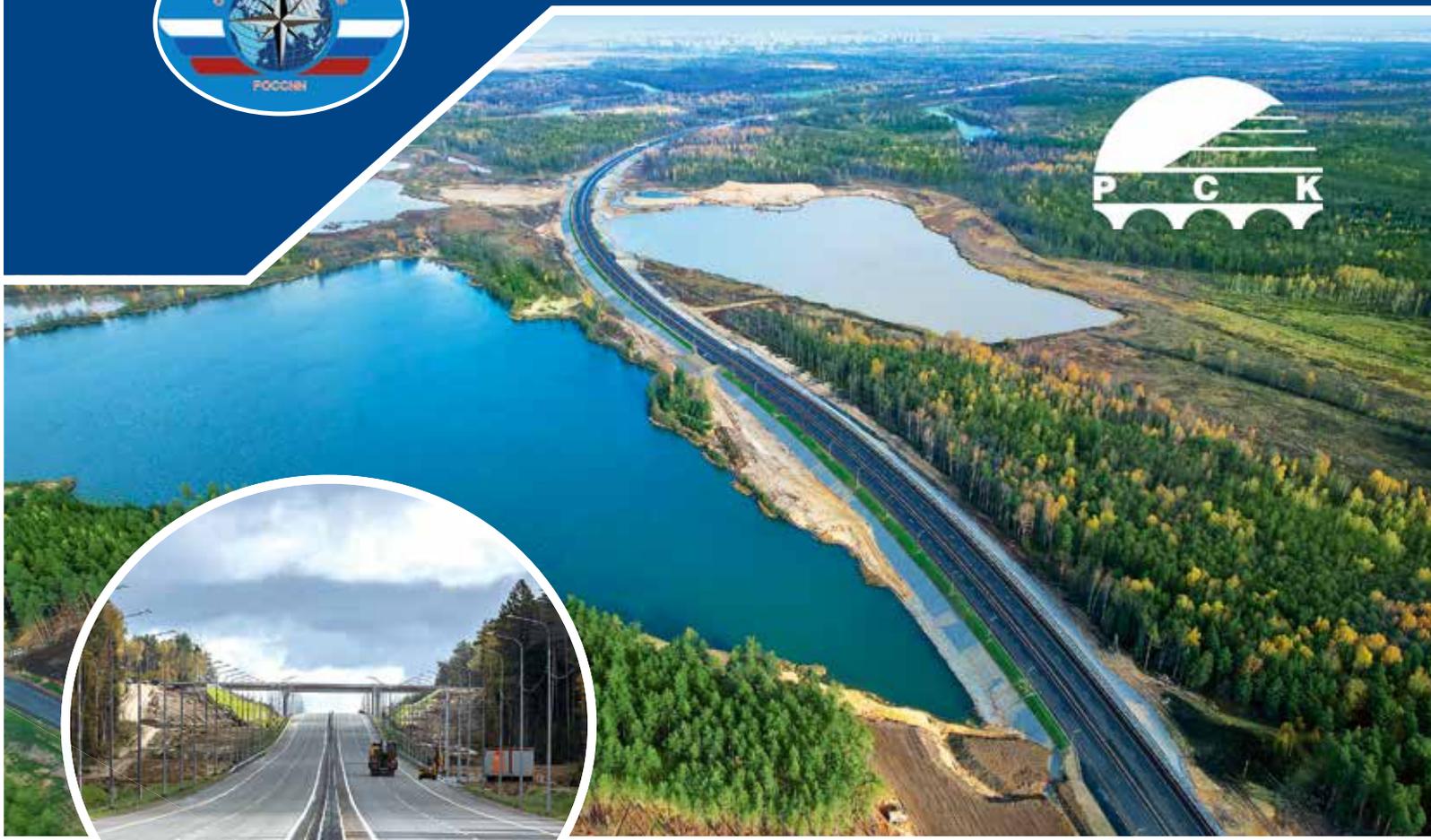


ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 6-7 (93) 2024



ДВИЖЕНИЕ ПО ВОСХОДЯЩЕЙ!





До 2030 года предстоит почти вдвое – до 140 миллионов – увеличить число ежегодных путешествий по стране, для этого расширить именно доступное предложение разнообразных туристических услуг, что называется, на любой вкус, чтобы граждане могли увидеть уникальную природу России, прикоснуться к нашей великой истории и культуре, отдохнуть на морских, горнолыжных, оздоровительных курортах, в круглогодичных парках развлечений.

... Важно синхронизировать наши туристические программы с планами развития транспортной инфраструктуры. Мы построили и продолжаем строить наши трассы через всю страну, от Петербурга до Москвы и дальше на восток. Конечно, нужно развивать эти трассы таким образом, чтобы как можно больше людей могли воспользоваться ими, чтобы добраться до мест посещения, туристически привлекательных мест по ходу движения транспорта.

Имею в виду в целом расширение внутри- и межрегионального, в том числе воздушного, сообщения, модернизацию опорной сети автомобильных дорог, о чём я говорил, и внутренних водных путей, строительство новых скоростных железнодорожных и автомагистралей»

В. Путин

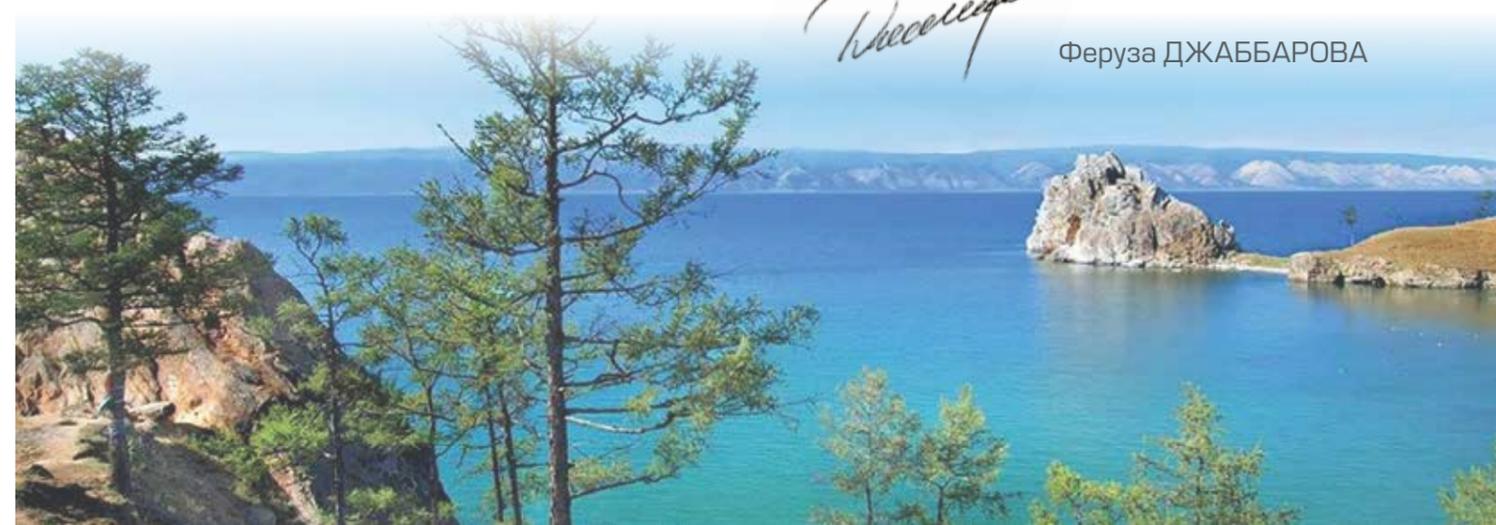


Самым популярным туристическим направлением нынешнего года в России стало озеро Байкал. А самым востребованным видом транспорта для путешествий оказался автомобиль. Конечно, этому способствовало повсеместное развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, открытие новых скоростных маршрутов. В прошлом году большая часть россиян выбрала летний отдых внутри страны. Эта же тенденция сохранилась и этим летом. Если в прошлом году по России действовали 35 национальных маршрутов для отдыха, то сейчас более 50! Причем многие регионы успели из своих достопримечательностей сделать настоящие изюминки с высоким уровнем сервиса. А народ вошел во вкус и понял, что и в родной стране отдыхать не хуже! Взять хотя бы популярные курорты Крымского полуострова. Кстати, этим летом в Крыму открыли сквозное движение на втором этапе и всей автостраде Симферополь – Евпатория – Мирный, и к огромной радости автомобилистов, теперь от столицы Крыма до курорта Евпатория можно доехать за 40 минут!

А скоро на побережьях Балтийского, Азовского, Чёрного, Каспийского и Японского морей появятся круглогодичные курорты, – по поручению Президента России готовится масштабный проект «Пять морей и озеро Байкал». Утверждена также концепция развития автомобильного туризма в России до 2035 года, направленная на создание комфортных и безопасных условий для путешествий по автодорогам, а также повышение доступности туристических объектов и качества услуг дорожного сервиса. Реализация всех этих проектов, конечно же, требует реконструкции портов и аэропортов, железнодорожных станций, строительства новых автомобильных дорог. Уже представлены предложения по развитию транспортной инфраструктуры в Крыму и разрабатывается дорожная карта по развитию автотуризма в районах прохождения трасс М-11 «Нева» и М-12 «Восток».

Несомненно, Россия – самая большая и единственная страна в мире, омываемая 12 морями и граничащая с 18 странами, уникальна своей природой и климатом: если в Сочи +5 тепла, то в Оймяконе –60 мороза! Страна с 10 часовыми поясами одновременно! По территории России проходит самая длинная железная дорога в мире – транссибирская железнодорожная магистраль. И самое глубокое озеро в мире – Байкал! И только у нас, не выезжая за границу, можно загорать на морском побережье в субтропиках или любоваться северным сиянием в Арктике, гулять по улицам с античной архитектурой или покорять склон камчатского вулкана. Вот и настала пора ближе узнать свою Родину, путешествуя по ней!

Феруза ДЖАББАРОВА





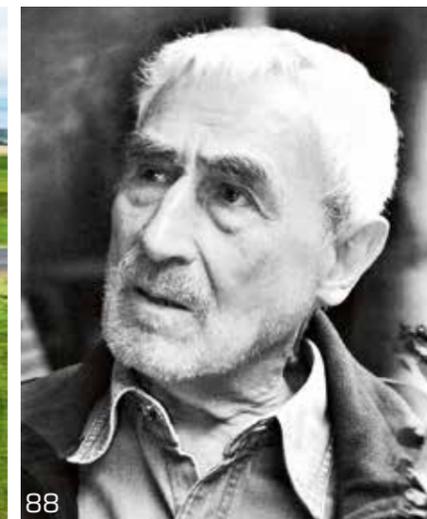
4



64



70



88



14



10



28

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

4 «Золотой узел» стал реальностью

| ГРАНИ СТР

10 Важна активная позиция

14 Памятник к юбилею

| АКТУАЛЬНО

18 В будущее через цифровизацию

| НОВОСТИ

24 30 дней

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

28 Волгоградская область:
дороги, мосты и обходы

32 Окно на Юг

36 Бессменный лидер

40 От трудностей к достижениям

46 Инновации и кадры – ключевые факторы
к успеху

52 Соединить поселки с райцентром

| ПРОБЛЕМА/РЕШЕНИЕ

58 Норма прибыли на пассажиропоток

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

62 Не сбавляя темпов

64 «Пенздорстрой» преображает регион

| СТРОЙКИ ГОДА

70 Президентский автобан: М-12 «Восток»

76 Все объекты с нуля

82 Не насыпью единой нужны долгосрочные
проекты

| НАШИ ЮБИЛЯРЫ

88 Почти век покоряя вершины

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Ефимов В.Б.

Президент
Союза транспортников России,
Председатель комитета
ТПП РФ по транспорту
и экспедированию,
Депутат Государственной Думы ФС
РФ – председатель редакционного
Совета

Дитрих Е.И.

Генеральный директор АО
«Государственная транспортная
лизинговая компания»,
Председатель Президиума Союза
транспортников России

Джаббарова Ф.А.

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

Винокуров Б.А.

Президент Московского областного
Союза, член Президиума СТР

Ивановский Н.Н.

Первый вице-Президент
«Международной ассоциации
руководителей авиационных
предприятий»,
член Президиума СТР

Петушенко В.П.

Председатель Правления
Государственной компании
«Российские автомобильные дороги»

Клявин А.Ю.

Президент Союза
«Национальная палата судоходства»,
член Президиума СТР

Кравченко Т.И.

Директор направления
по законодательству СТР

Кукушкин А.И.

Президент Ассоциации
«ПРОМЖЕЛДОРТРАНС»,
член Президиума СТР

Москвичев Е.С.

Президент Ассоциации международных
автомобильных перевозок,
Председатель Комитета ГД ФС РФ
по транспорту и развитию
транспортной инфраструктуры,
член Президиума СТР

Малов А.С.

Президент «Ассоциации подрядных
дорожных организаций»,
член Президиума СТР

Старовойтов О.И.

Президент Российского
автотранспортного союза, член
Президиума СТР

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Казанцев Е.Д.

Вице-президент Союза
транспортников России, Член
Общественной палаты РФ,
председатель редакционной
коллегии

Жусупов С.Д.

Исполнительный директор
«Ассоциации морских
торговых портов»

Кисько А.Б.

Президент ассоциации
«Желдорразвитие»

Никонова О.А.

Президент
Ассоциации юношеских
автомобильных школ России

Рустамов Б.М.

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

Свешников Ю.Ю.

Президент Московского
транспортного союза

Издатель: ООО Издательство «Дороги и транспорт».

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

Генеральный директор и главный редактор Феруза ДЖАББАРОВА.

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

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

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

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

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

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

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

«ЗОЛОТОЙ УЗЕЛ»

ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ДОРОГ РОССИИ СТАЛ РЕАЛЬНОСТЬЮ



ВЛАДИМИР ПУТИН ОТКРЫЛ ДВЕ ДОЛГОЖДАНЫЕ АВТОМАГИСТРАЛИ – ОБХОД ТВЕРИ И ТОЛЬЯТТИ



Э тот день ждали не только местные жители, но и многие автомобилисты, поскольку теперь «бесшовный» путь соединил Москву с Санкт-Петербургом. Дорожный обход Твери протяжённостью 62,4 километра – это финальный этап строительства трассы М-11 «Нева». Его открытие обеспечило беспрепятственное скоростное движение между столицами, существенно сократив время в пути с Запада на Восток, по направлению к Самаре, Казани, Екатеринбург и Тюмени.

«БЕСШОВНАЯ» ДОРОГА ОТКРЫВАЕТ НОВУЮ ЭРУ

«С нами города становятся ближе», – такая надпись украсила грузовики строителей, которые первыми обновили путь по новой дороге. Многие автомобилисты хорошо помнят, каким тернистым был маршрут между столицами до открытия скоростного «бесшовного» пути, который начали строить в 2012 году. Дорожники пробивались сквозь непролазные болота и густые леса... Планировалось сдать трассу еще в 2017-му году, но работы затянулись.

Первый участок обхода Твери по М-11 Владимир Путин открыл вместе с руководителем «Автодора» Вячеславом Петушенко в ноябре 2019 года. Следующую пятилетку почти 10% платной трассы оставались в проекте. Водителям приходилось съез-



ВЛАДИМИР ПУТИН:

« НАДЁЖНЫЕ ДОРОГИ – ЭТО ОДНО ИЗ КЛЮЧЕВЫХ УСЛОВИЙ ДИНАМИЧНОГО РОСТА ВСЕЙ ЭКОНОМИКИ РОССИИ. ОНИ ПОЗВОЛЯЮТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНОВ ПО ВСЕМ ДРУГИМ НАПРАВЛЕНИЯМ, УЛУЧШАЮТ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ, ДАЮТ МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ ГОРОДОВ И ПОСЁЛКОВ, СПОСОБСТВУЮТ РОСТУ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА»

жать на бесплатную дорогу, как говорится, «со всеми вытекающими», где практически всегда были пробки. Последний участок скоростного маршрута достроили только сейчас.

Что застопорило работы? Нужно было не только построить участок трассы, но и на всём пути возвести почти три десятка искусственных сооружений, в том числе мост через Волгу. Это самое масштабное, длиной 738 метров, сооружение участка автострады объезда Твери, которое находится на 155-м километре трассы. Строительство

последней части М-11 началось чуть более двух лет назад.

Для непрерывного движения не хватало последней части автотрассы от Бежецкого шоссе до Воскресенского. Недавно был открыт участок от 149-го километра М-11 до пересечения с Бежецким шоссе, протяженностью 28,6 километра. Отныне путь свободен!

Президент России Владимир Путин приехал в Тверскую область принять участие в открытии долгожданного обхода. Глава государства прибыл на площадку у моста че-





ДОРОГА В ОБХОД ТВЕРИ ПОЗВОЛИТ БОЛЕЕ БЫСТРО И КОМФОРТНО ДОБРАТЬСЯ ДО РУССКИХ КРАСОТ ПРИРОДЫ ВАЛДАЯ, А ТАКЖЕ ДО СТАРИННОГО ГОРОДА ТОРЖОК С ЕГО УНИКАЛЬНЫМИ ПАМЯТНИКАМИ ИСТОРИИ И КУЛЬТУРЫ. ПО ОБХОДУ ТОЛЬЯТТИ МОЖНО БУДЕТ СЪЕЗДИТЬ В НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК «САМАРСКАЯ ЛУКА» И ЖИГУЛЁВСКИЙ ПРИРОДНЫЙ ЗАПОВЕДНИК

рез Волгу за рулём российского автомобиля «Лада Аура» вместе со строителем трассы «Нева» – инженером Василием Васильевым.

«...В Твери, с опережением срока почти на год, мы вводим в эксплуатацию один из объектов «Автодора» – современную 60-километровую автостраду в объезд города. Это, по сути, финальный, завершающий этап строительства трассы М-11 «Нева», – сказал Путин. При этом он отметил, что наша страна сделала ещё один шаг в укреплении транспортной и экономической связанности регионов, в развитии эффективной логистики и безопасной дорожной сети. И что не менее важно, в формировании перспективных международных транспортных коридоров. И самое главное – в повышении качества жизни людей, потому что «...транспорт, логистика – это всегда основа, база повышения экономической активности, а значит, и качества жизни», – подчеркнул Президент, отметив весомый вклад ГК «Автодор» и поздравил коллектив с 15-летием.

Что же получила страна с этим обходом? Прежде всего, экономию времени в пути из северо-западной части России до Самары, Казани, Екатеринбурга, Тюмени.

«У меня где-то в справках было, что на тридцать минут будет быстрее время в дороге между Москвой и Петербургом, но строители говорят, на час где-то, на пятьдесят минут. Это уже заметно», – сказал Президент. Появятся более удобные маршруты в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг», а значит, поездки между крупными экономическими, культурными, историческими центрами нашей страны станут быстрее.

По сути, это такой «золотой стык» в каркасе скоростных дорог «Север – Юг», «Запад – Восток». 1520 километров от Санкт-Петербурга через Москву до Казани без единого светофора, с освещением, с разделением потоков, можно преодолеть со скоростью 130 километров в час.

НОВАЯ АВТОДОРОЖНАЯ МЕГАСТРУКТУРА ПОВОЛЖЬЯ

В тот же день произошло ещё одно значимое событие – открытие 100-километрового обхода города Тольятти. Эта трасса не только разгрузит от заторов дорогу на плотине Жигулёвской ГЭС. В целом поможет пол-

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

« В ЭТОМ ГОДУ, БЕЗУСЛОВНО, ВЫПОЛНИМ ПРОЕКТ ПО ДОВЕДЕНИЮ ДОРОГ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ. УЖЕ СЕЙЧАС ИНТЕГРИРОВАЛИ ЭТОТ ПРОЕКТ В ИНФРАСТРУКТУРУ ЖИЗНИ, ЧТОБЫ ДОРОГИ И ВНУТРИ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ, И СВЯЗЫВАЮЩИЕ ДОРОГИ, И ЖИЛЬЁ, И РАБОЧИЕ МЕСТА – ВСЁ БЫЛО В ОДНОМ ПРОЕКТЕ»

нее раскрыть экспортный, логистический, промышленный, туристический потенциал Поволжья. Строительство велось по поручению Президента в рамках международного транспортного маршрута Европа – Западный Китай.

«...В ходе создания этих дорог были возведены сложные технические сооружения, в том числе через Волгу проложены два новых моста. Один длиной свыше семисот метров – мы сейчас по нему только что проехали, – построен здесь, в Тверской области. Второй, длиной более трёх тысяч семисот метров – возле Тольятти. Он вошёл в десятку самых протяжённых инженерных сооружений России», – сказал Президент. Он поблагодарил за огромный труд всех специалистов: проектировщиков, строителей, мостовиков, управленцев.



«Ваша работа очень важна. Надёжные дороги – это одно из ключевых условий динамичного роста всей экономики России. Они позволяют инвестировать в привлекательность регионов по всем другим направлениям, улучшают качество жизни людей, дают мощный импульс развитию городов и посёлков, способствуют росту внутреннего туризма», – подчеркнул Путин.

Новые скоростные маршруты сделают поездку намного приятнее. Дорога в обход Твери позволит более быстро и комфортно добраться до красот природы Валдая. А также до старинного города Торжок с его уникальными памятниками истории и культуры. По обходу Тольятти можно будет добраться в национальный парк «Самарская Лука» и Жигулёвский природный заповедник.



ОБХОДЫ ТВЕРИ И ТОЛЬЯТТИ – ЭТО ЧАСТЬ РЕАЛИЗОВАННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОГОВОРЁННОСТЕЙ ПО РАЗВИТИЮ ЕВРАЗИЙСКОЙ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ПО ОБУСТРОЙСТВУ РОССИЙСКОГО УЧАСТКА МАРШРУТА «ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ» ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО ОРЕНБУРГА И САГАРЧИНА, С ВЫХОДОМ НА КАЗАХСТАН И ДАЛЕЕ НА КИТАЙСКУЮ НАРОДНУЮ РЕСПУБЛИКУ

Этот логистический коридор проложил новые направления высокоскоростного автомобильного движения для Ярославля, Вологды, Архангельска. Это новые возможности для всей Центральной России в развитии туризма.

«ПУТИНСКИЙ КОРИДОР» – ДОРОГА К ВОЗМОЖНОСТЯМ

Международные коридоры, по словам главы государства, – это часть реализованных международных договорённостей по развитию евразийской дорожной инфраструктуры. В том числе, обустройство российского участка маршрута «Европа – Западный Китай» от Санкт-Петербурга до Оренбурга и Сагарчина, с выходом на Казахстан и далее на Китайскую Народную Республику.

Заместитель Председателя правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что вдоль этих коридоров проживает более 50 процентов населения нашей страны. «Это не только международные грузы, это,

в первую очередь, развитие нашей страны, наших населённых пунктов. Если говорить об обходе, например, Твери, то он входит во все три транспортных коридора. «Является важнейшей частью их развития, – сказал Хуснуллин. – В этом году, безусловно, выполним проект по доведению дорог до нормативного состояния в агломерациях. Уже интегрировали этот проект в инфраструктуру жизни, чтобы дороги и внутри населённых пунктов, и связывающие дороги, и жильё, и рабочие места – всё было в одном проекте».

Губернатор Тверской области Игорь Руденя отметил, что благодаря введённому объекту увеличилось количество рабочих мест для жителей региона. Это новые предприятия, новые инвестиционные проекты. Буквально на днях началось строительство высокоскоростной железной дороги до станции Тверь с пересечением с трассы М-11, которая даст новые логистические возможности.

Планы в Тверской области обширные. Планируется активизировать дальнейшее развитие дорожной инфраструктуры, как внутри Твери, так и подъезд к Валдаю, и ещё несколько съездов, которые приведут к росту туризма.

«... мы можем уверенно смотреть в перспективу развития регионов Центральной России, потому что сформирована современная логистическая сеть, современные средства коммуникации. И конечно, наша молодёжь, я уверен, ответит нам и демографией, и новыми трудовыми свершениями. Поэтому, Владимир Владимирович, огромное спасибо, что в 2019 году поддержали наши предложения. Большое спасибо от всех жителей нашей Тверской области за такое решение, за работу Правительства. Огромное спасибо всем труженикам, которые построили эту прекрасную трассу», – сказал губернатор.

Председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко подчеркнул, что все поручения Президента и Правительства госкомпания воспринимает как закон, сдавая объекты всегда раньше срока.

«Мы для себя выработали правило, что мы не только дороги строим, но по вашему поручению оказываем инфраструктурную услугу. На протяжении всего коридора уже стоит почти 300 высокомачтовых вы-



шек для сотовой связи. Построено 34 многофункциональные зоны, практически через каждые 70 км. Наши граждане имеют возможность не только безопасно проехать, но и получить все услуги, которые сегодня требует человек», – сказал руководитель «Автодора». И с гордостью напомнил, что за два года «Автодор» восстановил в новых субъектах России 1700 км дорог, а до конца года будет более двух тысяч километров автотрасс, 42 искусственных сооружения.

Безусловно, за этими цифрами и событиями отчетливо видно, что коллектив строителей, проектировщиков «Автодора» готов к новым свершениям. «Есть «мощный кулак», который позволяет решать все наши проблемы, ваши поручения. И к новым высотам мы готовы», – сказал Вячеслав Петушенко от имени всех строителей.

Мария Гошина



ВАЖНА АКТИВНАЯ ПОЗИЦИЯ



КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ – НА ПОВЕСТКЕ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

В РСФСР было около 2,2 миллиона автомобилей, они перевозили около 7 миллионов тонн грузов; в современной России 6,5 миллиона грузовиков, которые перевозят те же 7 милли-

онов тонн грузов. По оценкам экспертов только 2 из 5 автомобилей имеют полную загрузку в оба конца, следовательно, 60% автомобилей изнашивают автотранспортную инфраструктуру, не принося доходов ни владельцу, ни государству.

Можно с уверенностью констатировать, что за последние годы транспортный комплекс России кардинальным образом преобразился. Он стал современным, высококомбинированным, всеохватывающим. Важнейшую роль в этом играл и играет Союз транспортников России, заслуги которого перед отечеством отмечены Президентом России. Это очевидно и населению страны. Обеспечение транспортной доступности российских регионов, рост мобильности населения, безопасность и комфорт пассажиров, налаживание и поддержание устойчивых логистических цепочек – остаются основными задачами Союза транспортников на ближайшую и дальнюю перспективы.

На общем собрании членов Союза транспортников России были подведены итоги работы за минувший год, определены задачи на перспективу и обсуждены вопросы

уставной деятельности Союза. Вел собрание председатель Президиума СТР, генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих. Он отметил, что текущий год является очень важным, определяющим в плане развития транспортного комплекса страны.

«В свете решений прошедшего в марте съезда Союза, работа предстоит очень большая. Связанная, в первую очередь, с наполнением и формированием новых национальных проектов, о которых Президент России Владимир Владимирович Путин сообщил в послании Федеральному собранию. Речь идет о работе транспортного комплекса в увязке с промышленностью страны. И в этом плане активная позиция Союза транспортников очень важна для того, чтобы все творческие мысли и предложения были услышаны, обработаны и нашли свое воплощение в готовящихся документах Правительства», – отметил Евгений Иванович.

С основным докладом на собрании выступил Президент Союза транспортников России Виталий Ефимов.

«В марте мы провели съезд Союза транспортников России. Целью Съезда была выработка комплекса предложений по реализации поручений Президента, прозвучавших в послании Федеральному собранию, – заострил внимание членов Союза Виталий Борисович. – На нем была утверждена резолюция, содержащая системный пакет предложений по самым кардинальным проблемам развития транспортных систем. Однако майские Указы Президента внесли

коррективы не по отдельным сегментам транспортного комплекса, а по созданию в стране «Эффективной Транспортной Системы», обеспечивающая потребности экономики, созданию полноценной транспортной индустрии. А также поставлена задача сформировать «Комфортную и безопасную среду для жизни», обеспечить население страны всеми видами транспорта на всей территории. Исходя из этого было принято решение доработать принятые на Съезде предложения.

Как далее отметил Президент Союза транспортников, речь идет не о развитии отдельных секторов транспортного комплекса, а о создании эффективных транспортных услуг для экономики и пассажиров. Также изложил свою принципиальную позицию по Национальной программе «Эф-





фективные транспортные системы», способную обеспечить России технологическое лидерство. Для этого необходимо решить для начала две стратегические задачи, а именно создать транспортную систему, которая отвечала бы потребностям всех секторов экономики и структур бизнеса: крупного, среднего и малого. В развитых странах существуют стандарты, где товаровладелец может выбрать себе транспортную услугу, удовлетворяющую его по срокам, цене и надежности. Там разработана и реализована концепция «доставка любой партии товара точно в срок по заказу грузовладельца».

«Второй стратегической целью является повышение производительности всех секторов транспорта, – продолжил Виталий Борисович. – Речь идет о стандартных задачах: снижение порожних пробегов, снижение простоев на погрузо-разгрузочных работах в транспортных узлах, максимальное использование грузоподъемности, рабочего времени и работы с грузом в течение суток. Для этого и требуется максимальное качество дорог, которое обеспечивающее скорость транспортных средств и снижение их износа». В качестве примера стоит обратиться к исследованиям специалистов КНР. Они выяснили, что скорость движения товаров, производительность транспортных систем зависит от эффективности и пропускной возможности транспортных путей в пределах 10-15%, особенно автомобильным транспортом. А остальные 80% зависят от простоев в товаротранспортных узлах.

Для достижения стратегических целей необходимо освоить также системный комплекс товаротранспортных технологий, минимизировать простои транспортных средств под погрузо-разгрузочными опе-

По итогам общего голосования, работа Союза транспортников России была единогласно признана удовлетворительной

рациями. Например, в РСФСР было около 2,2 миллиона автомобилей, они перевозили около 7 миллионов тонн грузов; в современной России 6,5 миллиона грузовиков, которые перевозят те же 7 миллионов тонн грузов. По оценкам экспертов только 2 из 5 автомобилей имеют полную загрузку в оба конца, следовательно, 60% автомобилей изнашивают автотранспортную инфраструктуру, не принося доходов ни владельцу, ни государству. Не менее глобальная проблема – мизерные грузовые перевозки речным водным транспортом внутри страны. Это очевидные резервы, задействовав которые можно выполнить поставленные задачи.

По мнению Евгения Дитриха, транспорт в стране сейчас принципиально меняет свою роль, став одним из основных драйверов отечественной экономики. В нынешних условиях необходимо направить основные усилия транспортников на повышение эффективности, производительности труда и вместе с тем, более внимательно относиться к экономии имеющихся ресурсов. И это станет одним из основных направлений Союза транспортников России.

На заседании также были озвучены проблемы транспортной отрасли ассоциаций и Союзов.

В частности, о задачах речного транспорта рассказал президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев.

«В 2016 году Президент России в Волгограде проводил Госсовет, посвященный эффективности работы речного транспорта, – напомнил Александр Михайлович. – На котором было принято решение о строительстве плотины в Нижегородской области. Для этих целей было выделено поч-

ти 43 миллиарда рублей. В решении Госсовета было записано о необходимости в течение двух лет завершить строительство этой плотины. Но, губернатор региона отозвал согласование на строительство и на этом важнейший проект был свернут. Пришлось заново готовить проект, вновь изыскивать средства, и его реализация до сих пор в подвешенном состоянии. Что потеряла страна, не выполнив то решение Госсовета? Не было перевезено более пяти миллионов тонн удобрений, более шести миллионов тонн нефтепродуктов, более трех миллионов тонн металла. Только потому, что в этом районе не могут пройти большегрузные суда, им не позволяет это делать глубина фарватера. Не менее насущна и другая проблема. Есть поручение Президента и решение Госдумы по поводу отмены НДС при пассажирских перевозках речным транспортом. Налог разоряет речников. Тем более, это актуально на фоне интенсивного строительства скоростных речных судов. Для примера, Чувашское речное пароходство закончило прошлую навигацию с убытками в 23 миллиона рублей. Весь пассажирский речной флот остается убыточным. И останется им в дальнейшем, если не отменить этот НДС.

Выступление прокомментировал Виталий Ефимов, обратив внимание на тот факт, что в Минтрансе России до сих пор нет департамента, отвечающего за речные перевозки: «Россия имеет более 110 тысяч километров водных речных путей, – отметил Виталий Борисович. – Понятно, что морские перевозки очень важны, но нельзя не обращать внимание на речные пассажирские перевозки. Это несправедливо. Тем более, что в стране начинается реализация проекта «Великий волжский путь». И на этот счет есть поручение Президента, подчеркнул он.

Генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Николай Асаул посвятил свое выступление повышению эффективности грузовых и пассажирских перевозок.

«В цифрах, которыми оперирует статистика не учтены перевозки грузов и пассажиров частными компаниями и лицами, – уточнил он. – А они возили и возят. Поэтому, чтобы иметь объективную картину, чтобы разрабатывать и внедрять механизмы для реализации программы «Эффективные транспортные системы» необходима всеобщая цифровизация отрасли. В Москве

З АСЛУЖЕННЫЙ РАБОТНИК АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ВЕТЕРАНОВ ОРГАНИЗАЦИИ «ВЕТЕРАНЫ ВОЙНЫ И ТРУДА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА» АНДРЕЙ ЖИЛЬЦОВ, В СВОЕМ ВЫСТУПЛЕНИИ ОТМЕТИЛ РАСТУЩУЮ РОЛЬ «СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ» В РЕШЕНИИ НАСУЩНЫХ И ПЕРСПЕКТИВНЫХ ПРОБЛЕМ ОТРАСЛИ. ОБРАТИВ ВНИМАНИЕ, ЧТО И УЧЕНЫЕ-ТРАНСПОРТНИКИ РАЗДЕЛЯЮТ ТАКУЮ ПОЗИЦИЮ, ОТДАВАЯ ДОЛЖНОЕ ПРОФЕССИОНАЛИЗМУ И НОВАТОРСТВУ ЧЛЕНОВ СОЮЗА

работает такая система, которая позволяет полностью контролировать функционирование транспортного комплекса столицы. В том числе, где и почему ресурсы используются неэффективно и что можно сделать для исправления ситуации. Такие системы должны функционировать по всей стране. Предлагаю это направление работы внести в решение нашего собрания».

Евгений Дитрих поддержал предложение Николая Анатольевича, высоко оценив опыт столицы. Бесспорно, цифровые системы радикально усовершенствуют управление отраслью и повысят в целом эффективность работы по всем направлениям, улучшат учет и контроль.

По итогам общего голосования, работа Союза транспортников России была единогласно признана удовлетворительной. Хотя, в комментариях с мест, члены Союза сетовали, что регламент не допускает более высокой оценки его работы, что было бы справедливо.

С отчетом ревизионной комиссии СТР за 2023 год выступила ее председатель Е.Н. Цыганова. О выполнении плана основных направлений деятельности СТР за 2023 год рассказала директор направления СТР Тамара Кравченко. Также, на собрании в члены Союза были приняты новые транспортные коллективы. Особое внимание, в выступлениях было уделено соблюдению финансовой дисциплины в рамках действующего Устава Союза.

Анатолий Тарасов

В столичном парке культуры и отдыха «Ходынское поле» появился уникальный памятник в честь 100-летия отечественной гражданской авиации. Внимание сразу привлекает центральный элемент композиции – знак в виде стремительно взлетающего самолета Ту-144, за которым следует надпись: «100 лет гражданской авиации». В основании самолета, взлетающего ввысь, находится полусфера, символизирующая земной шар и межконтинентальные полеты. На полусфере обозначены города, в которые выполняет полеты российская гражданская авиация. Дополняют авторскую композицию две бронзовые фигуры работников авиаотрасли – старшего пилота и бортпроводника, которые воплощают собой весь доблестный гражданский воздушный флот



ПАМЯТНИК К ЮБИЛЕЮ

**БРОНЗОВЫЕ ФИГУРЫ СТАРШЕГО
ПИЛОТА И БОРТПРОВОДНИКА
ВОПЛОЩАЮТ СОБОЙ ГРАЖДАН-
СКИЙ ВОЗДУШНЫЙ ФЛОТ**



Автор монумента – российский скульптор, академик Российской академии художеств, народный художник РФ Салават Щербаков, вложил в него душу. Кстати, композиция довольно большая – общая высота монумента 5 метров, высота фигур – 2,4 метра. Монумент виден издалека.

В 2023 году отечественная гражданская авиация отметила 100-летний юбилей. Указ о праздновании юбилейной даты подписал Президент Владимир Путин. Также главой государства учреждена юбилейная медаль, посвященная этой памятной дате. Напомним, что и церемония установки закладного камня возведения памятника прошла 20 ноября 2023 года, в День работника транспорта, а само открытие – 17 июня этого года.

На торжественной церемонии собралось много людей – представители Совета Федерации и Государственной Думы, федеральных органов исполнительной власти, правительства Москвы, руководители предприятий транспортного комплекса, представители отраслевых учебных заведений, профсоюзов гражданской авиации, бывшие руководители гражданской авиации России, журналисты... В составе делегации почетных гостей присутствовали заместитель председателя Правительства РФ Виталий Савельев, министр транспорта РФ Роман Старовойт и руководитель Росавиации Дмитрий Ядров.

По словам заместителя председателя Правительства, Россия всегда опиралась на тех, кто верой и правдой служил Отечеству, был искренне предан делу. Укрепляя свою государственность, развивая свою мощь.

важных отраслей не только транспортного комплекса, но и всей экономики России. Всем известно, что без самолетов сегодня жизнь просто бы замерла, ведь услугами авиации ежедневно пользуются миллионы россиян, реализуя свои задачи по бизнесу или поддерживая теплые отношения со своими родными и близкими. В 2023 году российскими авиакомпаниями перевезено свыше 105 млн человек.

Очень символично, что памятник открывается в том месте, где более века назад пилот Яков Моисеев поднял в небо первый пассажирский самолет, где начиналась история гражданской авиации.

«С сегодняшнего дня у гражданской авиации, у более чем 200 тысяч россиян, причастных к этой профессии, есть место поклонения истории. «История эта героическая, и она сопряжена с историей нашей



великой страны», – сказал Роман Старовойт. – Хочу поблагодарить Президента России Владимира Владимировича Путина и Председателя Правительства Михаила Владимировича Мишустина за то внимание, которое уделяется гражданской авиации нашей страны».

Ровно 100 лет назад, 9 февраля 1923 года, Совет труда и обороны СССР принял постановление «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». 17 марта 1923 года появился «Добролет» – первое добровольное воздушное общество, развивавшееся за счет взносов граждан.

Таким образом, российская авиация родилась благодаря поддержке народа, который, несмотря на трудности того времени, объединился ради общей цели – создания необходимой стране отрасли. На протяжении века в нашей стране трудились выдающиеся авиаконструкторы и авиаторы, которые определяли не только российскую, но и мировую авиационную отрасль. Среди них – Андрей Туполев, Александр Яковлев, Павел Сухой, Сергей Ильюшин, Михаил Миль, и многие другие.

«Для меня большая честь присутствовать при открытии скульптурной композиции, посвященной вековому юбилею отечественной гражданской авиации. Памятник создан благодаря пожертвованиям физических лиц и ряда организаций. Каждому из вас

хочу выразить благодарность за то, что вы не забываете историю, – прокомментировал Дмитрий Ядров. – Президент и Правительство поставили перед авиаторами новые задачи: освоение новых российских самолетов и повышение авиационной подвижности пассажиров к концу этого десятилетия в полтора раза. Уверен, эти цели достижимы. Ведь за нашими плечами опыт и профессионализм ветеранов – тех, кто ежедневно и с максимальной отдачей развивал наш авиатранспорт».

Отметим, что сегодня в России реализуются сразу несколько программ субсидирования пассажирских воздушных перевозок, в том числе в труднодоступные регионы, которые направлены на обеспечение роста мобильности населения и повышение доступности услуг воздушного транспорта для пассажиров. Каждый год открывают двери современные аэровокзальные комплексы, продолжается реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры, завершена модернизация Единой системы организации воздушного движения... И таких высоких результатов удастся достичь благодаря кропотливому труду многотысячного коллектива работников авиационной отрасли, профессиональные качества, дисциплинированность и преданность делу которых позволяют отечественной авиации двигаться вперед. Именно в их честь прежде всего и открыт этот красивый монумент.

Елена Алексеева



12-я Каспийская Международная

ВЫСТАВКА «ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ»

15 | 16 | 17 ОКТЯБРЯ 2024

**БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН
БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР**

Организаторы



www.roadtraffic.az

Тел.: +994 12 404 10 00

+994 55 224 10 00

E-mail: roadandtraffic@ceo.az

#RoadandTraffic

[RoadTrafficAzerbaijan](https://www.facebook.com/RoadTrafficAzerbaijan)

[roadtraffic.az](https://www.instagram.com/roadtraffic.az)

В БУДУЩЕЕ ЧЕРЕЗ ЦИФРОВИЗАЦИЮ

В МОСКВЕ ПРОШЕЛ I ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА «ИНДУСТРИЯ 4.0. ДОРОГИ, МОСТЫ, ТОННЕЛИ»



Форум объединил интересы представителей федеральной и региональной власти, бизнеса и вузов, лидеров ведущих российских организаций по строительству и эксплуатации автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры. Площадка открыла новые форматы профессионального общения и продуктивного взаимодействия заказчиков, поставщиков и подрядчиков в сфере дорожного строительства, популяризации новейших технологических решений.

ЦИФРОВОЕ БУДУЩЕЕ ОБРЕТАЕТ ФОРМУ

Мы шли на выставку в надежде увидеть и услышать об инновациях в дорожном строительстве, цифровизации отрасли, о том новом и интересном, что сейчас внедряется

в этой сфере. Скажем сразу, наши ожидания оправдались. Особенно это важно на фоне политики импортозамещения, которая приобрела максимальную важность после того, как нашу страну обложили со всех сторон санкциями. На форум собрались интересные коллективы, специалисты, новаторы в деле проектирования, строительства и эксплуатации дорог со всей России, которые с готовностью делились своими достижениями и успехами.

В своем приветствии участникам заместитель Министра строительства и ЖКХ РФ Константин Михайлик отметил высокий потенциал этого проекта: «Умный город» – это концепция, направленная на повышение качества жизни наших граждан, чтобы города развивались через внедрение цифровых технологий. Решения, которые создаются на наших глазах, востребованы в промышленности, сельском

хозяйстве, ЖКХ, строительстве, транспортной отрасли. В части практик есть немало решений, которые уже реализованы в регионах. Также регионы могут оценить свои возможности и выбрать из банка решений «Умного города» такие решения, которые позволят им эффективно управлять дорожным движением».

Заместитель Председателя Правительства России Виталий Савельев определил ряд глобальных федеральных проектов, реализация которых обеспечит достижение национальных целей развития: Восточный полигон, Северный морской путь, развитие границ (пунктов пропуска) Российской Федерации, развитие опорной сети аэродромов, водных путей, а также цифровая трансформация.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ЛИДЕРЫ О ШОССЕ БУДУЩЕГО

Открыло форум пленарное заседание «Цифровая трансформация в строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и инфраструктуры». Стержневой темой выступивших стало обсуждение проблемы приоритетных направлений технологического суверенитета России в дорожно-строительной отрасли. Речь шла о цифровизации, межотраслевом взаимодействии при реализации нацпроекта «Безопасные и качественные дороги», подготовке кадров для дорожного строительства. Участники выслушали доклады и презентации Михаила Пономарькова, министра цифрового развития и связи Свердловской области, Станислава Логинова, директора департамента ин-



ЛЮБОМИР СТОЯНОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ ФКУ Упрдор «МОСКВА-ХАРЬКОВ» (Орловская область):

« СЕГОДНЯ ВОПРОСАМ ИННОВАЦИЙ

В ПРОЕКТИРОВАНИИ, А ТАКЖЕ КАЧЕСТВУ СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТА МАГИСТРАЛЕЙ, МОСТОВ, РАЗВЯЗОК И ПРОЧИХ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНИКИ УДЕЛЯЮТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ. ПОЯВИЛИСЬ ИНТЕРЕСНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И АЛГОРИТМЫ РАБОТЫ, НО, К СОЖАЛЕНИЮ, ОНИ ПОКА ДЛЯ МНОГИХ НЕ ПО КАРМАНУ. ПОЭТОМУ ОЧЕНЬ ВАЖНО БЫЛО ЗНАТЬ, ЧТО И ПО КАКИМ ЦЕНАМ ПРЕДЛАГАЮТ»

форматизации Тюменской области, Дарьи Долгих, заместителя директора ФАУ «Проектная дирекция Минстроя России», Владимира Хлебникова, акционера ООО «Парус электро». Сложно выделить по значимости и интересу какое-либо из выступлений. На наш взгляд принципиальным является тот факт, что все больше и больше регионов России двигаются в сторону цифровизации отраслей экономики. Станислав Логинов, поделившись региональным опытом цифровизации транспортной сферы, рассказал,



РУСЛАН ВЕРЗУНОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ ДОРОЖНОГО ДЕПАРТАМЕНТА ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ:

« БЫЛО ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНО ПОЗНАКОМИТЬСЯ С ОПЫТОМ ДРУГИХ РЕГИОНОВ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ И СЕРВИСОВ ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ КАЧЕСТВО ДОРОГ СТАНОВИТСЯ ЛУЧШЕ, СРОКИ СДАЧИ ОБЪЕКТОВ СОКРАЩАЮТСЯ;

ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ В ХОДЕ РАБОТ И ВО ВРЕМЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАСС, СТАЛИ РЕШАТЬСЯ И УСТРАНЯТЬСЯ ГОРАЗДО ОПЕРАТИВНЕЕ»



что Тюменская область участвует в реализации проекта «Умный город» с 2018 года. Цифровое решение в сфере ИТС области стало одним из лучших проектов «Дороги России». По итогам 2023 года Тюмень стала лидером федерального рейтинга эффективности цифровой трансформации городского хозяйства России – IQ городов в категории «Крупные города». Серьезный шаг в этом направлении сделала Свердловская область.

На панельной сессии обсуждались проблемы взаимодействия заказчика и поставщика при строительстве и эксплуатации автомобильных дорог и инфраструктур, которую вел Анатолий Курманов, заместитель руководителя рабочей группы Минстроя России по реализации проекта «Умный город». В ходе активного диалога выступили: Павел Саватеев, министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области, Надежда Калинина, заместитель начальника управления цифрового развития Липецкой области, Сергей Домокеев гендиректор ГК «Современные решения», Олег Лесюта, директор по про-

ектированию и инновациям АО «Дорожно-строительная компания «Автобан», Владимир Бойков, академик РАТ, заведующий кафедрой «Геодезия и геоинформатика», Михаил Маджадов, заместитель директора ООО «СВ Проектные решения», Олег Сарычев, директор по производству ООО СК «Райдекс», Илья Лянгасов, руководитель по разработке и сервисных моделей ООО «Парус электро». Вот только некоторые из вопросов, которые в деталях обсуждались в ходе сессии: внедрение инновационных строительных материалов, технологий и сервисов для строительства, ремонта и эксплуатации дорог; реализация проектов ГЧП/КС при строительстве и эксплуатации дорожной инфраструктуры; вне-

дрение интеллектуальных транспортных систем в субъектах Российской Федерации в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги»; внедрение отечественных технологий и решений в области ИТС на общественном транспорте, экология и электротранспорт.

ПРОДВИЖЕНИЕ «УМНЫХ ДОРОГ» ЧЕРЕЗ ИННОВАЦИИ

В рамках деловой программы особый интерес дорожников и чиновников вызвала презентация инновационных проектов, которыми в своем выступлении поделился директор по строительству ООО СК «Райдекс» Олег Сарычев. Уникальный опыт и знания специалистов компании в области современных технологий строительства фундаментов, возможности значительного сокращения сроков и стоимости СМР нулевого цикла, реализованных СК «Райдекс» на множестве объектов как в Москве, так и по всей РФ, востребованы по всей стране.

RVi GROUP на форуме представил генеральный директор Вахтанг Багатурия, который рассказал о возможностях видеонаблюдения, которые выпускает компания. Он отметил, что технологии RVi GROUP способны распознавать и анализировать дорожные ситуации в реальном времени. Это позволяет оперативно устранять угрозы, улучшать контроль за движением и предотвращать аварии.

Специалисты ООО «ФН Системы» совместно с ООО «ФН Машины» выступили с докладом «Разработка 3D-систем нивелирования российского производства КУБ». Он был посвящен возможностям хол-

динга FNGROUP по поставке, сервисному обслуживанию, лизингу применительно к грузовому автотранспорту и спецтехнике. В презентации были представлены основные этапы по выпуску инновационных решений для землеройной техники.

Участники форума подчеркнули эффективность данной площадки для расширенного диалога бизнеса и власти, развития каналов коммуникации заказчиков, подрядчиков и поставщиков строительного комплекса, внедрения новых инструментов цифровизации для проектирования, строительства и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры.

ЕВГЕНИЙ ТАШЛЫКОВ,
директор ГУ ТО «Тулаупрадор» (Тульская область):

«**ЗНАЧИМОЕ МЕРОПРИЯТИЕ, МНОГО НОВЫХ КОНТАКТОВ. ОСОБЕННО ИНТЕРЕСНОЙ БЫЛА СЕССИЯ О ВНЕДРЕНИИ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И РЕШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ, ОПЫТ ДИСПЕТЧЕРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ СЛУЖБ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ. ХОТЕЛОСЬ БЫ БОЛЬШЕ УЗНАТЬ О ЦИФРОВЫХ ИННОВАЦИЯХ В ОБЛАСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ, МОСТОВ И ТОННЕЛЕЙ – НАСКОЛЬКО ОНИ ЭФФЕКТИВНЫ И ВЫГОДНЫ»**



ОЛЕГ ЛЕСЮТА,
ДИРЕКТОР
ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ
И ИННОВАЦИЯМ
АО «ДСК» АВТОБАН:

«**МЕРОПРИЯТИЕ
ПОЗВОЛИЛО
НЕ ТОЛЬКО
ПОЗНАКОМИТЬСЯ**

С ПОЛОЖИТЕЛЬНЫМ ОПЫТОМ ДРУГИХ РЕГИОНОВ, НО И НАПРЯМУЮ ПООБЩАТЬСЯ С ЕДИНОМЫШЛЕННИКАМИ. ВСЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ РАЗВИВАЮТСЯ СЕМИМИЛЬНЫМИ ШАГАМИ. ПОЯВЛЯЮТСЯ НОВЫЕ РАЗРАБОТКИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ДЛЯ ЛИНЕЙНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, КОТОРЫЕ НИЧЕМ НЕ УСТУПАЮТ ЗАРУБЕЖНЫМ. ИМЕННО ОБ ЭТОМ И ШЕЛ РАЗГОВОР НА ФОРУМЕ»



АНДРЕЙ МИТРОФАНОВ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ООО «Т-ТРАНС» (РОСТОВ-НА-ДОНУ):

«ЦИФРОВИЗАЦИЯ 4.0» ПОЗВОЛИЛА ПОЗНАКОМИТЬСЯ С НОВЫМИ ЛЮДЬМИ, ОБМЕНЯТЬСЯ КОНТАКТАМИ. ВАЖНЕЙШЕЙ ТЕМОЙ ОБСУЖДЕНИЯ СТАЛИ: ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ, РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БКД». БЫЛИ ИНТЕРЕСНЫ ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ МОСТОВ.

МИНУСОМ ФОРУМА Я БЫ НАЗВАЛ ТОТ ФАКТ, ЧТО БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ МЕРОПРИЯТИЯ БЫЛА ПОСВЯЩЕНА РАЗЛИЧНЫМ ПРОЕКТАМ, А ЭТО, СКОРЕЕ, ТЕОРИЯ, НЕЖЕЛИ ПРАКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ. В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ, ВСЕ БЫЛО КРАЙНЕ ИНТЕРЕСНО»

ЛУЧШИЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

По итогам работы форума определены лучшие профессионалы в области строительства дорожно-транспортной инфраструктуры в 14 номинациях. Ежегодная национальная премия «Дороги России» учреждена в 2024 году, как межотраслевой персональный конкурс достижений, и присуждается за вклад в развитие дорожно-транспортной инфраструктуры. Обладателем гран-при стала Москва (ГКУ «Центр организации дорожного движения Правительства Москвы»). По количеству призов лидировала Нижегородская область.

СЕРГЕЙ СТРЕЛОК,
ЗАМДИРЕКТОРА ПО ОБЩИМ ВОПРОСАМ КУ ХМАО-ЮГРА-УПРАВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ (ХМАО):

«НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНОЙ СТАЛА ВТОРАЯ СЕССИЯ ФОРУМА, НА КОТОРОЙ ОБСУЖДАЛИСЬ ВОПРОСЫ ВНЕДРЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В СУБЪЕКТАХ РФ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БКД». НЕ МЕНЕЕ ВАЖНОЙ СТАЛА ТЕМА ПРИМЕНЕНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И РЕШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ИТС НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ. А ТАКЖЕ ИННОВАЦИОННЫЕ МЕХАНИЗМЫ ДИАГНОСТИКИ АВТОДОРОГ»

Среди победителей оказалось сразу несколько проектов холдинга «Автобан». В том числе: в номинации «Проектирование дорог федерального значения» за проектирование 4 этапа М-12 во Владимирской и Нижегородской областях премию получил директор по проектированию и инновациям АО «Автобан» Олег Лесюта. Орловская область также в числе победителей Национальной премии. ГУП ОО «Дорожная служба» одержала победу за реализацию контракта по ремонту сразу 14 участков региональных дорог. Высокой награды также было удостоено ФКУ Упрдор «Москва-Харьков» в номинации «Проектирование дорог федерального значения».

Дипломом лауреата в номинации «Реализация проектов ИТС» отмечен проект регионального ИТ-департамента «Диспетчерское управление транспортом служб содержания дорог Тюменской области». Уже после получения награды, Станислав Логинов, директор департамента информатизации Тюменской области, поделился с нами: «Награда национальной премии «Дороги России» – это признание наших общих усилий и тех эффективных решений, которые позволили прийти нам к высоким результатам в цифровизации дорожной инфраструктуры».

О самых интересных компаниях, участвовавших в форуме, о лауреатах премии «Дороги России» журнал «Дороги и транспорт» расскажет на своих страницах в ближайшем будущем.

Анатолий Тарасов



Конференция и выставка

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

26-27 сентября 2024 года
Санкт-Петербург, Отель Азимут Сити
Лермонтовский проспект, 43/1

innodor.ru

При поддержке и участии



ЧЕРЕЗ САДОНКУ БЕЗ ОПАСКИ

На Транскаме Северной Осетии отремонтировали мост через речку Садонка.

Речь идет об искусственном двухполосном сооружении, которое расположено на 59-м км федеральной автодороги А-164 рядом с поселком Садон Алагирского района. Специалисты повысили грузоподъемность сооружения в соответствии с современными транспортными нагрузками. Провели работы по демонтажу старых и установке новых балок перекрытия, также заменили переходные плиты на сопряжениях с дорогой. Кроме того, отремонтировали опорные части и установили деформационные швы для повышения устойчивости мостовой конструкции, выполнили гидроизоляцию дорожного полотна. На мосту два слоя асфальтобетона и три с армирующей геосеткой на автоподходах. Для исключения размыва конструкций моста проведены берегоукрепительные работы, заменены и восстановлены существующие подпорные стены в русле реки.



ВЗЯЛИСЬ ЗА «КАСПИЙ»

В Волгоградской области в четырехполосное исполнение перевели еще 5,5 км трассы Р-22.

Заместитель министра транспорта России Виктор Тимофеев и руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков дали старт движению по капитально отремонтированному и расширенному с двух до четырех полос участку км 652 – км 657 трассы Р-22 «Каспий» в Ново-николаевском районе Волгоградской области. После ввода в строй оставшихся километров, общая протяженность федеральной трассы, в границах региона в четырехполосном исполнении, составит 80 км. «Мы продолжим модернизировать данную трассу и в других субъектах нашей страны. В прошлом году масштабные работы по расширению «Каспия» были начаты в Московской области», – сказал Новиков. Благодаря реализации проекта пропускная способность дороги увеличится с 11 до 18 тыс. автомобилей в сутки.



ПУТЕПРОВОД ПОЧТИ ГОТОВ

ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» завершает возведение сооружения протяженностью 70 метров на втором этапе участка новой дороги.

Путепровод вблизи села Шингальчи на обходе Нижнекамска и Набережных Челнов обеспечит комфортный и безопасный выезд на федеральную трассу с региональной автодороги «Нижнекамск – Детский оздоровительный лагерь». Для строительства четырехполосного путепровода специалисты установили пять опор, смонтировали 20 железобетонных балок и монолитную плиту пролетного строения. Также установили деформационные швы, нанесли гидроизоляцию и уложили нижний слой покрытия из устойчивой к вибрационным нагрузкам гранитно-литой композиции. Всего на объекте будет уложено в два слоя более 150 тонн асфальтобетона. Работы по обустройству будут полностью завершены в самое ближайшее время.

КУРГАНЫ ПОД ХАСАВЮРТОМ

На строящемся обходе Хасавюрта обнаружены курганы возрастом более 4 тыс. лет.

В Дагестане ведут археологические раскопки в рамках проекта строительства и реконструкции федеральной автодороги Р-217 «Кавказ», Обход Хасавюрта (с 718-го по 739-й км). Всего будет исследовано 60 курганов различ-

ных эпох и два древних поселения. До конца 2028 года в республике построят современный четырехполосный участок 16 категории длиной 21 км. На сегодняшний день исследован один из самых крупных курганов в группе «Хасавюртовские 5-е курганы».

Насыпь была возведена 4,5 тыс. лет назад над погребением, судя по всему, знатного человека. На что указывает сама обширная могила и предметы быта, уложенные в нее: три глиняных

сосуда и бронзовый нож, имевший высокую ценность в то время, ведь обрабатывать железо люди ещё не умели.



РЕЧНЫЕ ХАБЫ



Премьер-министр Михаил Мишустин изучает предложения Росморречфлота по созданию речных грузовых хабов.

Реки страны задействованы не в полной мере. Необходимо развитие судоходных путей, подготовка кадров для отрасли и интеграция портов новых регионов в транспортную систему страны. Глава правительства обсудил работу Федерального агентства морского и речного транспорта с его руководителем Андреем Тарасенко. От эффективности его работы зависят результативность и безопасность водных путей, что напрямую влияет на связанность территорий страны и их экономический рост, подчеркнул Михаил Мишустин. Протяженность судоходных путей России – более 100 тысяч километров, они связывают пять морей, проходят по 60 регионам. «А по северному заводу практически это единственное средство доставки жизненно важных грузов...», – заметил глава кабмина.

В ЯКУТИИ ОБСЛЕДОВАЛИ ЗАТОНУВШИЕ СУДА

Водолазы обнаружили затонувшие во время паводка корабли.

Специалисты поисково-спасательного подразделения Службы спасения Якутии обследовали месторасположение затонувших судов в Жиганском районе. Специалисты осмотрели место на реке Лена, где минувшей весной затонули два судна ЛОРП. С помощью гидролокатора бокового обзора водолазы обнаружили, что они лежат рядом друг с другом на глубине от десяти до четырнадцати метров, параллельно берегу. Решение о том, поднимать ли суда на поверхность, примет компания-владелец.



НАГРАДЫ К ПРАЗДНИКУ

Министр транспорта вручил награды работникам морского и речного флота

В Минтрансе России прошла торжественная церемония вручения государственных и ведомственных наград представителям морского и речного флота. Министр Роман Старовойт рассказал о подготовке планов, которые будут реализовываться в соответствии с национальными целями, обозначенными в Указе Президента России Владимира Путина. Ведется масштабная работа, которая продлится до 2030 года.

«И это все основывается на прочном фундаменте, который создавался предшествующими поколениями. Хочу отдельно отметить ветеранов отрасли, мастеров своего дела, стоящих сегодня у штурвала и передающих свои знания, навыки молодому подрастающему поколению, которое совсем скоро уже придет нам на смену», – подчеркнул глава Минтранса.



ЛЬГОТНЫЕ СТАВКИ

Для отечественного флота сохраняют нулевую ставку по страховым взносам.

В России более 10 лет действует нулевая ставка по страховым взносам, которые начисляются на выплаты экипажам судов из Российского международного реестра. Председатель правительства РФ Михаил Мишустин на заседании кабинета министров сообщил, что благодаря этому количеству зарегистрированных в реестре судов

выросло почти в 2,5 раза, а численность плавсостава превысила 16 тыс. человек. По поручению Президента правительством разработан законопроект о продлении льготы.

Реализация этой инициативы поможет увеличить долю российских судов в мировом торговом флоте. Такая цель поставлена в Морской доктрине Российской Федерации. «Предполагается, что благодаря этой мере у морских транспортных компаний останется дополнительно около 14 млрд рублей», – отметил Михаил Мишустин.

ДОРОГИ ОБЪЕДИНИЛИ

Завершено объединение железных дорог новых регионов в составе ФГУП «Железные дороги Новороссии».



Слияние позволило выстроить единую логистику и создать общую систему управления процессом перевозок в четырёх регионах.

В новое предприятие перевели имущество и персонал. В состав предприятия вошли бывшие ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», ГУП ЛНР «Луганская железная дорога», ГУП «Херсонская железная дорога», ГП «Мелитопольская железная дорога» и Трансграничный концерн «Железные дороги Донбасса». Объединены ремонтные базы локомотивных и вагонных депо, а также весь

диспетчерский аппарат сосредоточен в едином центре управления перевозок. И главное – сейчас составы могут беспрепятственно проезжать по всему маршруту. Головной офис расположен в городе Донецке. Основные задачи ФГУП «ЖДН» – обеспечение потребностей в грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках и поэтапный вывод предприятия на безубыточный уровень. На сегодня штат укомплектован на 72%. Наиболее востребованы монтеры путей, электромеханики, машинисты, слесари.

МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. ЕЩЕ БЫСТРЕЕ

Подписано концессионное соглашение о строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали.

Документ подразумевает создание и эксплуатацию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный, приобретение и эксплуатацию высокоскоростных поездов. Соглашение, в котором Росжелдор выступает концедентом, рассчитано на 40 лет. Концессионер – ООО «ВСМ Две столицы» – будет

вести строительство магистрали за счет собственных и заемных средств и получит права владения и использования инфраструктурой. «Дополнительные возможности для граждан и бизнеса открывает строительство высокоскоростных магистралей. Они помогут значительно сократить время поездки. Путь из Москвы в Санкт-Петербург, как поставил задачу Президент, составил около двух часов», – отметил Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин. «Особенно важно, что в рамках строительства



будут обкатываться новые технологии, важные с точки зрения импортозамещения, обеспечения независимости от зарубежных поставщиков», – подчеркнул министр транспорта Роман Старовойт.

ПУТЬ К ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

На северо-западе страны начнут развивать железнодорожные подходы к морским портам.

Состоялась двусторонняя встреча Министра транспорта России Романа Старовойта с заместителем Председателя Правительства Ленинградской области – председателем комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Дмитрием Яловым, на которой обсуждалось развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна, в частности к порту Усть-Луга. Сейчас Минтранс России формируются паспорта инвестиционного проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Северо-Западного направления» с созданием пропускной способности инфраструктуры в адрес портов – 220 млн тонн в 2030 году.

«АВРОРА» ВЕРНЁТСЯ НА РЕЛЬСЫ

В конце года легендарный фирменный поезд возобновит курсирование между Москвой и Санкт-Петербургом.

Стенд с обновлённой версией фирменного поезда был представлен в Санкт-Петербурге. Поезд «Аврора» был запущен в 1963 году. В апреле 2010 года пассажирский поезд прекратил работу. Один из вагонов «Авроры» можно увидеть в Му-



зее железных дорог РФ. Новая «Аврора» станет двухэтажной. В составе поезда будет 15 современных вагонов – с местами для сидения стандартной и улучшенной компоновки, штабной вагон с местами для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья, СВ, вагон-бистро. Все вагоны будут оснащены системами климат-контроля, биотуалетами, дополнительными местами для багажа и вещей. Внутренние интерьеры будут выполнены с использованием экокожи в спокойных голубых, серых и бежевых тонах.



ДВИЖЕНИЕ БЕЗ ПРОБОК

Строительство путепровода через железную дорогу на трассе Р-208 в Тамбовской области перешло «экватор».

Подведомственное Росавтодору ФКУ «Упрдор Москва – Волгоград» продолжает возведение искусственного сооружения через железную дорогу на 18-м километре федеральной трассы Р-208 «Тамбов – Пенза». Она соединяет два региональных центра и является единственной дорогой, связывающей Тамбов с городом-спутником Рассказово и поселком Новая Ляда, где проживает более 50 тысяч человек. В настоящее время пересечение автомобильной и железной дорог на участке – одноуровневое. Общая протяженность участка строительства превышает 2 км. Схема движения здесь будет оптимизирована за счет строительства трех новых съездов и 15 примыканий.



БАМ В БРОНZE

В Тынде в честь 50-летия начала строительства БАМа встретились эстафетные поезда.

«Встреча» поездов из Хабаровска и Иркутска стала символом стыковки «золотого» звена БАМа. Составы в течение нескольких дней шли навстречу друг другу. В числе пассажиров – более 600 ветеранов-бамовцев и почетных гостей. В конечной точке – Тынде – их ждал торжественный митинг. 8 июля – один из главных дней в истории БАМа. Всего в столице БАМа собрались более 2 тысяч участников строительства магистрали со всей страны и бывших республик Советского Союза, чтобы вновь встретиться и вспомнить, как они полвека назад прокладывали дорогу сквозь бескрайнюю тайгу, реки и горные хребты Сибири и Дальнего Востока. Также был открыт памятник строителям магистрали. Композиция, вылитая из бронзы, установлена на гранитном постаменте. С обеих сторон скульптуры размещены сюжеты из жизни бамовцев и маршрут легендарной железной дороги.

БЕЗБАРЬЕРНЫЙ ТРАНСПОРТ

В Липецкой области запущено движение современных низкопольных трамваев по обновленному участку путей.

В строительстве новых путей используются современные бесшовные рельсы, а также технологии, снижающие и поглощающие звук и вибрацию. Новые трамваи запущены по укороченному маршруту в рамках реализации федеральной программы комплексного развития городского электротранспорта. Всего программой до 2025 года в Липецке предусмотрены реконструкция 40,8 км путей, строительство 5,2 км новых линий, а также модернизация депо. В город поставлены 46 современных низкопольных трамваев Усть-Катавского вагоностроительного завода. В отличие от классической конструкции, полы новых трамваев всегда должны находиться на одном уровне с платформой на остановках или тротуаром. Новые трамваи оборудованы интеллектуальной системой контроля за состоянием водителя, системой видеонаблюдения, климат-контролем, медиапанелями, валидаторами для безналичной оплаты и USB-разъемами для зарядки гаджетов.



РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: ДОРОГИ, МОСТЫ И ОБХОДЫ



В Волгоградской области набраны высокие темпы модернизации дорожно-транспортной инфраструктуры. Ежегодно растет и финансирование отрасли. Регион использует оптимальные механизмы для реализации проектов развития, в том числе связанных с ремонтом дорог, используя деньги, как из областного, так и федерального бюджета. С 2014 года отремонтированы, реконструированы и построены 4,4 тысячи километров дорог с привлечением ресурсов региональных и федеральных программ. О построенных и обновленных объектах ранее подробно рассказывали на страницах журнала «Дороги и транспорт». Накануне «ДиТ» выяснил, как изменится дорожная карта региона в ближайшие годы.



**В РЕГИОНЕ РЕАЛИЗУЮТ КРУПНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
ПРОЕКТЫ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ**

КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ И ПЛАНЫ НА БЛИЖАЙШЕЕ

На встрече с общественностью губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров назвал основные стратегические проекты, запланированные к реализации на ближайшие 10 лет. Речь, в первую очередь, идет о строительной, дорожной, транспортно-логистической сферах, ЖКХ. Уже сформированы и получили поддержку предложения региона по оздоровлению экосистемы Волжского и Донского бассейнов.

«Волгоградская область является ключевым регионом межгосударственного транспортно-логистического коридора Север-Юг. Это одно из наших главных конкурентных преимуществ, – отметил Андрей Бочаров. – Наша общая задача и обязанность – укрепить этот статус и в полном объеме реализовать имеющиеся и потенциальные транспортно-логистические и экономические возможности по этому направлению».

Стратегическими проектами остаются: продолжение строительства обходов Волгограда, Волжского, пос. Новый Рогачик, 3-го и 4-го пусковых комплексов мостового перехода через реку Волга. Плюс возведение мостов через реки Еруслан и Дон, моста и подъездной дороги на о. Сарпинский, реконструкция Ш-й Продольной, ул. Неждановой в Волгограде, продление рокадной дороги, а также реконструкция моста через Волго-Донской канал.

В городе-герое, кроме магистральных улиц, идет комплексное благоустройство внутриквартальных и внутридворовых



АНДРЕЙ БОЧАРОВ:

« МЫ СДЕЛАЛИ СЕРЬЕЗНЫЙ ШАГ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОПОРНОЙ СЕТИ, НО ДОРОГИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ ЕЩЕ ОСТАЮТСЯ В НЕПРИГЛЯДНОМ СОСТОЯНИИ. НЕОБХОДИМО ПОЭТАПНО СФОРМИРОВАТЬ ОТДЕЛЬНУЮ ПРОГРАММУ С ВЫДЕЛЕНИЕМ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ МУНИЦИПАЛЬНЫМ ОБРАЗОВАНИЯМ РЕГИОНА»

проездов. Участки ремонтов выбираются не случайно. Налажено эффективное взаимодействие органов власти с гражданскими и общественными институтами, чтобы получить объективную оценку от жителей. Губернатор лично проводит встречи с гражданами, обсуждая насущные проблемы.

Кроме того, в числе важнейших задач, которые предстоит решать в ближайшие





годы – формирование качественно новой комплексной транспортной схемы волгоградской агломерации. Системная работа позволит к 2034 году нарастить долю сектора во внутреннем региональном продукте (ВРП) до 5,3%, создать еще 4 тыс. рабочих мест.

«Отдельное внимание обращая на развитие дорог в муниципальных образованиях. Необходимо поэтапно сформировать отдельную программу с выделением финансовых ресурсов муниципальным образованиям региона», – отметил Андрей Бочаров.

В этом году в областном бюджете впервые предусмотрено 520 млн рублей на ремонт улично-дорожной сети в администра-

тивных центрах муниципальных районов и малых городах. Средства получают 32 административных центра и округа – каждый получит сумму от 10 до 25 млн рублей, в зависимости от численности населения. Субсидия уже в этом году поможет обновить 42 км дорог.

ОСТРОВ САРПИНСКИЙ СВЯЖУТ С ГОРОДОМ

Строительство объездной автодороги, которая позволит перенаправить поток транзитного транспорта за пределы города реализуется благодаря поддержке федерального центра и особому вниманию к этим вопросам губернатора региона. До конца года власти намерены утвердить концепцию строительства моста до острова Сарпинский в Волгограде. Концепция находится в разработке, и как только ее утвердят, начнется реализация проекта. Стоит объект порядка 27,7 млрд рублей.

В ближайшие годы начнется работа над второй очередью моста через Волгу, поскольку незавершенный проект тормозит развитие инфраструктуры. На этот проект выделяют 160 млн рублей в рамках губернаторской программы, которая является частью нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

В рамках масштабной региональной программы по ремонту и строительству мостов и путепроводов в прошлом году ввели в эксплуатацию 4 сооружения. В этом году, по словам Бочарова, работы запланированы на 16 мостовых переходах, 10 из них будут приведены в нормативное состояние благодаря средствам нацпроекта. Причем, на большинстве из них работы стартовали ещё в прошлом году.

В середине мая этого года в подшефном районе Луганской Народной Республики волгоградский губернатор Андрей Бочаров проинспектировал восстановление объектов инфраструктуры, социальные учреждения, дороги.

В этом году Волгоградская область поможет Станично-Луганскому району восстановить 10 объектов улично-дорожной сети в райцентре, а также в поселках Широкое и Ольховое. Главный объект – дорога в квартале Молодежном, это самый густонаселенный район. Здесь сосредоточено много объектов: гимназия, детский сад, железнодорожная станция, торговые ряды.

В 2023 ГОДУ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА ПРИВЕДЕНО В ПОРЯДОК 36 ДОРОГ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 329 КМ. В ЭТОМ ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ В РЕГИОНЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ БОЛЕЕ 332 КМ ДОРОГ. ОБЪЕМ РЕГИОНАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО ФОНДА ВЫРОС ПОЧТИ В ТРИ РАЗА ДО 24,8 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

МОСТЫ СОЕДИНЯЮТ БЕРЕГА

Журнал «ДиТ» уже рассказывал о строительстве моста через ерик Гнилой. До завершения проекта осталось совсем немного – весной специалисты выполнили надвижку последнего пролета. Инспектируя стройплощадку, глава региона отметил, что строительство вышло на финальную черту. До конца года мостовики управятся. Причем, не так давно строители ввели в эксплуатацию аналогичный объект через ерик Осинки.

Перешагнув экватор и ремонт моста через реку Иловля в хуторе Лебяжье Камышинского района. Объект был включен в нацпроект «БКД», поскольку мост находился в предаварийном состоянии, а дорога, ведущая к хутору, примыкает к автодороге «Калининск – Камышин», на которой также идет большой ремонт – между рабочими поселками Медведицкий и Красный Яр Жирновского района.

ДОРОГИ ТРЕБУЮТ ИННОВАЦИЙ

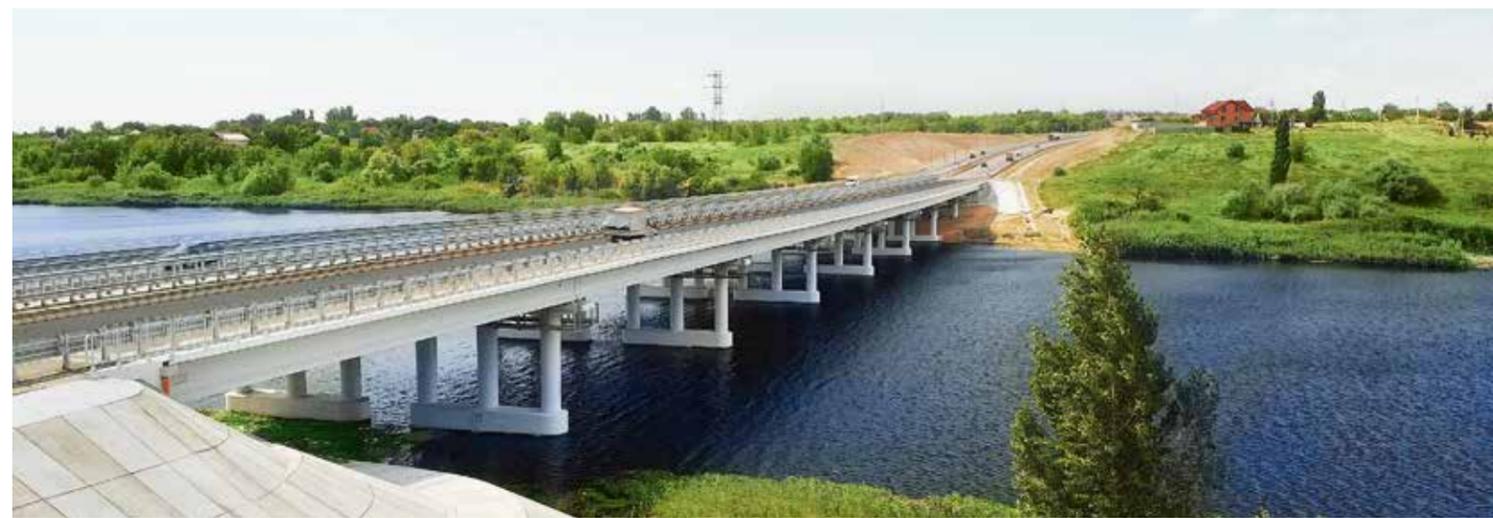
Волгоградская область не первый год входит в десятку лучших регионов страны по реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». В 2023 году в Волгоградской области в рамках нацпроекта

приведено в порядок 36 дорог протяженностью 329 километров. На эти цели было выделено порядка 11,5 млрд рублей. В этом году по нацпроекту в регионе отремонтируют еще более 332 километров дорог – объем финансирования превысит 11 млрд рублей. Это стало возможным благодаря системной работе региональных властей при поддержке федерального центра.

Несмотря на масштабное решение проблем, в регионе их остается еще немало. Среди них – задача по увеличению сроков эксплуатации автомагистралей региона, негативно на что влияют резкие перепады сезонных температур и другие природно-климатическими факторы. В связи с этим, эксперты предлагают внести изменения в СНиП. Например, при выполнении дорожных работ в области было бы целесообразно применять более устойчивые к жаре и холоду материалы и соответствующие технологии.

«Безопасные качественные дороги» – один самых успешных нацпроектов в регионе. Идет масштабная работа и по другим национальным проектам, которые дополняют друг друга. То есть речь идет о комплексном развитии Волгоградской области. И регион будет продолжать двигаться в этом направлении, не снижая темпов.

С. Кузнецова



ОКНО на ЮГ



АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ:

«ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ЗА ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ГОДА СТАЛО РЕКОРДНЫМ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ»

Волгоградская область – это ключевой регион межгосударственного транспортно-логистического коридора Север – Юг, и региональные власти, понимая конкурентное преимущество, всячески укрепляют этот статус, стремясь в полном объеме реализовать потенциальные возможности. И через реализацию данного проекта решают задачи создания современных транспортных связей между муниципальными образованиями. О том, как выполняются эти масштабные задачи, мы узнали у председателя комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолия Васильева.

– Анатолий Николаевич, знаем, что по инициативе губернатора Андрея Бочарова муниципалитетам в этом году начали выделять дополнительную субсидию из бюджета на ремонт дорог в районцентрах. На какие участки они пойдут?

– Выделенные в рамках дополнительной субсидии 420 млн. рублей будут распределены в зависимости от численности населения. Сумма рассчитана на плановый период до 2026 года. Сейчас администрации определяют самые «узкие места» дорожной сети, уделяя особое внимание участкам дорог, по которым проходят маршруты движения школьных автобусов, подъездам к школам и детским садам, больницам, а также новым направлениям развития транспортной инфраструктуры в районах области.

– Какие механизмы и возможности для реализации проектов развития в дорожной сфере, вы еще используете? Поделитесь результатами.

– В ноябре 2022 года между Федеральным дорожным агентством и Волгоградской областью был заключен Меморандум о развитии автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории Волгоградской области. Сформированная программа на период до 2028 года, предусматривает, в том числе, выполнение ремонтных работ на более чем 1,1 тыс. км региональных автомобильных дорог. Учитывая высокую стоимость строительства и международную значимость транспортного коридора «Север – Юг» считаем целесообразным привлечение частных инвестиций при реализации его ключевых мероприятий. Прежде всего это строительство скоростных трасс транспортных коридоров,

например «Юго-Западная хорда» на участке от Волгограда до границы с Саратовской областью по левому берегу Волгоградского водохранилища со строительством автодорожного путепровода через реку Еруслан, а также создание полноценных интермодальных терминалов, возможно на территориях Волжского, Калачевского портов, порта Татьяна, позволяющих увеличить объемы перевозимых грузов и осуществлять комбинированные транспортировки с меньшими затратами ресурсов и времени за счет быстрого перехода с одного вида транспорта на другой. Если говорить о железнодорожных маршрутах, то подпрограммой «Железнодорожный транспорт» предусмотрена комплексная реконструкция участка Трубная – В.Баскунчак – Аксарайская, в частности, строительство второго главного пути, и комплексная реконструкция станции им. М. Горького.

– Планы очень масштабные. А какие объекты в регионе были завершены в прошлом году? Удалось ли выполнить целевые показатели с учетом всех программ?

– В прошлом году на региональной и межмуниципальной сети мы ввели в эксплуатацию 36 объектов, общей протяженностью более 328,8 км. В рамках нацпроекта «БКД» в Волгограде завершили строительство улицы Электроресовской протяженностью 2,2 км

АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ:

« В ПРОШЛОМ ГОДУ В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЕНО, РЕКОНСТРУИРОВАНО И ОТРЕМОНТИРОВАНО 435 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕСТНЫХ ДОРОГ »

и ввели в эксплуатацию 5 объектов в рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий». Это более 14,5 км. В частности, были построены современные автодороги до села Каменка Октябрьского района, хутора Грудне-Ермаки Новониколаевского района, реконструированы участки дорог по улицам Подгорная, Автодорожная, Тополиная в хуторе Верхнекардаильский Новониколаевского района и др.

– Мы не раз бывали в Волгоградской области, и очень рады за селян, проблемы которых удалось решить! Какие региональные участки подлежат обновлению в этом году? Укладываются ли подрядчики в сроки?

– В этом году мы планируем довести до нормы 340 км автомобильных дорог, в том числе 282 км – региональных. В список ремонтов вошли участки в Старополтавском, Котельниковском, Ольховском, Киквидзенском, Котовском, Камышинском, Светлоярском, Жирновском, Фроловском,





Старополтавском, Нехаевском, Городищенском, Еланском, Новоаннинском муниципальных районах и городе Михайловка. Наши подрядные организации с началом дорожного сезона ударно работают на всех объектах, в том числе и на трассах, входящих в опорную сеть страны: «Калининск – Жирновск – Котово – Камышин», «Волгоград – Октябрьский – Котельниково – Зимовники – Сальск» и «Камышин – Петров Вал». На сегодня мы уже ввели в эксплуатацию 53,11 км региональных дорог. Также в рамках нацпроекта идет строительство четырех путепроводных развязок в местах пересечения региональных дорог с железнодорожными путями и первый этап 3-го пускового комплекса мостового перехода через Волгу. Общая протяженность этих объектов составляет 14,45 км.

– Назовите основные проекты, реализуемые на федеральных магистралях.

– В первую очередь, это – строительство Обхода Волгограда протяженностью 95,4 км. Сейчас идет строительство первых двух из четырех этапов. Ввод второго этапа запланирован на этот год, а первого этапа – на следующий. Проектная документация по третьему этапу уже получила положительное заключение государственной экспертизы, и строительство начнется после сдачи первых двух этапов. Также в этом году должны запустить движение к селу Красный Яр в Старополтавском районе и «Песковатка – Лозное – Большая Ивановка – Чернозубовка» в Дубовском районе, а также мост через ерик Яровой в Ленинском районе.

– Знаем, что в регионе реализуется масштабная губернаторская программа

по ремонту и строительству искусственных сооружений. Каковы планы на текущий год?

– В прошлом году из 9 объектов регионального и местного значения, сдали 4. Остальные были переходящие. В текущем году в ремонте 10 мостов и путепроводов протяженностью почти 1,3 тыс. п.м. в том числе 6 – на региональных дорогах Тишанка, Черная, пп. Октябрьский, Шемякина, Иловля, Яровой, и 3 в Волгограде – Сарептский, Марийский и 6-й путепровод на Третьей продольной магистрали, плюс путепровод по ул. Александрова в Волжском. А в целом с 2025 по 2030 год планируется привести в нормативное состояние 46 искусственных сооружений.

– Не так давно мы говорили о планах по капремонту моста через реку Кленовку в Жирновском районе. Когда его восстановят?

– Действительно, состояние моста давно вызывало тревогу, а трасса «Калининск (Саратовская область) – Жирновск – Котово – Камышин» обеспечивает транспортное сообщение с федеральной трассой Р-228 «Сызрань – Саратов – Волгоград». Генеральный подрядчик уже выполнил работы по демонтажу старого аварийного моста и приступил к забивке свайного поля опор. Новый мост планируется ввести в эксплуатацию в четвертом квартале текущего года.

– Есть в России еще одна дорожная проблема – недостаточное освещение. На каких дорогах в ближайшее время станет светлее и безопаснее?

– В этом году планируется обустройство линий искусственного освещения 12,6 км трасс в границах городов Николаевск, Суровикино, Новая Полтавка, села Калинино, р.п.Чернышковский и хутора Верхнегнутов. И 19,3 км в рамках объектов капитального строительства – 3-й продольной, третий пусковой, путепровод Ивановский и другие объекты.

В рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации продолжается работа и по модернизации пешеходных переходов современными техническими средствами для безопасности дорожного движения. С 2017 по 2023 обустроили 598 пешеходных переходов. Плюс,

по итогам прошлого года на региональных автомобильных дорогах выявлено 3 места концентрации ДТП. Мероприятия по их ликвидации разработаны и в этом году будут исполнены.

– В борьбе с ДТП очень помогают ИТС. Насколько мы помним, их развитием регион занялся ещё в 2017 году...

– Безусловно, мощным драйвером стало проведение в нашей области матчей чемпионата мира по футболу FIFA-2018, к старту которого был создан Региональный центр управления транспортом, и сейчас он решает задачи мониторинга, транспортного планирования и управления дорожным движением в регионе с использованием современных информационно – технических средств. Внедрение современных технологий позволило повысить уровень безопасности на дорогах и в общественных местах, увеличить пропускную способность перекрестков, оснащенных «умными» светофорами. Жителям доступно мобильное приложение и интернет-портал о движении общественного транспорта в режиме реального времени. Автобусы и троллейбусы в Волгограде и на межмуниципальных маршрутах полностью оснащены навигационным оборудованием ГЛОНАСС и находятся под круглосуточным контролем и диспетчеризацией.

– Работа по внедрению ИТС продолжается?

– При поддержке федерального центра за счет целевых трансфертов с 2020 года продолжено внедрение интеллектуальных транспортных систем Волгоградской и Волжской городских агломераций, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением. При создании и развитии базового функционала единой платформы управления транспортной системы Волгоградско-Волжской городской агломерации основной упор сделан на внедрении единого программного ядра, с использованием функциональных возможностей которого смогут одновременно работать профильные специалисты структурных подразделений администраций. Отмечу, что Волгоградская и Волжская городские агломерации к концу прошлого года достигли 1 уровня

зрелости ИТС по методике Минтранса России, вплотную приблизившись ко 2 уровню зрелости.

– Чтобы эти схемы эффективно работали, необходимо модернизировать и парк техники. Расскажите, какими темпами идет в регионе развитие городского общественного транспорта. Что уже удалось сделать и какие планы?

– Обновление парка общественного транспорта за последние три года стало рекордным в новейшей истории субъекта. Результаты этой работы наш губернатор лично представил Президенту РФ Владимиру Путину в ноябре прошлого года. В настоящее время приоритетной задачей в развитии общественного транспорта в регионе является обеспечение транспортных предприятий подвижным составом большой вместимости. Всего за 2022-2024 годы приобретено 112 троллейбусов, 21 электробус, 304 автобуса и планируется к поставке 62 трамвая. Говоря о транспортной доступности, отмечу, что новые 83 автобуса курсируют на 52 межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам. Маршруты связывают сельские населенные пункты с крупными райцентрами области – Волгоград, Волжский, Камышин, Фролово, Урюпинск.

Наш комитет подготовил ориентировочный расчет по потребному финансированию в сфере общественного транспорта на период с 2025 по 2030 годы, и после внесения изменений в действующие национальные проекты, федеральные программы, соответственно их утверждения, регион будет активно включаться в дальнейшее развитие и обновление общественного транспорта.

– Говоря о качественно новой инфраструктуре, губернатор Андрей Бочаров привел впечатляющие цифры: до конца 2034 года в регионе благодаря комплексному освоению территорий и расширению географии строительства построят 10 млн м² жилья с дорогами, социальными, торговыми учреждениями... А значит ваши подрядчики не останутся без работы, а у жителей появятся новые современные трассы!

Мария Гошина



ГБУ «Волгоградавтодор» на протяжении последних лет остается бесменным лидером отрасли за счет наращивания объемов ремонта и строительства дорог, оптимизации процессов добычи ископаемых материалов для строительства, поддержания высокого качества и досрочных сроков введения объектов в эксплуатацию, а также своевременного реагирования на изменения рынка. Сегодня в ведении учреждения находятся более 5270,65 км региональных и межмуниципальных дорог общего пользования региона. В структуре «Волгоградавтодора» работают 17 филиалов: 16 ДРСУ и карьероуправление, расположенные в районах области.

БЕССМЕННЫЙ ЛИДЕР

АМБИЦИОЗНЫЕ ПЛАНЫ «ВОЛГОГРАДАВТОДОРА» ПО РАЗВИТИЮ
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ

Начать стоит с реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги», тем более, что и президент России уделяет ему первостепенное внимание. В рамках этого нацпроекта дорожники «Волгоградавтодора» уделяют особое внимание опорной дорожной сети региона. Что совершенно логично, так как именно здесь самое интенсивное движение автотранспорта. Если в цифрах, то в этом году, в рамках государственного задания, утвержденного комитетом транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, учреждению предстояло выполнить ремонт 17 объектов на общую сумму почти в 1,9 миллиарда рублей, протяженностью более 86 километров. А также работы, в рамках заключенных контрактов, еще на трех объектах строительства и ремонта

дорог протяженностью более 13 километров. Соответственно, суммарно предстоит в текущем году освоить более 3,3 миллиарда рублей. За этими цифрами огромная, напряженная работа всех подразделений «Волгоградавтодора». И важно отметить, что объемы строительства и ремонта дорог и придорожной инфраструктуры растут из года в год. Стоит подчеркнуть, практически на всех объектах работы идут с опережением графиков. В том числе и на дорогах, ремонт и строительство которых реализуется в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». В этом году дорожники учреждения приведут в нормативное состояние в рамках этого нацпроекта, 19 объектов общей протяженностью почти 95 километров. И готовы сдать их в эксплуатацию до 1 ноября этого года.

«В сентябре 2024 года планируется ввод в эксплуатацию проезда автомобильной до-



роги «Жирновск – Вешенская (Ростовская область)» к хутору Алявы в Еланском районе области, протяженностью 4,6765 километра, – делится директор ГБУ «Волгоградавтодор» Игорь Анатольевич Подгорный. – Очень нужна для региона дорога. Не менее важен по своей значимости ремонт автомобильной дороги «Фролово – Даниловка» во Фроловском районе. Масштабный ремонт автодороги «Котельниково – Выпасной» ведем в Котельниковском районе».

Крайне важные для жителей и экономики области подъезды – от автомобильной дороги Р-22 «Каспий» к хуторам Варламов, Грачи и к поселку Самофаловка в Городищенском районе. В числе приоритетов – ремонт автомобильной дороги «Самойловка (Саратовская область) – Шумилинская (Ростовская область)» к хутору Красноталовский в Еланском районе. А также ремонт автодороги «Калининск (Саратовская область) – Камышин» в Жирновском районе.

Это самые крупные и масштабные проекты, которые «Волгоградавтодор» реализует сейчас на территории Волгоградской области. А в целом его подразделения по всей области реализуют почти два десятка проектов. И с социальной, и с экономической точки зрения выделить, какие из них главные, крайне сложно. Все они очень нужны и жителями региона, и туристам, и экономике области. Процент готовности на всех объектах позволяет с полной уверенностью говорить, что большинство из них будут сданы раньше запланированного. Остальные, в любом случае, точно в обозначенные контрактами сроки.

Межмуниципальная автодорога «Фролово – Даниловка», где компания ведет ремонт в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», многие годы была притчей во языцех не только местных водителей. Дорожно-транспортные происшествия тут были обыденным делом. Именно по ней жители северных районов области, сокращая путь, выезжали в сторону Саратовской области. А в сезон уборочной страды, земледельцы многих районов, не имеющих собственных железнодорожных путей, доставляли по ней урожай на элеваторы. Сейчас даже местные жители отмечают, что дорога становится фактически идеальной. Особенно рады новой дороге жители станицы Малодельской и хутора Большой Лычак, через которую она пролегает. Эта дорога значительно упрощает и улучшает путь в райцентр Фролово и в соседнюю Даниловку. Работы завершатся к концу текущего года.





Ремонт подъездных путей с автодороги Р-22 «Каспий» к поселку Самофаловка, хуторам Грачи и Варламов в Городищенском районе сделает передвижение по ним удобным и комфортным для более чем 8 тысячам местным жителям. Приведение в нормальное состояние здешних дорог люди ждали несколько лет. Дорожники уже провели фрезерование изношенных слоев дорожной одежды, закончили обустроить выравнивающий слой полотна. Сейчас укладывают верхний слой, устанавливают знаки и наносят дорожную разметку. Работы на всех объектах на сегодня сделаны более чем на 70%.

СТРОИМ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ БУДУЩЕЕ

На объектах, которые возводит и ремонтирует компания, задействованы максимально возможные технические ресурсы. Это достаточно мощная армада. В ее составе 1028 единиц дорожно-строительной техники и автомобилей. В том числе 22 асфальтоукладчика, 46 автогрейдеров, 79 катка, 2 ресайклера, 17 экскаваторов, 74 погрузчика, 140 тракторов, 128 комбинированных дорожных машин, 7 роторов. До конца этого года, «Волгоградавтодор» приобретет в лизинг еще порядка 50 единиц техники, в том числе, комбинированные дорожные машины, водовозки, экскаваторы, тракторы, погрузчики и рециклиры. Технически предприятие растет из года в год. Иначе

просто невозможно. Ежегодно растут объемы производства, под них нужна новая, современная, высокопроизводительная техника. Более того, нужно учитывать и запросы механизаторов. Новые машины безусловно более комфортабельные, с кондиционерами, что в условиях жаркого климата Волгоградской области имеет особое значение.

По свидетельству Игоря Анатолевича, лидерские позиции компании в регионе обеспечивает весь коллектив. Притом, что в «Волгоградавтодоре» сложилась тройка передовиков, которые на протяжении ряда лет занимают ведущие позиции практически по всем показателям. Это и масштабные объемы работ, которые успешно осваивают коллективы, обеспечивая максимальное качество вводимых в эксплуатацию объектов. Речь о Новоаннинском ДРСУ, которым руководит Эдуард Тарасов, Жирновском ДРСУ, под управлением Сергея Лопатина, и, безусловно, Фроловском ДРСУ, где начальник Игорь Колесников.

Последние годы одним из активных направлений работы руководства ГБУ «Волгоградавтодор» стали не совсем профильные обязательства перед регионом. Хотя сам Подгорный это не считает непрофильным активом. По его свидетельству, и это не тайна в масштабах страны, в отрасли катастрофически не хватает кадров рабочих профессий. Обозначенное стало глобальной проблемой для дорожников. Вот почему ГБУ «Волгоградавтодор» взяло на себя инициативу в организации и реализации образовательных программ среднего профессионального образования. Речь идет о создании образовательно-производственного центра, то, что сегодня еще называют кластерами, для подготовки кадров. В первую очередь для транспортных и дорожных предприятий области. На базе Волгоградского технического колледжа, в рамках федерального проекта «Профессионалитет» госпрограммы «Развитие образования», были созданы специальные отделения, где готовят спецов для отрасли. Здесь реализуется особый проект под патронажем «Волгоградавтодора». Так что для дорожников это самый профильный актив, позволяющий с оптимизмом смотреть в завтрашний день.

И. Александров

11-13 СЕНТЯБРЯ
2024
MANTERA RESORT & CONGRESS

ФОРУМ
ДОРОЖНЫХ
ИНИЦИАТИВ

Ж ЮБИЛЕЙНЫЙ ФОРУМ



IRCFORUM.RU

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ТЕРРИТОРИЯ "СИРИУС"



Организатор:



ОТ ТРУДНОСТЕЙ К ДОСТИЖЕНИЯМ

**БЕРЕЖЛИВОЕ ПРОИЗВОДСТВО И ЭФФЕКТИВНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ – СТРАТЕГИЯ КОМПАНИИ «АВЕРС»**



Мы регулярно, в каждом номере издания, рассказываем о деятельности и опыте лучших, передовых дорожно-транспортных компаний страны. Это, безусловно, лидеры отрасли. В их числе и волгоградская компания «Аверс». Которая строит, ремонтирует и реконструирует важнейшие региональные и федеральные дороги, сдавая их в эксплуатацию досрочно. Реконструкция улицы Мира в городе Волгограде, тому доказательство. Использование высокого профессионализма специалистов и рабочих ООО «Аверс», строящих дороги с помощью инновационных технологий, позволяющих эксплуатировать дорожное покрытие длительное время, в том числе и после прохождения военной техники, как на улице Мира во время Парада в День Победы

ТАНКИ ПО УЛИЦЕ МИРА

Важно было изучить имеющийся опыт строительства дорог под прохождение тяжелой гусеничной техники, реализовать технологии, применяемые для этого, использовать сверхпрочные материалы.

«Год для наших дорожников, стоит признать, был далеко не легким, – делится генеральный директор ООО «Аверс» Сергей Папян. – Целый ряд негативных факторов собрались, что называется, по времени и месту. Жесткая конкуренция, значительные падения на торгах, рост цен на материалы, недостаток квалифицированной рабочей силы усложняли выполнение намеченных планов. Но слаженная командная работа специалистов, окружающих меня, помогает не просто преодолевать препятствия, а добиваться реальных успехов. Поддерживать марку надежных подрядчиков и с честью выполнять контракты и взятые на себя обязательства».

МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ

С начала года компания Аверс завершила реконструкцию дорожного кольца близ Мамаева Кургана. Для автомобилистов преодоление этой развязки, где в одну точку сходилось сразу несколько загруженных автомагистралей, было большой «головной болью». Дорожники «Аверса» отремонтировали крупный участок улицы Рокоссовского протяженностью порядка 3 километров. Сейчас высокими темпами ведут строительство важного объекта, как для жителей города-героя, так и транзитного транспорта, следующего с севера на юг. Речь о третьем пусковом комплексе мостового перехода через Волгу, в районе поселка Колхозная Ахтуба, со строительством дороги первой категории. Компания непосредственно ведет возведение полного комплекса дорож-



СЕРГЕЙ ПАПЯН:

«СЛАЖЕННАЯ КОМАНДНАЯ РАБОТА СПЕЦИАЛИСТОВ, ОКРУЖАЮЩИХ МЕНЯ, ПОМОГАЕТ НЕ ТОЛЬКО ПРЕОДОЛЕВАТЬ ПРЕПЯТСТВИЯ, НО И ДОБИВАТЬСЯ РЕАЛЬНЫХ УСПЕХОВ»

ной одежды. Начиная от песчаного подстилающего слоя, щебеночного основания и завершая асфальтобетонным покрытием. Компания намерена сдать важнейший объект в этом году с опережением графика.

Как рассказал нам главный инженер ООО «Аверс» Сергей Скупов, сегодня одним из самых ответственных и важных объектов, где трудятся бригады компании, является ремонт автомобильной дороги Камышин – Петров Вал в Камышинском районе протяженностью 12 километров. Участок связывает северные районы области с южными и западными.



Именно им пользуются водители большегрузного транспорта, для сокращения пути с трассы Москва – Астрахань до Саратова, в объезд Волгограда. Интенсивность движения здесь максимально высокая. К этому моменту уже выполнен практически полный комплекс работ по устройству асфальтобетонного покрытия. Сейчас заканчивают ремонт водопропускных труб, прочие планировочные работы на обочинах. Проектом также предусмотрено устройство 10 остановочных площадок с 5 павильонами. В плане рельефа это интересная дорога. Перепад по высотам, между началом и окончанием, практически 20 метров с крутыми виражами и поворотами. Работы на объекте уже завершаются и очевидно в эксплуатацию он будет введен значительно раньше намеченного срока.

ЭТАЛОННЫЙ УЧАСТОК БЕРЕЖЛИВОСТИ

ООО «Аверс» прошедший 2023 год завершило с приростом выручки и чистой прибыли более чем на 20% по отношению к 2022 году. Трудности возникают, по убеждению Сергея Рубеновича, для того чтобы искать и находить нетривиальные решения, сильнее сплотиться коллективу, повышать профессионализм на всех уровнях производства. И такой позиции придерживается весь коллектив, от инженеров и менеджеров, до рядовых рабочих. Когда у сотрудников «Аверса» спрашиваешь, мол, как справляются с трудностями, ответ тра-

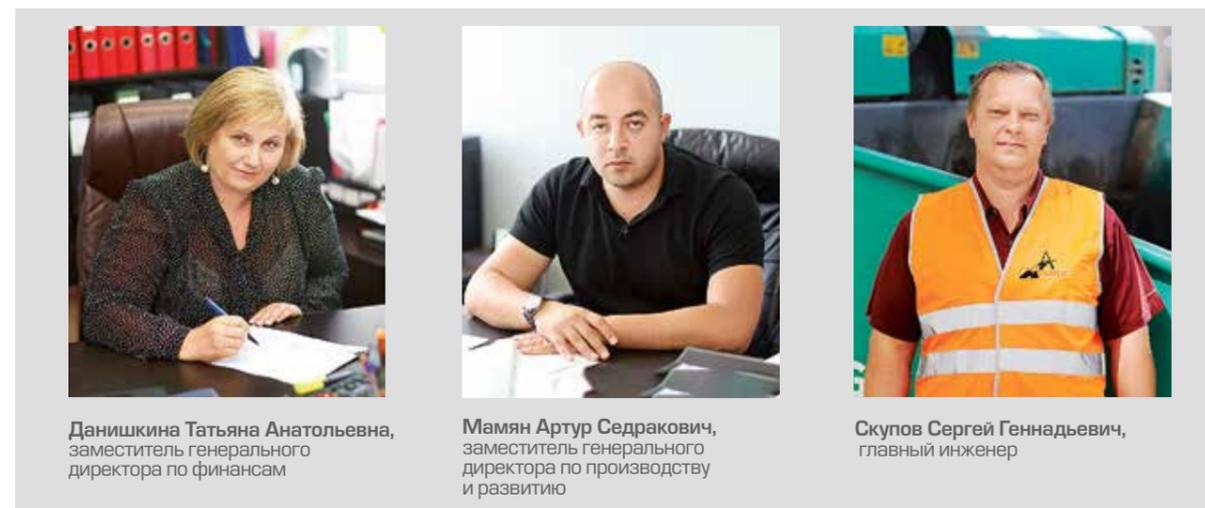
ПОСЛЕ КАЖДОГО ПАРАДА ПОБЕДЫ, УЛИЦУ МИРА В ВОЛГОГРАДЕ ПРИХОДИЛОСЬ ВОССТАНАВЛИВАТЬ. ГУСЕНИЦЫ ТАНКОВ И БРОНЕМАШИН ПРЕВРАЩАЛИ АСФАЛЬТ В ТРУХУ. В ЭТОМ ГОДУ, ЗА ПОДГОТОВКУ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА УЛИЦЫ ВЗЯЛИСЬ СПЕЦИАЛИСТЫ ИЗ «АВЕРСА». ДАЖЕ САМЫЕ ТЯЖЕЛЫЕ ТАНКИ НЕ СМОГЛИ РАЗРУШИТЬ ДОРОГИ, ВЫПОЛНЕННЫЕ «АВЕРСОМ». АСФАЛЬТ ОСТАЛСЯ В ПЕРВОЗДАННОМ ВИДЕ, БУДТО ТОЛЬКО ЧТО ПОСЛЕ РЕМОНТА

диционно звучит так: «Благодаря компетенции и квалификации наших работников. Никакого секрета в трудовых победах просто не существует. Квалифицированные кадры решают все».

Например, в этом году на асфальтобетонном заводе «Аверс» реализованы мероприятия по созданию эталонного участка бережливого производства. Это стало результатом участия предприятия в нацпроекте «Производительность труда». На пилотном потоке членами рабочей группы «Аверса» после диагностики было выявлено 12 проблем. В частности, были зафиксированы чрезмерные передвижения погрузчика. Разработка оптимального маршрута перемещения автокара, позволила значительно сэкономить время. Рабочая группа научилась выявлять и устранять возможные проблемы в оборудовании, приводившие к сбоям на производстве. Как следствие, это потребовало от операторов понимания структуры, функций и принципов работы оборудования. Также был разработан стандарт автономного об-

служивания асфальтосмесительной установки. В результате, на 11% уменьшилось время прохождения рабочего процесса, на 28,6% снизилось незавершенное производство и на 12% повысилась производительность.

Все эти преобразования позволили «Аверсу» и в нынешнем году принять активное участие в реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Администрация Волгограда после подведения итогов аукциона по отбору подрядчика, реконструкцию 16 городских дорог по нацпроекту «БКД» доверила именно ООО «Аверс». Речь идет о самых загруженных дорогах на улицах Центрального, Ворошиловского и Дзержинского районов города-героя, в том числе на проспекте Жукова, Первой и Второй продольной магистралях. В том числе ремонты улицы Джамбула Джабаева в жилом комплексе «Родниковая Долина», участка на Третьей продольной магистрали в посёлке Водстрой, улицы Богомольцев в микрорайоне Спартановка, проспекта имени



Данишкина Татьяна Анатольевна, заместитель генерального директора по финансам

Мамян Артур Седракович, заместитель генерального директора по производству и развитию

Скупов Сергей Геннадьевич, главный инженер

Жукова, по которому въезжают гости областного центра с северных регионов России, и из международного аэропорта.

ГЛАВНОЕ БОГАТСТВО «АВЕРС»

«В настоящее время техническое оснащение компании «Аверс» практически полностью покрывает потребности предприятия для исполнения заключенных контрактов, – делится Сергей Рубенович. – У нас, как вы знаете, имеется собственная производственная база, газифицированная, электрифицированная, со всей инфраструктурой. Оснащенная современным оборудованием для производства и хранения материалов, используемых в производстве асфальтов и самих асфальтов по вновь введенным ГОСТАМ».

Дополнительно, в этом году «Аверс» закупил новое оборудование для собственной лаборатории, навигационное и геодезическое оборудование для спецтехники, позволяющее автоматизировать производственные и хозяйственные процессы. Компания средств на современное оборудование не экономит. И результат – качественное выполнение объемов. А как пример, дорожные покрытия, выполненные профессионалами «Аверса», позволяющие использовать их далеко за пределами гарантийных сроков. Поэтому здесь стремятся к постоянному развитию, рисуют новые цели. Планы компании обширны и многие из них касаются также и смежных отраслей производства.

Санкции, введённые против большинства отраслей экономики России, созда-

ли проблемы для всей дорожно-строительной отрасли. Не минула эта участь и «Аверс». В первую очередькратно возросли затраты на содержание транспорта и спецтехники. приходится пользоваться услугами организаций, работающих с параллельным импортом. Это неминуемо увеличивает сроки и стоимость ремонтов. Хотя, спецы «Аверса» активно присматриваются к российским производителям. В частности, на заводе «Тверьстроймаш» заказали новый семиосный полуприцеп тяжеловоз. Чуть раньше начали использовать катки «Рыбинского завода дорожной техники», которые зарекомендовали себя исключительно с положительной стороны. Конечно же, санкции сказались и на ремонте уже работающей техники западного производства.

Шевченко Евгений Владимирович, начальник испытательной лаборатории





«Выход один, – поделился Сергей Скупов. – Стараемся максимально бережно содержать и эксплуатировать то, что уже есть в нашем арсенале. Сейчас в основном приобретаем аналоги отечественного производства: катки, гудронаторы. У наших партнеров в Китае закупили 11 большегрузных самосвалов. Машины полностью оправдывают свою стоимость. Планируем в этом году приобрести еще несколько таких машин. Объемы работ растут ежегодно, важно под них формировать соответствующую техническую базу».

Среди самых трудноразрешимых проблем, руководители ООО «Аверс» называют нехватку квалифицированных кадров: бульдозеристов, грейдеристов, экскаваторщиков. Как здесь сказали: «Эта проблема живет и с нами». Но благодаря тому,

что коллектив в области и авторитетен, и хорошо известен, кадровые вопросы тоже удается решать. Наслышанные о положительном имидже «Аверса», перспективах и серьезности заботы о собственных кадрах, люди идут сюда охотно.

«Молодежи у нас интересно, – уверен Сергей Рубенович. – Мы готовы их обучать на практике. Благодаря стабильной и достойной заработной плате, у нас есть возможность выбора кадров. Приток молодой крови, обновление необходимы любой компании. Безусловно, за успехом любого коллектива стоят люди. Именно благодаря их высокой квалификации получается преодолевать любые сложности и двигаться вперед. По словам Папяна: «...это мое самое главное богатство».

Успех компании обеспечивается ответственным отношением к работе заместителей генерального директора по направлениям деятельности под контролем генерального директора

«Наши сотрудники знают, что я очень ценю их вклад в общее дело, – подвел итог генеральный директор. – Уже поэтому мы видим будущее «Аверса» перспективным и заманчивым. Амбиции у нас большие. Мы знаем как, куда и в каком направлении развиваться. В планах – расширение производства и покорение новых вершин, или другими словами, выйти в другие регионы. За полных семь лет мы достигли 1,5 миллиардного годового оборота. В последующие 5 лет, думаю, мы удвоимся. И это – как минимум».

Тарас Евтушенко



8-9 августа, Архангельск
II ФОРУМ АРКТИКА – РЕГИОНЫ

АРКТИКА – РЕГИОНЫ

1000+

УЧАСТНИКОВ
из 40+ РЕГИОНОВ

20

МЕРОПРИЯТИЙ
ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ

150+

СПИКЕРОВ – ЭКСПЕРТОВ
ОТРАСЛИ

10

ПОДПИСАНИЙ
СОГЛАШЕНИЙ

ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ



www.arcticports.ru

ОРГАНИЗАТОР ФОРУМА



СООРГАНИЗАТОР



ТИТУЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР
ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ



РЭМ-34:

ИННОВАЦИИ И КАДРЫ – КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ УСПЕХА

КОМПАНИЯ МОДЕРНИЗИРУЕТ ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Каждый проект в сфере строительства и ремонта дорожной инфраструктуры является важным для жителей Волгоградской области. Ряд проектов реализует в регионе ООО «РЭМ-34». Контроль качества работ, точное соблюдение графиков являются визитной карточкой коллектива. Сегодня дорожники и мостостроители предприятия ведут ремонт на дорогах и мостах федерального, регионального и муниципального уровня. Регион стал ключевым в межгосударственном транспортно-логистическом коридоре Север-Юг. И вклад РЭМ-34 в развитие региональной опорной дорожной сети уже многие годы остается внушительным.

РЫСЬ СВЯЗАЛИ МОСТОМ

Года три назад автомобилисты с опаской переезжали мост через реку Рысь в Даниловском районе Волгоградской области. Многие, старались не рисковать и объезжали его, наматывая десятки лишних километров. За десятилетия усиленной эксплуатации путепровод серьезно обветшал. Перемещаться по нему было опасно. Но и обойтись без этого моста район не может. И для жителей, и для местных агропредприятий объект крайне важный. По мосту перевозят свою продукцию местные аграрии, этот путь связывает район с соседними территориями. Дорога в объезд – это дополнительная трата и денег, и времени. Сегодня же, фактически новый мост соединил север области с самим райцентром и с Волгоградом.

«Мост был в ужасном состоянии. По нему было опасно ехать, рискуя провалиться в реку в любой момент, – вспоминает местный житель, водитель КамАЗа Дмитрий Старосветский, – Мост построили еще в 1974 году, я еще пацаном был. Считаю, полвека его не ремонтировали. Мы били многие годы тревогу по этому поводу, но дело с мертвой точки не трогалось. И только два года назад сюда пришла техника и спецы-мостостроители РЭМ-34 из Волгограда. Мужики, надо сказать – профи... Сейчас наш мост, по сути, стал новым, надежным, широким.

В ходе капитального ремонта специалисты РЭМ-34 заменили дорожную одежду на мосту и подходах к нему. Привели в порядок балки, несущие конструкции, расширили ригеля, заменили гидроизоляцию, словом, выполнили целый ком-

ООО «РЭМ-34» выполняет весь комплекс работ по ремонту и строительству искусственных сооружений, мостов, путепроводов, водопропускных труб на автомобильных дорогах Волгоградской области.

плекс работ. Установили новое перильное и барьерное ограждения. Что позволило снять весовые ограничения на движение большегрузного транспорта и обеспечить безопасность.

Надо отметить, что, несмотря на большой объем, работы проводились без закрытия движения. И так, важнейший для жителей объект, протяженностью 34 м, реализуемый по нацпроекту «БКД», получил вторую жизнь.

«Сегодня подразделения наших дорожников-мостостроителей ведут ремонт автомобильной дороги «Волгоград-Сальск», включая путепровод через железнодорожные пути в Октябрьском районе. Мы вплотную подошли к выполнению половины из запланированного объема, – рассказывает директор ООО «РЭМ-34» Евгений Горбатенко. – Проводится капитальный ремонт моста через реку Кленовка на автодороге "Калининск (Саратовская область) – Камышин" в Жирновском районе. Мы успешно демонтировали старый мост, сейчас погружаем сваи для русловой и береговых опор». Состояние моста давно вызывало тревогу не только у местных жителей, специалистов, но и в администрации Волгоградской области. Поэтому региональное правительство посчитало неотложным включить его реконструкцию в национальный проект «БКД» и начать работы, не откладывая.

Строительно-ремонтные подразделения «РЭМ-34» ремонтируют также мост через реку Иловля в селе Лебяжье Камышинского района. Выполнена уже большая часть из запланированного объема. Протяженность моста – более 52 метров.





ДМИТРИЙ ДРОНОВ:

«**ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ МЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 8 МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ. ВЕЗДЕ ПРИХОДИЛОСЬ ИСКАТЬ И НАХОДИТЬ НЕПРОСТЫЕ РЕШЕНИЯ. МНОГИЕ ОБЪЕКТЫ НЕ ЗНАЛИ РЕМОНТА И РЕКОНСТРУКЦИИ ПО ПОЛВЕКА И БОЛЬШЕ».**

Как и мост через речку Рысь, он находился в предаварийном состоянии. Выполняются работы по устройству переходных плит, поэтому мост пришлось временно закрыть. Транспорт пустили по временной объездной дороге. После ремонта, который, согласно госконтракту, завершится в этом году, по мосту будет обеспечен полностью безопасный проезд.

Данный объект играет принципиальное значение не только для Волгоградской области, он важен для всего транспорта, идущего из приволжских регионов. Дорога через него примыкает к автотрассе «Калининск – Жирновск – Котово – Камышин».



ЖИЗНЕННО ВАЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

«Наша компания выполняет весь комплекс работ по ремонту и строительству искусственных сооружений, мостов, тепловых труб, водопропускных труб на автомобильных дорогах Волгоградской области, – рассказывает заместитель директора ООО «РЭМ-34» Дмитрий Дронов. – Завершаем строительство моста через ерик Яровой в пойме Волги. графика. Уже установлены пролёты на подвижных конструкциях, монтируется ограждение. В ходе работы предусмотрено обустройство не только проезжей части, но и пешеходных дорожек. Для жителей Ленинского района строительство данных сооружений жизненно необходимо. Благодаря им более тысячи жителей пойменных хуторов будут соединены с дорожной сетью региональных и межмуниципальных дорог».

Поэтому и сроки сдачи сжатые, которых строго придерживается подрядная компания. Да и тянуть не к чему, так как после его завершения начнется реконструкция ещё одного моста – через ерик Калинов. Эти два сооружения откроют возможность проложить дороги с твёрдым покрытием к четырём отдалённым населённым пунктам района, расположенным в пойме. Ведь не зря говорят, «Мосты соединяют берега и людей». И они же являются самыми сложными объектами в инфраструктуре дорожной сети. ООО «РЭМ-34» зарекомендовало себя как надёжный и опытный подрядчик в капитальном ремонте мостовых переходов.

«За последние годы мы отремонтировали 8 мостовых сооружений. Везде при-



ходилось искать и находить непростые решения, – продолжает Дмитрий Иванович. – Многие объекты не знали ремонта и реконструкции по полвека и больше. В их числе – ремонты мостов через реки Студеновка, Голая, Черная, Медведица и др. Например, в прошлом году всего за 4 месяца наши специалисты капитально отремонтировали один из таких сложных мостов через реку Кардаил в хуторе Верхнекардаильском Новониколаевского района».

В ходе которого был выполнен целый комплекс работ, включая, замену железобетонных балок, несущей конструкции и проезжей части. Через данное искусственное сооружение ежедневно проходит большой автомобильный поток, так как он является частью автомобильной дороги М6 «Каспий» – Куликовский – Хоперский – Верхнекардаильский – Новониколаевский. С учетом подъездов к объекту и длины самого моста общая протяженность ремонтного участка, который в рекордные сроки выполнило ООО «РЭМ-34», составляет 360 метров.

ИННОВАЦИИ И КАДРЫ: КЛЮЧЕВЫЕ ФАКТОРЫ

«Сегодня завершаем капитальный ремонт автодороги "Жирновск – Рудня – Вязовка – Михайловка – Кумылженская – Вешенская (Ростовская область)» включая ремонт моста через реку Тишанка в городе Михайловка, – продолжает директор компании. – Максимально важным для всего региона стало строительство надежной дороги от Ленинска через село Покровка до хутора Лещев. Это в Ленинском районе, где мы с нуля возвели мост через ерик Яровой.



ЕВГЕНИЙ ГОРБАТЕНКО:

«**НАШИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ВЫПОЛНЯЮТ РЕМОНТ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ «ВОЛГОГРАД–САЛЬСК», ВКЛЮЧАЯ ПУТЕПРОВОД ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ В ОКТЯБРЬСКОМ РАЙОНЕ. ПОЛОВИНА ИЗ ЗАПЛАНИРОВАННОГО ОБЪЕМА, ПОЧТИ ВЫПОЛНЕНА».**





На всех объектах специалисты РЭМ-34 выполняют примерно аналогичные виды работ, это снятие старого асфальтобетонного покрытия, ремонт пролетных строений, опор, ремонт укрепления конусов, устройство нового асфальтобетонного покрытия, перильного и барьерного ограждения.

По словам главного инженера ООО «РЭМ-34» Максима Голишникова, большинство из объектов, на которых работает компания, можно отнести к реально сложным.

«К примеру, тот же мост через реку Кленовка в Жирновском районе, – рассказывает он, – где мы фактически возводим совершенно новое сооружение, полностью демонтируя старый. После ремонта мост будет соответствовать всем современным техническим нормам и требованиям. Так и по большинству других объектов. Поэтому без современной тех-

ники, без применения инновационных технологий с такими задачами в сжатые сроки не справиться».

А современная дорожная техника требует и хороших знаний, и профессионального опыта для управления ею. И поэтому компания постоянно повышает профессиональный уровень как инженерно-технических специалистов, так и своих рабочих. Ведь с кадрами сегодня проблема повсеместная, и крайне сложно найти подготовленных специалистов, монтажников, бетонщиков, водителей на спецтехнику. Поэтому, в организации уже сами готовят нужные кадры. Это позволяет с гарантией, качественно, к сроку справляться со всем объемом работ. В целом, мощности предприятия загружены. Но, если возникнет необходимость взять в работу какие-то новые объекты, то резервы есть.



САХАЛИНСКИЙ ПОРТ РЕКОНСТРУИРУЮТ

Завершить работы по реконструкции планируют в декабре 2024 года.

Расширение мощностей порта в Петропавловске-Камчатском осуществляется одновременно с повышением безопасности мореплавания и применением наиболее экологичных технологий для охраны здоровья населения и защиты уникальной природы полуострова. Гавань расположена в незамерзающей бухте вблизи Северного морского пути, имеет удобные якорные стоянки и места перевалки, в том числе специализированные терминалы для обработки различных видов грузов. Грузооборот после реконструкции причалов составит 650 тыс. тонн в год.



БЕЗБУМАЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В РФ оформлен и передан в госсистему Минтранса первый электронный морской перевозочный документ.

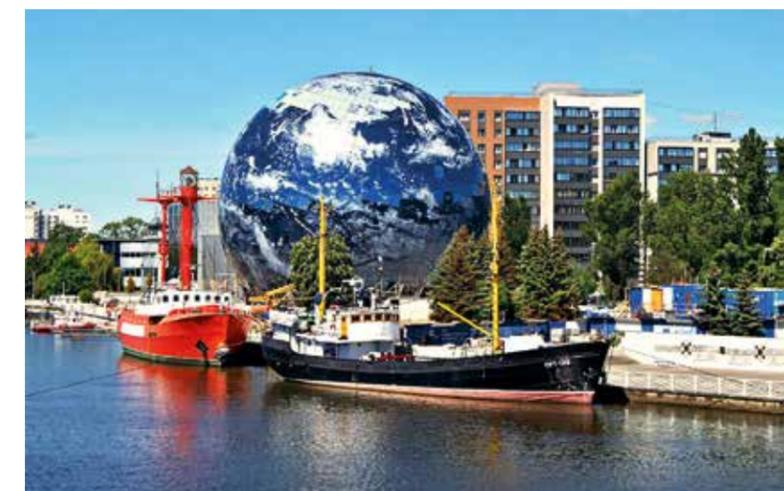
Апробирование и внедрение электронного каботажного коносамента – это первый шаг на пути применения безбумажных технологий в сфере отечественного мореходства. Документ оформлен в тестовом контуре Государственной информационной системы электронных перевозочных документов Минтранса РФ. В систему в рамках пробной интермодальной перевозки груза успешно переданы транспортная накладная, путевой лист и впервые – морской коносамент (документ, выдаваемый перевозчиком груза грузовладельцу, удостоверяющий право собственности на отгруженный товар) в электронном формате. Груз в универсальном контейнере со склада был доставлен автотранспортом во Владивостокский морской торговый порт и далее на судне перевезен в сахалинский порт Корсаков.



ПО ВОЛГЕ НА КОЛЕСАХ

Колесный теплоход отправился в премьерный рейс из Нижнего в Москву.

Судно построили в Астрахани на заводе «Лотос», затем перегнали в Нижний Новгород для достройки и ходовых испытаний. «Аурум» (по-латыни золото). Для нижегородского круизного флота стал вторым судном проекта ПКС-180, где 180 – число пассажиров, которых судно может взять на борт. Его скорость 18 км/ч. В планах – города Золотого кольца, 9 десятидневных круизов. Теплоход может плыть даже при глубине воды 1,2 метра. Традиционно, минимальная осадка пассажирских судов – 1,6 метра. Еще важная особенность теплохода – возможность стоянки без пристани, «носом в берег». Если колесник застрянет, то сможет сам снять себя с мели, просто опустит колеса на грунт. В России из-за небольших глубин не используется 50 тыс. км. водных путей. Для «Аурум» – это не проблема.



ЭКСПОЗИЦИИ ВО ЛЬДАХ

Музеи Калининграда и Чили планируют совместную выставку в Антарктиде.

Расстояние в 13 тысяч километров – не преграда, когда есть стремление к диалогу и дружбе. При содействии Русского дома в Чили состоялась онлайн-встреча генерального директора Российского музея Мирового океана Дениса Миронюка и директора Национального морского музея Чили Андреса Родриго. Они обсудили направления сотрудничества, включая возможность открытия межгосударственной выставки на станции в Антарктиде. Обсуждались возможные двусторонние проекты, включая организацию совместных выставок, обмен опытом по сохранению и реставрации исторических кораблей, развитие музейного дела, а также участие в морских экспедициях. Особое внимание было уделено идее открытия выставки или даже филиала российского музея на антарктической станции.

СОЕДИНИТЬ ПОСЕЛКИ С РАЙЦЕНТРОМ

В ЭТОМ ГОДУ ОСНОВНЫЕ СИЛЫ КОМПАНИИ «ГРАНИТ» СОСРЕДОТОЧЕНЫ НА ДВУХ СОЦИАЛЬНО-ЗНАЧИМЫХ ОБЪЕКТАХ

Как и любой регион, Волгоградская область начинается с дорог, и многое зависит от профессионализма специалистов, которые их прокладывают и обновляют. Волгоградская компания ООО «Гранит» много лет занимается строительством и ремонтом трасс в родном регионе, стараясь добросовестно и качественно реализовывать все объекты, не разделяя их на большие и малые, важные и второстепенные.

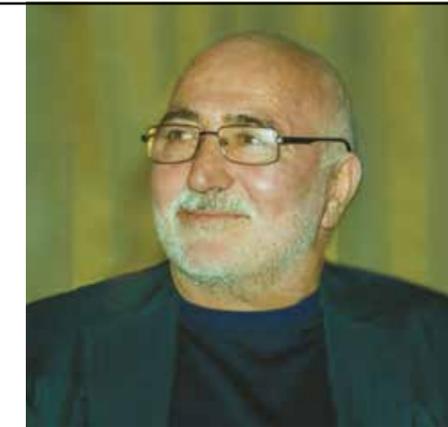


ВСЕ ОБЪЕКТЫ – ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Некоторые объекты, такие как «Строительство автомобильной дороги "Подъезд от автомобильной дороги "Краснянский – Скуришенская" к хутору Чиганаки 1-е" в Кумылженском муниципальном районе имеют малую протяжённость – всего 1,2 км, обеспечивая подъезд к единственному населённому пункту, но зато в проект включено много элементов благоустройства, таких как озеленение, освещение, тротуары и даже устройство въездной стелы. Декоративные элементы – это не только эстетическая составляющая дороги, но и удобство для водителей. Другой же объект – строительство почти 18 километровой трассы «Урюпинск-Дубовский-Алексеевская» на участке от хутора Дубовский до хутора Пимкинский, соединяя Урюпинский и Алексеевский район, обеспечивает доступность к подъездам трёх населённых пунктов и значительно влияет на экономику региона. Эта стройка не имеет каких-то визитных составляющих, но в плане объёма выполненных работ и пользы от реализации, стоит на порядок выше остальных объектов. Но, главное, что все эти объекты очень нужны людям.

В этом году основные силы компании сосредоточены на двух объектах: строительство автомобильной дороги "Самолшинский – Гушинский" в Алексеевском районе и капитальный ремонт и содержание автомобильной дороги "Жирновск – Рудня – Вязовка – Михайловка – Кумылженская – Вешенская (Ростовская область)" км 275+800 - км 287+000 в Кумылженском районе.

Первый объект решит очень много серьезных вопросов для жителей двух хуторов. Раньше асфальтированный



СЕРЕЖА ОГАНЕСЯН:

« У НАС СЛОЖИЛСЯ КОСТЯК ПРОФЕССИОНАЛОВ, КОТОРЫЙ МОЖЕТ БЫСТРО И КАЧЕСТВЕННО НАУЧИТЬ РАБОТАТЬ ЛЮБОГО ЖЕЛАЮЩЕГО, ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ЭТО ЖЕЛАНИЕ БЫЛО».

подъезд присутствовал только до хутора Самолшинский, а до Куудиновского и Гущина можно было доехать только по грунтовке, поэтому в межсезонье и зимой у жителей не было бесперебойной связи с райцентром. Даже машины экстренных служб добирались с трудом. Новую двухполосную трассу протяженностью 6 км, расположенную в пойме реки Хопёр, не размоют ни весенняя распутица, ни мощные ливни, поскольку она будет иметь прочную конструкцию из подстилающего слоя из песка, разделяющей прослойки из геосинтетического материала, двух слоёв щебня и двух слоёв асфальтобетона.

«На участке между н.п. Самолшинский – Куудиновский автодорога проходит у склона местной меловой горы, поэтому водосброс и водоотвод с нее будет осу-



ществляться по устроенным водоотводным кюветам и быстротокам, через водопропускные трубы и лотки. В границах населённых пунктов проектом предусмотрены тротуары, разворотная и посадочные площадки, наружное освещение, въездные стелы, автобусные остановки», – отметил генеральный директор ООО «Гранит» Сережа Оганесян.

К строительству специалисты приступили в начале марта этого года. К лету практически закончены работы по переустройству участка водопровода и линии связи, установлено 14 из 15 водопропускных труб. Произведена защита существующего газопровода. Сейчас дорожники занимаются возведением земляного полотна. Сдача объекта запланирована на 1 ноября 2025 года, и по словам руководителя, эти сроки – оптимальные, поэтому каких либо сложностей, либо отставаний в реализации не предвидится.

С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Второй основной объект протяжённостью 11,2 км, расположен на самой окраине Кумылженского района перед границей с Ростовской областью. К работам дорожники приступили в июне прошлого года, за год заготовили необходимые материалы для ремонта, установили 11 водопропускных труб, а одну, существующую трубу, отремонтировали. Могли бы успеть больше, но в виду отсутствия финансирования на 2023 год, работы были заморожены. В этом году начались работы по демонтажу существующих сооружений и разборке существующей дорожной одежды.



Так как участок давно пришел в негодность и был полностью разрушен, было решено устроить конструкцию дорожной одежды с использованием стабилизации существующих грунтов и обработке слоя основания неорганическим вяжущем методом холодного ресайклинга.

«При капитальном ремонте данной дороги, мы создадим две бетонные плиты: первую – в слое земли, – рассказывает начальник ПТО ООО "Гранит" Евгений Столетов. – И вторую, – в основании. Уже восстановили просевшее земляное полотно до проектных отметок и сейчас полным ходом идёт стабилизация грунта – с последующим уплотнением и профилированием, для устройства бетонной плиты».

Начальник ПТО отметил, что данная технология при своей дороговизне, имеет ряд неоспоримых преимуществ – высокая надежность, способность выдерживать нагрузки и стабилизировать проблемные участки дорог, сделав их достаточно прочными для долговременной эксплуатации.

Параллельно на разных участках идут работы по разборке существующей дороги, отсыпке земполотна и его стабилизации, устройство последующего слоя основания. После капремонта ширина двухполосной проезжей части составит 8 метров. В границах населённого пункта Шакин, будет устроены автобусные остановки, тротуары и наружное освещение, установлен пункт видеонаблюдения и фиксации метеоусловий дороги. По проекту срок сдачи рассчитан до 1 сентября 2026 года. Но в виду опережения графика производства работ и оперативного освоения доведённых на данный финансовый год денежных средств, организация надеется на дополнительное финансирование и в целом планирует досрочно сдать объект в 2025 году.

МЕТОДОМ РЕСАЙКЛИНГА

Безусловно, на оптимизацию сроков влияет применение современных технологий. Особенно эффективным оказался опыт применения методов стабилизации грунтов неорганическими вяжущими и устройство основания методом холодного ресайклинга. По словам генерального директора, эти методы значительно повышают прочность дорожной одежды

ГЛАВНОЙ ЦЕЛЬЮ ДОРОЖНИКОВ «ГРАНИТА» БЫЛА И ОСТАЕТСЯ – СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ КАЧЕСТВЕННЫХ И БЕЗОПАСНЫХ ДОРОГ.

и способствуют её устойчивости к продавливанию и разрушению.

Также хочется подчеркнуть полезность систем 3D нивелирования. «Установка данных систем на технику и наличие комплекта 3D геодезии на объекте, заметно упрощает и ускоряет работу во многих технологических процессах, но не стоит забывать про точность. Система не гарантирует идеальных высотных отметок, так что итоговые высотки устанавливаются по старинке, нивелиром либо тахеоме-





тром. Но одно то, что можно в несколько раз ускорить производство разбивочных работ, либо на каких-то этапах вообще их избежать, так как у работающей техники дорога «нарисована на экране», и машинист на подготовительных этапах может самостоятельно себя позиционировать, уже дорогого стоит», – поделился опытом Сережа Вазгенович.

Объем работ у компании в регионе очень большой. По мере свободных сил и средств она работает по контрактам с местными администрациями, фермерскими хозяйствами, муниципальными организациями – выигрывает небольшие краткосрочные аукционы по ремонту дорог в поселениях, асфальтирует площадки, склады и ангары. А также поставляет организациям строительные материалы для дорожных и строительных работ. В данный момент ремонтирует дороги местного значения в Алексеевском муниципальном районе, поставляет битумную эмульсию в МБУ «Хозяйственная служба и благоустройство» города Новоаннинский, прорабатывает поставку щебня в филиал ООО «Газпром газораспределение Волгоград» в городе Урюпинске и т.д.

Своевременному и качественному выполнению работ способствует мощная производственная база предприятия: три АБЗ, завод по производству битумной эмульсии. На объектах работают два мобильных бетономесителя с самозагрузкой, что позволяет производить качественную бетонную смесь в полевых условиях.

БЫЛО БЫ ЖЕЛАНИЕ!

Но сложностей на стройке всегда хватает, главное, что они решаемы, либо временного характера. При дорожном строительстве многое зависит от погодных условий, которые нельзя предугадать, но к капризам погоды волгоградские дорожники уже привыкли. Парк дорожно-строительной техники компания обновила практически полностью. Остаются в производстве и старая техника, но она задействована как дополнительная, и не создает при поломке простоев и задержек.

От кадрового дефицита тоже никуда не деться, это уже массово. Поэтому компания старается привлекать лучших специалистов достойной зарплатой, комфортными условиями труда, социальной поддержкой. Сейчас в дорожно-строительной отрасли набирает обороты вахтовый метод. «Гранит» же придерживается сезонного графика работы. Работая в своих родных районах, коллектив находится постоянно дома, а все переработки и выходные получает в виде доплат, либо дополнительного отдыха в несезонное, осенне-весеннее время.

«У нас сложился костяк профессионалов, который может быстро и качественно научить работать любого желающего, главное, чтобы это желание было. В последнее время именно это и является основным фактором при приёме на работу. Мы не делаем ставку на специалистов, которые ждут «золотых» условий, а стараемся привлечь заинтересованных в работе и готовых к обучению специалистов. За пару лет новичок становится хорошим специалистом, и что самое главное – готовым работать у себя дома», — отметил Оганесян.

Работы хватит на всех, так как объемы компании растут с каждым годом. И главной целью дорожников «Гранита» была и остается – строительство и ремонт качественных и безопасных дорог.

М. Гошина



ОБНОВИЛИ ПУТЕПРОВОД

Менее полугода понадобилось мостовикам, чтобы отремонтировать путепровод на трассе М-4 «Дон» в Адыгее.

Это значимый объект для региона, так как соединяет Краснодар и столицу Республики Адыгея – Майкоп. Работы завершились на 5 месяцев раньше запланированного срока. В начале июня запустили движение по искусственному сооружению, а сейчас все работы досрочно завершены. Были частично заменены балки пролетных строений и конструктивные элементы мостового полотна – уложены верхний и нижний слои покрытия, устроена гидроизоляция и заменены деформационные швы. Для повышения уровня безопасности установили новое барьерное и перильное ограждение, обустроили тротуары и нанесли разметку термопластиком со светоотражающими элементами.



БУДЕТ НОВЫЙ МОСТ!

На восстановление моста в Северной Осетии выделено финансирование из федеральной казны.

Председатель Правительства России Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении дополнительных субсидий бюджету Республики Северная Осетия – Алания на мероприятия по развитию дорожной инфраструктуры. Средства будут направлены на реконструкцию моста через реку Терек на объезде села Ногир, который был разрушен в результате прошлогоднего весеннего паводка, вызванного ливневыми дождями. Восстановление объекта ведется по указанию Президента России Владимира Путина в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы». Полная стоимость реконструкции моста в соответствии с проектно-сметной документацией оценена в 795 млн рублей. Работы планируется завершить в текущем году.

КРИТЕРИИ ОПОРНОЙ СЕТИ



В России утверждены правила, по которым будет определяться перечень объектов опорной сети автомобильных дорог.

Соответствующий документ подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин. Согласно Постановлению, к опорной сети будут относиться в том числе дороги регионального или межмуниципального значения, которые обеспечивают подъезд к аэропортам, железнодорожным станциям, а также морским и речным портам. Для этого регионы будут ежегодно до 1 февраля направлять в Росавтодор предложения по отнесению автодорог к опорной сети. Утверждать финальные списки таких объектов будет Минтранс России после одобрения Правительственной комиссией по транспорту и Правительственной комиссией по региональному развитию. Это позволит определить наиболее востребованные для страны дороги и обеспечить их необходимое развитие в приоритетном порядке.



НОВЫЙ СТАТУС ТРАССЫ

В оперативное управление подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор «Тамань» принят участок автодороги Симферополь – Джанкой.

Участок, протяженностью 118 км, стал частью федеральной трассы Р-280 «Новоросси́я» Ростов-на-Дону – Мариуполь – Мелитополь – Симферополь». Дорога берет начало от моста через Чонгарский пролив и, минуя множество населенных пунктов полуострова, ведет к Симферополю. На всем протяжении участок имеет асфальтобетонное покрытие и соответствует параметрам IБ и II технических категорий с преимущественно двухполосным движением. В ближайшее время специалисты планируют провести диагностику трассы для выявления всех недостатков, чтобы определить участки для проведения первоочередных работ.

НА КУРОРТ БЕЗ ПРОБОК!

В Крыму на подъезде к Феодосии открыт проезд по четырем полосам.

Новая схема организации движения введена возле курортной Феодосии. К капитальному ремонту участка протяженностью 7,2 км, входящего в состав трассы А-291 «Таврида», дорожники приступили в марте 2023 года. Теперь к морскому курорту ведет современная дорога с надежным асфальтобетонным покрытием, устойчивым к воздействию влаги, образованию трещин и колеи. При его разработке были учтены климатические особенности южного региона. По обновленной четырехполосной дороге ежедневно могут проезжать свыше 17 тыс. автомобилей. Также в составе подъезда к Феодосии устроено 12 съездов. Специалисты продолжают работы по обустройству тротуаров и автопавильонов, ведут монтаж наружного освещения и шумозащитных экранов. Срок сдачи – октябрь этого года.



НОРМА ПРИБЫЛИ НА ПАССАЖИРОПОТОК

**БРУТТО-КОНТРАКТЫ ДАЮТ ПЕРЕВОЗЧИКАМ РАСЧЕТНУЮ
РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ, А ПАССАЖИРАМ КОМФОРТ
И ГУМАННОЕ ОТНОШЕНИЕ**



Многие не заметили, как в России началась реформа закупок в сфере пассажирских перевозок. Власти крупнейших городских агломераций страны применяют новый подход к оценке услуг компаний-перевозчиков: вместо бесконтрольных и неменяемых договорняков вводятся так называемые «брутто-контракты». Они уже работают в Екатеринбурге и в Московской области. К ним с огромным интересом приглядываются многие субъекты РФ

Это значит, что компании-перевозчики теперь получают деньги не за число пассажиров, а имеют нормированный заказ на определенное количество перевозок. Работа оплачивается заказчиком по фиксированной ставке за оговоренную единицу этой работы (*число машино-километров, пройденных в соответствии с заданным уровнем качества и за определенный промежуток времени).

Принципиальный нюанс: деньги, которые пассажиры платят за поездки, сначала поступают в городской бюджет, а уже потом перераспределяются между компаниями, которые конкурируют за право

осуществлять перевозки. Это новое слово в экономике города, которое впервые звучит в транспортной сфере, а на самом деле, заслуживает внедрения во все социально-значимые системы (ЖКХ, коммерческую медицину, на ритейлерские сети...).

Принципиально важно, что число пассажиров теперь не учитывается при оценке услуг перевозчика. Порочная практика, стимулирующая коммерческую жадность предпринимателя, провоцирующая его минимум машин выпускать в рейсы, с тем чтобы «больше селди набить в каждую бочку», то бишь в автобус, становится нереальной.

Хуторской бизнес: «экспрессы», набитые под самый потолок пассажирами в убитых газелях, километровые очереди на остановках – это привычная картина для любого пригорода. И первопричина этого – вовсе не перенаселенность, не нехватка подвижного состава. У проблемы другое название – сражение за прибыль, за каждую пассажироединицу.

Московская область, обладающая одной из самых протяженных и загруженных транспортных сетей в России, настаивает на широком внедрении так называемых «брутто-контрактов» в сферу пассажирских перевозок.

– Средства от таких контрактов напрямую поступают в бюджет в отличие от нетто-контрактов, где выручка остается у перевозчика. Объем таких перечислений только за первый квартал 2024 года

**ПРИНЦИПИАЛЬНЫЙ НЮАНС: ДЕНЬГИ,
КОТОРЫЕ ПАССАЖИРЫ ПЛАТЯТ ЗА ПОЕЗДКИ,
СНАЧАЛА ПОСТУПАЮТ В ГОРОДСКОЙ БЮДЖЕТ,
А УЖЕ ПОТОМ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ МЕЖДУ
КОМПАНИЯМИ, КОТОРЫЕ КОНКУРИРУЮТ
ЗА ПРАВО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПЕРЕВОЗКИ**

составил 215 млн рублей, – рассказал замминистра транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Олег Бурцев на XIX Всероссийском Форум-выставке «ГОСЗАКАЗ», который прошел в Москве. – При этом применяется прозрачная система оплаты, полный уход от наличного расчета. В области приняты соответствующие нормативные документы, которые исключают возможность оплаты наличными средствами. На всех автобусах, обслуживающих маршруты по брутто-контрактам, установлены терминалы (под банковскую карту или карту «Стрелка»).

Серьезным плюсом новой системы является положительная расчетная рентабельность для перевозчика. Компании заранее известен объем выручки, которую он получит на маршруте.

– Транспортные работы предприятиям оплачиваются исходя из фактически выполненных рейсов и от их качества, но итоговая сумма не зависит от количества перевезенных пассажиров. Стоимость единицы работы, при этом, формируются на осно-





вании приказа Минтранса России (№351 от 20 октября 2021 года), и она включает в себя, в том числе, покрытие затрат на обновление парка автобусов. Качественному исполнению приказа способствует технология, так называемого «умного контракта», применяемая в Московской области. Заказчики на территории области включают в контракт на пассажирские перевозки только те положения, которые предусмотрены законом. Исключены случаи ненужного творчества со стороны заказчика, – рассказал Олег Бурцев.

Маршрутная сеть МО насчитывает 1968 маршрутов протяженностью 81 тыс. километров. По итогам 2023 года перевезено более 760 млн пассажиров.

Аналогичную реформу транспортного обслуживания с переходом на брутто-контракты с начала 2024 года внедряют власти Екатеринбурга. Как объясняют в администрации города, теперь транспортные предприятия «лишаются автономии». Они начнут выполнять конкретный муниципальный заказ и получать плату исключительно за то, как хорошо они это делают. «Компании, не глядя на прибыль, станут предоставлять качественные машины, которые ездят по строгому расписанию. Предприятия получают деньги за работу, а не за популярность и загруженность маршрута», – сообщили в администрации Екатеринбурга.

Благодаря техническому регулированию процедуры закупок экономика города меняется в пользу человека. Теперь обслуживать новые микрорайоны, многоэтажные «человейники», придется по-честному с максимальным комфортом для людей. На смену частным лавочкам с сомнительным автобусным парком приходят квалифицированные компании с современной техникой.

Сейчас закупки транспортных услуг в больших урбанизированных муниципалитетах доросли до нормирования пассажиропотоков и нормирования затрат на их обеспечение. Это стало результатом цифровизации, внедрения систем «умный город», внедрения стандартов благоустройства и социальной обеспеченности территорий... Закрывать глаза на эти стандарты становится невозможным.

Переход к брутто-контрактам в крупнейших городах России вызовет эффект домино по всем муниципалитетам страны, где есть общественный транспорт. Это пример эффективной хозяйственной системы нового типа, в которой тоже есть конкуренция и прибыль, но уже на более высокой ступени развития городской цивилизации. Это следующий экономический уклад, в котором конкуренция носит не ценовой характер, а прибыль распределяется на публичных условиях и для блага людей.

Артем Сериков



НЕ СБАВЛЯЯ ТЕМПОВ

БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫПОЛНЕНА ДОСРОЧНО

Дорожная инфраструктура Пензенской области становится основой и экономики региона, и комфортной жизни местного населения. Речь идет о новом строительстве, реконструкции, а также ремонте уже действующих трасс. По словам министра строительства и дорожного хозяйства региона Александра Гришаева, к сегодняшнему дню выполнено порядка 65% от запланированного объема работ текущего года.

По областной программе строительства и ремонта муниципальной опорной сети, которая предусматривает приведение в порядок дорог к сельским населенным пунктам, предусмотрен ремонт 113 объектов в 46 населенных пунктах. Введена в эксплуатацию почти половина из этих объектов. В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» идут работы на 166 объектах. Уже отремон-

тировано 110 км дорожного покрытия на автомобильных трассах регионального и местного значения.

«С учетом того, что в нацпроект «Безопасные качественные дороги» входит Пензенская агломерация, работа идет практически во всех административных центрах нашего региона, – отметил губернатор Пензенской области Олег Мельниченко. – Не забываем также про путепроводы и мосты, про дорожные работы по программе комплексного развития сельских территорий. Сейчас идем уверенными темпами, главное – их не сбавлять».

Что любопытно, работа по 22 дорожным объектам ведется в рамках нацпроекта «Демография», направленного на стимулирование рождаемости и повышения качества жизни, который реализуется на территории Земетчинского и Сердобского районов региона. «Пять объектов уже закончили, на остальных работаем. Степень готовности – до 80%, – рассказал Александр Гришаев. – Два объекта возводим по программе «Стимул» нацпроекта «Жилье и городская среда».



Продолжается реконструкция бульвара Прибрежный в микрорайоне «Город Спутник», который свяжет построенные в 2023 году участки улиц Светлой и Олимпийской в единую улично-дорожную сеть. Ремонт планировалось закончить до 1 сентября, но работы шли опережающими темпами, чтобы для удобства местных жителей быстрее разгрузить движение в микрорайоне. Так что, дороги в «Городе Спутник» отремонтированы раньше намеченного срока».

На завершающей стадии ремонт подъездных путей к туристической дороге между селами Паны и Абашево, связавшей Наровчатский и Спасский районы. Работы ведутся, опять-таки, рамках нацпроекта «БКД». Здесь контракты рассчитаны на два года, но пензенские дорожники настроены завершить проект в этом году.

В Сурском крае широким фронтом идет ремонт дорожной опорной сети протяженностью 694 км. Уже в нынешнем году в нормативное состояние будет приведено 576 км га участках: Нижняя Елюзань – Русский Камешкир – Лопатино, Поим – Башмаково – Земетчино, Нижний Ломов – Пачелма – Башмаково, Пенза – Лунино.

В зоне пристального внимания регионального правительства состояние мостов, как важнейший составляющий транспортной инфраструктуры. В эти дни ударными темпами ведется реконструкция моста через реку Шукша в поселке Лунино. Старый мост был построен в прошлом веке. Даже невооруженным глазом был виден критический износ конструктивных элементов, поэтому сооружение решили демонтировать.

«Сейчас возведены все 5 опор. Завершен монтаж балок на пролетах. Параллельно ведем работы по устройству подпорных стенок. На мосту, кстати, будут установлены шумозащитные экраны, что положительно скажется на комфорте проживания жителей близлежащих домов», – сообщил специалист управления строительства и дорожного хозяйства Пензенской области Александр Прокин. Протяженность нового моста – 101 метр при ширине в 16 метров.

Уже в текущем году завершена реконструкция мостов в Спасском и Нижнеломовском районах. Продолжается ремонт моста через Ардым в селе Калинино Пензенского района. Без ремонта этот мост проработал с высокой нагрузкой практически полвека.



В ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ УЖЕ ВЫПОЛНENO ПОРЯДКА 65 ПРОЦЕНТОВ ОТ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ ОБЪЕМОВ СТРОИТЕЛЬСТВА, РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕМОНТА ДОРОГ И МОСТОВ

Организация и темпы ремонта дорог, городское благоустройство находятся в центре постоянного внимания региональной власти. Практически в ежедневном режиме губернатор Олег Мельниченко не только заслушивает доклады дорожников о выполненных работах, но и лично инспектирует их ход и качество. Не в последнюю очередь, благодаря такому подходу, раньше запланированных сроков завершены основные дорожные работы на большинстве улиц и в райцентрах Пензенской области.

Наш корр.



«ПЕНЗАДОРСТРОЙ»

ПРЕОБРАЖАЕТ РЕГИОН

УСПЕХ КОМПАНИИ ДЕРЖИТСЯ НА ТРЕХ КИТАХ СОВРЕМЕННОЙ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ: ТЕХНОЛОГИЯХ, ИННОВАЦИЯХ И ПРОФЕССИОНАЛИЗМЕ

Пензенская область преобразуется буквально на глазах. Растут новые жилые микрорайоны, а вместе с ними социальные объекты, современный вид обретают улицы городов и сел, строятся новые автодороги. Все это в совокупности выводит регион в лидеры индустриального развития России. Значительная заслуга в этом принадлежит ООО «Пензадорстрой». О том, что область преобразуется в лучшую сторону, говорят жители Пензы, пишут об этом в социальных сетях. Сегодня путешествовать по области, действительно, удовольствие. И даже широкий фронт ремонтных работ на дорогах, реконструкция многих автотрасс не умаляют это впечатление.

С дорожниками ООО «Пензадорстрой» мы встретились на участке трассы М-5 «Урал». Одна из главных и старейших дорог России, протянувшаяся от Москвы до Челябинска, проходит через Пензенскую область. Компания проводит ремонт на км 500+000 – км 505+000 трассы. Сейчас идет устройство наружного освещения, мон-

таж барьерного ограждения, дорожных знаков и разметки на всех 4-х полосах проезжей части. Сдача объекта протяженностью 3 км запланирована на октябрь текущего года. Параллельно на этой же трассе идет устройство слоев износа на участке км 633+476 – км 645+140, протяженностью почти 8 километров с общей площадью покрытия свыше 200 тысяч квадратных метров. Работы идут фактически круглосуточно, так как сдача объекта запланирована на сентябрь 2024 г.

«Продолжаем монтаж электроосвещения и тротуаров на автомобильной дороге «Подъезд к с. Мичурино» Пензенского района, о чем давно просят жители села, – рассказывает генеральный директор ООО «Пензадорстрой» Виталий Ананьев. – Длина участка – 3,776 км. Необходимо уложить почти 7 километров бордюрного камня, построить тротуары площадью почти в 7 тысяч квадратных метров. Плюс к этому, для повышения безопасности движения в ночное время, проектом предусмотрено устройство искусственного освещения общей протяженностью 4 километра, а для этого необходимо установить 147 новых опор и смонтировать на них светиль-



ВИТАЛИЙ АНАНЬЕВ:

«ОСНАЩЕННЫЙ СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИКОЙ И ПЕРЕДОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ КОЛЛЕКТИВ, СПОСОБЕН РЕШАТЬ САМЫЕ СЛОЖНЫЕ ЗАДАЧИ. УСПЕХИ «ПЕНЗАДОРСТРОЯ» БАЗИРУЮТСЯ ИМЕННО НА ТАКОЙ ПЛАТФОРМЕ»

ники. Но, и это не все. Также ведем работу по устройству шумовых полос, нанесению разметки на пешеходных переходах, установке новых дорожных знаков и монтажу тактильных плит».

Объект находится на стадии завершения и, уверены, полноценная сдача этой дороги в эксплуатацию, станет праздником не только для местных жителей.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» ООО «Пензадорстрой» завершает ремонт автомобильной дороги «ул. Мясницкая в с. Засечное Пензенского района». Проектом был предусмотрен ремонт проезжей части и обочины, строительство тротуара шириной 2 метра с установкой дорожного и тротуарного бордюрного камня, а также пешеходного ограждения, плюс монтаж дорожных знаков и нанесение дорожной разметки.

«С первых дней, понимая принципиальную важность нормальной дороги для жителей Пензы и села Засечное, на объекте сосредоточили ударные силы, – делится Виталий Сергеевич. – Работы изначально велись с опережением графика. И это, несмотря на высокий трафик движения автотранспорта по участку. В ближайшие дни все будет завершено, практически на 2 месяца раньше планируемого срока».

В целом, каждый из объектов, на которых работает компания, важен для жителей региона и развития его потенциала. Отсюда, максимум внимания каждому участку. В этом перечне строительство улично-дорожной сети от Прибрежного бульвара Пензенского района до села Засечное, которое ведется в рамках программы «Стимул». При строительной длине участка чуть более километра, общий объем земляных работ, которые предстоит выполнить – порядка 100 тысяч кубометров. Это потребовало сформировать мощный технический и люд-





Сергей Зотов,
Начальник ПТО

ской «кулак» для обеспечения темпов строительства на начальном этапе. Сегодня можно с уверенностью сказать, что объект будет сдан до конца октября этого года, как и планировалось.

Компания успешно работает и на улично-дорожной сети самой Пензы. В этом году, по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги», должны отремонтировать и привести к стандартам 27 улиц Пензы.

«Площадь ремонта – порядка 45 тысяч квадратных метров. По моим расчетам, завершим эту работу где-то 15 августа. Сейчас готовность – около 40%, – знакомит с очередным объектом Виталий Сергеевич. – Основная сложность заключается в крайне стесненных условиях работы. Сами понимаете, что улицы проходят по частному сектору города, где ширина проезжей части редко превышает 3-3.5 метра. Зачастую приходится начинать с подготовки основания и проезжей части и тротуаров. Оно либо отсутствует, либо находится в «убитом» состоянии. Кроме этого, работы затрудняет множество колодцев, которые необходимо отрегулировать по высоте нового покрытия проезжей части. Много времени тратится на укрепление обочин вручную. Но, повторяю, мы были готовы к этим сложностям, работа движется строго по графику. Все объекты сдадим в срок».

На балансе ООО «Пензадорстрой» находятся три областные дороги общей протяженностью 41,2 километра. Участки небольшие, но требуют особого внимания из-за своего географического расположения и сильных ветров, характерных для региона. Отсюда, каждую зиму дороги периодически заносятся снегом. Зима держит коллектив дорожников в особом напряжении. Необходимо до первых метелей провести мероприятия по снегозащите,

и таким образом задержать снег на подступах к трассам. Даже в апреле приходится проводить обработку дорожного полотна пескосоляной смесью, чтобы не образовывался гололед.

Большегрузный транспорт, которого на дорогах становится все больше и больше, основательно разбивает дорожное полотно. Это основная причина роста объемов ямочного ремонта и ремонта основания областных дорог. Старые дороги, естественно, строились без учета на такой объем трафика и нагрузки. Ситуация штатная, хотя и диктует необходимость обращаться к заказчику с предложением включить поврежденные участки в программы полноценного ремонта и даже реконструкции. Таким образом в прошлом году «Пензадорстроем» был отремонтирован участок областной дороги протяженностью 14.2 километра уже под реальный трафик и нагрузку.

Безусловно, производственная мощность и потенциал ООО «Пензадорстрой» растет из года в год. А есть ли этому какие-то сдерживающие факторы, все-таки страна живет под мощным санкционным прессом?

«Мы планомерно наращиваем свой производственный потенциал, в том чис-

ле и в техническом оснащении, – отвечает на вопрос Виталий Сергеевич. – Соответственно, увеличиваются и объемы работ. Хотя, сегодня есть проблема с закупкой запчастей для техники и оборудования западного производства. А такой техники в дорожном строительстве большинство. Цена на запасные части выросла, а сроки поставки увеличились. Но, поверьте, это не главная проблема для предприятия. Острая нехватка квалифицированных кадров, как инженерных, так и рабочих специальностей, существенно тормозит дорожное строительство в масштабах всей России. И речь, в первую очередь об основных рабочих специальностях: машинистах бульдозеров, экскаваторов, грейдеров. Для того, чтобы подготовить классного спеца на этой технике нужны годы».

Современные технологии, машины и оборудование, применяемые сегодня в дорожном строительстве, требуют особого мастерства, знаний, навыков. Применение инновационных технологий без подготовленных, опытных, грамотных специалистов – пустая трата времени, ресурсов и средств. В качестве подтверждения такого подхода, начальник ПТО Сергей Зотов приводит конкретный пример из опыта «Пензадорстроя». При капитальном ремонте автомобильных дорог применяется технология устройства дорожного основания методом холодного ресайклинга. Эта технология позволяет увеличить срок эксплуатации дорожной «одежды» за счет более высоких прочностных характеристик асфальтогранулобетона (АГБ). Главным преимуществом холодного ресайклинга является возможность снижения сметной стоимости ремонта при увеличенном сроке эксплуатации автодороги. Для внедрения и использования

ПЕНЗАДОРСТРОЙ – ЕДИНСТВЕННЫЙ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬ МИНЕРАЛЬНОГО
ПОРОШКА В Г. ПЕНЗА
МОЩНОСТЬЮ 15 ТЫСЯЧ ТОНН ЕЖЕГОДНО

технологии компания приобрела необходимую технику, специально обучила и подготовила персонал. Сейчас этот метод применяется не только на собственных объектах, но и в качестве практической помощи. Спецы «Пензадорстроя» работают на объектах коллег. То есть, специалистов для строительства современных качественных дорог





с использованием современных технологий важно учесть, вкладывая в это ресурсы.

«Нет смысла рассуждать о качественном строительстве и ремонте дорог, не имея в распоряжении дорожно-строительного предприятия собственной лаборатории, – уверен Сергей Дмитриевич. – Необходимо в постоянном режиме выполнять весь спектр испытаний качества материалов и продукции: асфальтобетона, бетона, минерального порошка, битумной эмульсии. Без этого современные технологии работать не будут. И уже тем более невозможно добиться стандартов качества. Наша лаборатория оснащена всем необходимым современным оборудованием. В ней работает квалифицированный персонал».

Большую часть работ коллектив выполняет по государственным контрактам. Приходится постоянно отслеживать изменения нормативной документации и законодательства, учитывать требования заказчика. А это, зачастую, заставляет докупать новое оборудование, а персоналу – проходить обучение и повышение квалификации. К категории новаций, используемых ООО «Пенздорстрой» сто-

ит отнести и собственный завод по производству минерального порошка, производительностью 15 тысяч тонн в год. Обеспечение своим порошком асфальтобетонного завода гарантирует исключение простоев, снижение себестоимости асфальтобетона. При этом объема выпуска хватает для обеспечения сырьем еще и порядка 10 сторонних организаций. Плюс к этому, стабильную работу подразделений предприятия обеспечивает и бетонно-растворная установка, производительностью 50 кубометров бетона в час. Что полностью перекрывает потребности дорожников в бетоне, растворе и в блоках ФБС, Ф1, КО-6. Кроме выполнения государственных контрактов, «Пенздорстрой» оказывает немало услуг предприятиям и населению Пензы. Речь идет о ремонте и благоустройстве частных объектов на территории города. На таких объектах специалисты компании собственными силами выполняют геодезическую съемку, подбирают оптимальную конструкцию дорожной одежды под нужды и финансовые возможности заказчика.

Тарас Анатолийев

XI Международная
специализированная
выставка «Дорога 2024»



ДОРОГА
2024

15–17
октября

г. Екатеринбург,
МВЦ «Екатеринбург-ЭКСПО»

дорога.рф

ПРЕЗИДЕНТСКИЙ АВТОБАН М12 «ВОСТОК»

ОБХОД НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ БУДЕТ ГОТОВ К КОНЦУ ГОДА



Строительство «президентского» автобана М12 «Восток» в самом разгаре. В частности, Обход Нижнекамска и Набережных Челнов в Татарстане, разделенный на три этапа, будет готов до конца этого года. Об этом заявил вице-премьер России Марат Хуснуллин. «До конца года мы очень надеемся обход Набережных Челнов запустить», – сказал журналистам заместитель Председателя Правительства РФ. Какие мощности задействованы для возведения транспортной артерии Казань – Екатеринбург и как идут работы, мы узнали, побывав на месте строительства третьего этапа обхода, генподрядчиком которого является ООО «Саматрансстрой».



С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

В своем послании Федеральному Собранию Президент России Владимир Путин поручил продлить скоростную трассу М-12 Москва – Казань до Екатеринбурга и завершить ее строительство к 2024 году, открыть по нему движение, а потом взять курс на Тюмень. С введением трассы М-12 существенно изменится транспортная схема Татарстана. Всю республику с запада на восток можно будет пролететь за несколько часов. Идея – построить дублёр перегруженной М-7 в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети»

появилась задолго до федеральной стройки М-12. Но предложение Президента России продлить скоростную трассу Москва – Казань до Екатеринбурга значительно сократило время реализации. Была поставлена четкая задача и обозначены сроки – объездная дорога вокруг Нижнекамска и Набережных Челнов стала частью трассы М-12, получив высший приоритет на реализацию проекта. Как говорят журналисты: участок был федеральным, а стал президентским.

По проекту, коридор Казань – Екатеринбург начинается от М-12 у села Шали и переходит на М-7. Нужно обеспечить скоростной



СЕРГЕЙ СУРКОВ:

« **НАДЕЕМСЯ, ЧТО С УЧЕТОМ ЭТИХ ДВУХ ОБЪЕКТОВ, ИМЕЮЩИХ ПРИОРИТЕТНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ СТРАНЫ, МЫ И ДАЛЬШЕ БУДЕМ РАБОТАТЬ НА МАСШТАБНЫХ ОБЪЕКТАХ, ПОТОМУ ЧТО ОПЫТ ЕСТЬ, СИЛЫ ЕСТЬ, ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ БАЗА, МАТЕРИАЛЬНО – ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ»**



режим на этом участке, запланировать пешеходные переходы и остановочные павильоны. На сегодня там скоростной режим – 90–110 км/ч, а необходимо обеспечить 120 км/ч.

«Новый маршрут от Казани до Екатеринбурга включает в себя несколько объектов. Один из них – это новое строительство обходов двух городов – Нижнекамска и Набережных Челнов. В свою очередь этот объект делится на три этапа. Мы строим третий этап – обходной маршрут Набережных Челнов, протяженностью более 33,5 километров», – рассказал директор ООО «Самаратрансстрой» Сергей Сурков.

На этом этапе предусмотрено строительство четырехполосной автомобильной дороги, моста, трех путепроводов, а также возведение железобетонных труб для пропуска ручьев и трех двухуровневых транспортных развязок в местах пересечения новой дороги с действующими региональными магистралями. «Русло» новой трассы проходит, как говорится, в чистом поле. Поэтому в 2022 году дорожники начали расчистку территории в полосе отвода, приступили к снятию растительного слоя, зеленых на-

Татарстан – в целом благоприятный регион для строительства, но там сейчас эпицентр дорожных работ, поскольку сразу несколько крупных компаний прокладывают скоростной маршрут до Башкирии

саждений, заготовке инертных материалов... Чуть менее трети территории полосы отвода проходит через «гослесфондовские» леса, поэтому там пришлось проводить долгую процедуру согласований и оформления вырубki деревьев.

Сейчас многие трудоемкие манипуляции уже позади – степень готовности Обхода достаточно большая – более 70 процентов.

Путепроводы и мосты будут балочной конструкции, они почти построены, осталось обустройство. С высоты квадрокоптера уже во многих местах нового маршрута виден уложенный верхний слой покрытия. Рабочие устанавливают дорожные знаки, идет обустройство развязок, искусственных сооружений.

«В республике Татарстан в настоящий момент у нас находятся два крупных объекта федерального значения, которые входят в общий маршрут Казань – Екатеринбург. Здесь сконцентрирован наш основной объем работы текущего сезона. Безусловно, все строительные-монтажные работы шли круглый год, но в зависимости от погодных условий, с разной интенсивностью. Сейчас мы вышли на пик строительства», – отметил Сергей Юрьевич. На этом объекте предусмотрен большой объем переустройства коммуникаций, начиная от высоковольтных линий, заканчивая газопроводами и нефтепроводами.

ДУБЛЕР М-7 – ТРАССА В БУДУЩЕЕ

Второй объект тоже является будущим маршрутом скоростного пути Казань – Екатеринбург, который плавно вытекает из Обхода Набережных Челнов. Часть маршрута в границах Татарстана пройдет по существующей трассе М-7 «Волга». Там у компании «Самаратрансстрой» также большой участок, порядка 33 км, который начинается в районе Соснового бора и заканчивается в районе города Менделинск. Там идет реконструкция действующей дороги – она расширяется до 4 полос, существующая проезжая часть полностью разбирается и строится новая. Это по сути – новое строительство.

Здесь тоже нужно построить крупные искусственные сооружения – два путепровода, и один мостовой переход, несколько тракторных проездов и 8 отдельных пешеходных



переходов. Также предусмотрен большой объем переустройства коммуникаций, начиная от высоковольтных линий, заканчивая газопроводами.

«На этом участке реконструкции мы делаем обход села Кузембетьево. Нам предстоит освоить очень большой объем в очень сжатые сроки. По госконтракту окончание реконструкции запланировано в 2026 году, но в послании Президента поставлена задача – полностью обеспечить движение в этом году. И мы идем с опережением контрактного графика для выполнения поручения Владимира Путина», – подчеркнул Сурков.

Для этого в регион стянуты крупные ресурсы. Численность сотрудников в разный период времени в целом на двух объектах составляет от 400 до 800 человек. Это – ИТР, рабочие, подрядчики, механизаторы, сотрудники ПТО и лаборатории... Также было задействовано порядка 500 единиц автодорожной техники, современной и высокотехнологичной, в том числе специализированной техники оснащенной системой автоматического нивелирования. Применение подобного оборудования позволяет свести к нулю перерасход материала и соответственно оптимизировать расходы при строительстве дорог.

Самарцы обосновались в Татарстане основательно.

«У нас на территории республики находится несколько производственных баз, участков, в том числе полевые. Плюс, мы приобрели стационарную базу в насе-

ленном пункте Круглое поле. Там у нас идет складирование материала. Объект большой и нужно много участков. Для того, чтобы обеспечить необходимый объем материалов у нас работают в регионе четыре АБЗ, два бетонных заводов и три грунтосмесительные установки», – отметил заместитель директора ООО «Самаратрансстрой» Алексей Зотов.

В предыдущие годы было выполнено много подготовительных работ – земляных, переустройству коммуникаций, чтобы освободить себе строительную площадку под возведение «пирога» дорожной одежды.

Делать это пришлось сразу на двух объектах. При новом строительстве, «в чистом поле», проходит много магистральных линий. Очень часто они попадались на участках пересечений с действующими трассами, речь о коммуникациях, которые ведут к ближайшим населенным пунктам.

«Неожиданности на большой стройке всегда бывают, но все они решаются в рабочем порядке. Без корректировок по проектам – тоже не обошлось, – продолжил Сергей Юрьевич. – На объекте реконструкции нам пришлось оптимизировать технологические процессы, потому что по государственному контракту объект должен быть сдан в 2026 году, а сейчас стоит задача ускориться на два года. Но серьезных изменений не было, поскольку здесь мы ограничены в своих возможностях – проект прошел экспертизу, и мы стараемся как-то оптимизировать процессы работ. Безусловно, задача стоит



не простая, но мы постепенно и верно идем к победе, и постараемся сдать два объекта в этом году».

ОПЫТ С ГАБИОНАМИ

На первый взгляд кажется, что построить дорогу в чистом поле тяжелее, чем возвести в старой полосе отвода новый маршрут. Но у каждого объекта есть свои особенности. Реконструкция оказалась даже сложнее. Строительство идет рядом с действующей трассой М-7, параллельно, и необходимо стопроцентно сохранить существующую пропускную способность действующей трассы М-7.

«На втором объекте мы по сути вписываем новую трассу в полосу отвода старой существующей дороги, но тоже проходим мимо населенных пунктов, с этим есть определенные особенности. Местами новая дорога строится на месте старой, местами – уходит влево и вправо, и чтобы наши работы не повлияли на движение, мы строили много объездных дорог для пропуска транспорта, согласовывали схемы для временного движения», – продолжил разговор Алексей Зотов.

Дороги, которые строят и реконструируют специалисты компании, отличаются высоким качеством, поскольку в работе применяется передовой российский и международный опыт, внедряются инновационные модели, новейшие технологии строительства, а подход к производству работ выстроен системно и последовательно.

Инновации на двух объектах в Татарстане в основном связаны с применением геосинтетических в разных конструкциях.

«Мы никогда не применяли метод укрепления откосов матрацами Рено, которые заполняются щебнем. На третьем этапе Обхода Набережных Челнов опробовали его впервые – выглядит очень необычно и красиво. Съёмки откосов и выемки делались с квадрокоптера, – рассказал Сергей Сурков.

При устройстве дорожного «пирога» предусмотрена укладка трех слоёв асфальтобетона общей толщиной 23 см., что обеспечит прочность дорожного покрытия. Верхний слой основания укладывается толщиной 11 сантиметров. Еще одна особенность в конструкции дорожной одежды – слои, которые укрепляются цементом.

«Если в Самарской области у нас в конструктивных слоях основания идет упор на применение щебня высокопрочных марок, то здесь в слоях конструктивных составов используем смеси на цементной основе. С одной стороны это делает дорожную одежду прочнее и увеличивает срок эксплуатации, а с другой стороны привязывает выполнение этих работ с благоприятными условиями. Если щебень в основании можно делать и в дождь, то слои, где применяется цемент, нужно укладывать в сухую погоду. В этом сезоне в Татарстане половину июня шли ливни, что очень тормозило рабочий процесс. Придётся ускоряться. Надеемся, что осень будет сухая», – отметил директор.

НОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА

Татарстан – в целом благоприятный регион для строительства, здесь сейчас эпицентр дорожных работ, поскольку сразу несколько

крупных компаний прокладывают скоростной маршрут до Башкирии.

«Концентрация строительства здесь очень насыщена для одного региона, и возникают проблемы в плане логистики. Наша компания имеет свой парк вагонов. У нас хорошо организована доставка стройматериалов для асфальтобетона напрямую из Уральского карьера. Но логистические возможности выгрузочных пунктов в Татарстане сейчас очень ограничены из-за перегрузки, и материалы не отправляются в нужных объемах. Мы можем привезти материалы, а их не могут принять из-за проблем на станции, быстро разгрузить. Плюс, сейчас в регионе большая потребность в битуме, цементе. С кадрами тоже есть проблемы – не хватает всех, от ИТР до рабочих, механизаторов. Мы делаем запросы, собираем людей по регионам», – пояснил Сурков.

А вот с техникой проблем нет. Руководство компании применяет комбинированное решение: часть новой техники закупается у китайского производителя, а другая часть – путем параллельного импорта, тоже через Китай. Сроки поставок по некоторым позициям увеличились значительно, и дорожники стараются делать заказы заранее, чтобы к началу нового все было готово. С ремонтом проблем тоже нет – у компании хорошая ремонтная база с мастерами-мельцами.

«Мы более 10 лет строим дороги и мосты, которые связывают регионы, помогают развиваться экономике и улучшают качество жизни людей. Участвуем в реализации важнейших социальных программ в регионе, в том числе нацпроекта «БКД», госпрограммы РФ «Комплексное развитие сельских территорий», используя самые современные технологии и материалы. На счету нашей компании более тысячи километров новых, отремонтированных и реконструированных трасс», – отметил Сергей Сурков. Сам он уже более 30 лет в профессии, прошел все «дорожные университеты» от начальника участка по содержанию автодорог в «Самараавтодор» до руководителя «Самаратрансстрой», которую возглавляет уже более 10 лет.

Сейчас компания работает одновременно в трех регионах – Ульяновской и Самарской областях и республике Татарстан, строит федеральные и региональные доро-

НА САМАРСКИХ ОБЪЕКТАХ КОМПАНИЯ «САМАРАТРАНССТРОЙ» В КОНСТРУКТИВНЫХ СЛОЯХ ОСНОВАНИЯ ДЕЛАЛА УПОР НА ПРИМЕНЕНИЕ ЩЕБНЯ ВЫСОКОПРОЧНЫХ МАРОК, А В ТАТАРСТАНЕ В СЛОЯХ КОНСТРУКТИВНЫХ СОСТАВОВ В ОСНОВНОМ ИСПОЛЬЗУЕТ СМЕСИ НА ЦЕМЕНТНОЙ ОСНОВЕ

ги. В Самарской области находится основной, флагманский филиал, а в целом сейчас в работе у холдинга порядка больше 20 объектов. В этом году «Самаратрансстрой» занимается и содержанием дорог во всех регионах присутствия, обслуживая федеральные и региональные трассы.

«Мы надеемся, что с учетом этих двух объектов, имеющих приоритетное значение для страны, мы и дальше будем работать на масштабных объектах, потому что опыт есть, силы есть, производственная база, материально-техническое обеспечение на высоком уровне. На этих объектах компания повысила свой уровень с подрядчика регионального значения трех областей, до федерального. Мы надеемся, что нас и оценят, и заметят», – сказал Сергей Юрьевич.

И мы уверены, что эту компанию оценят по достоинству, поскольку она строит в оптимальные сроки очень качественные дороги, которые связывают регионы, районы, села и развивают инфраструктуру страны.

Мария Гошина



ВСЕ ОБЪЕКТЫ С НУЛЯ

ВОЗВОДИТ ООО «МОСТРАНССТРОЙ НА ТРАССЕ ДЮРТЮЛИ – АЧИТ». В ТОМ ЧИСЛЕ МОСТЫ, ПУТЕПРОВОДЫ И БИОПЕРЕХОДЫ



Сегодня ресурсы и мощности ООО «Мострансстрой» сосредоточены в Башкортостане. Здесь компания ведет строительство скоростной автомобильной дороги Казань-Екатеринбург на участке Дюртюли-Ачит.

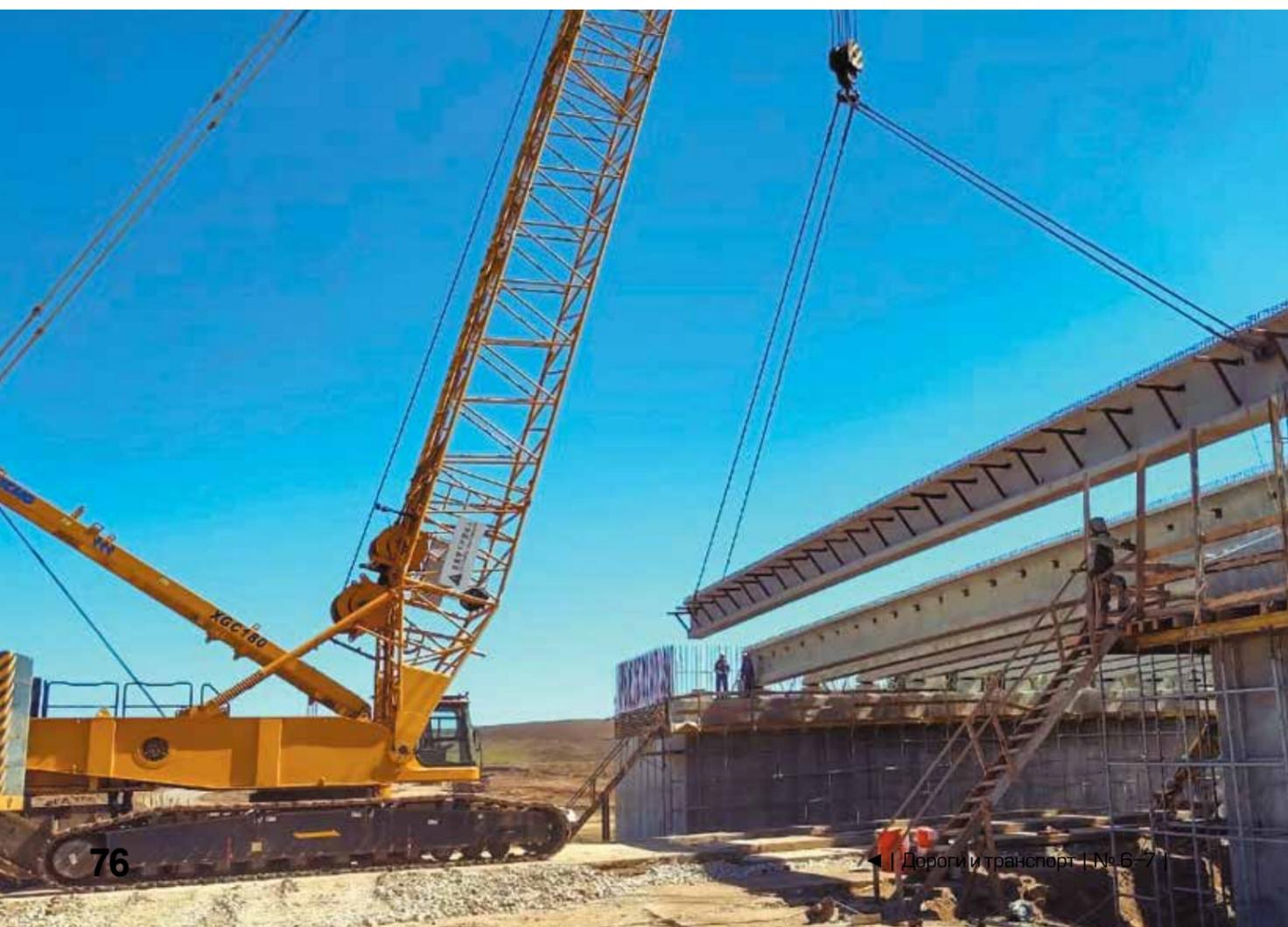
«В рамках договорных обязательств с ООО «РСК» наша компания в качестве субподрядчика ведет внушительный комплекс строительно-монтажных работ, – рассказывает генеральный директор ООО «Мострансстрой» Алексей Харин. – Речь идет о крупных и сложных сооружениях: пять мостов, четыре путепровода и три биоперехода на участке Дюртюли-Ачит. Это важнейшие составные части скоростной федеральной трассы М-12 «Восток», входящей в Федеральный проект «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры России». Мы возводим все наши объекты «с нуля», включая пять временных мостов.

Участок автодороги Дюртюли – Ачит пересекает территории трех субъектов России: Башкортостана, Пермского края и Свердловской области, суммарной протяженностью 273 км. Скоростная трасса



АЛЕКСЕЙ ХАРИН:

«В РАМКАХ ДОГОВОРНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ С ООО «РСК» НАША КОМПАНИЯ В КАЧЕСТВЕ СУБПОДРЯДЧИКА ВЕДЕТ ВНУШИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТ»



имеет 4 полосы движения. Большинство сооружений – индивидуального проектирования из сборно-монолитного железобетона. «Мострансстрой» начал подготовительные работы на объекте еще в декабре 2022 года, а в апреле 2023 приступил к основному строительству. К концу прошлого года успешно завершил возведение пяти временных мостов, входящих в систему технологических дорог.

«Ранее мы завершили работы на 3 и 5 этапах трассы M-12 «Восток», – продолжает Алексей Анатольевич. – Поэтому производственные мощности компании были передислоцированы и сосредоточены на возведении искусственных сооружений участка с 90 по 140 километр. Сейчас здесь трудятся порядка 650 рабочих и инженерно-технических работников».

Строительно-монтажные работы ведутся в непрерывном цикле круглосуточно. Задействовано порядка 65 единиц строительной техники – это краны грузоподъемностью от 25т до 250т, манипуля-



торы, автобетоносмесители, погрузчики, в том числе буровые машины и сваебойные установки, а также средства малой механизации. В парке строительной техники организации преимущественно используется отечественная техника, а также дорожно-строительные механизмы зарубежного, в том числе китайского производства.

К сегодняшнему дню строители «Мострансстрой» отчитались о степени готовности моста через реку Яндовка (готовность составляет 74 %); моста через реку Варзы (81 %); моста через реку Бамки (75 %); моста через реку Тибиль (88 %); моста через реку Бермуш (81 %).

Компания обеспечивает свои объекты материалами, которые доставляются на строительные площадки практически со всей страны, включая местных поставщиков, крупные заводы и предприятия России. Главное требование, чтобы поставщики соответствовали высоким стандартам качества и надежности.

«Мы постоянно следим за динамикой рынка, поэтому для минимизации рисков и своевременного обеспечения строящегося объекта строительными материалами и изделиями наша компания заключила долгосрочные партнерские отношения с предприятиями стройиндустрии, – рассказывает Алексей Анатольевич. – Это позволяет нам выполнять весь комплекс работ «под ключ» в установленные заказчиком директивные сроки. И если вдруг возникают проблемы с поставками, мы оперативно реагируем, ищем альтернативные источники снабжения и принимаем меры для обеспечения бесперебойного производства. В сегодняшних условиях жизненно важно для нас обеспечить своевременное выполнение строительных проектов и сохранять репутацию надежного партнера».

Тем более, что в процессе возведения объектов заказчик и генподрядчик ведут непрерывный мониторинг и контроль соблюдения технологических требований строительства, применяя современные инновационные подходы с помощью BIM (Building Information Modeling) технологий, аэрофото- и видеосъемки с применением дронов и дистанционного зондирования. Использование трехмерных моделей, цифровых двойников проек-

тов позволяет более точно планировать и координировать совместные работы, улучшать коммуникацию с заказчиком и смежными подрядчиками, а также оптимизировать процессы строительства.

«Для наглядности и понимания насколько важно это направление в работе, приведу несколько примеров, – делится Алексей Анатольевич. – Наши сотрудники неустанно следят за инновациями в сфере строительной отрасли, участвуют в профильных выставках и конференциях, сотрудничают с научными и исследовательскими организациями, чтобы быть в курсе новейших технологических достижений и применять их в нашей работе. Сегодня для стабилизации и укрепления грунтов слабых оснований мы используем инновационный метод глубинного (объемного) смешивания, в том числе с помощью струйной цементации Jet Grouting и инъекции. Широко применяем габионы, матрацы Рено, армогрунтовые конструкции подпорных стенок».

Наша компания также использует антивандалные покрытия, литые и напыляемые гидроизоляционные материалы с повышенными функциональными (в части долговечности, термостойкости, деформативности) и адгезионными свойствами на основе полиметилметакрилата для защиты поверхностей искусственных сооружений. На объектах монтируем железобетонные пролётные строения мостов, путепроводов и эстакад с использованием сборных преднапряжённых балок оптимизированного сечения с монолитной плитой проезжей части. Строим экодуги (биопереходы) для диких животных через автомобильные дороги в местах прохождения путей их миграции. Крайне важно сегодня и использование инновационных приборов контроля качества на всех стадиях производства работ, в том числе ультразвукового контроля качества сварных соединений с применением дефектоскопов на фазированных решетках».

На счету «Мострансстроя» к концу 2024 года будет 10 построенных мостов, 10 путепроводов и 3 биоперехода, реализованных «под ключ» на трассе M-12 «Восток». На участке Дюртюли-Ачит одними из наиболее протяженных сооружений стали трёхпролётный железобетонный

ООО «МОСТРАНССТРОЙ» имеет опыт и квалификацию для монтажа всех типов мостовых конструкций, включая балочные, арочные, навесные и др. виды мостов. В работе использует инновационные технологии и современное спецоборудование, передовые машины и механизмы, позволяющие решать широкий спектр задач для выполнения полного комплекса работ по строительству и реконструкции искусственных и инженерных сооружений любого уровня сложности.



балочный путепровод через основную трассу на дороге Саргаз – Тепляки длиной 82,4 м, а также путепровод на дороге Бураево – Старобалтачево – Куеда. Последнее сооружение протяженностью 91,68 м, имеет самое длинное на данном участке строительства монолитное предварительно-напряженное пролётное строение длиной 60,2 м. На него ушло более тысячи кубометров бетона.

Наиболее сложным и интересным в технологическом плане из всех построенных компанией сооружений безусловно можно считать мост через реку Пьяна на 5 этапе трассы М-12 «Восток», строительство которого было завершено в 2023 году. Длина трехпролетного моста, имеющего 4 полосы движения, установленного на 4 опорах из монолитного железобетона на фундаменте из призматических свай, составила 191,1 метра, ширина – 23,8 метра. Пролетное строение данного сооружения – неразрезное сталежелезобетонное индивидуальной конструкции, в поперечном сечении состоящее из четырех цельноперевозимых стальных двутавровых главных балок, объединенных связями, диафрагмами и железобетонной плитой проезжей части. Монтаж основных металлоконструкций пролётного строения реализовывался

В распоряжении ООО «МОСТРАНССТРОЙ» – мощная современная производственная база, включающая цементобетонный завод, цеха по производству металлоконструкций, обширный парк строительной техники и дорожных механизмов, что позволяет выполнять весь комплекс работ «под ключ».

методом конвейерно-тыловой сборки с последовательной продольной надвижкой с использованием аванбека. При устройстве моста было использовано 1193,39 т металлоконструкций и 3186,08 м³ бетона.

На объектах участка Дюртили-Ачит выполнено погружение 2200 свай, устройство ростверков, завершается бетонирование основных конструкций опор искусственных сооружений, на которые на сегодняшний день с начала строительства ушло порядка 19200 кубометров бетона, ведется монтаж железобетонных балок и устройство подпорных стен, плит пролетных строений – делится генеральный директор компании Алексей Харин. До конца лета нам предстоит выполнить большой комплекс работ по возведению плиты проезжей части, мостового полотна, сопряжений. Во второй половине июля мы должны передать пролетные строения и сопряжения под асфальтобетонное покрытие. И только после этого начнем выполнять работы заключительного периода, в число которых входит устройство деформационных швов, сооружение конусов, монтаж водоотвода, барьерного ограждения, лестничных сходов, финишная окраска конструкций. Принципиально важно отметить, что готовность наших работ по объекту уже составляет порядка 70 %.

В целом текущая готовность искусственных сооружений (ИССО), возводимых в местах пересечения автомобильных и железных дорог с природными объектами, соответствует планам и графикам ввода объектов в эксплуатацию. О возведении мостов было сказано выше. Но, помимо этого, сейчас ударными темпами ведется строительство путепровода через основную трассу на дороге Саргаз-Тепляки, где выполнено больше половины запланированного объема работ; путепровода через скоростную трассу на дороге Янаул-Верхние Татышлы с 58 % готовности; путепровода через дорогу Татышлы-Пионерлагерь с 79 % готовности. В целом аналогичная картина и по всем остальным объектам, включая биопереходы. Отсюда реальным является задача для ООО «МОСТРАНССТРОЙ» завершить весь объем запланированных контрактом работ в сентябре, с тем чтобы уже в декабре текущего года полностью ввести объект в эксплуатацию.



ГОТОВНОСТЬ К САММИТУ

В Казани проинспектировали готовность транспортной инфраструктуры к проведению XVI Саммита БРИКС

Замминистра транспорта РФ Владимир Потешкин провел в Казани совещание по проблемам готовности международного аэропорта «Казань» к проведению XVI саммита БРИКС 22–24 октября 2024 года. В этом году председательство в БРИКС перешло к России. Потешкин осмотрел инфраструктуру международного аэропорта «Казань» и подчеркнул, что Минтранс держит на контроле подготовку транспортного комплекса Татарстана к приему и отправке участников и гостей крупного международного мероприятия. В частности, обсуждалось строительство воздушного перрона, проблемы обеспечения транспортной безопасности, выполнение регулярных и чартерных рейсов в период проведения саммита, а также дальнейшее развитие аэропорта «Казань» и открытие новых направлений перевозок. В рамках программы субсидирования региональных перевозок в 2024 году полеты через Казань осуществляют 8 авиакомпаний по 38 маршрутам.

ОМСКУ — НОВЫЙ АЭРОПОРТ

Концессионное соглашение позволит реализовать проект выноса аэропорта за пределы городской застройки.

Подписано Концессионное соглашение о создании и эксплуатации объектов инфраструктуры международного аэропорта Омск–Федоровка для обслуживания международных и внутренних авиалиний. Свои подписи под документом поставили губернатор Омской области Виталий Хоценко и генеральный директор УК «Аэропорты Регионов» Евгений Чудновский. Соглашение заключено на срок 49 лет. На сегодняшний день общая стоимость проекта строительства аэропорта составляет более 43 млрд руб. На подписании присутствовал Министр транспорта РФ Роман Старовойт и руководитель Росавиации Дмитрий Ядров.



ОТКРЫТОЕ НЕБО

В Минтрансе России подписано Соглашение между правительством России и Танзанией о воздушном сообщении.

Целью соглашения является развитие воздушного сообщения между Россией и Танзанией. Стороны договорились о взаимном применении национальных законодательств в отношении перевозчиков, сотрудничестве



в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности согласно стандартам ИКАО. Кроме того, в документе зафиксированы принципы эксплуатации договорных линий, положения о взаимности аэропортовых сборов, таможенных пошлин при перемещении товаров, регулировании тарифов назначенных перевозчиков.



АВИАТРАССЫ ЧУКОТКИ

В Москве обсудили развитие транспортного комплекса региона.

Основной темой повестки встречи министра транспорта Романа Старовойта с губернатором Чукотского автономного округа Владиславом Кузнецовым стали проблемы модернизации авиационной отрасли в труднодоступном регионе. В рамках трех программ субсидирования авиаперевозок в 2023 году там перевезено 67 тысяч пассажиров. В этом году субсидирование рейсов продолжено. Обсуждался вопрос реконструкции аэропорта «Певек». В 2023 году там была введена новая ВПП. Реконструкция требует аэродромная инфраструктура аэропорта Анадыря. Минтрансом РФ будет проработан вопрос поддержки реализации данного проекта. Рассмотрена тема возобновления воздушных рейсов по маршрутам Владивосток – Анадырь и Новосибирск – Анадырь.



РЕГИОНАМ – ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

По поручению Президента РФ в ближайшие годы будет реконструирован аэродром Смоленск–Северный.

Организацию воздушных пассажирских перевозок с аэродрома Смоленск – Северный обсудили во время рабочей встречи министр транспорта Роман Старовойт и губернатор Смоленской области Василий Анохин. Для обеспечения транспортной связи с другими регионами России планируется открытие аэродрома Смоленск – Северный для пассажирских перевозок. Как сообщил глава региона, необходимо реконструировать взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку и воздушный перрон, восстановить объекты аэронавигации, а также возвести здание аэровокзала. В аэропорту также появятся очистные сооружения и аварийно-спасательная станция. Проведение работ запланировано на 2026–2027 годы.

НЕ НАСЫПЬЮ ЕДИНОЙ НУЖНЫ ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПРОЕКТЫ

ООО «Строймеханизация» продолжает успешно реализовывать поставленные перед собой задачи. Полным ходом идут работы на десятикилометровом участке федеральной трассы М-12 «Дюряули-Ачит» в Башкортостане. Там готово уже более 70% земляного полотна и дорожной одежды. Активно ведется стройка на важнейшем объекте – объездной дороге в Южно-Сахалинске, строится 3,6 км трассы. Но, помимо этого, «Строймеханизация» начала осваивать и новое для себя направление – строительство мостов и путепроводов. В 2024 году компания планирует возвести три моста и один путепровод.



«Мосты через реку Имановка, Славута, Владимировка, путепровод над улицей Кленовая – эти объекты мы взяли на себя, – рассказывает Денис Николаевич Семенов, директор по строительству ООО «Строймеханизация». – Фронт работ довольно обширный, построить три мостовых сооружения и путепровод с нуля – сложная задача, но нам она по силам. Под задачу сформировался квалифицирован-

ный коллектив, в котором состоят такие профессионалы, как руководитель проекта Егор Казаринов и начальник участка Дмитрий Пилюгин, также мы активно сотрудничаем с компанией ООО «Озарит». Всю необходимую технику оперативно завезли на объект: бульдозеры, катки, самосвалы, автогрейдеры, экскаваторы, две буровые и одна сваебойная установки. Сегодня производятся работы по устройству буронабивных свай. Проводится отсыпка земляного полотна, делаются

мостовые опоры, ведется монтаж водопропускных труб и замена непригодного грунта. Скоро будет доставлена машина для производства каркасов буронабивных свай. В этом нам помогают коллеги из филиала «Дальневосточный» ООО «РСК».

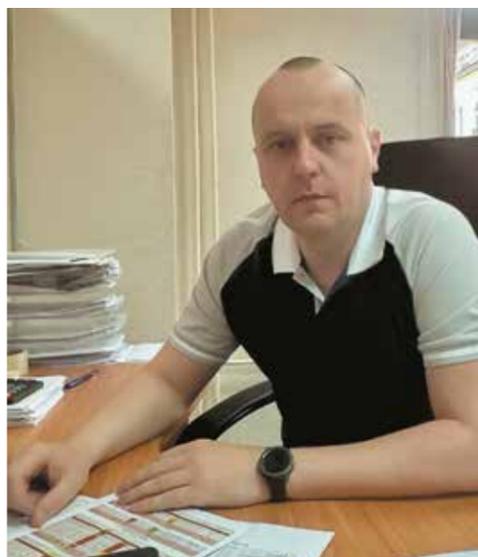
Уже в ближайшем будущем новая трасса и мосты позволят разгрузить город от пробок и улучшить его экологическую обстановку, ведь резко уменьшится количество грузовых автомобилей, которые сейчас вынуждены проезжать через центр. Надо отметить, что администрация Южно-Сахалинска всячески содействует дорожным работам, оперативно регулируя вопросы с собственниками земель, попадающими под черту строительства. Такой подход гарантирует, что сроки сдачи объектов будут соблюдены. Для жителей города это большое событие, хотя находятся и скептики, особенно в сети Интернет.

«Это хорошая новость и, в целом, хорошая идея. Но строить 24 неполных километра дороги два года – слишком долго. В Китае бы за 2 месяца построили»

– комментирует новость о строительстве одна из жительниц Южно-Сахалинска.

«Мы прекрасно понимаем, что люди хотят как можно быстрее увидеть результат, но есть объективные причины,





ДЕНИС СЕМЕНОВ:

«СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И ПУТЕПРОВОДОВ НА САХАЛИНЕ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ОБЫЧНОЙ СТРОЙКИ ТЕМ, ЧТО САХАЛИН – ОСТРОВ. ВО-ПЕРВЫХ, ВСЮ ТЕХНИКУ ВЕЗЕМ ПО МОРЮ, ДРУГИХ ВАРИАНТОВ НЕТ. ВТОРОЙ, САМЫЙ ВАЖНЫЙ МОМЕНТ – ПЛОХИЕ ГРУНТЫ И ТЯЖЕЛЫЕ МЕТЕОУСЛОВИЯ.»

по которым надо набраться немного терпения, – объясняет Денис Николаевич. – Строительство дорог и путепроводов на Сахалине отличается от обычной стройки тем, что Сахалин – остров. Во-первых, всю технику везем по морю, других вариантов нет. Второй, самый важный момент – плохие грунты и тяжелые метеоусловия. Грунты слишком неустойчивые, во многих местах приходится производить их полную замену. Именно из-за сложного грунта срок работ возрастает, если сравнивать с той же средней полосой страны. И ни китайцы, ни финны, ни немцы не смогут сделать быстрее.»

Конечно же, критика будет всегда, но есть и много положительных отзывов, которые лишь доказывают, каким важным делом занимается компания:

«А я-то думаю, что там опять за стройка. Оказывается, не коттеджи для дармоедов, а толковое решение!» – пишет в сети пользователь Ольга.

«Ну наконец-то дороги разделят на тяжелые и легкие машины. Все ездят по одной и той же, вот и приходится каждую весну делать» – добавляет пользователь Карина.



И эти комментарии, несомненно, выражают мнение большинства жителей региона.

«Мы уже много месяцев ведем строительство в Южно-Сахалинске и за проведенное здесь время смогли понять и полюбить этот край. Да, у острова есть свои особенности, сложности, но люди там отличные, а природа удивительная. Конечно, отсутствие моста делает Сахалин уязвимым и сложным для доступности, но такой уникальный регион необходимо развивать. И мы хотим это делать! Мы готовы взять весь участок целиком на себя, все 23 км, если нам предоставят такую возможность» – признался Валерий Павлович Фролов, генеральный директор компании ООО «Строймеханизация».

Действительно, готовность браться даже за самые сложные проекты – сильная сторона «Строймеханизации». На каждый «трудный случай» у профессионалов компании есть план и способы решения. Главное – был бы фронт работ, а сделать все быстро и качественно – не проблема. Но, к сожалению, в последнее время у предприятия есть опасения с наличием фронта работ: новые государственные стройки неочевидны, хотя говорилось о них много. Для организаций, которые работают ис-

«Администрация Южно-Сахалинска всячески содействует дорожным работам, оперативно регулируя вопросы с собственниками земель, попадающими под черту строительства.»



ВАЛЕРИЙ ФРОЛОВ:

«ГОТОВНОСТЬ БРАТЬСЯ ДАЖЕ ЗА САМЫЕ СЛОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ – СИЛЬНАЯ СТОРОНА «СТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ». ГЛАВНОЕ – БЫЛ БЫ ФРОНТ РАБОТ...»



ключительно благодаря госзаказам, это катастрофа. Под ударом оказывается вся дорожно-строительная отрасль. Все мы помним озвученный президентом курс на приоритетное развитие дорожной сети между регионами, создание межрегиональных логистических коридоров. Это и освоение Дальнего Востока, и М-12, и другие сотни километров важных направлений. Часть объектов уже строится, но хотелось бы ускорения темпов реализации всех проектов.

«Мы – системная компания, которая на 100% получает финансирование от государства, и мы хотим понимать перспективы своего развития и существования, – рассуждает Валерий Павлович. – Почему нет конкретных, долгосрочных планов, когда начнется та или иная стройка? Почему это нигде не озвучивают? Мы часто критикуем советский период, и можно как угодно к нему относиться, но планирование на несколько лет вперед с четким прописыванием объектов, сроков и финансирования – отличная идея, и это то, чего нам сейчас не хватает. К примеру, текущей осенью мы заканчиваем работы на трассе «Дюргюли-Ачит», где трудятся 500 наших сотрудников. Они получают стабильную зарплату, содержат свои се-

«Строймеханизация» сегодня развернула деятельность в Южно-Сахалинске: ведутся работы на объездной дороге протяженностью 3,6 км. Танле компания осваивает и новое для себя направление – строительство мостов и путепроводов, в 2024 году планирует возвести три моста и один путепровод.

мы, растят детей. Но после сдачи Дюргюлей переходить рабочим некуда, так как новыхстроек нам не предложили. И как же быть? Уволить всех сотрудников? Получается, что мы оставим пять сотен людей и их родных без средств к существованию, а также потеряем ценные кадры и компетенции в дорожной отрасли. Это будет большим ударом для нашей сферы. И подобные вопросы возникают не только у меня, но и у всех, кто задействован в государственном дорожном строительстве. В чем же суть происходящего? Может отрасль должна сократиться? Но тогда пусть нам прямо скажут, что такого количества людей в отрасли не нужно. Вообще, есть во всем происходящем диссонанс. Президент озвучил задачи и планы, но где реализация? Хотелось бы услышать от ответственных руководителей – что ждет нашу отрасль в ближайшее время? Где те инфраструктурные проекты, на которые мы готовы перейти в ближайшее время? Покажите нам перспективный четкий план о том, где и когда развернутся стройки. Тогда мы будем понимать, что востребованы, и что у дорожных строителей есть реальное будущее, а не призрачное.



АВИАХАБ СЕВЕРНОГО КAVKAZA

Реконструкция аэропорта Грозный «Северный» идет по графику.

В проект входит строительство новой взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона и технических объектов. Это позволит в разы увеличить количество рейсов и принимать самолеты всех типов. После реконструкции новый аэропорт сможет обслуживать 1,2 млн пассажиров в год и выполнять до 50 взлетно-посадочных операций в сутки. Протяженность полосы составит 3200 м, а ширина – 45 м. На 90% готова ВПП, где завершается укладка бетона. На 50% завершены работы по устройству водосточно-дренажной системы и светосигнального оборудования. Завершен монтаж фонарей и заглубленных огней. Это позволит аэропорту принимать воздушные суда даже в сложных метеоп условиях, значительно повышая уровень безопасности.

МАГИСТРАЛЬНАЯ РУЛЕЖКА

В аэропорту «Толмачево» в Новосибирске приступили к работам по устройству новой магистральной рулежной дорожки.

Продолжается реконструкция аэродромной инфраструктуры в Международном аэропорту Новосибирск «Толмачёво» им. А.И. Покрышкина. Работы завершат до конца августа этого года. Уже началась укладка цементобетонного основания рулежной дорожки, идет устройство водосточно-дренажной сети, линий связи и управления. Также ведутся демонтажные работы существующего ограждения и установка нового. Параллельно будет выполнен комплекс работ по устройству асфальтобетонных обочин и установки систем светосигнального оборудования. В 2022 году были завершены два этапа модернизации аэропортового комплекса «Толмачёво»: новый перрон на 15 стояночных мест для авиалайнеров и площадка для обработки самолетов противообледенительной жидкостью, соединенные рулежной дорожкой.



«БОРТ ТЮРИКОВА» ОБРЕТАЕТ НОВУЮ ЖИЗНЬ

На ежегодном авиашоу под Новосибирском покажут знаменитый самолет Douglas C-47-DL, или «Борт Тюрикова».

Сейчас в специальном ангаре на аэродроме «Мочище» из обломков собирают цельный самолет. Легендарный самолет почти 70 лет пролежал в тундре. В 1947 году при совершении пассажирского рейса с Крайнего Севера в Красноярск он аварийно сел на Таймыре. Выжили люди, находившиеся на борту. Командир экипажа Тюриков и еще несколько человек отправились на поиски помощи и бесследно исчезли, а через несколько лет тело Тюрикова найдут в реке в десятках километров от места крушения. Оставшиеся люди выживали в тундре три недели, пока не дождались помощи. В 2016 году экспедиция Русского географического общества «эвакуировала» борт в Красноярск. Было решено отреставрировать самолет и отправить в музей. В 2024 году его покажут в Новосибирске, чьи специалисты тоже приложили руку к реконструкции воздушного судна.



СВОБОДНЫЙ ПОЛЕТ

Россия расширяет международное авиасообщение с дружественными странами.

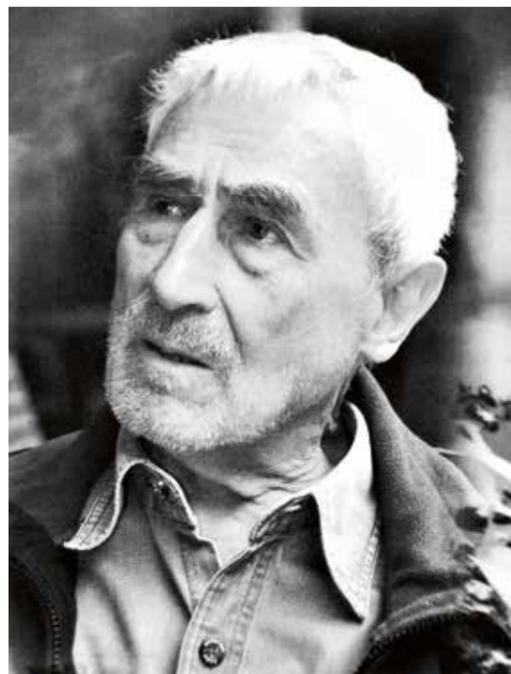
В настоящее время обсуждается возможность открытия прямых рейсов из России в Саудовскую Аравию, Индонезию, Кувейт, Танзанию. Уже открыты новые маршруты во Вьетнам, Бахрейн, Катар, Иорданию, Тунис. В настоящее время полеты в Россию выполняют 54 иностранные пассажирские авиакомпании из 30 стран. 19 российских авиакомпаний выполняют рейсы в 25 стран. Всего за 5 месяцев в этом году пассажиропоток российских авиакомпаний на международных линиях вырос почти на 24% и превысил 10 млн человек. Кроме того, ведется работа по развитию воздушного сообщения со странами БРИКС. Значительно увеличилось количество перевезенных российскими авиакомпаниями пассажиров в Египет, Индию, Иран, Китай и ОАЭ в 2023 году.

ПОЧТИ ВЕК ПОКОРЯЯ ВЕРШИНЫ

СТАРЕЙШИЙ АКАДЕМИК
МЕЖДУНАРОДНОЙ АКАДЕМИИ
ТРАНСПОРТА

**Леван Маркович
Алибегашвили**

ОТМЕТИЛ СВОЕ **90**-ЛЕТИЕ



сам Леван, каждый должен подготовить ученика, который превзойдет своего учителя. У Левана Марковича таких учеников много – он прекрасно разбирается в людях, умеет подбирать способных молодых инженеров и помогает им развивать профессиональные и человеческие качества. Общение с Леваном Алибегашвили вдохновило нас на постоянный поиск лучших решений.



Родился он в 1934 году в Грузинской ССР. Окончив 10 классов, поступил в Ленинградский инженерно-строительный институт, на автодорожный факультет. Окончив его с отличием, по распределению был направлен на строительство Памирского тракта в город Ош, на строительство дороги Ош – Хорог. Она обеспечивала связь с Горно-Бадахшанской автономной областью от Оша до Сары-Таша.

Домом Левана в те годы были поселки: Гульча, Суфи-Курган, Сары-Таш. Двигалось строительство автотрассы, вместе

Дорогой Леван Маркович, дальнейших успехов Вам в строительстве новых красивых ДОРОГ в Кыргызстане и крепкого Вам здоровья, в чем, несомненно, Вам помогут ГОРЫ!!!».

Сейчас в республике идет грандиозное строительство альтернативной дороги Бишкек – Кочкорка – Арал – Казарман – Джалал-Абад – Ош. Дороги, от которой зависит будущее благополучие жителей всего Кыргызстана. Леван Маркович Алибегашвили в регулярном режиме инспектирует ход и качество строительства. Часть дороги вдоль реки Кекемерен – это реконструкция старой дороги советских времен. А после села Орнок ее совсем не было. Сейчас же здесь пролегает современная трасса. Строительство ведет китайская компания «Чайна Род». Как признается сам ветеран, пашут китайцы, как бульдозеры. Общий язык с ними Левану Марковичу найти было несложно. Профессионал профессионала понимает порой даже и без знания языка.

Вернемся к невероятной, по нынешним временам, цифре – 90-летие со дня рождения. За этой цифрой прослеживается благодатный трудовой путь, который и сегодня Леван Маркович не планирует сворачивать...

ЛЕВАН АЛИБЕГАШВИЛИ:

«**Я ГЛУБОКО УБЕЖДЕН, ЧТО БЫТЬ ПРОЕКТИРОВЩИКОМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ БЫЛО ПРЕДНАЧЕРТАНО МНЕ СВЫШЕ, ВЕДЬ ДАЖЕ МОЕ РОДНОЕ СЕЛО КАЗБЕГИ В ГРУЗИИ, СТОИТ НА ЗНАМЕНИТОЙ ВОЕННО-ГРУЗИНСКОЙ ДОРОГЕ. И, КАК НИ СТРАННО, ЭТИ ЖЕ ДОРОГИ ПРИВЕЛИ МЕНЯ В АЛЬПИНИЗМ. ВИДИМО, МНЕ БЫЛО ПРЕДНАЧЕРТАНО СВЫШЕ ВСЮ СВОЮ СЧАСТЛИВУЮ ЖИЗНЬ СТРОИТЬ ДОРОГИ ДЛЯ ЛЮДЕЙ И ХОДИТЬ В ГОРЫ!»**



Журнал «Дороги и транспорт» рассказывал о жизни и деятельности этого прославленного человека, известного на территории всех современных республик бывшего СССР. Но, 90-летие самый праведный повод напомнить нашим читателям о героических вехах биографии Левана Марковича Алибегашвили, прославившегося не только строительством множества дорог в Средней Азии, но и известного во многих странах альпиниста

90 ЛЕТ ТРИУМФА: ЖИЗНЬ И НАСЛЕДИЕ МАСТЕРА

Вот что о своем ветеране-коллеге написали сотрудники компании «Технологии КРЕДО»: «Наша компания и Леван Маркович – понятия неразделимые. Мы вместе уже более двадцати лет, и все эти годы рядом с нами требовательный, верный друг, единомышленник, неординарный человек с системой собственных принципов и смелостью жить в соответствии с ними. Леван Маркович всегда окружен молодыми специалистами из «Кыргыздортранспроекта». Как говорит



со строителями менял место жительства и главный инженер по эксплуатации и строительству дорог. Особенностью стройки было то, что строили дорогу только в летнее время. С декабря по май была суровая зима и строительство прекращалось. В это время он вплотную занимался составлением новых проектов.

В 1960 году Леван Маркович стал работать в Оше, в «Киргизгипрострое», где тогда работал Владимир Буряк, очень сильный альпинист. Леван и Владимир стали хорошими друзьями. Володя каждое воскресенье приглашал Левана к себе в гости полазить по крутым скалам «Священной горы». Леван с удовольствием «погрузился» в новое для него занятие. Прошел сложные подъемы, спуски и траверсы; освоил все маршруты и по-настоящему увлекся горами.

А дальше судьба привела его в город Фрунзе, в местный дорожный техникум. Работа заведующим отделением, а чуть позже заместителем директора по учебной части, давала большие возможности для занятий альпинизмом в продолжительный летний отпуск, что было опять же огромным плюсом для Левана. Работа со студентами была интересной и увлекательной.

Как позже признавался сам Алибегашвили, преподавательская работа дала ему очень много, выработав в характере ценные качества – спокойствие, терпение и уважение к своим ученикам и собеседникам. Очень важно было доходчиво и ясно, объяснять учебный материал и доказывать свою точку зрения без эмоций.

А когда, спустя несколько лет, Левана Марковича пригласили на работу в Проектно-изыскательский институт «Кыргыздортранспроект» при Министерстве транспорта и дорог КР, он честно сознался,

что занимается альпинизмом и поставил условие: для экспедиций ежегодно необходим летний отпуск. Вопрос был решен положительно и Леван Маркович начал работать главным инженером института, потом заместителем директора. А в 1993 году, в сложные времена перестройки, стал директором «Кыргыздортранспроект», сохраняя традиции и рабочие кадры для республики. В Проектно-изыскательском институте Леван Маркович проработал суммарно 51 год.

До сих пор, в свои преклонные годы, Леван Маркович продолжает работать начальником управления проектами в «Кыргыздортранспроект». Он – автор многочисленных проектов дорог не только в Киргизии, но и в Казахстане, Китае, России... Им разработаны и осуществлены проекты: «Бишкек–Ош», «Бишкек–Нарын–Торугарт», «Ош–Иркештам», «Юг–Север». Он принимал непосредственное участие в проектировании и строительстве дорог в самых отдаленных районах Киргизии.

ОТ СОВЕТСКИХ УЛИЦ ДО ГОРНЫХ ВЕРШИН

О том, как Леван Маркович стал альпинистом он рассказывает с особым удовольствием. «В 1959 году я встретил на дороге альпинистскую экспедицию В. Абалакова; шло освоение новых горных районов для восхождений. Возвращаясь из Абалаковской экспедиции домой, альпинисты остановились в Ошском доме отдыха, где Левану довелось делить комнату с одним профессиональным, опытным альпинистом команды. Вот тогда у меня появился первый интерес и мысли о горах. С этого момента я стал альпинистом...», – убежденно говорит Алибегашвили.

В его альпинистском списке восхождений на самые сложные пики и вершины СССР. Но особняком стоят горные спасательные экспедиции.

«В 1964 году пришлось принимать участие в сложных спасательных работах, – вспоминает юбиляр. – В группе Петрова, между 5 и 6-й Башен вершины «Корона» заболел участник В. Кургашов (воспаление легких). Он был без сознания, в очень тяжелом состоянии и ему нужна была срочная помощь. Петр Петров, спустившись через «Короновский» ледник вниз, сообщил об этом. Две спортивные группы альпинистов, находившиеся рядом в этом районе, в 18 часов поспешили на помощь, начав подъем наверх по леднику. Уже в темноте только двое из шестерых: я и Ветров смогли подойти к Башне Короны. Нам оставалось совсем немного дойти до В. Кургашова, но не зная «обхода» на маршруте к 5-й башне, мы оказались на крутом гребне 4-й башни...»

А дальше случилось непредвиденное. Страховочная альпинистская веревка была в «кольцах» у рядом находящихся альпинистов и, оступившись, Леван вместе со снежным карнизом начал падать вниз вдоль крутой стены в сторону ущелья Аламедин. Трагедия казалась неминуемой, но быстрая реакция Юры Ветрова спасла ситуацию. Он прыгнул в противоположную сторону от гребня и своим «весом» «выдернул» «легкого» Левана наверх и тем самым спас ему жизнь; а еще жизнь Левану спасли рюкзак, пуховка и шапочка на голове, что смягчило удар о скалы. У Левана была сильно рассечена нога. А Владимира Кургашова тогда спасти так и не удалось. При спуске, не приходя в сознание, он умер.

Альпинизмом в те годы занимались многие неординарные люди – доктора наук,

писатели, музыканты. Леван познакомился в горах с писателем Владимиром Солоухиным, легендой советского альпинизма Михаилом Хергиани, с бардом Юрием Визбором и многими другими.

В 1967 году Леван участвовал в Международной альпиниаде на пик Ленина в ознаменование 50-летия Советского государства. В составе сборной команды Киргизии он совершил восхождение на вершину пика Ленина (7134 метров) – это был его первый семитысячник. А уже в 1973 году сразу несколько альпинистов Киргизии стали «Снежными Барсами» за покорение всех 5-7 тысячников СССР, включая пик Ленина: Эльвира Насонова, Леван Алибегашвили, Станислав Лавренченков. Леван Алибегашвили был первым альпинистом-грузином, заслужившим это почетное звание. К сегодняшнему дню он – шестикратный чемпион республики по альпинизму, Мастер спорта, «Почетный спасатель» Кыргызстана.

Перечисление всех регалий строителя дорог и альпиниста займет немало места. Леван Маркович Алибегашвили – почетный дорожник СНГ и Кыргызстана; Заслуженный строитель Кыргызстана; Академик Международной Академии транспорта; награжден государственной наградой Кыргызстана медалью «ДАНК» за большие достижения. Но, главное, пожалуй, в том, что нет в Кыргызстане значимой дороги, к которой не приложил свои знания и опыт Леван Маркович Алибегашвили.

Тарас Евтушенко



ВАД



30 ЛЕТ

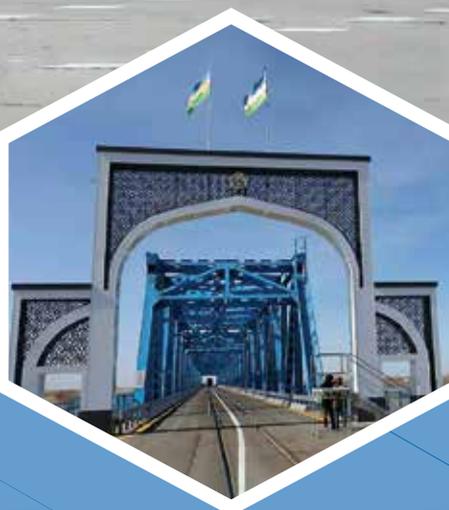
НАВСТРЕЧУ К УСПЕХУ И ЛИДЕРСТВУ!



**КОРПОРАЦИЯ
МОССТРОЙТРАНС**

**ДОБЫЧА И ПОСТАВКА УГЛЯ
ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ КРАЙ**





УЗБЕКИСТАН

РАЗВИВАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ

