

# ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 8-10 (94) 2024



**ВАД**

**КАЧЕСТВЕННО  
И ДОСРОЧНО!**

**ДОРОГИ КРЫМА**





« Подобно Транссибу континентальной артерией должен стать новый автотранспортный коридор от Санкт-Петербурга до Владивостока. Коридор развивается поэтапно. В декабре прошлого года открыта современная автомагистраль между Москвой и Казанью. В конце текущего года она должна дойти до Екатеринбурга, а затем до Тюмени. Также будут построены обходы Омска, Новосибирска, Кемерово, Канска. И на Восточном полигоне железных дорог, и на всех крупных автодорожных объектах России развёрнута действительно большая работа. В ней задействованы специалисты, инженеры, проектировщики из многих регионов нашей страны. Своим интенсивным трудом, ответственным подходом к делу они доказывают, что Россия может и готова строить быстро, много и качественно, реализовывать инфраструктурные, транспортные проекты национально-го и в полном смысле этого слова глобального масштаба.»

В. Путин

(Из выступления на пленарном заседании  
девятого Восточного экономического форума)



## Вы строите – мы пишем

Для нашего издания каждое третье воскресенье октября – особая дата. Ежегодно в этот день мы отмечаем День работников дорожного хозяйства. Мы – потому что на протяжении всего существования журнала «Дороги и транспорт», мы идем за вами след в след. Вы – строите и поддерживаете в нормативном состоянии километры дорог, а мы идем рядом по нелегкому пути вашихстроек и ремонтов, рассказывая стране о победах и трудностях, проблемах и путях их решения. Жизнь нашего издания непрерывно связана со всеми, очень разными этапами дорожной отрасли в России.

Сегодня для дорожного хозяйства – период подъёма: строятся новые дороги, мосты, развязки. Но то же время испытывает дорожников на прочность. Ведь построить за рекордно короткие сроки безопасные комфортные дороги не всем удастся. И страна должна знать своих героев – дорожных строителей, проектировщиков, мостовиков, тех, кто следит за состоянием дорог и занимается их благоустройством. Мы восхищаемся вашей выдержкой и профессионализмом! Мы верим вам и знаем, что любая задача нашим дорожникам по плечу. Вы как солдаты на поле: приказанное подлежит незамедлительному исполнению! И примеров этому сотни. Среди знаковых – проекты по развитию транспортных коридоров «Россия» и «Север – Юг», для чего запланировано продолжение автомобильной дороги М-12 «Восток», строительство обходов городов. Можно долго перечислять успешно реализованные объекты. Мы уверены, что все запланированные проекты будут выполнены в срок и с высоким качеством. И вы сделаете все возможное, чтобы наши города стали ближе, а расстояния – короче.

В наш профессиональный праздник желаем вам, чтобы в любую погоду, на любом объекте с вами рядом всегда были надежные партнеры и профессиональная команда единомышленников, на которых можно положиться. Пусть даже трудная работа приносит удовлетворение и гордость, а результаты этого труда всегда оценивают по достоинству!

Желаем всем работникам дорожного хозяйства и ветеранам отрасли богатырского здоровья, продуктивной работы, ярких решений и новых интересных объектов, неисчерпаемой энергии и благополучия!

Феруза ДЖАББАРОВА



30



78



50



68



6



18



36

## СОДЕРЖАНИЕ

### | СОБЫТИЕ

- 4 С Днем работников дорожного хозяйства!
- 6 Между выгодой и выживанием

### | ГРАНИ СТР

- 12 Эффективно, безопасно, без сбоев
- 18 Юг России и Приазовье

### | НОВОСТИ

- 24 30 дней

### | ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 26 Крым. Ровно, быстро и комфортно
- 30 К морскому побережью без пробок
- 36 Ворота на Ялту

### | НОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

- 44 Новая жемчужина центра Москвы

### | НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 50 100 лет дорожной отрасли Бурятии
- 56 Больше полувека шагая через реки
- 61 «Сларри-сил» для сложного климата

### | СТРОЙКИ ГОДА

- 64 Мачеха – Ежовка – Александровка

### | УМНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- 68 Управление временем и репутацией
- 72 АО «Трасском»
- 74 Стены выдержат тайфун
- 78 Мосты без наледи
- 82 Десять лет в нужном направлении
- 84 ТК «Уралтрейд»

### | БЕТОННЫЕ ДОРОГИ

- 86 Регенерация: Проверено временем
- 90 Температурная ловушка

### | НАШИ ЮБИЛЯРЫ

- 94 За кулисами громких проектов

## 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.



## Уважаемые работники и ветераны дорожного хозяйства!

Союз транспортников России: автомобилисты, авиаторы, железнодорожники, моряки и речники, логисты и экспедиторы, представители отраслевой науки и высших учебных заведений транспорта, финансовых организаций горячо и сердечно поздравляют Вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожников хозяйства!

Дорожное хозяйство – важная, неотъемлемая составляющая единой транспортной системы страны, от эффективной работы которой во многом зависят бесперебойное сообщение между регионами, социально-экономическое развитие страны, качество жизни людей. И потому Президент Российской Федерации и Правительство Российской Федерации продолжают уделять особое внимание вопросам совершенствования дорожной инфраструктуры, делать все для устранения административных барьеров, упрощения разрешительных процедур.

Дорожники подходят к своему профессиональному празднику с хорошими результатами: строятся и обновляются сотни километров федеральных и региональных дорог, укрепляется опорная сеть автомагистралей, широко внедряются передовые логистические технологии, прогрессивные технологии строительства по ремонту и содержанию автомобильных дорог, повышается безопасность дорожного движения. Благодаря Вашему высокому профессионализму, опыту, ответственному подходу к делу успешно, точно в срок, реализованы крупные проекты, как Крымский мост, скоростные трассы М-11 «Нева», кольцевые дороги ЦКАД и ЕКАД, продолжает реализовываться национальный проект «Безопасные качественные дороги», который по своей комплексной структуре и значимости является общенародным, продолжается масштабное строительство автомобильных дорог международного транспортного, а также строительство значимых для страны магистралей.

Уверен, что работники дорожного хозяйства сохранят и упрочат свои славные традиции, с честью и высоким профессионализмом будут решать важнейшие задачи нового этапа нашей общей работы – по восстановлению дорожно-транспортной инфраструктуры вошедших в состав России новых регионов – ЛНР, ДНР, Запорожской и Херсонской областей.

От всей души желаю Вам, ветераны и работники дорожного хозяйства, Вашим семьям крепкого здоровья, мира, благополучия и успехов в реализации проектов на благо нашей России!

С искренним уважением,

**В.Б. ЕФИМОВ,**

*Президент Союза транспортников России,  
депутат Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации*

## Уважаемые коллеги!



### Поздравляю вас с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Ежедневно вы проявляете высокий профессионализм, о чем наглядно свидетельствуют результаты вашей работы на стратегически важных для дорожно-транспортного комплекса направлениях. Достигнуты значительные показатели строительства и ремонта дорог, серьезное внимание уделяется круглогодичному содержанию дорожной сети, комплексной диагностике ее транспортно-эксплуатационного состояния, расширению перечня услуг на объектах дорожного сервиса.

Мы и дальше будем наращивать темпы работ. Обновление пятилетнего плана дорожной деятельности, переформатирование национальных проектов, выстраивание новых логистических цепочек – это лишь некоторые направления, которых коснулась масштабная модернизация дорожного хозяйства.

Сегодня среди ключевых целей транспортного комплекса в целом и дорожного хозяйства в частности – реализация национальных проектов для поступательного развития экономики России, решение задач, поставленных Президентом и Правительством Российской Федерации, создание комфортных и безопасных условий для перевозок пассажиров и грузов, в том числе в новых регионах.

Отдельные слова благодарности – ветеранам отрасли. Вы щедро делитесь опытом с молодым поколением, участвуете в реформировании учебного процесса в образовательных учреждениях, вносите значимый вклад в развитие кадрового потенциала этой важной транспортной сферы.

Благодарю всех работников и ветеранов дорожного хозяйства за самоотверженный труд и преданность своему делу. Желаю вам успехов, новых достижений и побед. Крепкого здоровья, благополучия и процветания!

**Роман СТАРОВОЙТ,**

*Министр транспорта Российской Федерации*



## СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ИЩЕТ ФОРМУЛУ ОКУПАЕМОСТИ

# МЕЖДУ ВЫГОДОЙ И ВЫЖИВАНИЕМ

Укреплению морского потенциала нашей страны будет способствовать обеспечение технологического суверенитета, совершенствование производственной кооперации в судостроении, разработка и внедрение цифровых решений в морской индустрии. Важнейшим направлением становится подготовка квалифицированных кадров для морской отрасли. Эти и другие вопросы были обсуждены на полях II Всероссийского Морского конгресса, ставшего центром профессионального диалога и обмена опытом для представителей органов власти, госкорпораций, промышленных предприятий, научных и образовательных организаций.



## НОВЫЕ УПРАВЛЕНЦЫ И НОВЫЙ ФАРВАТЕР

Накануне конгресса в сфере водного транспорта случились исторические административные перемены, о которых нельзя не упомянуть. В июне 2024 года в составе администрации Президента появилось новое Управление по вопросам национальной морской политики, его возглавил бывший первый заместитель Совбеза РФ Сергей Вахруков. В августе 2024 года была создана Морская коллегия РФ – под началом помощника президента Николая Патрушева. Плюс, при ней организовано еще три совета: по стратегическому развитию ВМФ, по защите национальных интересов в Арктике, по развитию и обеспечению морской деятельности. В Морскую коллегию вошли 52 человека. В их числе руководители Минпромторга, Минтранса, Минсельхоза, Минобрнауки, главы выходящих к морю регионов, руководители погранслужбы и Главного управления Генштаба ВС РФ, а также главы крупнейших судостроительных компаний. А годом ранее Правительство России передало активы Объединенной судостроительной корпорации в доверительное управление финансовой группе ВТБ, что должно изменить «неудачную» инфраструктуру бизнес-процессов и инвестиционных проектов отрасли на более эффективную и результативную.

II Морской конгресс стал первой публичной презентацией новых институтов и заявкой долгосрочных планов обновленного административного аппарата морской отрасли. Это, например, воодушевляющие программы развития Северного морского пути, возрождения речного судоходства России, планы по строительству новых верфей. Здесь у правительства красивые слай-

ды и мощные цифры. Поэтому пересказывать эту информацию неинтересно. С ней можно легко ознакомиться на официальных сайтах, где она дана очень качественно и по делу.

### Средства производства и средства сбыта (что важнее?)

Гораздо интереснее второй сюжет II Морского конгресса, посвященный непосильным сверхзадачам российского судостроения. Здесь красивых слайдов мало, и цифры в основном пугающие, а проблемы одна неразрешимее другой – и все они взаимосвязаны в такие морские узлы, что тянут на дно экономику не только отрасли, но и всей страны.

### Проблемы русского судостроения бьются на четыре сюжета:

1. Нехватка производственных мощностей (нет крупнотоннажных верфей, кроме «Звезды», которая безнадежно перегружена заказами). А уцелевшие верфи работают по технологиям 1970-х годов прошлого века.





**АНДРЕЙ ТАРАСЕНКО,**  
руководитель Федерального агентства морского  
и речного транспорта:

«**МЫ СЕГОДНЯ НАЦЕЛЕНЫ  
НА ТО, ЧТОБЫ СВЯЗАТЬ НАШИ  
ЦЕНТРАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ, УЖЕ  
ИМЕЮЩИЕ РЕЧНОЕ СООБЩЕНИЕ,  
С МОРСКИМИ ПОРТАМИ»**

2. Деградация инженерных компетенций и дефицит кадров на всех уровнях.
3. Стремительное повышение «пенсионного возраста» судов, которое пытаются компенсировать импортными закупками на вторичном рынке (что только усугубляет издержки).
4. Высокая себестоимость производства на фоне душающей ключевой ставки ЦБ РФ. Проблемой также является само устройство национальной системы закупок, рассчитанной на краткосрочные «спотовые» контракты и разовую закупку готовой продукции, в то время как кораблям нужны договоры поставки на 10-15 лет с возможностью корректировки цены.

### ВСЯ СУДЬБА СУДОСТРОЕНИЯ В ОДНОЙ КАРТИНКЕ

Для понимания общей картины процитируем данные компании SBS Consulting, которая с 2023 года готовит аналитику для ОСК. Ниже слайд из их презентации на специальной сессии Морского конгресса, посвященной кораблестроению.

Всего одна диаграмма дает исчерпывающее представление об объективном состоянии судостроительной отрасли сейчас, и о ее обозримых перспективах на ближайшее будущее. Советуем присмотреться к цифрам.

Реальный выпуск судов с 1993 по текущий момент находится на уровне порядка 53 единиц в год. Необходимая планка выпуска судов для обеспечения флота и под-

держания его среднего возраста на уровне 22,5 лет – составляет 220 единиц (\*это при условии производства на отечественных мощностях с использованием 80% российского судового комплектующего оборудования). 22,5 года – это задача, поставленная Минпромторгом в качестве критерия успеха к 2036 году.

В ходе дискуссии представители судостроительной отрасли оценили такую цель, как слишком оптимистичную. Омоложение флота в заданных рамках является достижимым не к 2035, а к 2050 году (и то при благоприятном стечении обстоятельств). А беспощадная математика говорит, что для этого придется построить в общей сложности более 10 тысяч судов (!). Построить – это значит еще закупить, поставить, и эксплуатировать с должным уровнем сервиса.

Сможет ли российская промышленность наладить их серийный выпуск? Это вопрос в пустоту. Ведь в перспективе до 2036 года невозможно определить платежеспособный спрос на заказ судов. Адекватная реалистичная оценка есть только в перспективе на 1 год. Сроки окупаемости в судостроении составляют минимум 5 лет.

Вернемся к пунктирной линии на диаграмме. Выпуск 220 судов в год – это критический минимум, ниже которого происходит технологическая деградация отрасли, ее превращение в дотационную и убыточную: утрата технологического суверенитета страны. Как мы видим из данных графика, на 2024 год законтрактовано всего 143 судна и это абсолютный рекорд Российской Федерации в XXI веке.

Синяя гора на графике с 1955 по 1991 год выглядит впечатляюще. Можно мысленно обратиться к основоположнику российского кораблестроения императору Петру I с крылатой фразой: «Петя, мы все прогуляли...».

К сожалению, желтый холмик справа (законтрактованный к постройке в РФ флот) еще ни о чем не говорит. Законтрактовано – еще не значит исполнено. Как показывает печальный опыт последних лет, судостроительные контракты постоянно сдвигаются по срокам вправо либо срываются. Заявленные объемы выпуска судов не строятся. За время исполнения обязательств подрядчиком себестоимость производства судна может измениться радикаль-



**НИКОЛАЙ ПАТРУШЕВ,**  
Помощник Президента Российской  
Федерации, председатель Морской коллегии  
Российской Федерации:

«**В УСЛОВИЯХ ОСЛОЖНЯЮЩЕЙСЯ  
ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ  
И ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ  
ОБСТАНОВКИ ОТ РЕЗУЛЬТАТОВ РАБОТЫ  
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ  
ЗАВИСИТ НЕ ТОЛЬКО ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ И СОХРАНЕНИЕ  
ЗА РОССИЕЙ СТАТУСА ВЕЛИКОЙ  
МОРСКОЙ ДЕРЖАВЫ, НО И РАЗВИТИЕ  
НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ, А ТАКЖЕ  
ОСВОЕНИЕ АРКТИКИ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ  
ЭФФЕКТИВНОГО И БЕЗОПАСНОГО  
ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО  
МОРСКОГО ПУТИ, УСТОЙЧИВОСТЬ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ»**

но (как и платежеспособность заказчика). Уже заложенные проекты (особенно долгосрочные) оказываются недооцененными и недофинансированными на выходе.

### МИННЫЕ ПОЛЯ СЕБЕСТОИМОСТИ

Характерную историю рассказал на конгрессе Дмитрий Стоянов, начальник Центра импортозамещения и локализации судового оборудования Минпромторга РФ.

– В связи с тем, что комплексные проекты реализуются в длительные сроки (пять-шесть лет), конъюнктура рынка может поменяться, – сказал Дмитрий Стоянов. – Как это случилось, например, с газовозами при поставках криогенного

## Отсутствует прогнозируемый долгосрочный спрос на строительство судов



- Средний текущий уровень выпуска судов с 1993 года находится на уровне **53** единиц в год
- Необходимый уровень выпуска судов для обновления флота и поддержания его среднего возраста на уровне 22,5 лет – **220** единиц (при уровне производства собственного флота – 80%)
- В перспективе до 2036 года невозможно определить платежеспособный спрос на заказ судов, адекватная оценка есть в перспективе на 1 год.

Источник: Открытые источники, SBS Consulting





## РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕСУРСОВ МИРОВОГО ОКЕАНА, РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ, ДРУГИХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ КОММУНИКАЦИЙ, ВОЗРОЖДЕНИЕ МОЩНОГО ТРАНСПОРТНОГО, ПРОМЫСЛОВОГО И ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА ЯВЛЯЮТСЯ ВАЖНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕЗАВИСИМОСТИ РОССИИ

оборудования. В итоге программа строительства таких судов сдвинулась. Предприятия рассчитывали на один рынок, но изменилась конъюнктура и возникли риски невыхода на продажи.

Парадокс, но решить эту проблему окупаемости судостроителей при действующей ключевой ставке 19% государство не может. Поскольку окупаемость в отрасли составляет (*\*в лучшем случае*) 14%. А это значит, что вместо того, чтобы инвестировать в рискованное производство, предприятиям, банально, выгоднее держать деньги на счетах.

Генеральный директор ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (Крыловский ГНЦ) Олег Савченко обратил внимание на то, что проблема себестоимости связана с малой серией. Российские суда выпускаются в штучном формате. Поэтому по основным видам траулеров и балкеров российские производители безнадежно проигрывают в цене конкурентам из КНР и Турции. Проблема усугубляется тем, что отечественный рынок захватывают поставщики судов возрастом более 30 лет. Продавец судна с полностью амортизированными затратами находится в заведомо более выгодном положении на рынке, чем российский производитель, который вкладывался в разработку и строительство с нуля.

Проблема приобрела масштабный характер. В своем докладе директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Алексей Исачкин подчеркнул опасную тенденцию: отечественный гражданский флот состоит преимущественно из судов со средним возрастом более 38 лет. К сожалению, это не предел.

Другие эксперты отрасли подчеркнули, что общие показатели старения флота продолжают ползти вверх. После 40 лет эксплуатационные затраты имеют свойство резко увеличиваться. Это значит, что российские заказчики сами себя загоняют в экономическую яму. Остановиться они не могут, поскольку

руководствуются логикой сиюминутной экономической выгоды: бизнес должен зарабатывать. Во всех классах, в том числе и водоизмещением до 20 т. где у российских предприятий сохранились компетенции и мощности, наблюдается острый дефицит судов. Спрос на водный транспорт значительно превышает предложение.

На Морском конгрессе все эксперты дискуссии единодушно поддержали идею о том, что нужен комплекс мер по сдерживанию цен на основное сырье и материалы. Увы, это просто идея. Никто не знает, как применить этот самый комплекс мер хотя бы к металлургии. Федеральная антимонопольная служба (которая должна этим заниматься) за два года в чистую проиграла борьбу за ценообразование российскими естественным монополиям.

ФАС проиграла большинство дел о необоснованном завышении цен металлургам. Сопротивление сырьевых монополий не позволило принять важные законы о сдерживании цен, о суверенных ценовых индикаторах и об отъязке российского ценообразования от зарубежных рынков (где ценовая информация подвержена политическим искажениям)

### СУДОВОЙ КОМПЛЕКТ – КОРЕНЬ ПРОБЛЕМЫ

В сложившихся условиях и при ограниченности ресурсов государство выбрало, наверное, единственно возможный эффективный сценарий: действовать адресно и стимулировать самый дорогостоящий и наукоемкий сегмент – производство судового комплектующего оборудования (СКО).

#### Справка

*Стоимость судового комплектующего оборудования для различных типов судов может составлять 35-75% от стоимости всего судна или морской техники.*

В ходе II Морского конгресса Минпромторгом России была презентована обновленная Стратегия развития судостроения до 2035 года. Среди главных направлений стратегии первое место занимает поддержка отечественного производства СКО. В числе других приоритетов: создание двигателей большой мощности (более 8,5 мВт), ледокольный флот, модернизация судостроительного производствен-



## К 2027 ГОДУ В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ОКОЛО ШЕСТИ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

ного комплекса, плюс новые крупнотоннажные верфи, модернизация инфраструктуры для внутренних водных перевозок (дноуглубительные работы и новые гидроузлы), развитие судоремонтной инфраструктуры.

Министерство начало формировать перечень критически важного СКО. Перечень формируется путем отбора. Отрасль сама заявляет, что именно является критическими позициями в номенклатуре комплектующего судового оборудования. Потом этот перечень выносится на согласование с межведомственной комиссией, подтверждающей действительно ли изделие является критически востребованным, или нет.

Со стороны министерства для разработчиков такого оборудования предусмотрены льготные кредиты и субсидирование по линии ФРП. Также прозвучали конструктивные предложения развивать стимулирование закупки судов через льготный лизинг и смягчать его условия для российских заказчиков. Субсидировать спрос, постепенно ограничивать сроки использования судов (в тех классах, где компетенции и возможности отечественных производителей нарастают). Компенсация части стоимости судна государством на период до 5 лет.

В сложившейся экономической ситуации и при имеющейся конъюнктуре рынка, если не поддержать судостроителей протекционизмом и субсидированием спроса, то есть не иллюзорный риск того, что российский бизнес вообще откажется от постройки новых судов. Просто из-за отсутствия рыночного смысла, окупаемости и мотивации создавать новую технику.

Артем Сериков



#### СОБЫТИЕ:

II Всероссийский Морской конгресс  
24–25 сентября 2024 г.



#### ОРГАНИЗАТОРЫ:

Минпромторг РФ, Минтранс РФ,  
Федеральное агентство морского и речного  
транспорта, ФГУП «Росморпорт», Российская  
палата судоходства, Ассоциация морских  
торговых портов



#### ПАРТНЕРЫ:

ГК «Росатом», Корпорация Морского  
Приборостроения



#### УЧАСТНИКИ:

- 1100 участников;
- 35 регионов России
- 7 стран

# ЭФФЕКТИВНО, БЕЗОПАСНО, БЕЗ СБОЕВ

*Стоит задача – максимально способствовать повышению безопасности, стабильности работы и доступности транспорта. Не секрет, что за прошедшие десятилетия увеличился износ подвижного состава и инфраструктуры. Благодаря федеральным программам, таким как «Безопасные и качественные дороги», поручениям Президента России В.В. Путина по модернизации и обновлению инфраструктуры, регионы используют возможность модернизировать и реконструировать действующие дороги и приступают к проектированию и строительству новых. Это важно для формирования единых стандартов качества транспортного обеспечения экономики и населения страны.*



## ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ МИНТРАНСА ОБСУДИЛ ФОРМИРОВАНИЕ НАЦИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ЭФФЕКТИВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА»



По словам Министра транспорта РФ Романа Старовойта, министерству и его подведомственным организациям предстоит решить целый комплекс задач, связанных с развитием железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного, речного и морского транспорта, совершенствованием авиационной инфраструктуры. И, безусловно, идет речь о развитии инфраструктуры для жизни, в части дорожного хозяйства страны и общественного транспорта. Также назрела необходимость обновления подвижного состава городского пассажирского транспорта в агломерациях.

– Президентом страны утверждены национальные цели развития. И для нас очень важно ваше экспертное мнение по реализации этих целей, а именно разработке новых национальных проектов в сфере транспорта с перспективой до 2030 года, – обратился Министр к участникам заседания.

Об основных параметрах национального проекта «Эффективная транспортная система» рассказала заместитель директора департамента стратегического развития Минтранса Эльза Жебрик. В состав нового нацпроекта войдут 9 федеральных проектов по направлениям развития транспорта. Отдельное внимание должно быть уделено кадровому обеспечению, а также цифровой трансформации отрасли. При этом основным показателем нацпроекта станет рост мощности Единой опорной транспортной сети.

В заседании принял участие и выступил Евгений Казанцев, вице-президент Союза транспортников России.

РОМАН СТАРОВОЙТ:

« **ИМЕННО ТРАНСПОРТ, КАК ОСНОВНОЙ ИНСТРУМЕНТ ДОСТИЖЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ СТРАНЫ, ДОЛЖЕН РАБОТАТЬ ЭФФЕКТИВНО, БЕЗОПАСНО И БЕЗ СБОЕВ...**»

– Президентом России дано поручение Госкомиссии по транспорту в рамках проекта «Эффективная транспортная система России» разработать и реализовать программу «Великий Волжский путь», – заострил внимание Евгений Казанцев. – Нас волнует состояние Волги. Также наличие речных портов, малоэффективное пассажирское и грузовое судоходство, условия для туристов жаждут гораздо лучшего. Не говорю об экологии. Из списка самых загрязненных городов России, в бассейне Волги расположены 65. Одна из самых крупных рек Европы с ее притоками, на сегодняшний день, является самой загрязненной.

По свидетельству Евгения Дмитриевича, в гигантском Волжском бассейне Волга – Ока – Кама ежедневно находится не более 300 судов различного класса. Это ничтожно мало. То, сколько судов сейчас проходит по Волге за неделю, на китайской реке Янцзы проходит за один час. Комментарии тут, как говорится, излишни.

Председатель Общественного совета Татьяна Горювая подчеркнула, что впервые национальный проект формируется через спрос со стороны грузоотправителей и пассажиров, а это позволяет наиболее точно

ЕВГЕНИЙ КАЗАНЦЕВ:

« **В ГИГАНТСКОМ ВОЛЖСКОМ БАССЕЙНЕ ВОЛГА – ОКА – КАМА ЕЖЕДНЕВНО НАХОДИТСЯ НЕ БОЛЕЕ 300 СУДОВ РАЗЛИЧНОГО КЛАССА. ЭТО НИЧТОЖНО МАЛО**»







определить объемы строительства инфраструктуры. Кроме того, учтена необходимость стыковки разных видов транспорта, в частности, морских и речных портов с железнодорожными и автомобильными дорогами на подходах к ним.

Об этом же, выступая, говорил и Казанцев. По его свидетельству, в регионах «Великого Волжского пути», а это 24 субъекта России, инфраструктура железнодорожного и автомобильного транспорта уже давно работает в режиме перегрузки. В то время как пропускная способность самой Волги с ее притоками, на основных судоходных участках, используется всего на 20, максимум на 30 процентов.

Год назад, по поручению Президента, была создана рабочая группа во главе с губернатором Астраханской области, которой было поручено провести исследования для подготовки этого проекта, сообщил вице-президент Союза транспортников России. По его свидетельству, в течение одного года в рабочую группу поступило 567 предложений от регионов, общественных организаций и предприятий, связанных с деятельностью в бассейне Волги. Все эти обращения и предложения проанализированы Национальным исследовательским университетом ВЭШ во взаимодействии с этой рабочей группой. После чего и была сформулирована концепция национальной программы «Великий Волжский путь». Концепция ставит итоговой задачей интенсив-

ное развитие регионов России, территорий, расположенных в бассейне Волги, основываясь на развитии потенциала и интеграции в международный транспортный коридор «Север – Юг».

На августовском заседании Госкомиссии президент Союза транспортников России Виталий Ефимов уже внес предложение поручить губернаторам регионов обязательно рассмотреть сформулированные предложения с тем, чтобы на Всероссийской транспортной конференции «Великий Волжский путь» уже четко определить параметры новой программы.

На заседании Общественного совета Минтранса России также рассмотрен вопрос обновления подвижного состава городского пассажирского транспорта в городских агломерациях.

– Президентом страны поставлена задача к 2030 году увеличить долю парка, имеющего срок не старше нормативного, как минимум до 85%, – подчеркнул, выступая с докладом, директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Сергей Семенов.

В частности, на обновление транспорта в 2023 году выделены средства Фонда национального благосостояния в объеме 44 млрд рублей, а также специальные казначейские кредиты в объеме 50 млрд рублей на обновление автобусов. Кроме того, стартовала целевая поддержка развития городского электрического транспорта и его инфраструктуры с использованием механизма концессии, на эти цели направлено более 85 млрд рублей.

Реализуемые и планируемые программы направлены на повышение качества и эффективности организации транспортного обслуживания населения в городах и регионах страны и обеспечение граждан удобным, комфортным, экологичным, а также доступным для маломобильных групп граждан транспортом.

– Именно транспорт, как основной инструмент достижения национальных целей страны, должен работать эффективно, безопасно и без сбоев. Наши ребята сейчас с оружием в руках отстаивают интересы Родины, сегодня для нас здесь фронт, и мы должны обеспечить победу, в которой мы абсолютно уверены, – сказал Роман Старовойт.

Минтранс ставит цель создать в стране самую эффективную в мире транспортную систему. Напомним, что в мае был опубликован Указ Президента «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», в котором поручено к 2030 году увеличить перевозки по международным транспортным коридо-

**К 2030 ГОДУ ПРЕДСТОИТ УВЕЛИЧИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ В 1,5 РАЗА, АВИАЦИОННУЮ ПОДВИЖНОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ НА 50%, АВТОДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ С НОРМАТИВНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ – ДО 85%. СТОИМОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ ДО 2030 ГОДА ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ОЦЕНИВАЕТСЯ ПРИМЕРНО В 14 ТРИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ**

рам не менее чем в 1,5 раза по сравнению с 2021 годом, авиационную подвижность населения на 50%, автодорог федерального значения с нормативным содержанием – до 85%.

– Стоимость реализации транспортных проектов до 2030 года предварительно оценивается примерно в 14 триллионов рублей, – сообщил Старовойт.

Роман Старовойт, в заключительной речи обратил внимание на проекты, подлежащие первоочередной реализации.

– В любом случае, будут реализованы проекты, до которых у нас десятилетиями не было возможности дотянуться, – сказал он. – Особо хочу поблагодарить Союз Транспортников России, который на протяжении 20 лет принимает самое активное участие в выработке всех решений и их реализации.

Анатолий Тарасов



**В ЯКУТИИ ОБНОВИЛИ «ВИЛЮЮ»**

**После капремонта запущено рабочее движение по 20-километровому участку трассы А-331.**

Обновленный отрезок км 588 – км 608 проходит от Вилюйска до мостового перехода через р. Чыбыда и соединяет Вилюйский и Верхневилюйский районы. Ранее участок имел грунтовый тип покрытия и был подвержен пучинообразованию и размыву в период весеннего половодья. В ходе капитального ремонта федеральные дорожники перевели в асфальтобетонное покрытие участок протяженностью 20 км. Теперь там две полосы движения, и отрезок соответствует параметрам IV технической категории. В ходе работ дорожники также установили 19 водопропускных труб общей протяженностью 428 пог.м, а для безопасности



дорожного движения установлены барьерное ограждение протяженностью 5 256 пог. м, новые дорожные знаки и нанесена дорожная разметка.

На сегодняшний день на территории Якутии заасфальтировано более 600 км трассы А-331 «Вилюй».

**ОТЕЛЬ НА «НЕВЕ»**

**На скоростной трассе М-11 открылась новая гостиница.**

Отель, построенный в рамках многофункциональной зоны сервиса на 423 км Новгородской области, занимает общую площадь с благоустроенной прилегающей территорией около 16 тыс. кв. м. В нем 45 гостиничных номеров. Для удобства всех гостей предусмотрены круглосуточные сервисы: кафе, бизнес-уголок с возможностью бесплатно воспользоваться компьютером с высокоскоростным интернетом, услуга прачечной, бесплатная парковка. Создание подобных отелей является одним из драйверов развития малого и среднего предпринимательства, сервисной индустрии и расширения туристического потенциала области. Еще одна гостиница появится в 2025 году в рамках МФЗ на 421 км скоростной трассы М-12 «Восток» по направлению в Казань в Нижегородской области.



**ЧЕРЕЗ УЩЕЛЬЕ В ЗАБАЙКАЛЬЕ**

**На федеральной дороге А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР запустили рабочее движение транспорта по двум виадукам.**

Они ведут через ущелья в районе села Кручина в Читинском районе Забайкальского края. На время проведения ремонта искусственных сооружений для пропуска транзитного автотранспорта были обустроены две объездные дороги. Обновление искусственных сооружений стартовало в конце 2022 года. Стоимость всего комплекса работ составляет 269,9 млн рублей. Напомним, что трасса А-350 Чита – Забайкальск – граница с КНР обеспечивает связь столицы региона с международным пунктом пропуска «Забайкальск» на границе с Китаем и является важным транспортно-логистическим узлом России на Востоке.



**ПОД ОРЕНБУРГОМ РАСШИРИЛИ «УРАЛ»**

**Еще 5 км трассы М-5 на подъезде к областному центру сделали на четыре полосы.**



Объект не очень протяженный, но он один из самых сложных из-за особенностей рельефа. Речь идет об участке с 375-го по 379-й км в Перволюцком районе Оренбургской области. Дорога очень востребованная, трафик постоянно растет, а увеличение пропускной способности стало актуальным еще 10 лет назад. По словам начальника ФКУ Упрдор «Приуралье» Дениса Абрамова, к строительным работам дорожники приступили в прошлом году. За это время успели полностью заменить дорожную одежду, перевести участок в четырехполосное исполнение, устроить водоотводные сооружения и отремонтировать водопропускные трубы, уложенные под полотном дороги. Планируется, что теперь пропускная способность дороги на подъезде к городу увеличится с 9,5 тыс. до 11 тыс. автомобилей в сутки.

*Уважаемые друзья!*



*Поздравляю работников и ветеранов дорожного хозяйства с профессиональным праздником!*

Сегодня теплые слова благодарности и признательности принимают тысячи специалистов, кто так или иначе причастен к очень важному делу – созданию комфортного, современного, безопасного и устойчиво развивающегося дорожного комплекса Российской Федерации.

От вашего профессионализма, ежедневной трудовой дисциплины и самоотверженности зависит транспортная связность нашей огромной страны, что, в свою очередь, является ключевым импульсом к развитию других отраслей экономики.

Данный праздник традиционно знаменуется подведением предварительных итогов дорожно-строительного сезона. Но этот год особенный, ведь подходит к завершению национальный проект «Безопасные качественные дороги», который вносил и продолжает вносить весомый вклад в достижение ключевых национальных целей. За последние годы отрасль достигла рекордных показателей как в части строительства, реконструкции, так и в части ремонта автомобильных дорог. И на финишной прямой особенно важно суметь сохранить набранные темпы и приумножить уже достигнутые результаты.

В следующем году на смену текущему национальному проекту придет новый – «Инфраструктура для жизни». Для Федерального дорожного агентства все так же приоритетом останутся строительство новых магистралей, комплексная модернизация и качественное содержание существующих транспортных артерий с акцентом на развитии ключевых логистических маршрутов. При этом подспорьем станут продолжающаяся цифровая трансформация отрасли и поступательное развитие отечественной техники. Все это в конечном итоге поможет обеспечить качество строительных работ и повысить безопасность на дорогах нашей страны.

Набирающая обороты масштабная модернизация отраслевого образования, в свою очередь, создаст надежный «кадровый фундамент». Ведь именно амбициозность и креативность, крепкие всесторонние знания нового поколения дорожников, а также богатые традиции их предшественников являются залогом дальнейшего развития отрасли и эффективного решения поставленных руководством страны задач. И все эти компоненты успеха у нас, несомненно, есть.

Искренне желаю всем работникам и ветеранам дорожного хозяйства здоровья, счастья, семейного благополучия и новых трудовых свершений. Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, бодрости духа для реализации всех намеченных планов!

*Роман НОВИКОВ,*

*Руководитель Федерального дорожного агентства*



## ОБОЗНАЧЕНЫ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ ДЛЯ ФОРМИРОВАНИЯ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО КЛАСТЕРА

В ЗОНЕ  
ОСОБОГО  
ВНИМАНИЯ:

# ЮГ РОССИИ И ПРИАЗОВЬЕ

### К ДВУМ МОРЯМ

Основными приоритетами развития дорожной сети на юге России и Приазовье являются модернизация маршрута вокруг Азовского моря и строительство трассы М-4 «Дон» – Сочи. Об этом заявил заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин в формате видеоконференции,



#### СОБЫТИЕ:

Форум дорожных инициатив «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве»



#### ОРГАНИЗАТОР:

ГК «Автодор»



#### ПАРТНЕРЫ:

ГК «Росатом», Корпорация Морского Приборостроения



#### УЧАСТНИКИ:

Правительство РФ, Минстрой РФ, ФДА «Росавтодор», ГУОБДД МВД РФ, ФТ «Сириус», Администрация г. Сочи

открывая Пленарную сессию «Стратегия развития автодорожной сети юга России и Приазовья», особо отметив, что прежде всего нужно привести в нормативное состояние подъездные дороги к побережью и горнолыжным курортам, имеющуюся дорожную сеть. Причем, ее показатели во всех регионах Азово-Черноморского кластера в целом выше, чем в среднем по России.

– Сегодня юг России и Приазовье формируют Азово-Черноморский кластер, в состав которого входят девять субъектов, семь из которых имеют выход к Черному и Азовскому морям, а еще два – Луганская Народная Республика и Республика Адыгея находятся в непосредственной зоне тяготения и являются важнейшими экономическими, культурными, туристическими и промышленными центрами с большими возможностями для роста, – подчеркнул заместитель председателя.

Конечно же вектор развития макрорегиона задает туристическая отрасль, которая очень зависит от транспортной инфраструктуры.

Десятый сочинский Форум дорожных инициатив, организатором которого традиционно выступает Госкомпания «Автодор», в этом году ожидаемо стал мощной площадкой для обсуждений развития дорожной инфраструктуры России. Журналисты «Дороги и транспорт» ежегодно принимают участие в этих мероприятиях. И наши публикации тоже вносят лепту в общее дело – развитие дорожной инфраструктуры. Именно эта тема стала главной пленарной сессии «Стратегия развития автодорожной сети юга России и Приазовья».

– Она важна для комфорта как местных жителей, так и туристов. Могу сказать, что потенциал развития юга страны огромный. А наша задача – комплексно подойти к вопросам развития инфраструктуры и реализовать все намеченные планы, – добавил Хуснуллин.

Стоит отметить, что развитию главной транспортной артерии на юг страны ГК «Автодор» уделяет самое пристальное вни-

мание. Как отметил глава «Автодора» Вячеслав Петушенко, в Азово-Черноморский регион входит 823 км участков М-4 «Дон», по которой автомобилисты едут как к Черному морю, так и в новые субъекты. Целью появления государственной компании 15 лет назад было создание сети скоростных дорог на территории РФ с привлечением внебюджетного финансирования. За прошедшие годы оно измеряется в размере порядка 1 трлн рублей. За последние годы Госкомпания реализовала целый ряд масштабных проектов по развитию М-4.



#### МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

« ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ЮГА СТРАНЫ ОГРОМНЫЙ. А НАША ЗДЕСЬ ЗАДАЧА – КОМПЛЕКСНО ПОДОЙТИ К ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И РЕАЛИЗОВАТЬ ВСЕ НАМЕЧЕННЫЕ ПЛАНЫ»



## ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ» ИСПОЛНИЛОСЬ 15 ЛЕТ. ЗА ЭТОТ СРОК ОНА ПОСТРОИЛА И РЕКОНСТРУИРОВАЛА 2800 КМ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ СТРАНЫ

Среди них два скоростных обхода, открытых в 2023 году – Ростова-на-Дону и Краснодара, сократившие путь на юг страны сразу на два часа. Кроме того, завершилось строительство развязок в районе Геленджика, а также реконструкция моста через Северский Донец. А самый масштабный «южный» проект, который предстоит реализовать – строительство дороги от М-4 «Дон» до Сочи, который сократит время в пути от Джубги до Сочи в четыре раза, до полутора часов, и позволит активно развиваться черноморскому побережью. Очень важна и реконструкция М-4 «Дон» на участке с 933-го по 1024 км с уширением до 6 полос, что обеспечит сокращение времени в пути на территории Ростовской области до 30 минут, а также создаст условия

для формирования дополнительного грузопотока на направлении Север-Юг.

– Вовлечение новых регионов в экономическую систему России имеет важнейшее стратегическое значение, и, конечно, этой цели не добиться без качественных дорог, которые, как кровеносные сосуды, свяжут территории нашей страны воедино, – подчеркнул Вячеслав Петушенко, говоря о работе дорожников «Автодора» в новых субъектах страны.

Сегодня на этих территориях действуют более 20 заводов, где работает порядка пяти тысяч человек. На 2024 год запланирован капитальный ремонт 640 км автомобильных дорог. Только в Луганской Народной Республике Госкомпания восстановила в этом году 295 км автомобильных дорог – вдвое больше, чем в 2022-м. Об этом сказал ИО министра инфраструктуры и транспорта ЛНР Владимир Евдохин. По его словам, работы идут с опережением графика, и уже началось восстановление объектов, запланированных на 2025 год.

### АВТОТУРИЗМ В ЗОНЕ ВНИМАНИЯ

Еще одна важная тема, напрямую связанная с развитием дорожной сети, – принципы клиентоцентричности как основа Концепции развития автомобильного туризма до 2035 года, стала главной во второй части пленарной дискуссии. Участники обсудили туристические кластеры, автотуризм,

соблюдение безопасности дорожного движения при путешествиях на дальние расстояния и, как следствие, развитие придорожной инфраструктуры.

С развитием сети скоростных дорог растет и сеть МФЗ, где водители и пассажиры могут получить множество услуг на одной территории. Уже сейчас на магистралях «Автодор» работают 104 таких объекта. До конца этого года таких комплексов на дорожной сети Госкомпании будет не менее 115. В этом году завершилось строительство первого отеля на М-11 «Нева» в Окуловском районе Новгородской области в составе многофункциональной зоны дорожного сервиса.

Заместитель директора департамента развития туризма Минэкономразвития России Константин Городилин считает, что стране нужны современные автомобильно-туристические маршруты, которые в последнее время появляются в ряде регионов РФ, отвечают этим требованиям. А заместитель начальника ГУОБДД МВД России генерал-майор полиции Олег Понарын традиционно акцентировал внимание участников на безопасности дорожного движения и обязательном соблюдении ПДД. Интеллектуальные транспортные системы, включающие в том числе средства контроля скорости, должны быть заложены в проекте новых трасс. И нужно хорошее освещение в темное время суток, поскольку по статистике 40% смертельных ДТП происходит в темноте.

Эта тема была продолжена и на сессии «Как цифровые технологии делают дороги комфортными, а главное, безопасными?». Участники пришли к мнению, что россий-

ские разработчики информационных продуктов, программного и аппаратного обеспечения могут полностью покрыть нужды и самые сложные потребности важнейших отраслей хозяйства, в том числе дорожной отрасли. Госкомпания «Автодор» является лидером отрасли в тестировании самых современных отечественных цифровых продуктов. В их числе система взимания платы «Свободный поток», аналоги которой сегодня, кроме России, развиваются в других странах, среди которых Великобритания, Канада, Малайзия, Сингапур.

Безусловно, есть еще вопросы, которые предстоит решить сообща. Например, сложности, с которыми сталкиваются перевозчики. На сессии «Рынок автомобильных перевозок – фундамент устойчивого развития экономики страны» эксперты обозначили такие проблемы, как «серый» рынок грузо-



перевозок, нехватку кадров в отрасли, а также недочеты в нормативно-правовой базе. Они предложили механизмы «обеления» рынка, а также унификацию налоговых режимов и требований.

### ТЯГАЧИ С «МУЛЬТИСЦЕПКОЙ»

Вопросов за два дня форума было рассмотрено очень много, в том числе и касающиеся логистики, применения новых схем для перевозки грузов. К примеру, заместитель председателя правления по операторской деятельности и развитию пользовательских сервисов ГК «Автодор» Константин Макиев рассказал о новом проекте по использованию на скоростных трассах технологии «мультицепки» полуприцепов – «многозвенного автопоезда», когда один седельный тягач сможет перемещать по магистральному маршруту трассы в рамках одной поездки два полуприцепа вместо одного. Это сделает перевозки намного эффективнее. Речь шла и о беспилотных технологиях. В рамках сессии участники обсудили историю, текущий статус и перспективы проекта «Беспилотные логистические коридоры», который является частью стратегических инициатив Минтранса России.

На сессии «Предпрофессиональное образование в интересах развития дорожно-строительного комплекса России» были рассмотрены лучшие практики предпрофессионального инженерного образования, которые можно адаптировать и тиражировать в интересах дорожно-строительного комплекса России.

### ДОРОГИ С МУЗЫКАЛЬНОЙ РАЗМЕТКОЙ

На сессии «Архитектурно-художественное проектирование автомобильных дорог», где речь шла об элементах оформления магистралей «Автодор» – о киотах и стелах с названиями трасс, шумозащитных экранах обсуждались отечественные и зарубежные примеры комплексного подхода к формированию облика дороги. Благодаря разработкам ООО «Автодор-Инжиниринг» появилась возможность моделировать все типы разметок и шумовых полос для их апробации на различных участках. В дочерней компании создан виртуальный испытательный полигон, который позволил начать моделировать дороги с музыкальной



разметкой. Уже в текущем году планируется провести испытания на одном из участков М-11 «Нева».

На форуме говорили и об импортозамещении в отрасли. Российские предприятия тяжелой промышленности и производители оборудования уже сегодня обеспечивают наличие всей линейки материалов и станков, необходимых дорожникам.

Безусловно, была затронута и тема ценообразования в дорожном строительстве. Эксперты обсудили переход на ресурсно-индексный метод определения стоимости строительных работ и подвели первые итоги применения новой сметно-нормативной базы ФСНБ-2022, которая вступила в действие в феврале 2023 года. На сегодняшний день к ней выпущено 11 дополнений, включающих 657 новых норм, 4612 норм были актуализированы, и эта работа ведётся постоянно. Особое внимание участники уделили одному из наиболее острых на сегодняшний день вопросов – установлению реалистичного отраслевого уровня заработной платы в дорожно-строительной отрасли. Его решение требует оперативных и слаженных действий всех регуляторов.

Было сказано, что решения, выработанные на разных локациях Форума, лягут в основу дальнейших изменений в научно-технической политике отрасли, цифровизации, безопасности дорожного движения, развитии инфраструктуры, автомобильного туризма и будут способствовать инновационному развитию отрасли и страны.

Мария Гошина

## «ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ» – ВАШ НАДЕЖНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

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



ООО «Издательство  
«Дороги и транспорт»

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

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

Образец заполнения платежного поручения:

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

СЧЕТ № 869/ПФ от 2 октября 2024 г.

Заказчик:

Плательщик:

| №   | Наименование  | Кол-во | Цена    | Сумма   |
|---|---|--------|---------|---------|
| 1   | Подписка на 2025 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт» | 1      | 9600-00 | 9600-00 |
| Всего к оплате:<br>Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек |   |        |         | 9600-00 |
| Без НДС   |   |        |         |         |

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

Руководитель предприятия

Главный бухгалтер



Джаббарова Ф.А.

Токарева И.Б.

АКТИВНЫХ  
ОРГАНИЗАТОРОВ  
ПОДПИСКИ ЖДУТ  
СЮРПРИЗЫ!

В подписной  
кампании нашего  
журнала может  
принять участие  
каждый из вас  
и получить подарки  
и призы, а также  
денежные премии:

**БЕСПЛАТНАЯ ПОДПИСКА**  
на журнал – организатору  
подписки на 10 экземпляров  
журнала;

**БЕСПЛАТНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ**  
в журнале – организатору  
подписки на 30 экземпляров;

**ПЕРСОНАЛЬНЫЙ НОУТБУК** –  
организатору подписки  
на 200 экземпляров



**ПОРТ «СУХОДОЛ» НА ПОЛНУЮ МОЩНОСТЬ**

**Президент РФ Владимир Путин в режиме видеоконференцсвязи дал старт работе угольного терминала.**

Проектная мощность перевалки угольного терминала в морском порту Суходол составляет 12 млн тонн с возможностью последующего увеличения до 20 млн тонн в год. Церемония состоялась на полях Восточного экономического форума во время презентации новых перспективных проектов Дальнего Востока. Предприятие построено в рамках федерального проекта «Развитие морских портов» национального проекта «Модернизации транспортной инфраструктуры». В терминале создана современная инфраструктура и установлено оборудование, соответствующее самым высоким стандартам стивидорного бизнеса. Порт отвечает всем требованиям экологичной перевалки угля – выбросы угольной пыли минимизированы за счет высоких ветрозащитных стенок, выполненных по спецзаказу

и закрытых конвейерных лент. Весь процесс движения груза на терминале автоматизирован. Инфраструктурный комплекс включает угольный склад емкостью 915 тысяч кубометров, железнодорожный грузовой фронт, железнодорожную станцию на 20 путей. Порт оборудован двумя судопогрузочными машинами производительностью 3500 тонн в час каждая.



**ОРДЕН ЗА «МОРСКИЕ ЗАСЛУГИ»**

**Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова стал первым в России транспортным вузом, получившим столь высокую награду.**

Указ подписал Президент РФ Владимир Путин. Университет удостоен награды за заслуги в научно-педагогической деятельности и подготовке высококвалифицированных специалистов для морской отрасли. Учебное заведение в этом году отмечает 50-летний юбилей, это самый молодой транспортный вуз страны. Тем не менее, с 2013 года он уже десять раз становился лучшим высшим учебным заведением Росморречфлота. С 2005 года носит имя легендарного флотоводца, морского адмирала, святого православного воина Фёдора Фёдоровича Ушакова.

Университет вносит значимый вклад в кадровое обеспечение морской транспортной отрасли России. За 50 лет вуз подготовил свыше 80 тыс. высококлассных специалистов, среди которых руководители судоходных компаний, крупнейших предприятий и организаций транспорта, администраций городов и районов, капитаны и старшие механики судов.



**ПО РЕКЕ НА «КРЫЛЬЯХ»**

**Развитие скоростных речных пассажирских перевозок обсудили в Минтрансе России**

Минтранс РФ совместно с субъектами ведет работу по определению наиболее востребованных и экономически целесообразных маршрутов скоростных пассажирских перевозок, прежде всего в бассейнах рек Волга, Кама и Ока. Также важной задачей является обследование используемых для перевозок инфраструктуры внутренних водных путей.

В октябре 2023 года началась реализация проекта «Речные магистрали», направленного на возрождение скоростных пассажирских перевозок по Волге. Специально созданной Комиссией определены 12 субсидируемых маршрутов в Нижегородской области, Республике Татарстан и Чувашской Республике от Городца до Ульяновска. Отдельное внимание Минтранс уделяет развитию судоходных гидротехнических сооружений. В частности, ведется строительство Багаевского гидроузла и реконструкция Городецкого гидроузла, в целях снятия инфраструктурных ограничений на внутренних водных путях.



**СЕМЬ ФУТОВ ПОД КИЛЕМ!**

**Команда аудиторов Международной морской организации завершила работу в России.**

Эксперты выдали положительную оценку системе морского транспорта нашей страны, в частности созданные в нашей стране базы данных, которые учитывают контроль судов, проходящих как под российским флагом, так и флагами других государств. С российской стороны в аудите принимали участие не только представители Минтранса России и подведомственных организаций, но и других ведомств, на которые возложены функции по реализации инструментов ИМО. Аудиторы изучили выполнение российской стороной взятых на себя обязательств по шести международным конвенциям и трем протоколам к ним: по охране человеческой жизни на море, предотвращению загрязнения с судов, международным правилам предупреждения столкновений судов в море, подготовке и дипломированию моряков и несении вахты, грузовой марке и обмеру судов.

**СОЗДАН ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ**

**Министр транспорта Р. Старовойт провел первое заседание Экспертного совета Министрства по вопросам морского и речного флота.**

Основной целью сформированного Совета является содействие поиску эффективных решений в области развития морского и речного флота, максимальное использование транзитного потенциала России. Важно выработать подходы, чтобы в будущем систематизировать работу Совета и сделать ее максимально полезной для всех. На первом этапе Экспертным советом будет утвержден план рассмотрения комплекса вопросов, требующих особого внимания отрасли. Среди приоритетных направлений – определение целей, задач и механизмов развития национального торгового флота в документах стратегического планирования РФ, создание эффективного механизма страхования ответственности морских перевозчиков, совершенствование мер господдержки строительства судов, развитие сотрудничества.



**МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ В ПИОНЕРСКОМ**

**В Калининградской области завершено строительство первого пускового комплекса Международного морского терминала.**

Получено разрешение на ввод в эксплуатацию причала, протяженностью 164 м, берегового пандуса протяженностью 35 м, а также акватории с навигационными глубинами в 7,5 м и площадью 30,4 Га. В соответствии с разработанной технической документацией к причалу разрешена швартовка судов длиной до 191 м.

Планируется, что на первом этапе терминал в Пионерском станет для парома «Антей» факультативным терминалом захода. Он будет использоваться в том случае, когда паромный причал в Балтийске занят одним из четырех уже стоящих на линии железнодорожных паромов. Всего паром Антей, как и железнодорожные паромы, осуществляет до 6 заходов в порт Калининград в месяц. Реализация проекта по строительству Международного терминала и портовой инфраструктуры продолжается.

После завершения строительства всего объекта и ввода его в эксплуатацию морской терминал будет принимать грузопассажирские и круизные суда.



**ВЫХОД К ТРЕМ МОРЯМ**

**В Татарстане открыли грузовой порт «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр».**

Это один из крупнейших проектов создания комплексного логистического центра полного цикла в России и крупнейший в Поволжском регионе. Дальнейшее развитие портовой инфраструктуры СММЛЦ позволит интегрировать его в МТК «Север-Юг» и вывести на ключевые позиции на данном маршруте с перспективой трансформации в главный грузовой хаб на Волге. Он стал первым проектом по созданию хабов, связавших речную и морскую инфраструктуру. Особенность порта заключается в его географическом положении, так как он находится на пересечении международных транспортных маршрутов «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай». Из логистического центра можно попасть в три морских бассейна: Каспийский, Черноморский и Балтийский. Протяженность причальной стенки порта составляет более 2,5 км, глубина вдоль причала – 9 м, что позволяет производить одновременную швартовку 13 судов класса «река-море». Вдоль причала расположены железнодорожные пути с выходом к железнодорожной сети.



**К**рымские дороги становятся лучше с каждым годом. Это особенно заметно, когда регулярно проезжаешь по новым объектам. В этом большая заслуга федерального правительства, республиканских властей и дорожников, которые эти трассы строят и ремонтируют. Об этом сказал Глава Республики Крым Сергей Аксенов на открытии новой четырехполосной трассы протяженностью 61,2 км Симферополь – Евпатория – Мирный, которая была проложена в обход города Саки и центра Евпатории.

### РУКАВ ОТ «ТАВРИДЫ»

Напомним, что новая автомобильная дорога связала Симферополь с северо-западным побережьем Крыма и стала «рукавом» трассы А-291 «Таврида» Керчь – Симферополь – Севастополь. Трассу проложили в обход города Саки и центра Евпатории, что позволило значительно уменьшить время пути к морю. Аксенов поблагодарил руководство страны за поддержку крымчан и дорожных строителей компании «ВАД», которая построила в том числе и «Тавриду», за доблестный труд.

– С вводом новых объектов в эксплуатацию качество жизни крымчан и гостей республики улучшится. Кроме того, благодаря новым дорогам удастся разгрузить действующие и увеличить их пропускную способность, – отметил глава Крыма.

Дорожно-транспортная инфраструктура полуострова активно развивается. В прошлом году проводились работы на 412 объектах, введено в эксплуатацию около 800 километров дорог. Еще в преддверии нового туристического сезона Сергей

## В СИМФЕРОПОЛЕ В ЭТОМ ГОДУ ПРОИЗВЕЛИ САМЫЙ МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ ДОРОГ ЗА ВСЮ ИСТОРИЮ



**РОВНО, БЫСТРО И КОМФОРТНО**



Аксёнов заверил, что работа в этом направлении будет продолжена, идут подготовительные работы для строительства дороги «Перевальное – Алушта», а также дороги в объезд Алушты. Дорогу «Донское-Перевальное» планируют достроить к марту 2025 года. Новая 4-полосная объездная трасса пройдет от села Донское до Перевального и соединит ФТ А-291 «Таврида» с дорогой на южный берег Крыма. Юго-восточный объезд перенаправит автотрафик от Крымского моста на трассу «Симферополь – Алушта», минуя Симферополь. Протяженность трассы – 25, 2 км. Строительство юго-восточной объездной Симферополя идет с опережением графика. В работе два участка – «Донское – Заречное» и обход Перевального из Заречного. В феврале на участке объездной в поселке Заречное завершили один из самых сложных этапов – с помощью специальных консольных конструкций произведена надвигка металлического моста более тысячи тонн. Мост устанавливается над дорогой на Алушту.

Не секрет, что инфраструктура полуострова коренным образом изменилась во многом благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Только в этом сезоне в рамках проекта здесь отремонтируют около 200 километров – 28 региональных и межмуниципальных дорог и 25 мостов. Общая протяженность объектов, которые приведут к нормативу по нацпроекту, составляет 190 км. В частности, к нормативу приведут участки трасс «Глубокий Яр – Скалистое», «Саки – Митяево», «Белогорск – Львовское – Мичуринское – Богатое», «Белогорск – Межгорье» и подъезд к селу Стахановка.

### СЕРГЕЙ АКСЕНОВ:

« С ВВОДОМ НОВЫХ ОБЪЕКТОВ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ КРЫМЧАН И ГОСТЕЙ РЕСПУБЛИКИ УЛУЧШИТСЯ. БЛАГОДАря НОВЫМ ДОРОГАМ УДАТСЯ РАЗГРУЗИТЬ ДЕЙСТВУЮЩИЕ И УВЕЛИЧИТЬ ИХ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ»

Идут работы по реконструкции путепровода на участке автодороги «Золотое – до а/д Граница с Украиной – Джанкой – Феодосия – Керчь (9+541 км)». Осенью строители приступили к устройству основания подъездных дорог, демонтажу верхнего слоя дорожной одежды и балок пролетного строения – до конца года справятся. Уже отремонтирован участок дороги «Золотое Поле – Курское» до трассы «Белогорск – Феодосия» протяженностью бо-





- **ДОРОГУ «ДОНСКОЕ – ПЕРЕВАЛЬНОЕ» ПЛАНИРУЮТ ДОСТРОИТЬ К МАРТУ 2025 ГОДА. НОВАЯ 4-ПОЛОСНАЯ ОБЪЕЗДНАЯ ТРАССА ПРОЙДЕТ ОТ СЕЛА ДОНСКОЕ ДО ПЕРЕВАЛЬНОГО И СОЕДИНИТ ФТ А-291 «ТАВРИДА» С ДОРОГОЙ НА ЮБК.**
- **ЮГО-ВОСТОЧНЫЙ ОБЪЕЗД ПЕРЕНАПРАВИТ АВТОТРАФИК ОТ КРЫМСКОГО МОСТА НА ТРАССУ СИМФЕРОПОЛЬ – АЛУШТА, МИНУЯ СИМФЕРОПОЛЬ.**
- **ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАССЫ – 25,2 КМ**

лее 10 км. Он важен для проезда жителей местных населенных пунктов и транзитного транспорта, а также несколько участков дорог в направлении «Симферополь – Краснопереконск – граница с Херсонской областью».

Крымчане активно обращались в соцсетях по вопросам грейдирования грунтовых дорог и проведения ямочного ремонта. «Лидеры по обращениям – город Симферополь, Симферопольский, Бахчисарайский, Сакский, Черноморский районы», – написал в своем Telegram-канале Сергей Аксенов, подчеркнув, что работа по паспортизации дорог в ряде муниципальных образований не выполнена вовсе, а в части – только «на бумаге». То есть не подкрепляется реальными действиями. В республике многие жители живут своим урожаем, а без дорог любое дело придет в упадок, поэтому жителей очень волновало состояние дачных маршрутов. В итоге, эти дороги были включены в план ремонтов, и до конца года будут прогрейдированы более 311 километров дорог в СНТ Крыма.

Работы идут во всех муниципалитетах, в некоторых применяют метод, позволя-

В Крыму построят новую дорогу – Львовское – Грушевка – и три объезда. Общая стоимость работ более 7,8 млрд рублей. Построить дорогу планируют к 2026 году

ющий улучшить качество покрытия. Например, в Белогорском районе обновили более 20 километра полотна за 300 миллионов рублей из регионального бюджета.

### КУРС НА АЙ-ПЕТРИ

Постепенно решаются дорожные проблемы в крупных южных городах. По словам мэра Симферополя Михаила Афанасьева, такого масштабного ремонта дорог в городе ещё никогда не было. Подрядчики отгрейдировали 240 километров дорог без твёрдого покрытия, кроме того, отремонтировали около 250 тысяч метров квадратных асфальтного покрытия и важную транспортную развязку в двух уровнях на пересечении улиц Куйбышева и Объездной дороги. Также в рамках текущего ремонта отремонтированы 17 дорог с заменой бордюрного камня, обустройством тротуаров и ограждений. До конца года планируется отремонтировать ещё 11 улиц.

В Керчи обновят 30 километров тротуаров, и к началу осени более половины из 35 запланированных объектов уже были близки к сдаче. На некоторых улицах пешеходные зоны пришлось делать заново. Стоит напомнить, что дорожное хозяйство на курортном полуострове начали приводить в порядок, когда Крым вошел в состав России. Мало того, что многие трассы пришли в упадок, так еще и природные катаклизмы добавляют проблем. Их тоже приходится решать. Так, в этом году начался ремонт дороги Бахчисарай – Ялта, часть которой обвалилась в августе 2022 года из-за сильных ливней и оползня. Подрядчик – АО «Центродорстрой» приступил к работам на дороге Бахчисарай – Ялта через плато Ай-Петри.

Дорога будет полностью отремонтирована в существующих параметрах – останется двухполосной, а на самом сложном участке – от плато Ай-Петри до села Соколиное – специалистам предстоит также возвести инженерную инфраструктуру и подпорные стены, которые предотвратят оползневые процессы. Участок от Ялты до плато Ай-Петри обещают закончить в 2026 году, а полностью сдать объект власти планируют в 2027 году. И полуостров Крым станет еще привлекательнее для туристов.

Мария Гошина



# ТРАНСПОРТ РОССИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

19-21 НОЯБРЯ  
NOVEMBER 2024

Москва, Гостиный Двор  
Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ





# К МОРСКОМУ ПОБЕРЕЖЬЮ БЕЗ ПРОБОК

КОМПАНИЯ «ВАД»  
ДОСРОЧНО ПОСТРОИЛА  
НОВЫЙ СКОРОСТНОЙ  
ПУТЬ ОТ СКВОРЦОВО  
ДО ПОСЕЛКА МИРНЫЙ



В ОБХОД САСЫК – СИВАШ И САКИ

**В** конце августа произошло событие, которого ждали миллионы автомобилистов: открыли сквозное движение на втором этапе и всей автостраде «Симферополь – Евпатория – Мирный». Теперь от столицы Крыма до курорта Евпатория можно доехать за 40 минут! Это стало возможным только благодаря профессионализму команды АО «ВАД», которая в свое время построила там знаменитую «Тавриду».



## НА ТРИ МЕСЯЦА РАНЬШЕ

Напомним, что первые 34 километра от границы городского округа Симферополь до села Скворцово были построены еще в декабре 2021 года. В этом году завершено строительство второго этапа – от Скворцово до поселка Мирный на западном побережье полуострова. Протяженность нового четырехполосного скоростного участка от села Скворцово до города Евпатории в обход озера Сасык-Сиваш и города Саки составила 61 километр. На открытии приняли участие глава Крыма Сергей Аксенов, генеральный директор АО «ВАД» Валерий Абрамов и другие ответственные сотрудники.

Аксенов в числе первых проехал по новой трассе и высоко оценил ее качество.

– Шикарная, с точки зрения качества, дорога позволит ускорить время доезда до морского побережья Крыма. Понимаем, что разгрузили ситуацию на сакском направлении. Пробки были постоянные, – сказал глава Крыма.

Новая дорога – первой технической категории, по качеству не уступает знаменитой «Тавриде» – там 17 искусственных сооружений, из них семь – в составе восьми транспортных развязок, восемь двухуровневых проездов для пропуска сельскохозяйственной техники... Ничто не мешает скоростному движению!

– Это позволяет значительно сократить время в пути, увеличить пропускную способность автодороги, разгрузить от транзитного транспорта улично-дорожную сеть в населенных пунктах, – подчеркнул Сер-



## СЕРГЕЙ АКСЕНОВ:

«**УВЕРЕН, ЧТО ВЗАИМОВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РЕСПУБЛИКИ КРЫМ И АО «ВАД» БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНО. ШИКАРНАЯ, С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КАЧЕСТВА, ДОРОГА, ПОЗВОЛИТ УСКОРИТЬ ВРЕМЯ ДОЕЗДА ДО МОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ КРЫМА»**

На карстоопасных участках была выполнена гидроизоляция с применением геосинтетических материалов.

гей Аксенов. – По поручению Президента России Владимира Владимировича Путина Советом министров Республики Крым совместно с Правительством Российской Федерации были подготовлены необходимые документы для строительства данного объекта. Работы проведены на высоком техническом уровне, дорога введена в экс-





**КОМПАНИЯ «ВАД» ПОСТРОИЛА ВАЖНЫЙ ОБЪЕКТ, ОБЕСПЕЧИВ СКВОЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ НА ВТОРОМ ЭТАПЕ И ВСЕЙ АВТОСТРАДЕ СИМФЕРОПОЛЬ – ЕВПАТОРИЯ – МИРНЫЙ**

платацию досрочно. Уверен, что водители по достоинству оценят удобство и комфорт новой трассы.

Сергей Аксенов от лица всех крымчан поблагодарил генерального директора АО «ВАД» Валерия Вячеславовича Абрамова, учредителей и весь трудовой коллектив дорожно-строительной компании за проделанную огромную работу по реализации крупных инфраструктурных проектов на территории Крыма.

– С праздником вас! Огромные слова благодарности всему коллективу! У нас с вами будет еще много дорог! – обратился к коллективу генеральный директор АО «ВАД» Валерий Абрамов.

За безупречное исполнение служебных обязанностей, высокое профессиональное мастерство и в связи с досрочным введением в эксплуатацию объекта «Строительство и реконструкция автомобильной дороги

Симферополь – Евпатория – Мирный» Сергей Аксенов наградил генерального директора АО «ВАД» Валерия Абрамова орденом «За верность долгу».

Строительство шло с декабря 2021 года, а завершить проект по контракту должны были не позднее 1 декабря года текущего. Но опередили график на три с лишним месяца. На строительство совершенно новой дороги немногим ушло более двух с половиной лет. Для такого масштабного проекта это – совсем небольшой срок. Только устройство насыпи земляного полотна составило 6,2 миллиона кубических метра, а устройство верхнего слоя покрытия – 1,47 миллиона квадратных метров!

– Открытие этой трассы – знаменательное для нас событие, поскольку портфолио АО «ВАД» пополнилось новым масштабным проектом в Крыму, – подчеркнул заместитель генерального директора АО «ВАД» Николай Евсюков. – Высокая оценка Сергея Валерьевича, руководства компании, крымчан и гостей полуострова – для нас это оценка результата работы и, одновременно, лучшая мотивация. Это добавляет уверенности. Лично я, как заместитель генерального директора АО «ВАД» по производству, могу сказать, что проект выполнен в соответствии с техническими и нормативными требованиями. Как водитель и пассажир – отличная и удобная дорога.

Впрочем, компании «ВАД» все проекты на полуострове удаётся завершать со значительным опережением графика и при неизменно высоком уровне качества. Новый сложный и ответственный объект стал очередной проверкой на профессионализм, умение работать с максимальной концентрацией ресурсов.

**ИСПОЛЬЗОВАЛИ ОПЫТ «ТАВРИДЫ»**

– В работе на этом объекте мы широко использовали опыт строительства трассы «Таврида», – рассказал начальник строительного управления по республике Крым АО «ВАД» Андрей Демин. – Безусловно, при проектировании и строительстве автодороги мы применяли целый ряд инновационных технологий. К примеру, хорошо зарекомендовавшую себя при строительстве трассы «Таврида» методику объёмно-функционального проектирования составов

**ЦИФРЫ И ФАКТЫ**

Реконструкция автомобильной дороги Симферополь – Евпатория – Мирный на участке Скворцово – Евпатория с обходом озера Сасык-Сиваш: устройство насыпи земляного полотна – 6,2 млн куб. м; устройство верхнего слоя покрытия – 1,47 млн кв. м

**ВАЛЕРИЙ АБРАМОВ:**

**« С ПРАЗДНИКОМ ВАС! ОГРОМНЫЕ СЛОВА БЛАГОДАРНОСТИ ВСЕМУ КОЛЛЕКТИВУ! У НАС С ВАМИ БУДЕТ ЕЩЕ МНОГО ДОРОГ! »**

асфальтобетонных смесей». А для устройства технологических стыков асфальтобетонных покрытий была применена битумно-стыковочная лента «Брит». Кроме этого, на карстоопасных участках была выполнена гидроизоляция с применением геосинтетических материалов.

Из всех видов работ по устройству искусственных сооружений можно особо отметить возведение облегчённых насыпей блоками из вспененного пенополистирола.

– В сравнении с традиционными, эта технология уменьшает вертикальную нагрузку от собственного веса насыпи на слабое основание, в месте устройства устоев путепроводов. Использование такой «лёгкой» насыпи позволяет сократить сроки строительства, снизить объёмы бетонных и свайных работ, а правильная геометрическая форма делает устройство насыпи простой и удобной, – пояснил Андрей Валентинович.

Безусловно, любой успех – не случаен. К работе на полуострове компания приступила в 2016 году, когда было создано строительное управление АО «ВАД» по Республике Крым и построен автоподход протяжённостью 8,6 километров к транспортному переходу через Керченский пролив. Триумфом стало, как все помнят, строительство и реконструкция автомобильной дороги А-291 «Таврида» Керчь – Симферополь – Севастополь», протяжённостью 237 км. А строительство и реконструкция автомобильной дороги «Симферополь – Евпатория – Мирный» на участке Скворцово – Евпатория

**НИКОЛАЙ ЕВСЮКОВ:**

**« КАК ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ВАД» ПО ПРОИЗВОДСТВУ, МОГУ СКАЗАТЬ, ЧТО ПРОЕКТ ВЫПОЛНЕН В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНИЧЕСКИМИ И НОРМАТИВНЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ. КАК ВОДИТЕЛЬ И ПАССАЖИР – ОТЛИЧНАЯ И УДОБНАЯ ДОРОГА »**



**ЗА БЕЗУПРЕЧНОЕ ИСПОЛНЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ, ВЫСОКОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ МАСТЕРСТВО И В СВЯЗИ С ДОСРОЧНЫМ ВВЕДЕНИЕМ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОБЪЕКТА «СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ СИМФЕРОПОЛЬ – ЕВПАТОРИЯ – МИРНЫЙ» СЕРГЕЙ АКСЁНОВ НАГРАДИЛ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ВАД» ВАЛЕРИЯ АБРАМОВА ОРДЕНОМ «ЗА ВЕРНОСТЬ ДОЛГУ»**

Для устройства технологических стыков асфальтобетонных покрытий была применена битумно-стыковочная лента «Брит».

с обходом озера Сасык – Сиваш стало очередным этапом выполнения главной задачи – обеспечить скоростными «лучами» все главные курортные зоны полуострова.

**ВАЖЕН КАЖДЫЙ ОБЪЕКТ**

Данный объект – не единственный в этом году для компании на полуострове. В настоящее время продолжается строительство первого и второго этапов автодороги в обход города Симферополя на участке «Донское – Перевальное» протяжённостью 25,2 км. В прошлом году «ВАД» приступил к работам по строительству и реконструкции автомобильной дороги в обход города Алушты протяжённостью 7,8 км. В городе-герое Керчи полным ходом идёт

## НАГРАДЫ – ДОСТОЙНЫМ!

Лучшие специалисты АО «ВАД» награждены Грамотами, дипломами, памяtnыми наградами Госсовета и Правительства Республики Крым. Отличившимся профессионалам объявлены Благодарности руководства Республики:

Грамотами Госсовета Республики Крым награждены:

- Чадин К.В., ведущий инженер ПТО;
- Терещенко М.В., ведущий инженер-сметчик;

Благодарности Госсовета Республики Крым объявлены:

- Лактюшиной Н. В., инженеру по логистике;
- Ахматовскому О.И., рабочему склада;

Часы Госсовета Республики Крым вручены:

- Свирава Р.Т., начальник отдела снабжения;

Грамотами Совета министров Республики Крым награждены:

- Лохманов В.А., старший курьер;
- Мацюян П.В., курьер;

Благодарности Совета министров Республики Крым объявлены:

- Крупке Р. Ю., водителю погрузчика 6 разряда;
- Москаленко Н.И., водителю автомобиля;

Часы Совета министров Республики Крым вручены:

- Прокопьеву А. А.;

Грамотами министерства транспорта Республики Крым награждены:

- Баранов Г.А., дорожный рабочий 5 разряда;
- Баруткин А.Ю., подсобный рабочий 5 разряда;
- Ману А.С., мастер участка 3 категории;
- Бекиров А.М., дорожный рабочий 4 разряда;
- Сарамурзов Р.М., дорожный рабочий 5 разряда;
- Бузун И.И., начальник производственного участка;
- Дёмин А.Н., дорожный рабочий 5 разряда;
- Мариенко В.А., дорожный рабочий 4 разряда;
- Моргавчук М.С., дорожный рабочий 5 разряда;
- Круль С.П., асфальтобетонщик 4 разряда;
- Зверев В.В., дорожный рабочий (бригадир)



### «ВАДОВЦЫ» ОПЕРЕДИЛИ ГРАФИК НА ТРИ С ЛИШНИМ МЕСЯЦА

реконструкция шоссе Героев Сталинграда с подъездом к железнодорожной станции «Керчь – Южная» протяжённостью 3 км. Кроме этого, силами компании реконструировано свыше 1015 километров региональных дорог и улично-дорожной сети в Керчи и Симферополе.

А скоро силы будут сосредоточены еще на одном важном объекте, поскольку в конце июля текущего года АО «ВАД» определено единственным подрядчиком по госконтракту на выполнение строительно-монтажных работ в части выполнения подготовительных работ на объекте: «Строительство и реконструкция автомобильной дороги 35 ОП РЗ 35А – 002 (Е-105) Граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта



на участке км 155 – км 180. 1 этап км 0 + 000 – км 16 + 100». Ранее Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на строительство этого объекта. Протяженность четырехполосной трассы составит 16,1 км. Завершение работ запланировано на декабрь 2027 года.

– Для нас нет объектов менее или более важных, каждый по-своему ценен. Тем не менее, предметом особой гордости для нас остаётся трасса «Таврида», которая наряду с Крымским мостом стала символом полуострова. Кстати, на недавно прошедшей международной выставке-форуме «Россия» на ВДНХ, дорога была представлена как одно из достижений полуострова, – отметил Николай Евсюков.

Компания своей многолетней работой на полуострове подтвердила, что для нее, действительно, нет второстепенных объектов, – все – главные, и формула успеха тоже одна на всех: оперативное принятие решений, слаженная работа коллектива, использование передовых технических средств и материалов.

– Уверен, что взаимовыгодное сотрудничество Республики Крым и АО «ВАД» будет продолжено. Желаю новых успехов в профессиональной деятельности, и всего самого доброго! – сказал глава Крыма, после открытия трассы. И дорожно-транспортное сообщество страны полностью разделяет это мнение.

Феруза Джаббарова



## НАГРАДЫ – ДОСТОЙНЫМ!

За плодотворную деятельность и преданную работу, реализацию важных инфраструктурных объектов в Республике Крым, в частности, за реконструкцию автомобильной дороги Симферополь – Евпатория – Мирный на участке Скворцово – Евпатория с обходом озера Сасык-Сиваш:

- **ЕВСЮКОВ Николай Николаевич**, заместитель генерального директора по производству АО «ВАД» награждён медалью Госсовета Республики Крым «За отличие в труде»;
- **ДЁМИН Андрей Валентинович**, начальник строительного управления по Республике Крым награждён медалью Совета министров Республики Крым «За отличие в труде».



**В** этом году Крым стал еще доступнее для автомобилистов – там появились новые дороги, мосты, развязки... В каждом метре – тяжёлый физический труд наших дорожных строителей в любую погоду, днём и ночью. Добираясь к солнечным курортам Крыма, мы сами слышали, как водители благодарят профессионалов за отличные магистрали.

В этой связи стоит особо отметить компанию «Центродорстрой» – практически лидера в сфере дорожного и аэродромного строительства страны, которая в последние годы очень масштабно работает на полуострове.



# ВОРОТА НА ЯЛТУ

КОМПАНИЯ «ЦЕНТРОДОРСТРОЙ» ВЫШЛА

НА ТРИ НОВЫХ ОБЪЕКТА В КРЫМУ



## УСПЕХ НЕ БЫВАЕТ СЛУЧАЙНЫМ

До конца дорожного сезона-2024 еще несколько месяцев, а «ЦДС» к профессиональному празднику – Дню работников дорожного хозяйства подошла с хорошими результатами. Компания давно уже вышла за «московское кольцо», строя и восстанавливая дороги и аэропорты в более 10 регионах РФ от Калининграда до Крыма.

– В каждом субъекте мы в обязательном порядке открываем обособленное подразделение, чтобы все налоговые поступления направлялись в бюджет данного региона. Вне зависимости от региона, в котором работаем, ключевым моментом работы для нашей компании является выстраивание конструктивного взаимодействия с региональными органами власти, поставщиками и подрядными органи-

зациями, – рассказал генеральный директор АО «Центродорстрой» Петр Ольховский.

Отметим, что Петр Васильевич Ольховский – Заслуженный строитель РФ и Почетный строитель России. Согласно Указу Президента Российской Федерации от 21.05.2024 года награжден ОРДЕНОМ ПОЧЕТА за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу.

В этом году компания активно работает на четырех объектах в Крыму. Кроме того, продолжает реконструкцию международного аэропорта «Брянск», а также реализацию проектов в «домашних» регионах – Москве и Московской области. Это, прежде всего, реконструкция аэропорта «Домодедово» и формирование улично-дорожной сети Новой Москвы. По словам руководителя, все эти опорные объекты находятся в разной стадии готовности, работы идут по графику.

## НАГРАДЫ – ДОСТОЙНЫМ!



Генеральный директор  
АО «Центродорстрой»

**ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ** –

Заслуженный строитель РФ  
и Почетный строитель России,  
согласно Указу Президента Российской  
Федерации от 21.05.2024 награжден

**ОРДЕНОМ ПОЧЕТА**

за достигнутые трудовые  
успехи и многолетнюю  
добросовестную работу

Часть из них будет завершена в этом году, а реализация остальных будет продолжаться в ближайшие два-три года.

Несмотря на то, что для «ЦДС» нет второстепенных регионов, эта команда является одним из лидеров дорожного строительства в Крыму. Чего стоит такой важный объект, как дорога, соединившая Евпаторию с Симферополем, – важная часть скоростного транспортного каркаса полуострова. Компанией также отремонтировано множество дорог регионального и муниципального значения, в частности: «Черноморское – Воинка», «Керчь – Чистополье – Новоотрадное», «Дубровка – Плодовое», «Котельниково – Краснознаменка» по заказу Службы автодорог Республики Крым.

Плюс в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качествен-



ные дороги» проведен масштабный комплекс проектно-изыскательских работ по капитальному ремонту региональной трассы «Граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта» на участке «Алушта – Ялта», которую сейчас продолжают капитально ремонтировать.

Не секрет, что последние два года стали для всех дорожных строителей испытанием на стойкость и профессионализм. Но такие времена дают возможность сильным стать еще сильнее.

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

### НОВЫЙ КРЫМ

Одним из самых главных на сегодня объектов для компании стал долгожданный капитальный ремонт самого важного и напряженного в курортный сезон участка автодороги «Симферополь – Алушта – Ялта», которую в народе привыкли называть Московское шоссе. В пик сезона здесь выстраивались огромные пробки, поскольку после «Тавриды» это, пожалуй, вторая по значимости трасса, по сути «ворота» на Ялту и весь южный берег. Основная работа началась в прошлом году, и по изначальным планам сдача участка была намечена на 2025 год. Объем работы здесь очень большой, сил и средств требует немалых. Капитальный ремонт выполняется в рамках Государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя». На участке

от Алушты до Ялты идут работы по переустройству и ремонту водопропускных труб, восстановлению подпорных стен, устройству фундаментов на буронабивных сваях вновь сооружаемых подпорных стен, монтажу закладных деталей и опор контактной сети, замене дорожной одежды, переустройству коммуникаций.

Также в рамках реализации проекта будут выполнены работы по реконструкции автобусных павильонов, замене барьерного ограждения, установке перильного ограждения, светофорных объектов, будет обновлен участок контактной сети уникального горного троллейбусного маршрута, соединяющего Симферополь с Алуштой и Ялтой.

Этот участок увеличит пропускную способность автодороги и улучшит транспортную доступность населенных пунктов, находящихся на южном берегу Крыма.

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

Конечно, дорожные строители сделают всё возможное, чтобы сдать важный участок раньше. Но, мы же понимаем, что даже суперпрофессионалы – не волшебники.

Стоит отметить, что в этом году помимо работ на дороге «Алушта – Ялта», компания «Центродорстрой» вышла на три крупных новых объекта в Крыму. Два из них – участки автомобильной дороги «Львовское – Грушевка – Судак», на которых идёт строительство и реконструкция. К работам по строительству и реконструкции двухполосной автомобильной дороги, протяженностью 9,192 км на участке от трассы «Таврида» до автодороги «Белогорск – Феодосия», специалисты приступили с началом активного дорожного сезона. Начали со снятия растительного слоя, устройству насыпи из привозного грунта и кюветов... А далее, как говорится, «всё по расписанию» и согласно графику. В рамках этого объекта будут выполнены работы по строительству обходов трех населенных пунктов: Грушевка, Переваловка, Дачное и расширению существующей дороги от Грушевки до Судака до 4-х полос. Срок завершения 1 этапа – 30.09.2025. Новая до-



ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ:

« МЫ ПЛАНИРУЕМ РАСШИРИТЬ СВОЁ ПРИСУТВИЕ НА ПОЛУОСТРОВЕ. НАДЕЕМСЯ ВЫЙТИ ЕЩЁ НА ОДИН УЧАСТОК АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ «ЛЬВОВСКОЕ – ГРУШЕВКА – СУДАК». С УДОВОЛЬСТВИЕМ ПОУЧАСТВУЕМ И В ДРУГИХ ПРОЕКТАХ»

рога соединит трассу «Таврида» с курортами Восточного Крыма.

Третий новый объект столичной компании на полуострове – это ремонт участка автотрассы «Бахчисарай – Ялта», которая ведет на знаменитую гору Ай-Петри. По сути, это – живописный горный туристический маршрут, известный далеко за пределами нашей страны. Речь идет об участке автодороги «Бахчисарай – Ялта», протяженность



### ▼ ОБЪЕКТЫ – 2024 В КРЫМУ

- Автомобильная дорога «Симферополь – Алушта – Ялта», капитальный ремонт на участке «Алушта – Ялта»
- Автомобильная дорога «Львовское – Грушевка – Судак» (этапы 1.1 и 2.1) – строительство и реконструкция
- Автотрасса «Бахчисарай – Ялта» – ремонт





которого составляет 43 километра. Работы идут на участке с 26 по 69 километр. Дорога «Ялта – Бахчисарай» после сошедшего зимой 2020 года оползня, долго находилась в аварийном состоянии, поскольку необходимо было найти средства на ее восстановление. Дорога здесь проходит по горному рельефу, с серпантинами и уклонами. На момент нашего визита там шла работа по демонтажу бордюрного камня, старого асфальтобетонного покрытия, существующих бетонных тротуаров, дорожники укладывали нижний слой асфальтобетонного покрытия. После укладки верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, монтажа барьерного и пешеходного ограждений, укреплению обочин, ремонту существующих тротуаров, нанесения разметки и установки дорожных знаков к осени уже было выполнено около 21 тыс. м<sup>2</sup>. Кстати, в дальнейшем здесь будет выполнен ремонт участка до села Соколиное и устройство инженерной защиты на оползневых участках. Сейчас ведется проектирование этих работ.

На всех трёх объектах сосредоточено много технических и кадровых ресурсов – более 600 человек и 175 единиц техники «ЦДС». Все работы идут в нормальном темпе, согласно графику. К началу сентября готовность объектов выглядела следующим образом: «Алушта – Ялта» – 30%, «Львовское – Грушевка – Судак» (этап 1.1) – 35%, «Львовское – Грушевка – Судак» (этап 2.1) – работы по подготовке территории строительства – 90%, «Бахчисарай – Ялта» – 30%.

### МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

До конца дорожного сезона еще есть время, поскольку погодные условия в благодатном южном регионе более комфортные, чем в северных районах России. Но и в Крыму есть свои особенности и трудности для ремонта и строительства дорог.

– Самым трудоёмким и сложным этапом на наших крымских проектах являются подготовительные работы. Рельеф сложный, существующая дорожная сеть строилась давно и совсем в других условиях. Сейчас, во время производства работ по реконструкции, заняв небольшую часть действующего дорожного полотна, не перекрывая полностью движения автотранспорта, обеспечить перенос различного рода ком-

муникаций и реконструкцию искусственных сооружений – целое искусство, – отметил Петр Васильевич.

К тому же в реалиях сегодняшнего времени дорожным строителям стало тяжелее работать и по внешнеполитическим причинам. Серьёзно усложнилась логистика, значительно выросли цены на строительные материалы, возникли сложности с привлечением импортной дорожно-строительной техники. Но по словам руководителя «ЦДС», за два года влияния этих факторов, «приспособляемость» компании к новым вызовам стала лучше.

– Вопросы достаточно оперативно решаются, не нанося сильного урона производственному процессу. Нами совместно с нашими поставщиками выстроены или выстраиваются новые логистические цепочки, налаживаются связи с поставщиками техники российского производства или из дружественных нам стран. С повышением цен на материалы бороться сложнее, но совместно с заказчиком мы ищем и находим пути, – пояснил Петр Ольховский.

Национальный строительный комплекс требует не только надежной отечественной техники, но и огромного количества квалифицированных кадров. Кадровый дефицит ощущается во всей отрасли. Для этого



нужно повышать престиж профессий, обеспечить конкурентный уровень зарплаты и привлекать на стройки именно молодых специалистов, способных применять инновационные методы. Руководство «ЦДС» решает кадровую проблему путём создания более благоприятных условий для работников, насколько это позволяет нынешняя ситуация. По словам руководителя, чтобы выполнять большой объем работ одновременно на нескольких ответственных объектах, приходится вести грамотную кадровую политику, предоставлять сотрудникам достойные условия и оплату труда, и постоянно обновлять технику. Для этого была раз-

### С ДНЕМ РАБОТНИКОВ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

Компания «ЦДС» всегда ставит перед собой только высокие цели, стремясь участвовать в знаковых проектах, которые реализовываются в России.

От всего нашего большого коллектива поздравляю коллег, партнеров и друзей с профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства! Уверен, что мы все вместе делаем очень важное дело, работая на благо России, развивая и поддерживая в хорошем состоянии дорожно-транспортную инфраструктуру страны.

Мы оставляем за собой видимый след, ведь без дорог нет жизни. Желаем всем стабильного финансового состояния, понимания и любви близких и новых побед!

**Петр ОЛЬХОВСКИЙ,**  
Генеральный директор АО «Центродорстрой»



работана стратегия, предусматривающая импортозамещение определённых наименований специальной техники. В том числе повышенное внимание уделяется новым моделям, которые отечественные производители намерены поставить для нужд строительного рынка.

Не секрет, что в крымской земле очень много неожиданностей – не только археологические находки, но подземные кабельные линии под напряжением, древние водопроводы, неучтенные при геологических изысканиях. В этом году тоже были «сюрпризы»: неучтенные кабельные линии, питающие поселки и дома отдыха, а также газопроводы, проложенные более 30 лет назад и переустроенные относительно имеющихся документов не по проектным решениям.

Но все трудности преодолимы, более того ЦДС планирует расширить фронт работ на территории полуострова. И значительные ресурсы компании задействованы на реализации проектов на территории Республики Крым.

– Если учесть наш немалый опыт работ в этом регионе и энтузиазм нашего крымского подразделения, мы имеем возможность и желание нарастить объёмы работ, зайдя на новые объекты, – отметил генеральный директор. – Планируем расширить своё присутствие на полуострове. В частности, надеемся выйти ещё на один участок автомобильной дороги Льговское – Грушевка – Судак. С удовольствием поучаствуем и в других проектах.

**СЕГОДНЯ НА КРЫМСКИХ ОБЪЕКТАХ СОСРЕДОТОЧЕНО МНОГО ТЕХНИЧЕСКИХ И КАДРОВЫХ РЕСУРСОВ – БОЛЕЕ 600 ЧЕЛОВЕК И 175 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ «ЦДС». РАБОТЫ ИДУТ В НОРМАЛЬНОМ ТЕМПЕ, СОГЛАСНО ГРАФИКУ**

Главное, что весь коллектив понимает: чтобы конкурировать, развиваться и быть успешными, необходимо постоянно повышать качество работ, сокращать сроки и снижать технологические издержки. А без внедрения новых прогрессивных технологий это невозможно. Поэтому сегодня компания успешно использует весь накопленный опыт работы в Крыму, применяет инновационные технологии из арсенала российских дорожников и мировых трендов. Ведь основная миссия АО «Центродорстрой» в любом регионе заключается в создании современной, качественной и надежной транспортной инфраструктуры. И главное, для организации это ответственность, достижение положительного финансового результата, поиски новых путей деятельности, развитие корпоративной культуры и социальной ответственности как внутри коллектива, так и по отношению к тем, кто будет пользоваться результатом работы – автомобилистам и пешеходам. А планы у компании по-прежнему самые амбициозные, есть и силы, и ресурсы, чтобы развивать дорожно-транспортную инфраструктуру страны.

Марина Алексеева



**СИБИРСКИЕ ДОРОГИ**  
МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИЧЕСКАЯ  
СЕМИНАР-КОНФЕРЕНЦИЯ

**ИННОВАЦИИ  
И ОПЫТ**

подача заявок для участия на  
официальном сайте

**ХАБАРОВСК**  
6-7 МАРТА 2025

**ИРКУТСК**  
30-31 ЯНВАРЯ 2025

**ТЮМЕНЬ**  
6 ДЕКАБРЯ 2024

ПРИ УЧАСТИИ



# НОВАЯ ЖЕМЧУЖИНА ЦЕНТРА МОСКВЫ



**КОМАНДА ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ КОМПАНИИ «R-1»  
ОТКРЫЛА ДВИЖЕНИЕ ВДОЛЬ НАБЕРЕЖНОЙ МОСКВЫ-РЕКИ**

**Д**вижение на участке от Большой Филевской улицы до Третьего транспортного кольца открыто! Таким образом продолжается развитие транспортной связности между районами Дорогомилово и Филевский Парк с населением порядка 200 тыс. человек. Отныне идеальная четырехполосная дорога вдоль набережной Москвы-реки соединила улицу Большая Филевская и ТТК. Ее протяженность более 3 км. Проект, который реализовала компания ДСК «R-1» позволил создать новую поперечную транспортную связь, улучшил транспортную доступность новых жилых кварталов и важных объектов социальной и транспортной инфраструктуры.

Этот объект один из крупных проектов дорожного строительства, пуск которых был запланирован ко Дню Москвы. И принят в эксплуатацию с отличной оценкой. Как по качеству выполненных работ, так и по строгому соблюдению графика.

Именно такой подход к соблюдению контрактов является визитной карточкой дорожных строителей ДСК «R-1», под руководством председателя совета директоров Эдгара Арамяна, успешно реализовавших множество сложнейших проектов не только в столице, но и в ряде регионов, включая новые. Во время строительства развязки пристальное внимание реализации проекта уделял мэр столицы Сергей Собянин. Он был частым гостем у строителей на этом объекте. Именно он, одним из первых, объявил о начале движения на участке от Большой Филевской улицы до Третьего транспортного кольца. «Дорога длиной больше 3 кило-

метров идет вдоль набережной Москвы-реки. Она связывает новые жилые кварталы, транспортные и социальные объекты в Дорогомилово и Филевском Парке», – сообщил мэр в своем телеграм-канале.

## ЗА КУЛИСАМИ НОВОЙ МАГИСТРАЛИ

– Это была сложная работа, – отметил Рафик Загрудинов, руководитель департамента строительства Москвы, давая старт движения по новой развязке. – Благодаря слаженной работе коллектива дорожно-строительной компании, всего за два года удалось построить эту дорогу. В перспективе, на следующем этапе, будет построена еще эстакада. А также благоустроены набережные. Микрорайон станет новой точкой притяжения для горожан.

Рафик Загрудинов и Эдгар Арамян дают команду и первые машины со строителями новой дороги, под звуки клаксонов, открывают движение...

– Для того, чтобы уложиться в срок и сделать вот такой подарок жителям столицы ко Дню города, наши специалисты и рабочие трудились фактически круглосуточно, – поделился Эдгар Арамян, председатель совета директоров ДСК «R-1». – Строительство началось в июле 2022 года. Как мы и обещали, в сентябре этого года мы полностью открываем до-



**ЭДГАР АРАМЯН:**

«**ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ УЛОЖИТЬСЯ В СРОК И СДЕЛАТЬ ВОТ ТАКОЙ ПОДАРОК ЖИТЕЛЯМ СТОЛИЦЫ КО ДНЮ ГОРОДА, НАШИ СПЕЦИАЛИСТЫ И РАБОЧИЕ ТРУДИЛИСЬ ФАКТИЧЕСКИ КРУГЛОСУТОЧНО»**

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







В штабе строительства, который находится непосредственно на объекте, с утра царил торжественный суета. Специалисты компании с нескрываемой гордостью делились впечатлениями и воспоминаниями, как шла стройка. На стенах штаба множество схем и планов, а главное – фотоинсталляции, как объект будет выглядеть после выполнения всех работ. Поверьте, это впечатляюще и действительно похоже на жемчужину в центре столицы...

До конца года специалисты должны достроить два очистных сооружения для ливневых стоков и путепровод съезда с ТТК к штаб-квартире «Сбера». Также скоро завершится реконструкция проезда на участке от Большой Филёвской улицы до Новofilёвского проезда. Обе дороги позволят добираться от ТТК до проспекта Багратиона и Национального космического центра более удобно и быстрее, развивать жилые и промышленные зоны вдоль набережной Москвы-реки.

### КОМПЛЕКСНЫЙ ПРОЕКТ ДАВАЛСЯ НЕЛЕГКО

– Реализация проекта была сопряжена с множеством проблем, – рассказал журналу Сергей Назарчук, прораб ДСК «R-1». – Это центр столицы с интенсивным движением. Участок дороги мы строили под железнодорожным мостом Смоленского направления, что сложно и в технологическом, и организационном планах. Нам пришлось сносить порядка 18 зданий и сооружений. В том числе старый московский док для ремонта речных судов, бывшие заводские корпуса с разветвлённой системой капитальных подземных сооружений. Немалые проблемы создавала и предельная близость Москвы-реки. Используя новейшие технологии, инновации, тщательно контролируя организацию процессов и качество материалов, мы все сделали строго в рамках графика и сдаем объект в эксплуатацию по плану.

В общей сложности коллективом дорожников с нуля построен путепровод со съездом с ТТК к БЦ «СберБанк Сити», боковые проезды вдоль ул. Большая Филевская в районе пересечения с Проектируемым проездом №2123. Введен в эксплуатацию участок от ул. Большая Филевская до проезда №1824. Было проложено и заменено в общей сложности 54 км новых инженерных коммуникаций. До конца года на этом участке достроят путепровод (247 метров) для комфортного съезда с Третьего транспортного кольца и проезда к штаб-квартире «Сбера». В сентябре также завершится реконструкция проезда на участке от Большой Филевской улицы до Новofilёвского проезда.

Все это позволит комфортно добираться от ТТК до проспекта Багратиона и строящегося национального космического центра,

### ВВЕДЕННАЯ СВЯЗКА МЕЖДУ БОЛЬШОЙ ФИЛЁВСКОЙ УЛИЦЕЙ, ПРОСПЕКТОМ БАГРАТИОНА И ТРЕТЬИМ ТРАНСПОРТНЫМ КОЛЬЦОМ УЛУЧШИТ ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРЕХ РАЙОНОВ МОСКВЫ ОБЩЕЙ ЧИСЛЕННОСТЬЮ БОЛЕЕ 300 ТЫС. ЧЕЛОВЕК

развивать жилые и промышленные зоны вдоль набережной Москвы-реки. Прилегающие территории благоустроят, работы коснутся набережных вдоль района Филевский Парк и набережной Тараса Шевченко. Благодаря этому у жителей и гостей города появится новая прогулочная зона – она пройдет от моста «Багратион» до улицы Мяснищева.

– Это мой первый крупный объект, в строительстве которого я принимала участие с первых дней и до сегодняшнего торжественного запуска движения, – рассказала Валерия Утробина, инженер-строитель. – Столь масштабных и сложных проектов в моей биографии еще не было. Конечно, испытываешь и гордость, и радость от того, что мы справились с этой работой, обеспечив максимальное качество и точное соблюдение сроков.



На одном из чертежей новой, уже введенной в эксплуатацию дороги, Валерия показывает участки, для которых были разработаны и применены технологические новшества. В частности, несъемная опалубка из стеклофибробетона. С этой технологией здесь работают впервые. Инновацией стало и применение техники с 3-d нивелированием на всем объеме работ по устройству проезжей части, что радикально позволило сократить сроки, обеспечив идеальную форму профилю дорожного полотна.

Близость Москвы-реки потребовала возведения подпорных стен и укрепления 150 м берега бутовым камнем. Ни на минуту не останавливалось и движение поездов, когда велись сложнейшие строительные работы под железнодорожным мостом. Для этого понадобились особые





технологии, при которых не была нарушена прочность опор моста.

В целом, реализованный и введенный в эксплуатацию проект в цифрах выглядит так: построено 2,8 километра совершенно новой дороги, более 1 километра реконструировано, благоустроено более 20 тысяч квадратных метров территории, смонтировано более 2 километров новой ливневой канализации, более 25 километров кабельных электролиний.

Водители и пешеходы уже оценили преимущества новой дороги. По словам местного жителя и автомобилиста Виктора Скворцова, проезд к его дому теперь сократился минимум минут на двадцать. Жительница микрорайона Светлана Журавлева, снимая на свой смартфон событие и участок дороги, рассказала, что хочет отправить видео родственникам, чтобы и они разделили радость от красот Москвы и качества новых дорог в столице. И что не менее важно, теперь она сможет добираться до дома гораздо быстрее и комфортнее.

Дорожная система Большого Сити продолжает активно развиваться. В прошлом году запустили платную трассу – проспект Багратиона. Введенная связка между Большой Филёвской улицей, проспектом Багратиона и Третьим транспортным кольцом в итоге улучшит транспортное обеспечение трех районов Москвы.

Активное дорожное строительство в Москве способствует достижению параметров, установленных национальным проектом «Безопасные качественные дороги». Это проект оказывает большое влияние на транспортную инфраструктуру столицы: строятся новые современные магистрали, мосты и путепроводы, применяются современные технологии и материалы, внедряются интеллектуальные транспортные системы, повышается сохранность трасс. В планах на текущий год – строительство в Москве 94 км дорог, 30 искусственных сооружений и 16 пешеходных переходов.

Тарас Евтушенко



**ЦИФРЫ И ФАКТЫ /  
ТК «РУСЛАН-1» НА ОБЪЕКТЕ**

- построила 2,8 км автодороги;
- реконструировала более 1 км;
- благоустроила более 20 тыс. кв м территории;
- смонтировала более 2 км ливневой канализации;
- проложила более 25 километров кабельных электролиний.



**ОПОРНАЯ СЕТЬ В НОРМЕ**

**К концу 2024 года доля региональных дорог опорной сети в нормативном состоянии превысит 70 %.**

На сегодняшний день общая протяженность опорной сети составляет 140,5 тыс. км (с учетом дорог ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей). Из них 66,2 тыс. км – федерального значения и 74,3 тыс. км – регионального или межмуниципального значения. «За восемь месяцев 2024 года доля автомобильных дорог регионального значения, включенных в опорную сеть и находящихся в нормативном состоянии, составила 69,6%. Завершены работы на 114 объектах общей протяженностью порядка 490 км», – рассказал заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Всего в 2024 году в субъектах приводят в нормативное состояние свыше 3 тыс. км региональной опорной сети автомобильных дорог. К концу текущего года доля таких дорог в нормативе составит 70,6 %.



**ПУТЬ К ГРОЗНОМУ**

**В Чеченской Республике реконструировали участок трассы «Серноводск – Грозный».**

Трасса связывает республику с Ингушетией, а также Грозненский, Ачхой-Мартановский и Серноводский районы со столицей. Кроме того, дорога ведет к санаторию «Серноводск-Кавказский», который входит в категорию курортов федерального значения. Протяженность объекта – 7,2 км.

Для обеспечения безопасности движения на объекте установили металлические ограждения, разделяющие встречные потоки, краевые металлические ограждения на необходимых участках, а также дорожные знаки и светофоры. Кроме того, специалисты обустроили остановочные пункты, освещение в зоне пешеходных переходов и тротуаров, нанесли разметку из термопластика.



**ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ**

**Первые 9 км строящегося обхода Хасавюрта планируется ввести до конца 2024 года.**

В марте этого года в Дагестане был дан старт строительству и реконструкции участка трассы Р-217 «Кавказ» в обход Хасавюрта. Росавтодор строит четырехполосный участок дороги 1Б категории протяженностью 21 км (с 718-го по 739-й км). На всем протяжении нового участка дороги устроят наружное освещение и разделяют встречные потоки бетонным ограждением. В рамках проекта возведут три транспортные развязки, по пять путепроводов и скотопрогонов, а также мостовой переход через реку Ярык-Су. Новая дорога возьмет начало у границы с Чеченской Республикой, пройдет южнее Хасавюрта и сожмется с основным направлением дороги «Кавказ» вблизи моста через реку Акташ. Сейчас работы на объекте ведутся с опережением графика.

**«КАРДЖИН – АРДОН» ОТКРЫТ**

**В Северной Осетии открыто рабочее движение по участку Транскама.**

Речь идет о 8-километровом участке «Карджин – Ардон». В этом году в эксплуатацию введут первый километр участка, остальные семь – до конца 2025 года. За два строительных сезона – работы начали весной 2023-го – дорожники устроили отвечающее современным стандартам дорожное покрытие, укрепили и расширили земляное полотно, устроили основание и трехслойный асфальтобетон. Между его слоями уложили геосетку для создания армирующей прослойки, по такому же принципу отремонтировали съезды и примыкания. Более 700 м наружного освещения заменили на новое, установили две автобусные остановки и уложили свыше 500 кв.м тротуаров с перильным ограждением. А рядом с озером Бекан построили двухметровую железобетонную подпорную стену длиной 460 м.



# 100 лет ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ Бурятии



**ВЕК, СВЯЗАВШИЙ КОНТИНЕНТ  
МАГИСТРАЛЯМИ**

*В 2024 году дорожная отрасль Бурятии отмечает свой вековой юбилей. Сто лет – это секунда в жизни целой страны, зато целый прорыв континентального масштаба в развитии транспортной инфраструктуры. За Байкалом появилось более 3 тысяч километров дорог, связавших пространства Западной Сибири и Дальнего Востока. От гужевых сообщений Россия шагнула к модернизированным системам Транссиба и БАМа. Республика Бурятия вписала решающие страницы в эту эпопею. Сегодня это регион с одной из лучших транспортных инфраструктур, с несколькими сотнями мостов и высоким качеством асфальта. Не случайно в 2024 году Президент РФ назначил главу Бурятии Алексея Цыденова руководителем новой комиссии Госсовета по направлениям социально-экономического развития России «Эффективная транспортная система». Контроль за эффективностью доверяют только эффективным.*



**О** б огромном дорожном хозяйстве республики в интервью нашему журналу ДИТ рассказал АЛЕКСАНДР ГОГЕ, министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии.

– Уважаемый Александр Александрович! Как вы знаете, в начале июля состоялась встреча министра транспорта РФ Романа Старовойта с главой Республики Бурятия, где, в том числе, говорили о строительстве 9 путепроводов через Транссиб. Что это за объекты и в чем их роль?

– Действительно, в Бурятии до 2030 года появятся девять путепроводов. Такая цель уже заложена в мастер-план Долгосрочного комплексного социально-экономического развития Улан-Удэнской агломерации. Нами выбраны участки в населенных пунктах с высокой транспортной нагрузкой. Семь в Улан-Удэ. Два в Заиграевском районе. Общая стоимость путепроводов оценивается в 22,8 млрд рублей. Согласно аналитике, которую мы провели, отсутствие путепроводов создает перегрузку на сопредельные транспортные узлы до 40%, приводит к многочасовым простоям автомобилей. А в некоторых случаях, когда, например, вводятся в строй новые жилые микрорайоны, грозит критическими последствиями. Поэтому ра-

бота по проектированию движется, планируем завершить ее к концу текущего года.

– Отдельное внимание в ходе разговора было уделено реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян, реализуемой по указанию Президента России. Расскажите подробнее об этом проекте.

– Это одно из самых красивых, но, к сожалению, и самых загруженных направлений в республике. Живописный путь вдоль юго-восточного побережья озера Байкал к туристическим и святым местам соединит три района со столицей. За несколько





лет ремонтных работ удалось сделать уже немало: новое покрытие, спрямленные крутые радиусы поворотов, остановочные пункты вблизи сел, тротуары, пешеходные переходы, освещение... И результаты уже ощутимые: время в пути на машине сократилось в два раза – с 7-8 часов до 3-4-х. Введено в эксплуатацию около 280 км., построен мост через реку Баргузин. Маршрут стал значительно комфортней и безопаснее. Но есть правовые нюансы. Это запрет сплошных рубок в Центральной экологической зоне. Из-за временных норматив-

В Бурятии до 2030 года появятся девять путепроводов

ных разночтений работы на определенных участках приостановлены. Но если в ФЗ №94 «Об охране озера Байкал» все-таки будут внесены изменения, то они будут продолжены.

– **Расскажите об итогах работы ведомства за прошлый год и первую половину текущего...**

– В общей сложности, в прошлом году на федеральные, региональные и местные дороги республики было направлено почти 16 млрд. рублей. А в текущем году – 11,2 млрд рублей. В 2023 году отремонтировали 255 км дорог, что повысило качество жизни ряда населенных пунктов на региональной и местной транспортной сети. Сегодня по госпрограмме нам удастся довести до нужного стандарта благоустройства и местные дороги: как в границах города Улан-Удэ, так и в селах республики. Эта работа продолжается. В этом году будет отремонтировано еще 180 километров.

– **Какие работы выполнены и что еще предстоит сделать в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги»?**

– В этом году в рамках нацпроекта на территории Бурятии запланированы работы на 45 объектах, в том числе на 14 мостах. Приоритет стратегическим и туристическим направлениям. Часть этих объектов – переходящие на следующий год. Ремонт идет поэтапно.

– **С чем связано повышенное внимание к мостам в этом году? На каком этапе находится строительство мостового перехода через реку Уда в Улан-Удэ?**

– Жители отдаленных сел должны иметь круглогодичный бесперебойный и, главное, безопасный доступ к социальным объектам по региональным трассам. С 2022 года у нас появилась возможность ремонтировать мосты и путепроводы в условиях нацпроекта «БКД», поэтому мы решили максимально использовать ресурсы программы.

Что касается перехода через реку Уда, то это одна из самых сложных и значимых задач. Ее решение разгрузит магистральные улицы нашего города. Строительство началось в 2020 году по Поручению Президента России и стало одним из капиталоемких объектов нацпроекта. Это ведь, не только



202-метровый мостовой переход, но и две развязки, плюс тоннель под железной дорогой. Перед началом строительства выкупались земельные участки, шло расселение. Это осложняющий фактор, но все идет по графику. Мост уже возведен, продолжается перенос инженерных сетей, подготовка к проколу тоннеля под железнодорожными путями. Ожидаем ввода новой инфраструктуры в 2027 году. О том, как важен этот объект, говорит наш фольклор: жители уже выбрали название транспортному переходу – «Талаан», в переводе с бурятского языка это означает «удача».

– **Наводнения в Бурятии нанесли урон дорожной сети. Насколько уже удалось ее восстановить? И главное, что предпринимается, чтобы не допускать разрушительных последствий в будущем?**

– К сожалению, из-за сильнейшего паводка пострадали четыре района республики. Повреждены в общей сложности 93 км местных дорог и 18 мостов, из которых разрушено 13. На пострадавших участках уже удалось обеспечить проезд, где-то устроены объездные дороги с устройством водопропускных труб. На трех мостах Заиграевского района, в целях обеспечения проезда автотранспорта, планируется установка железнодорожных платформ с устройством настила. В последующем, приступим к строительству мостов взамен объездных дорог. Общий ущерб с учетом полного восстановления составил 540 млн. рублей. Чтобы ми-

**В ЭТОМ ГОДУ В БУРЯТИИ БУДЕТ ВВЕДЕН НОВЫЙ СОВРЕМЕННЫЙ АЭРОВОЗВАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ВНУТРЕННИХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА «БАЙКАЛ»**

нимизировать последствия стихии, на будущее, в селе Десятниково на федеральной трассе планируется замена водопропускных труб (пропускная способность вырастет более чем в 7 раз). Что касается сроков восстановления, то, по нашим расчетам, – это 2024-2025 год.

– **Республика расположена в сложных климатических и рельефных условиях. Как привести региональные и местные дороги в нормативное круглогодичное состояние?**

– Доля нормативных региональных дорог составляет 51,8%, Улан-Удэнской агломерации – 82%, а местных – 46%. Однако, мы стремимся к 2030 году достигнуть показателей 60%, 85% и 55% соответственно. Ежегодно проводим ремонтные работы, вводим порядка 200 км обновленных трасс в год. В поисках новых источников финансирования для местной и региональной сети, нами был разработан законопроект, и его приняли на республиканском уровне. Теперь Дорожный фонд республики пополняется штрафами за превышение допустимой массы автомобилей на региональных трассах, неустойками подрядчиков за нару-



шения условий госконтракта, а также средствами от других источников.

– **Автотрасса Улан-Удэ – Романовка – Чита – одна из самых длинных и загруженных в Забайкалье. В соцсетях ее нередко критикуют водители. Соответствует ли это действительности, и что делается для приведения автотрассы в достойный вид?**

– Да, это одна из самых протяженных и загруженных региональных дорог. Она обеспечивает связь с Забайкальским краем. Росавтодор контролирует все работы на объекте. Нам поставлена задача всю опорную сеть к 2027 году привести в норматив до 85%. Более того, ряд районов на этой трассе имеет перспективы, связанные с наличием на их территории огромных запасов полезных ископаемых. Мы повышаем доступность месторождений с соответствующим экономическим эффектом.

– **Александр Александрович, как налажен контроль за качеством гарантийных участков дорог. Есть ли прецеденты, когда пришлось заставлять подрядчиков перedelывать свою работу?**

– Да, к сожалению, не все подрядные организации работают на совесть. Однако

мы осуществляем многоуровневый лабораторный, общественный контроль. Кураторы еженедельно выезжают на объекты дорожного ремонта и следят за ходом работ. Еженедельно проводим совещания Проектного офиса с участием: Заказчиков, ГИБДД, ресурсных организаций, где отслеживаем сроки выполнения, качество, при необходимости вносим изменения в проектные решения и т.д. Некачественно выполненные работы не принимаются, к подрядчикам применяются и предписания, и штрафы, порой доходит до расторжения контрактов, в этом случае мы выходим на новые торги. К счастью, таких случаев у нас не много.

– **Расскажите о паромных переправах. Насколько они важны для экономики региона?**

– Сегодня в республике работает две паромные переправы. Они позволяют существенно сократить время в пути. Речь идет об очень серьезных цифрах. Например, автомобилисты, при движении с одного берега р. Селенга на другой через Татауровскую паромную переправу минуя заезд в город Улан-Удэ, экономят до полутора часов времени. Одновременно это позволяет разгрузить наиболее востребованные участки автодорог. Общая цель: снизить расходы

транспорта на перевозку и уменьшить потери времени пассажиров, включая обеспечение безопасности.

– **Отдельной темой для жизни республики остается малая авиация. Как функционирует это крайне сложное и затратное хозяйство?**

– Да, в Бурятии есть отдаленные и труднодоступные населенные пункты в Баунтовском эвенкийском районе, с которыми в весенне-летний период отсутствует наземное автомобильное сообщение. Для Правительства Бурятии важно, чтобы жители могли получать необходимые продукты, медикаменты, медпомощь, могли вылететь и вернуться домой в любое время. К сожалению, пока эта сфера является дотационной по разным причинам. Частные авиакомпании не проявляют заинтересованности, поэтому Правительством Бурятии ежегодно выделяются средства субсидии авиаперевозчикам на возмещение им выпадающих доходов. В прошлом году – в объеме 18,4 млн. рублей. Также субсидируются авиаперевозки в межмуниципальном сообщении в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности Бурятии и в отдаленные районы республики (порядка 73 млн. рублей).

Однако, республика субсидирует не только местные авиаперевозки, но и межрегиональные. Речь идет о рейсах в Томск, Кызыл, Красноярск, Горно-Алтайск, Казань, Иркутск... Объем дотаций на возме-

Жители Бурятии уже выбрали название строящемуся транспортному переходу через реку Уда – «Талаан», что в переводе с бурятского языка означает «удача»

щение авиаперевозчикам недополученных доходов составил 33 млн. руб. Несмотря ни на что, планируется расширение авиамаршрутной сети – она нужна людям и экономике страны. Лучшее доказательство рост пассажиропотока. В прошлом году общий пассажиропоток всех аэропортов Бурятии составил более 773 тыс. чел., что на 11,5% больше, чем в 2022 году.

Добавлю, что в этом году будет введен новый современный аэровокзальный комплекс внутренних воздушных линий международного аэропорта «Байкал». Объем частных инвестиций составил 3,6 млрд рублей. Конечно, малые аэропорты Бурятии в Нижнеангарске и Таксимо тоже нуждаются в модернизации. Возлагаем надежды на новый федеральный проект «Развитие опорной сети аэропортов».

– **И в завершение разговора, расскажите об обратной связи. С того момента, когда вы возглавили министерство, одним из важнейших направлений работы ведомства стали регулярные очные встречи с жителями городов и поселков. Насколько полезным оказался такой формат?**

– Действительно, встречи с жителями стали одной из эффективных форм взаимодействия. Самое главное, на таких встречах все стороны могут высказать свое мнение, а значит можно найти наилучшие решения проблемных вопросов.

Артем Сериков

## С ПРАЗДНИКОМ!

В этом году мы празднуем вековой юбилей дорожной отрасли Бурятии. 100 лет назад в Бурят-Монгольской АССР было образовано Управление Местного Транспорта, оно непосредственно подчинялось Народному комиссариату путей сообщения. Именно это ведомство считается историческим предшественником министерства по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии.

Пользуясь случаем, хочу поздравить ветеранов, а также всех тех, кто сегодня трудится на дорогах, со столетним юбилеем! Благодарю за ответственное отношение к делу, профессионализм от которых зависит бесперебойность транспортного сообщения, безопасность автомобилистов и пешеходов!



**АЛЕКСАНДР ГОГЕ,**  
министр по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Бурятии



**ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ПРИРОДА БУРЯТИИ ЗАСЛУЖИВАЕТ ВЕЛИКОЛЕПНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ!**

# БОЛЬШЕ ПОЛУВЕКА ШАГАЯ ЧЕРЕЗ РЕКИ

*ОАО «Хотьковский автоматост» с 1971 года осуществляет работы по строительству, реконструкции, ремонту дорог и мостов, содержанию дорог и искусственных сооружений. За всю историю в разных уголках России предприятием построено 1393 объекта. Компания является одним из крупнейших работодателей отрасли: в ее рядах на сегодняшний день трудится более 6500 чел. География работ впечатляет: сейчас «Хотьковский автоматост» строит в Якутии, Адыгее, Республике Бурятия, Красноярском крае, Республике Башкортостан, в Приволжье, Мордовии.*



О том, как объять необъятное пространство России, и как устроена работа структурных подразделений компании, рассказал Григорий Полещук, заместитель генерального директора ОАО «Хотьковский автоматост», руководитель ОП «Мостоотряд – 34».

В руках компании сегодня находятся объекты разного типа и разного стратегического значения для страны. Мы попросили рассказать о самых сложных.

– Объект, особой важности, который мы сейчас реализуем в рамках федеральной программы находится в Республике Бурятия, – сообщил Григорий Полещук. – Строим мост через реку Уда и Транссибирскую Магистраль в створе улиц Сахьяновой и 3-я Транспортная». Работу доверили нашему структурному подразде-

**ВЛАДИМИР МАЛОЗЕМОВ,**

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ХОТЬКОВСКИЙ АВТОМОСТ»:

«ХОТЬКОВСКИЙ АВТОМОСТ», КАК СИСТЕМООБРАЗУЮЩЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОТРАСЛИ, ВО МНОГОМ ЯВЛЯЕТСЯ ПРЕЕМНИКОМ ЕЩЕ СОВЕТСКОГО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО НАСЛЕДИЯ. В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ НАША СТРАНА ИСТОРИЧЕСКИ ЯВЛЯЛАСЬ ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ, И МЫ НЕСЕМ ОПРЕДЕЛЕННУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЭТО ПРЕЕМСТВО»

лению – ОП «Мостоотряд №34». Данный объект хоть и имеет название «Строительство моста», однако включает в себя более широкий объем работ.

Весь комплекс работ по строительству мостового перехода через реку Уда и Транссиб включает: строительство 4-х полосной автомобильной дороги с а/б покрытием; строительство моста через реку Уда, с металлическим пролетным строением по схеме 56+78+56; с протяженностью пролетного строения 190 м; строительство трех путепроводов; строительство семи спиральных гофрированных металлических водопропускных труб общей протяженностью 193,5 м. Также будут построены надземный пешеходный переход из металлической сквозной фермы (по схеме 1\*26,3), ливневая канализация и 4 локально очистных сооружения. Планируется переустроить сети теплоснабжения, водоснабжения и другие сооружения.

Для выполнения работ задействовано более 30 единиц различных форматов

дорожно-строительной и тяжелой техники – от самосвалов и экскаваторов до тяжелых гусеничных кранов грузоподъемностью до 150 тонн.

**ТЕХНОЛОГИЯ НЕИЗМЕННА, НО ВСЕГДА ЕСТЬ МЕСТО ДЛЯ РАЗВИТИЯ**

Строительство мостов традиционно требует от подрядчика высокой инженерной квалификации, точного знания технологии. Важно умение не просто слепо следовать технической документации, но и наличие собственных компетенций для ее составления и прочтения, требуются глубокие знания в материаловедении и экономике. Даже для компании с огромным опытом и историей, каждый объект это – возможность технологического развития, обучения кадров и освоения чего-то нового.

– В нашем деле необходимо знание разнообразных технологий производства работ, – разъясняет руководитель проекта ОП «Мостоотряд №34» Алек-





сандр Корячев на конкретных примерах. – Например, наряду с привычными для нас работами по устройству буронабивных свай, сборке, сварке, навдвижке металлического пролетного строения и отсыпке земляного полотна, была освоена новая технология производства работ – это прокол под Транссибирской магистралью металлической трубой диаметром 1400 мм, для прокладки сетей теплоснабжения. И нам еще предстоит выполнить работы по горизонтально-направленному бурению, для устройства защитного экрана путепровода тоннельного типа.

Как и большинство предприятий дорожно-транспортной отрасли «Хотьков-

ский автомат» не обошла волна перемен, связанных с импортозамещением. Компания обновляет технику, постепенно отдавая приоритет продукции отечественного машиностроения.

### МОСТЫ ЧЕРЕЗ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ТРУДНОСТИ

Как объясняет Григорий Полещук, компания практически не ощутила негативного эффекта от антироссийских санкций. Главная производственная база находится в Московской области, однако в других регионах страны «Хотьковский автомат» имеет опорные пункты. Например, на территории Республики Бурятия действует обособленное подразделение



### ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ УДА БЫЛА ОСВОЕНА НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ, А ИМЕННО, ПРОКОЛ ПОД ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛЬЮ МЕТАЛЛИЧЕСКОЙ ТРУБОЙ ДИАМЕТРОМ 1400 ММ, ДЛЯ ПРОКЛАДКИ СЕТЕЙ ТЕПЛОСНАБЖЕНИЯ

со своей структурой и техническими ресурсами. Производственное обновление техники – это системный процесс.

Есть проблема, общая для всей отрасли, – это кадры. Однако разветвленная инфраструктура компании «Хотьковский автомат» и политика доверия молодым сотрудникам, а также опора на крепкие корпоративные традиции помогают ее решить. Компания сегодня является профессиональным коллективом опытных специалистов, регулярно пополняющимся молодыми, амбициозными сотрудниками.

– Конечно, у нас тоже наблюдается дефицит по профессиям узко-специального профиля, – говорит Григорий Ев-

геньевич. – И не только рабочей квалификации, но инженеров младшего профиля. Мы нашли решение этой проблемы, через сотрудничество с профессиональными учебными заведениями и институтами. Так, например, в Бурятии налажено взаимодействие с технологическим институтом, многие выпускники которого проходят практику и остаются работать в компании. Также мы регулярно проводим переподготовку кадров.

В период экономической нестабильности, когда многим дорожникам приходится нелегко, «Хотьковский автомат» нашел прочный ресурс для роста и развития – это сотрудничество с государством в качестве основного заказчика.

### УВАЖАЕМЫЕ ДОРОЖНИКИ, ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

От всей души поздравляю вас с нашим профессиональным праздником – Днем работника дорожного хозяйства!

Мы работаем на благо людей, создавая безопасные и комфортные дороги и мосты. Благодаря нашему созидательному и благородному труду обеспечивается поддержка высокого качества опорной сети автомобильных дорог, строятся и открываются новые дороги! Желаю плодотворной и созидательной деятельности, здоровья и благополучия!

Пусть работа приносит вам радость и удовлетворение, а профессиональные достижения становятся гордостью и примером для других. Пусть каждый следующий проект станет нам вызовом, который успешно преодолеем! Всем профессионального роста и нескончаемых дорог!



**Григорий ПОЛЕЩУК**, заместитель генерального директора ОАО «Хотьковский автомат», руководитель ОП «Мостоотряд – 34



– Заказчиком данного объекта является ГКУ «Бурятрегионавтодор», – говорит руководитель Мостоотряд-34. – Это накладывает на нас высокую ответственность, как за качество работы, так и за ее финансовую составляющую. И мы справляемся.

Страна вступила в эпоху больших дорожных строек. Россия инвестирует в дороги. Разрабатывается множество перспективных проектов, в которых нужны квалифицированные надежные руки. На федеральной дорожной сети контроль качества сегодня очень жесткий и многоступенчатый. И это правильно. Сейчас в отрасли ничего

не мешает увеличить межремонтные сроки дорог. На первой ступени контролируют генподрядчика и непосредственного исполнителя работ, также осуществляется надзор за самим исполнителем строительного контроля, который также по госконтракту выходит на объекты. Наконец, есть внутренний механизм строительного контроля. Считаю, что именно он помогает исполнителям достойно выполнять государственные заказы.

По словам собеседника, квалифицированный исполнитель сегодня также востребован, как и квалифицированный разработчик проектной документации. Потому что, опытная подрядная организация для разработчика – это обратная связь и возможность скорректировать какие-то ошибки (если они есть) или принять их во внимание на будущее.

На наш вопрос о качестве дорог, Григорий Полещук отвечает просто – вместе с техническими требованиями сегодня повышаются и требования к квалификации исполнителя.

– Сегодня, чтобы составить мнение о качестве дорог Бурятии, нужно поехать по стране, – улыбается Григорий Евгеньевич. – Тот, кому выпало такое счастье, согласится, что дороги в Бурятии значительно лучше, чем во многих других регионах.

Действительно, великолепная природа, которую мы увидели в Бурятии, вполне заслуживает таких же дорог и мостов!

Артем Сериков

### МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ УДА И ТРАССИБ

- Автомобильная дорога – 4 полосы
- мост ч/з реку Уда – металлическое пролетное строение по схеме 56+78+56
- длина пролетного строения – 190 м
- путепроводы – 3
- спиральновитые гофрированные металлические водопропускные трубы – 7 штук, (общая длина – 193,5 м)
- надземный пешеходный переход
- ливневая канализация и 4 локально очистных сооружений

# «СЛАРРИ-СИЛ» ДЛЯ СЛОЖНОГО КЛИМАТА

**В** этом году дорожная отрасль Бурятии отмечает вековой юбилей. И главная заслуга в улучшении транспортной доступности региона, конечно, принадлежит дорожным строителям. Огромный вклад в развитие дорожного хозяйства республики вносит самая крупная профильная компания региона – ООО «Дорстройсервис», которая построила и отремонтировала тысячи километров трасс общего пользования федерального и регионального значения.

## УСПЕТЬ ЗА КОРОТКИЙ СЕЗОН

Группа компаний «Дорстройсервис», учредителем которой является Батор Бабасанович Цынгугев, – это производственно-строительное объединение, в состав которого входит ряд специализированных в строительстве предприятий, активно работающих в строительной сфере Республики Бурятия, Забайкальского края и Иркутской области, а также в других регионах России.

– Наша компания относится к системообразующим предприятиям Республики Бурятия, налоговые отчисления по резуль-

татам работы за 2023 год в бюджеты всех уровней составили порядка 330 млн руб. ООО «Дорстройсервис» успешно выполняет государственные, региональные и муниципальные контракты, – рассказывает директор ООО «Дорстройсервис» Даниил Казаков. – За 19 лет деятельности нами выполнено более ста различных государственных и муниципальных контрактов. Кроме строительства, реконструкции и ремонта сотни километров федеральных и региональных автомобильных дорог, нашей компанией за прошедшие годы по-

## ГК «ДОРСТРОЙСЕРВИС» СЕГОДНЯ:

- 1000 СОТРУДНИКОВ
- 2900 КМ АВТОДОРОГ
- 450 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ



**ЧТОБЫ ДОРОГИ В БУРЯТИИ СЛУЖИЛИ ДОЛГО, СПЕЦИАЛИСТЫ ООО «ДОРСТРОЙСЕРВИС» ПРИМЕНЯЮТ ОПТИМАЛЬНЫЕ МЕТОДЫ И МАТЕРИАЛЫ**





строен Республиканский Перинатальный Центр; выполнены реконструкции: аэропорта г. Улан-Удэ; пограничного перехода МАПП «Забайкальск» и другие инфраструктурные объекты.

К завершенным объектам можно отнести также и реконструкцию трассы «Байкал»: Иркутск – Улан-Удэ – Чита (км 464+550 – км 470+590), два участка автодороги в рамках БКД в Улан-Удэнской агломерации и др.

Дочерней компанией ООО «Байкал-агропром», помимо ремонтных работ автомобильных дорог на региональном и муниципальном уровнях, выбрано направление по производству строительных материалов из бетона. Самые сложные и ответственные участки в столице солнечной республики отремонтированы силами ООО «Байкал-агропром». В 2024 году ООО «Байкал-агропром» стало призёром в номинации «Лучшее предприятие производства строительных материалов».

В этом году по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» компания выполняет работы по ремонту автомобильной дороги Улан-Удэ – Романовка – Чита, (км 200-000 – км 264). Работы начались в конце 2022 года, а сдача запланирована в октябре 2026 года. Объект большой, предстоит выполнить ремонт 64 км автомобильной дороги, для чего компанией приняты меры по увеличению производственных мощностей, в том числе заключены соглашения о размещении непосредственно на участке абсолютно нового АБЗ производственной мощностью 160 тонн в час, закуплено новое лабораторное оборудование и специализированная техника.

В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТЕРРИТОРИЙ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ООО «ДОРСТРОЙСЕРВИС» ЯВЛЯЕТСЯ ПОДРЯДЧИКОМ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТ НА ОБЪЕКТЕ «СТРОИТЕЛЬСТВО ПОДЪЕЗДНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ К ПЛОЩАДКЕ АО «СВИНОКОМПЛЕКС «ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ», ПО КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ ПОДЪЕЗД ОТ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ УЛАН-УДЭ – ТУРУНТАЕВО – КУРУМКАН – НОВЫЙ УОЯН К КУОРТУ «ГОРЯЧИНСК» И ИСТОЧНИКУ В ПРИБАЙКАЛЬСКОМ РАЙОНЕ РЕСПУБЛИКИ БУРЯТИЯ

– География поставок техники довольно большая. Что-то привозим из Китая, что-то – из западных регионов. Этот процесс постоянный и на одном поставщике мы не заикливаемся, смотрим, выбираем. Сейчас, в условиях санкций, сложно с ценообразованием – в дорожном и строительном бизнесе взято ориентирование на отечественный рынок и импортозамещение, – рассказал руководитель.

Выполнение работ в Бурятии характеризуется коротким строительным сезоном. Лето в Бурятии короткое, а для осени характерны ранние заморозки. Вот и пытаются дорожные строители при планировании работ предугадывать, какие в следующий раз сюрпризы готовит им природа.

– Чтобы дороги в условиях сурового климата служили долго, мы применяем оптимальные методы и материалы, – разъясняет директор. – В 2013 году впервые успешно адаптировали технологию устройства защитных слоев типа «Сларри-Сил». Также используем технологию холодной регенерации, которая позволяет производить дорожный ремонт с использованием старого асфальтобетонного покрытия, как составляющего для устройства основания новой дорожной одежды.

Для этого используются специальные ресайклеры марки Degon DGL600N, DGL-700N, которые измельчают старое покрытие, вводя в процессе регенерации специальные укрепляющие добавки в виде цемента и битумной эмульсии.

Для успешного выполнения работ любых масштабов у «Дорстройсервис» имеется мощная материально-техническая база. В распоряжении компании – базы, оснащенные подъездными путями, парк современной строительной техники, более десяти карьеров для получения инертных материалов.

Есть шесть асфальтобетонных заводов общей производительностью 500 тонн в час, установки по изготовлению бетона и битумной эмульсии, стационарные и мобильные дробильно-сортировочные линии, сертифицированная строительная лабора-



тория. Ну и главное преимущество – квалифицированный штат инженерно-технического персонала и рабочих.

– Поэтому мы стараемся не допускать оттока ценных кадров из предприятия, – отметил Данил Казаков. – Для этого внедряем новую технику, обучаем персонал и повышаем их квалификацию. Охотно привлекаем студентов на производственную практику из Восточно-Сибирского госуниверситета технологий и управления, Бурятского аграрного колледжа имени М. Н. Ербанова, Бурятского колледжа технологий и лесопользования и др.

В ходе беседы была озвучена еще одна проблема, касающаяся, пожалуй, всей отрасли – оформление разрешительной документации, связанное с регламентом согласования, которое отнимает очень много времени.

- Крупные объекты ООО «ДОРСТРОЙСЕРВИС»:
- СТРОИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКАНСКОГО ПЕРИНАТАЛЬНОГО ЦЕНТРА
  - РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА Г. УЛАН-УДЭ
  - РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОДОРОГИ «БАЙКАЛ»: ИРКУТСК – УЛАН-УДЭ – ЧИТА (КМ 464+550 – КМ 470+590)
  - РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОГРАНИЧНОГО ПЕРЕХОДА МАПП «ЗАБАЙКАЛЬСК»
  - РЕКОНСТРУКЦИЯ ПЛОСКОСТНЫХ СООРУЖЕНИЙ УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА
  - РЕКОНСТРУКЦИЯ ДВУХ УЧАСТКОВ АВТОДОРОГИ В РАМКАХ БКД В УЛАН-УДЭНСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ



**Батор ЦЫНГУЕВ**, учредитель ГК «Дорстройсервис»

– Во всех соответствующих инстанциях есть свой соответствующий учреждению регламент, а для нас строителей время – очень дорогой ресурс. Вот если бы ускорить процедуру оформления и согласований, было бы здорово, – резюмировал Даниил Казаков. – И хотелось бы, чтобы на законодательном уровне был рассмотрен вопрос о сокращении сроков процедур согласования. В последние годы мы замечаем положительную динамику по улучшению качества региональных дорог, но работы предстоит еще много.

И. Александров

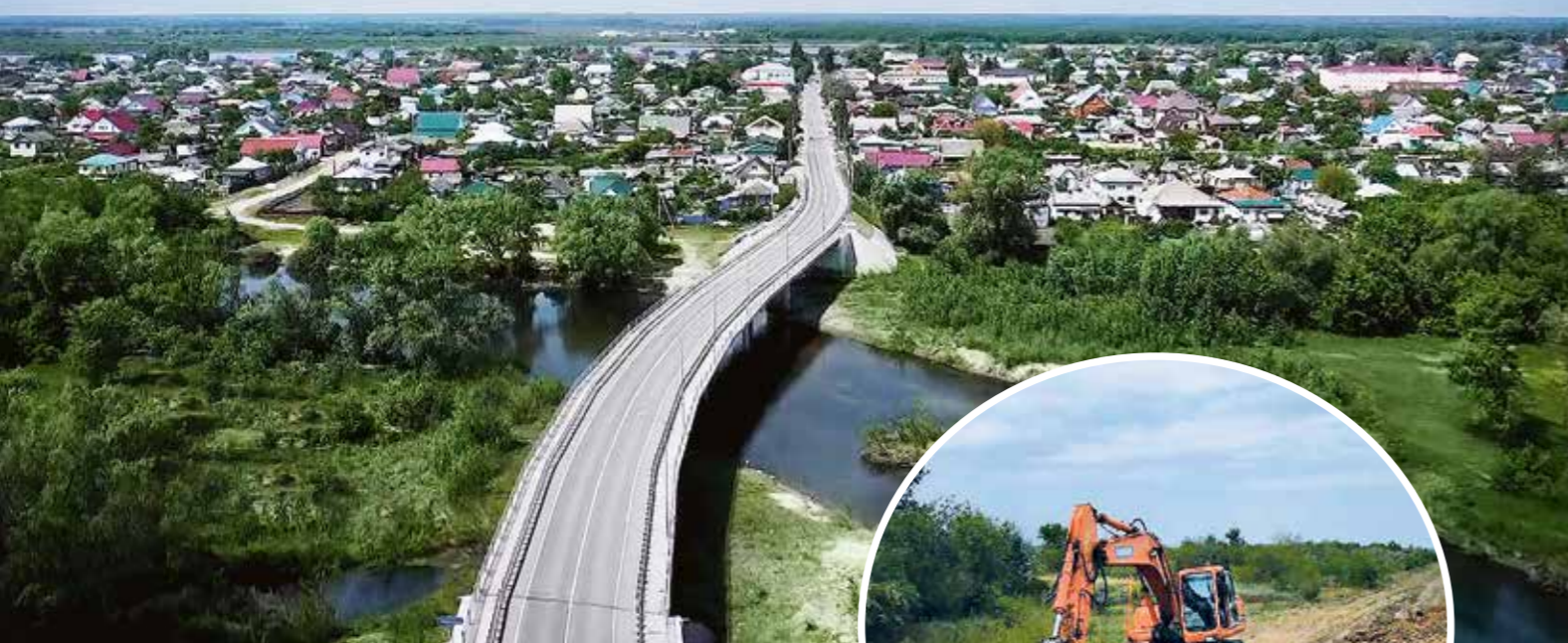
**УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!**

Наш коллектив гордится, что из таких компаний, как наша, складывается дорожная отрасль республики Бурятия и России. В этом году дорожная отрасль нашей Республики отмечает вековой юбилей. С момента создания ведомства – предшественника сменилось не одно поколение отраслевых специалистов. Сегодня работа по развитию дорожной сети республики продолжается. И мы гордимся, что причастны к этому процессу.

Поздравляя вас, дорогие коллеги с юбилеем, желаем вам крепкого здоровья, хорошей погоды, и чтобы ничто не смогло охладить Ваш трудовой энтузиазм. Сегодня само время требует от нас высокого профессионализма, ответственности и мобильности, умения ориентироваться в стремительно меняющихся реалиях. Мы желаем вам двигаться только вперед! С праздником!



**Даниил КАЗАКОВ**, директор ООО «Дорстройсервис»



# МАЧЕХА – ЕЖОВКА – АЛЕКСАНДРОВКА

КОМПАНИЯ «МОСТДОРСЕРВИС» В ЭТОМ ГОДУ ЗАВЕРШИТ  
РЕМОНТ ДОРОГИ, ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 35 КМ



**Д**о конца дорожного сезона еще как минимум три месяца, а в Волгоградской области уже обновлены многие участки региональных трасс. Например, очень изношенных три километра региональной дороги «Калининск – Жирновск – Котово – Камышин». Работа велась в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Участок расположен между рабочими поселками Медведицкий и Красный Яр Жирновского района. Добавим, всего на этой ходовой волгоградской автодороге в течение 2024-2025 годов запланирован ремонт порядка 45 км, как и на других региональных трассах, а значит, у базовых местных компаний области будет работа.

## ХОЛОДНЫМ РЕСАЙКЛИНГОМ

Напомним, что ООО «Мостдорсервис» зарегистрировано в Руднянском районе Волгоградской области, и работает на родной земле с 2003 года. Компания опытная, многопрофильная, поэтому заслуженно выигрывает крупные аукционы на ремонт и общее содержание трасс в Волгоградской области. В этом году местные специалисты отремонтируют еще одну нужную, особенно для селян, дорогу в Киквидзенском муниципальном районе.

– В прошлом году мы отремонтировали два участка дороги «Мачеха – Ежовка – Александровка», общей протяженностью 25,528 км, – рассказывает директор ООО «Мостдорсервис» Роман Покидьшев. – В марте этого года, с началом работ по нацпроекту, сразу приступили к выполнению работ по устранению дефектов и приведению в нормативное состояние 10 км этой автодороги с км 25+528 по км 35+800 в Киквидзенском муниципальном районе Волгоградской области.

По словам руководителя, на данном участке его специалисты применили эффективный метод – холодный ресайклинг. Полностью ремонт автомобильной дороги «Мачеха – Ежовка – Александровка» общей протяженностью 35,8 км, будет завершен до конца этого года. Объем работ большой: на всем участке нужно заменить дорожную одежду, уложить слой асфальтобетонного покрытия марки А22НН, установить современное дорожное ограждение и дорожные

знаки, а также нанести дорожную разметку из стойкого термопластика.

Отметим, что компания «Мостдорсервис» считается одним из самых востребованных и надежных подрядчиков. Начиная организацию свой путь на дорожном рынке с содержания искусственных сооружений одного района, а сегодня она обслуживает мосты и путепроводы в одиннадцати районах Волгоградской области. Ей под силу вытягивать очень сложные и не очень рентабельные объекты. Например, три года назад восстановила разбитую при строительстве ветропарка автодорогу «Михайловка – Даниловка – Котово» до Мирошиновского сельского поселения. Эта дорога и так была в плохом состоянии, а такой перегруз строительной техники ее просто добил. В итоге первоначальные объемы, заложенные в проекте, увеличились в два раза, что сказалось на плановых сроках. Но руководство ООО «Мостдорсервис» вышло из положения: увеличило количество автотранспорта и вспомогательных механизмов, рабочих рук... Обошлись своими силами и все дополнительные траты тоже были покрыты за счет подрядчика!

## КРЕПКИЙ ФУНДАМЕНТ

Специалисты не только ремонтируют дорогу, но и все искусственные сооружения – мосты, водопропускные трубы. Иногда за счет средств, сэкономленных путем умных логистических решений. Например, в рамках ремонта дороги в Киквидзенском районе два года назад специалисты компа-

До конца 2024 года ООО «Мостдорсервис» полностью завершит ремонт автомобильной дороги «Мачеха – Ежовка – Александровка», общей протяженностью 35,8 км.



## ООО «МОСТДОРСЕРВИС» ОБЛАДАЕТ БОЛЬШИМ ПАРКОМ СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИКИ – БОЛЕЕ 130 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ, МНОГО КДМ, САМОСВАЛОВ. ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА ОСНАЩЕНА СИСТЕМОЙ ГЛОНАСС». ЕСТЬ СОБСТВЕННЫЕ АСФАЛЬТОБЕТОННЫЕ ЗАВОДЫ

нии обновили 50-метровую переправу через речку Гришинка, а сэкономленные средства направили на ремонт старого железобетонного моста, заменив там тротуары, накладные клип консоли, барьерное ограждение и деформационные швы.

«Мостдорсервис» уже 12 лет занимается содержанием и обслуживанием региональных трасс Волгоградской области. На балансе – более 700 км автомобильных дорог, сотня мостов и две тысячи водопропускных труб в Урюпинском, Нехаевском, Алексеевском, Новониколаевском, Котовском, Новоаннинском, Киквидзенском, Еланском, Руднянском, Жирновском районах. И в дорожный сезон им приходится оперативно принимать решения, чтобы везде успеть, и «подстелить соломку» будущим холодам. Зима уже не за горами, поэтому «соломка» уже заготовлена – запас соли и песка закуплен в полном объеме, по несколько ваго-

нов на каждый район. И специальная техника – самосвалы, бульдозеры, КДМ в полной боевой готовности.

Роман Покидышев руководит компанией «Мостдорсервис» шестой год. А до этого он работал главным инженером в крупной мостостроительной фирме. Такие «университеты» очень помогают быстро принимать правильные решения. Далеко не все руководители могут удержать даже вполне успешное предприятие на плаву во время бурь – эпидемий, санкций, инфляции, экономической и политической нестабильности. Тут нужны профессионалы. И среди ИТР, и среди рабочих тоже. Плюс, нужна крепкая материально – техническая база, заводы, современное оборудование и машины. Когда наступили тяжелые времена санкций, компания оперативно наладила поставки техники, запчастей, материалов по доступным каналам. И сегодня у «Мостдорсервис» крепкий фундамент – большой парк серьезной современной техники – более 130 единиц в том числе, много КДМ, самосвалов. Практически вся специальная дорожно-строительная техника оснащена системой Глонасс. Есть и собственные асфальтобетонные заводы в Котовском и Киквидзенском районах.

А самое главное богатство компании – это профессионалы с «золотыми» руками и светлыми головами.

Мария Цаплина

## УВАЖАЕМЫЕ ДОРОЖНИКИ! НАШИ КОЛЛЕГИ И ПАРТНЕРЫ!



Поздравляю Вас с нашим общим профессиональным праздником – Днем работников дорожного хозяйства!

Хочу пожелать Вам веры в свою профессию, свою команду и свою страну. Если есть вера и профессионализм, значит, будут новые победы, интересные объекты, яркие решения. Конечно, без проблем не обходится ни одно строительство, ни один ремонт. Но эти проблемы проверяют нас на профессионализм, стойкость, закаляют сильных. Не зря же говорят: дорогу осилит идущий.

Желаю нам всем с честью пройти все испытания, которых не избежать. Желаю своим коллегам по мере возможности обновлять свои технические мощности, наращивать объемы, осваивать новые технологии, учить молодежь – свою смену. С праздником!

**Роман ПОКИДЫШЕВ,**  
директор ООО «Мостдорсервис»



## «ЗОЛОТОЕ» ЗВЕНО БАМ 2.0

На втором пути перегона Куанда – Куандинский уложено последнее звено.

Практически на том же месте, где было уложено «золотое» звено в 1984 году. Работы велись в рамках второго этапа модернизации Восточного полигона. Событие приурочили к 21-й годовщине основания ОАО «РЖД». В торжественном мероприятии в режиме телестроения приняли участие министр транспорта Роман Старовойт, первый Министр путей сообщения РФ Геннадий Фадеев и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Почетными гостями церемонии стали ветераны БАМа – непосредственные участники «золотой стыковки» 1984 года из Иркутска, Тынды, Хабаровска, Северобайкальска и Тайшета. В их числе Иван Варшавский, который руководил стыковкой.

В рамках реконструкции перегона Куанда – Куандинский железнодорожники отсыпали 127 тысяч м земляного полотна, уложили 5,8 км пути, переустроили 16,5 км высоковольтных линий, проложили 22 км линий связи. Новая двухпутная вставка вместе с другими объектами, которые строятся на линии Таксимо – Новая Чара, в перспективе позволит увеличить провозную способность участка

## МЦД ПРОДЛЯТ В 4 РЕГИОНА

Мэр Москвы Сергей Собянин назвал планы развития единого Центрального транспортного узла.

В частности, московские центральные диаметры в будущем будут продлены в Калужскую, Смоленскую, Тульскую и Ярославскую области. Пока скоростных диаметров четыре: Одинцово – Лобня,



Нахабино – Подольск, Зеленоград – Раменское, Апрелевка – Железнодорожный, но в планах – запустить пятый диаметр от Пушкина до Домодедова.

Напомним, что президент России Владимир Путин сказал, что в планах: продление МЦД-2 и МЦД-4 до Калуги и Тулы, а также других крупных городов в областях, пограничных

## «ТАШКЕНТ – МОСКВА» БЕЗ ПЕРЕСАДКИ

Россия и Узбекистан расширяют сотрудничество в транспортной сфере.

Председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин и Премьер-министр Республики Узбекистан Абдулла Арипов провели в Ташкенте заседание Совместной комиссии на уровне глав правительств двух стран. В частности, обсуждались вопросы взаимодействия в области транспорта. Отмечен рост числа воздушных рейсов между странами, расширение железнодорожного пассажирского сообщения.

В июне 2022 года было восстановлено пассажирское железнодорожное сообщение между Россией и Узбекистаном по маршрутам Ташкент – Самара и Ташкент – Волгоград. А с 24 сентября 2024 года началось движение поездов между двумя столицами. Кроме того, странами будет продолжено сотрудничество по таким направлениям как автомобильные перевозки, развитие транспортных коридоров, цифровизация на транспорте, отраслевое образование.

с Московской областью. Недавно заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, озвучивая планы Российских железных дорог, властей Москвы и Кабмина, сказал о возможности продления диаметров до 11 регионов Центрального транспортного узла. Уже сейчас на многих остановочных пунктах МЦД возможно сделать пересадку в метро, МЦК и радиальные направления Московской железной дороги. Так что жителям Москвы и Подмосковья можно только позавидовать.

## КОМФОРТНОМУ ТРАНСПОРТУ – ЗЕЛЕНый ХОД

В Краснодарском крае запущено движение 10 новых низкопольных трамваев.

Всего в краевом центре, в рамках Программы комплексного развития городского электрического транспорта, запланирована поставка 100 новых трамваев, свыше 30 из них уже прибыли в Краснодар. Транспорт начал курсировать по реконструированному в рамках программы участку трамвайных путей, в строительстве которых используются современные бесшовные рельсы. Комплексная программа обновления городского электротранспорта рассчитана до 2028 года и предусматривает поставку 647 трамваев, 286 электробусов, а также установку 109 зарядных станций. Помимо этого запланированы работы по строительству и реконструкции не менее 620 километров трамвайных путей и строительство 11 депо и 96 тяговых подстанций.



# УПРАВЛЕНИЕ ВРЕМЕНЕМ И РЕПУТАЦИЕЙ



## «ВЕЛЕСГАРД®»: КАЧЕСТВО И ИННОВАЦИИ В ОБЛАСТИ ЗАЩИТНЫХ ПОКРЫТИЙ ДЛЯ МОСТОВЫХ ПЕРЕХОДОВ

**К**омпания «ВЕЛЕСГАРД®» является отечественным производителем и разработчиком защитных покрытий, предназначенных для промышленного применения. Продукция ВЕЛЕСГАРД® выпускается на Смоленском лакокрасочном заводе – современном предприятии полного технологического цикла. Он сертифицирован на соответствие менеджмента качества ГОСТ Р ИСО 9001-2015 (ISO 9001:2015).

В линейке производимых нашей компанией продуктов есть однокомпонентные влаготверждаемые полиуретановые покрытия – это системы, которые по защитным свойствам и долговечности превосходят все известные аналоги. Кроме того, высокотехнологичные материалы на основе модифицированных эпоксидных, акриловых

и алкидных смол. Защитные свойства предлагаемых систем подтверждены успешными испытаниями в отечественных отраслевых научно-исследовательских институтах.

Сейчас на предприятии в Смоленске ежегодно выпускается около 30 миллионов литров готовой продукции. Завод прошел модернизацию технологических циклов, имеет собственный синтез смол, что позволяет изготавливать продукцию международного уровня. Одна из основных задач коллектива СЛЗК – снижение импортозависимости от сырьевых составляющих. Взаимодействие с отечественными химическими производителями и профильными НИИ помогает компании развивать собственный потенциал синтеза и производства преполимеров, смол и других компонентов. Постоянно разрабатываются новые технологии производства, что способствует расширению продуктовой линейки.

Наши системы покрытий успешно применяются на мостовых сооружениях с 2011 года. Продукция «ВЕЛЕСГАРД®» поставляется на крупнейшие заводы мостовых металлоконструкций и пользуется высоким спросом у строительных организаций.

Нам доверяют решение сложных вопросов по защите сооружений на крупных стройках страны. Мы участвовали в реализации многих значимых для транспортной отрасли России проектов. В их числе:

- Модернизация железнодорожного пути Дальневосточной железной дороги Сахалинского региона с реконструкцией более 70 мостовых сооружений.
- Строительство федеральных трасс М-5 «Урал», М-12 «Восток», Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113.
- Строительство и реконструкция объектов городской транспортной инфраструктуры в Москве и Московской области, Волгоградской Нижегородской областях, в Республике Татарстан, и других регионах.

Продукция компании востребована не только в России, но и за рубежом. Ее использовали для модернизации и строительства двухпутной железной дороги Белград – Нови Сад в Сербии, обустройства мостового перехода Туркменабад – Фарал через реку Амударью в Туркменистане, а также для возведения мостовых сооружений в Республике Беларусь.

Компания «ВЕЛЕСГАРД®» приняла участие в строительстве самого протяженного в Московской области моста, который стал частью ЦКАД. Уникальное архитектурное сооружение длиной чуть более 1410 метров проходит через канал имени Москвы, пересекает Дмитровское шоссе и пути Савеловского направления Московской железной дороги. Чтобы выполнить поставки защитных покрытий в соответствии с графиком, предприятие увеличило мощности производства, при этом работа велась в несколько смен. И нам удалось справиться с непростыми задачами в сжатые сроки на высоком уровне.

Безусловно, значимыми для нас объектами стали парящий мост в Зарядье и Большой Каменный мост в Москве. Каждый из них по-своему уникален и требует бережного и профессионального подхода. Например, для ремонта Большого Каменного моста кроме высоких защитных показателей необходимо было обеспечить требования по сохранению исторического архитектурного облика сооружения.



## ДОРОГИЕ РАБОТНИКИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!

В этот день мы с благодарностью и уважением отмечаем ваш труд, который обеспечивает безопасность и комфорт на наших дорогах.

Вы – настоящие мастера своего дела, создающие инфраструктуру, связывающую города и села, и способствующие развитию нашей страны. Пусть каждая ваша дорога будет ровной, а каждый проект – успешным!

Спасибо за вашу преданность делу и профессионализм. С праздником!

**Мария ГОЛОВНЕНКОВА**, управляющий собственник.  
**Александр ХЕЛЬСТРЕМ**, генеральный директор



И при этом не упустить из виду множество нюансов. В частности, на чугунных ограждениях был обнаружен ряд дефектов, которые при стандартном подходе привели бы к коррозии металла. Специалистам нашей компании удалось разработать технологию защиты конструкции от внешних воздействий с учетом всех факторов. Более того, они подобрали систему материалов, обеспечивающую максимально эффективную защиту моста не менее 15 лет.

Применение влагоотверждаемых полиуретановых материалов позволило нашим заказчикам решить проблему по проведению антикоррозионных работ в осенне-зимний период. Эстакада через железнодорожные пути в Москве, соединяющей улицы Подольских Курсантов и Элеваторную, строилась зимой, одновременно с надвигкой пролётного строения. Это позволило значительно ускорить темпы сооружения объекта и сдать его городу уже весной.

Для обеспечения длительных сроков службы наших покрытий техническая служба компании «ВЕЛЕСГАРД®» осуществляет сопровождение продукции на всех этапах – от разработки проекта до эксплуатации. Мы постоянно взаимодействуем со строительными и эксплуатирующими организациями, тесно сотрудничаем с проектными учреждениями, причем не просто консультируем, предлагаем готовые решения с учетом всех требований объекта. Мы в постоянном диалоге между заказчиком и исполнителем работ, проектировщиком и производителем материалов. Это дает возможность детально разобраться в вопро-

се и при необходимости заранее подобрать покрытие, которое обеспечит надежную защиту в течение всего срока эксплуатации.

Следует особо отметить, что использование комплекса систем защиты мостовых переходов материалами компании «ВЕЛЕСГАРД®» от разрушающего воздействия окружающей среды даёт ряд преимуществ:

- весь объект окрашивается материалами одного класса и одного производителя с универсальными характеристиками по условиям нанесения
- работы выполняет персонал одной окрасочной компании с использованием одного и того же оборудования
- за нанесением защитных покрытий на сталь и железобетон ведётся единый технический надзор
- на готовое покрытие всех или большинства элементов объекта предоставляются единые гарантии в соответствии с международным стандартом ИСО 12944 (ч. 7)

В каждом конкретном случае применения материалов компании «ВЕЛЕСГАРД®» разрабатывается объектный технологический регламент выполнения работ, учитывающий систему антикоррозионной защиты, условия эксплуатации защищаемых поверхностей, а также специфику оборудования, которое будет при этом использоваться.

На все объекты регулярно направляются сертифицированные технические специалисты фирмы. Они не только контролируют процесс проведения окрасочных работ, но и, в случае необходимости, могут оказать практическую помощь по настройке технологического оборудования.

Качество наших решений подтверждено положительным опытом применения. Залог успеха деятельности мы видим в совокупности современных технических решений, конкурентной стоимости, технологичности, оперативности поставок и квалифицированной технической поддержке. «ВЕЛЕСГАРД®» пользуется репутацией надежной и добросовестной компании, и мы дорожим своим именем.

М.Г. Головненкова,  
А. А. Хельстрем



### ДЛЯ ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ

**В международном аэропорту Томска в конце лета открыли новый аэровокзал.**

Новое здание аэровокзала площадью 6,8 тыс. м оборудовано двумя телескопическими трапами – до сих пор в томском аэропорту их не было. В открытом сегодня аэровокзале значительно выросла площадь технологических зон. Пиковая пропускная способность нового терминала – 400 пассажиров в час, годовой объем пассажирских перевозок, на который рассчитан современный аэровокзал, – 1 млн человек. Ввод в строй современной и удобной для жителей Томской области и гостей региона инфраструктуры происходит на фоне заметного роста пассажиропотока воздушной гавани. За последние 10 лет, с 2014 года, этот показатель вырос на 12 %, до уровня 600 тыс. пассажиров в 2023 году. Концепция нового терминала вдохновлена смелыми изобретениями авиаконструктора Николая Камова, имя которого носит аэропорт. Широкий козырек с двумя диагональными опорами накрывает входную зону, по сторонам от которой расходится веер декоративных ламелей. Плавный изгиб ламелей напоминает вращение лопастей вертолета.



### «ПОБЕДИЛОВО» НА КАПРЕМОНТ

**В последние годы спрос на полеты в Кировскую область значительно вырос.**



Чтобы местный аэропорт справлялся с возрастающей нагрузкой Росавиация при поддержке Минтранса подготовила план мероприятий по капитальному ремонту объектов аэродромной инфраструктуры Победилово. Вопросы развития аэропорта обсудили в рамках сентябрьской рабочей встречи в Москве министр транспорта России Роман Старовойт и губернатор Кировской области Александр Соколов. В мероприятии принял участие руководитель Росавиации Дмитрий Ядров. Кировский аэропорт Победилово – единственная воздушная гавань региона, в котором проживают около 1,1 млн человек. В прошлом году пассажиропоток «Победилово» составил почти 427 тыс. пассажиров. В планах развития аэропорта – капитальный ремонт искусственной ВПП, расширение перрона аэродрома для увеличения мест стоянок воздушных судов.



### ЛИЦА ПОБЕДЫ

**Росавиация увековечила память о героях Великой Отечественной войны в Музее Победы.**

В Музее Победы открыли раздел «Транспортный полк. Росавиация» в историческом проекте «Лица Победы». Росавиация передала на вечное хранение в музей данные и фотоматериалы более 500 участников Великой Отечественной войны. «Проведена большая работа по поиску информации о наших работах времен войны не только в архиве центрального аппарата Росавиации, но и в территориальных управлениях. На сегодняшний день в нашем распоряжении более трех тысяч персоналий, почти 500 из них уже внесены в депозитарий. Работа продолжается. Считаю, что тем самым мы внесем свой вклад в увековечение памяти наших предшественников, отстоявших мирное небо над нашей Родиной и победивших врага в 1945 году. Их пример служения Отечеству помогает нам выстоять и перед лицом сегодняшней опасности», – отметил заместитель руководителя Росавиации Андрей Потемкин 14 августа на церемонии открытия.

### ПИЛОТЫ «НА УДАЛЁНКЕ»

**Минтранс сформировал первую программу обучения для внешних пилотов беспилотных авиационных систем.**

Развитие сегмента беспилотных авиационных систем находится в стадии бурного роста. Минтранс РФ разместило на общественное обсуждение проект ведомственного приказа, определяющий, как будут готовить внешних пилотов для управления беспилотными воздушными судами массой более 30 кг. Проект приказа об утверждении типовой программы «Подготовка специалистов авиационного персонала гражданской авиации для подтверждения уровня, соответствующего требованиям, предъявляемым к обладателю свидетельства внешнего пилота» разработан в соответствии с законом «Об образовании в РФ». Предполагается, что типовая программа начнет работать с марта 2025 года. В программу обучения войдут как теоретическая подготовка, в том числе с изучением мер безопасности, так и практическая часть с занятиями на тренажерах.

# АО «ТРАССКОМ» –

## ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ НА СЛУЖБЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА



**Провести ремонт дорожного покрытия, убрать заносы и ликвидировать зимнюю скользкость, оперативно выявить дефекты дорожного полотна – это далеко не полный перечень ежедневных задач дорожно-эксплуатационных служб, ответственных за содержание автомагистралей. Сегодня в этих вопросах на помощь специалистам дорожных служб приходят решения для интеллектуальных транспортных систем, внедряемые российской компанией АО «ТРАССКОМ».**

Свыше 1000 объектов ИТС, включая 25 диспетчерских центров, созданных АО «ТРАССКОМ», охватывают более 100 тысяч километров автомобильных дорог в 30 регионах России от Псковской до Мурманской области, от Хабаровского до Краснодарского края.

В настоящий момент компания активно участвует в реализации Национального проекта «Безопасные качественные дороги». Понимание потребностей заказчика, особенностей региона при внедрении подсистем ИТС в сочетании с большим опытом работы делают АО «ТРАССКОМ» ценным партнером для осуществления столь важной программы.

В активе технологических решений компании – уникальные собственные разработки



– Для нашего партнера – компании «К-Телематика» (входит в концерн «Телематика») мы проводим работы по оснащению федеральной трассы М-12 «Восток» элементами ИТС, в том числе современными автоматическими дорожными метеостанциями «ИНЕЙ». Подобные работы проводятся и на новых участках трассы М-11 «Нева», – говорит генеральный директор АО «ТРАССКОМ» Виктор Богачёв.

Внедрение технологических решений для ИТС улучшает уровень содержания дорожных объектов, информирования пользователей и организации движения. Оперативность оповещения и предупреждения об опасных метеорологических явлениях существенно повышает безопасность перемещения транспорта.

– Наша компания разработала технологию для бесшовной замены ранее установленных метеодатчиков европейских производителей. Она позволяет существенно снизить затраты на ремонт и содержание АДМС, – поделился Виктор Михайлович.

Для органов управления дорожным хозяйством создаваемые подсистемы максимально быстро предоставляют достоверные данные о состоянии дорожных объектов, метеоусловиях, транспортных потоках, нарушениях нормативов содержания и ремонта, состояния производственных процессов, экологических параметрах и др.

– ИТС предоставляют региональным центрам организации дорожного движения детальную информацию о дорожно-транспортной ситуации, прогнозируют ее развитие, позволяют автоматизировать процессы принятия решений диспетчерски-

ми службами, – отметил руководитель АО «ТРАССКОМ». – Соответственно, повышается информированность пользователей трасс, снижаются перегрузки на проблемных участках, и сохраняются жизни участников дорожного движения.

Для дорожно-эксплуатационных и ремонтно-строительных организаций внедрение ИТС позволяет оптимизировать производственно-технологические процессы, повысить рентабельность дорожных работ.

Системным интеграторам компания предлагает инновационные решения, имеющие неоспоримые конкурентные преимущества и легко интегрирующиеся в региональные ИТС, а также подготовку квалифицированных специалистов в области систем мониторинга и прогнозирования состояния дорог.

В активе технологических решений АО «ТРАССКОМ» – уникальные собственные разработки. Настоящим прорывом в отслеживании состояния дорожного полотна стал мобильный комплекс дорожного мониторинга «ИНЕЙ-М». Надежный и компактный, он быстро устанавливается на любое транспортное средство – автомобиль куратора или дорожного мастера, комбинированную дорожную машину или рейсовый автобус, и в реальном времени передает в диспетчерский центр данные о состоянии магистрали с точной привязкой к координатам.

Применение мобильных комплексов и интеллектуально-аналитических мо-

дулей позволяют отслеживать состояние дорожного полотна в реальном времени, на основе рекомендаций системы принимать управленческие решения по содержанию дорог в соответствии с нормативами, планировать выполнение дорожных работ, контролировать работу подрядных организаций, оптимизировать расход противогололедных реагентов и эффективно использовать бюджетные средства.

В зимнее время – это неоценимый инструмент для контроля ситуации на дорожных объектах, ведь когда сошел снег, необходимо оценить техническое состояние автомобильных трасс. На смену длительной рутинной аналитике с привлечением большого количества специалистов приходит технология «Компьютерное зрение», использующая искусственный интеллект.

Внедрение технологических решений АО «ТРАССКОМ» не только обеспечивает безопасность движения, но и приносит ощутимый экономический эффект. Так, в Свердловской области внедренные решения по контролю дорожных работ полностью окупались за один зимний период и ежегодно позволяют существенно сокращать расходы.

Многочисленные отзывы специалистов дорожных служб из различных регионов России свидетельствуют о достойной реализации этой задачи.

Наталья Печорская

### ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И СОРАТНИКИ!



От всего коллектива АО «ТРАССКОМ» поздравляю вас с Днем работников дорожного хозяйства! Желаю всем плодотворного дорожного сезона, новых качественных километров магистралей, прорывных проектов и надежных партнеров! От нашего общего труда зависит, какой будет страна, ведь любое государство начинается с дорог. Пусть ваша профессия приносит вам желаемый достаток, благополучие и чувство гордости за свое дело! Искренне желаю всем работникам дорожного хозяйства крепкого здоровья, понимания близких, удачи, без которой в нашей профессиональной жизни не обойтись. С праздником! С днем нашего дорожного хозяйства!

**Виктор БОГАЧЁВ**

Генеральный директор АО «ТРАССКОМ»

# СТЕНЫ ВЫДЕРЖАТ ТАИФУН

ТЕХНОЛОГИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ПОДПОРНЫХ СООРУЖЕНИЙ, КОТОРУЮ ПРИМЕНЯЕТ КОМПАНИЯ «КОРБЕТ», НЕ ИМЕЕТ АНАЛОГОВ В РОССИИ

**Н**е случайно эта столичная команда стала победителем пятого юбилейного конкурса Мэра Москвы среди инновационных проектов «Новатор Москвы», созданного в качестве поддержки талантливых авторов инновационных изобретений.

## ПРЕМИЯ ЗА ИННОВАЦИИ

Ежегодную премию вручают лучшим предпринимателям, ученым и изобретателям столицы. В этом году конкурсанты соревновались в трех номинациях, и проект команды ООО «КорБет» стал одним из лучших

90 проектов, прошедших в финал. Диплома победителя конкурса «Новатор года» и премии в номинации «Лидеры инноваций» по направлению «Благоустройство и строительство» была удостоена команда компании «КорБет» под руководством генерального директора Валентина Бабкина. «КорБет» входит в Группу компаний «Захар» (г. Владивосток) и с 2019 года занимается производством высокотехнологичных конструктивных блоков для подпорных стен, изготовленных по японской технологии «Исигаки». Производственные мощности столичных новаторов расположены в по-

селке Тучково Московской области, а общая площадь построенных по этой технологии подпорных стен, включая малые объекты, составляет более 50 тыс. кв. метров. Надёжная и недорогая технология уже признана на государственном уровне и нашла широкое применение на объектах ГК «Автодор», в частности при проектировании и строительстве путепроводов на автодороге «Москва – Казань – Екатеринбург», и на объектах ФДА «Росавтодор».

В августе этого года «КорБет» поделилась своим новаторским опытом на Первом Нижегородском конгрессе «Дороги. Мосты. Благоустройство» в Нижнем Новгороде. Важное событие в сфере дорожного строительства и благоустройства собрало ведущих экспертов и производителей отрасли, представителей проектных организаций, государственных органов, науки и бизнеса из более 20 городов РФ и СНГ. Участники форума обсудили, как новые технологии могут повысить эффективность процессов, улучшить качество и долговечность дорожных покрытий. Доклад генерального директора компании «КорБет» Валентина Бабкина вызвал большой интерес, поскольку области применения технологии включают в себя не только благоустройство и дорожно-мостовое строительство, но также берегоукрепление и гидротехнические сооружения. Руководитель новаторской компании рассказал о практике применения технологии подпорных сооружений из блоков КБП, которые предназначены для строительства заполняемых щебнем гравитационных подпорных стен.

– Благодаря конструкции блоков возможно создавать различные поворотные-угловые и радиальные решения без удорожания конструкции, – отметил Валентин Николаевич. – При этом требуется меньший объем выемки грунта в сравнении с «традиционными» решениями – блоки не имеют жёсткой связи друг с другом, что допускает возможность малых подвижек конструктивных элементов подпорной стены и способствует применению в сейсмически активных регионах.

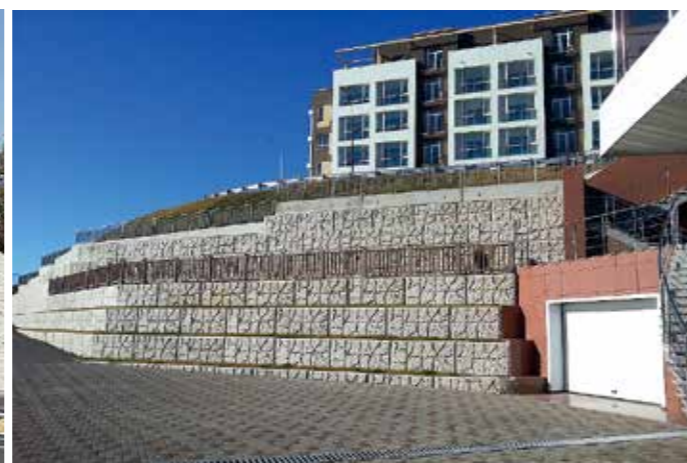
Дело в том, что в проектом положении блоки КБП удерживаются за счёт собственного веса и сил трения внутри щебня. Этот принцип работы уникален для таких подпорных сооружений.



ВАЛЕНТИН БАБКИН:

« СОГЛАСНО ДАННЫМ СЛУЖБЫ СТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ, ПРИМЕНЕНИЕ НАШЕЙ ТЕХНОЛОГИИ ПОЗВОЛИЛО СОКРАТИТЬ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ДО 40%»

К тому же форма тонкостенных короб-блоков исключает контакт типа «бетон-бетон», что позволяет продлить срок службы сооружений и избежать возможных деформаций, как во время строительства, так и во время эксплуатации объекта. По словам спикера, при производстве блоков используется самоуплотняющийся бетон марки В35, W10, F<sub>2</sub>300.



## УНИКАЛЬНА ДЛЯ ГОРНЫХ РАЙОНОВ

Подпорные стены из этих блоков имеют много преимуществ перед традиционными конструкциями за счет скорости и простоты выполнения строительно-монтажных работ, (причем круглогодично), отсутствия «мокрых» процессов и выполнения функций дренажа. К тому же стены не требуют использования особых методов установки коробов под водой, а лицевая сторона подпорных стен не требует дополнительной отделки, поскольку выполнена в виде натурального камня. Кроме того, есть возможность выбора рисунка лицевой поверхности. Есть еще несколько плюсов: идеальная приспособленность для озеленения склонов и что очень важно – невысокая стоимость готовой стены и практически нулевые эксплуатационные расходы.

Мероприятия для различных условий строительства разработаны, технология уже внесена в ряд нормативных документов и сборников, а также запатентована и не имеет аналогов в РФ. Её развитие ведётся при поддержке Дальневосточного Федерального Университета, МГУ и Московского Инновационного Кластера «Ломоносов», резидентом которого компания «КорБет» является с марта этого года.

– В данный момент разрабатывается программа по проведению обучающих мероприятий по проектированию в виде учебных пособий и готовится переход на отечественный программный ком-

плекс SiO 2D, – продолжил тему Валентин Николаевич. – В настоящее время внимание уделяется уже не только экономичности в возведении подпорных стен, но также проводится предварительная их оценка на предмет влияния, которое они оказывают на общество и природу.

Внешний вид и возможность террасного озеленения подпорных стен из блоков КБП полностью удовлетворяет этим требованиям, а небольшие объёмы бетона для изготовления самих блоков и возможность использования для внутриблочной засыпки дроблённого вторичного бетона и доменного шлака особо выделяют технологию в сохранении экологии – в частности, в уменьшении выбросов углекислого газа CO<sub>2</sub>.

Технология, в том числе, адаптирована к использованию в горных районах. В данный момент в рамках проекта по модернизации Транссибирской магистрали совместно с РЖД и Дальневосточным государственным университетом путей сообщения ведётся работа по расширению Касаткинского тоннеля Дальневосточной железной дороги путем переустройства сооружения на выемку.

На сегодняшний день одной из ключевых задач как в строительстве, так и в других сферах является развитие туристических кластеров на территории нашей страны, в том числе на Кавказе, Алтае и в других зонах повышенной сейсмичности. Технология подпорных стен из блоков КБП может способствовать реализации этой инициати-

вы. Сейчас ведётся работа над проектами в Сочи и Южно-Сахалинске.

Коробчатые подпорные стены имеют антисейсмическую конструкцию, позволяющую избегать разрушений при землетрясениях и схожих разрушительных воздействиях.

Блочная структура позволяет локализовать и устранить повреждения в кратчайшие сроки, что подтверждено опытом применения стен данного типа в Японии, где они неоднократно подвергались воздействию как паводков и тайфунов, так и землетрясений магнитудой до семи баллов.

Стоит отметить, что технология также широко использовалась при строительстве федеральной автомобильной дороги М-12 «Москва – Казань». Монтаж был начат на 8-ми объектах 0-го этапа в 2021 году. За последующие два года было построено более 10-ти искусственных сооружений на 7-м и 8-м этапах – это мосты, путепроводы и зверопереходы. «Согласно данным служб строительного контроля, применение технологии позволило сократить сроки строительства до 40%», – подчеркнул Бабкин.

## ИССЛЕДОВАНИЯ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

В данный момент компания проводит НИОКР с целью актуализации параметров модели численного расчета напряженно-деформированного состояния массива, ограниченного подпорной стеной из блоков КБП.

– Исследования позволят определить наиболее оптимальные с экономической точки зрения физико-механические параметры работы технологии по сравнению с общепринятыми нормативными актами, и, таким образом, позволят максимально оптимизировать затраты материальных ресурсов при возведении стен данного типа за счет реализации запасов физико-механических свойств материалов, – отметил руководитель. – На текущем этапе исследования удалось реализовать большую часть запасов по физико-механическим свойствам щебня, являющимся основным несущим элементом конструкции.

Инновации в дорожно-строительной отрасли России нужны для улучшения результатов проектов, снижения затрат, повы-



**БЛОКИ КБП ЗАРЕКОМЕНДОВАЛИ СЕБЯ КАК НАДЁЖНАЯ, НЕДОРОГАЯ ТЕХНОЛОГИЯ И НАШЛИ ШИРОКОЕ ПРИМЕНЕНИЕ НА ОБЪЕКТАХ ГК «АВТОДОР», В ЧАСТНОСТИ ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПУТЕПРОВОДОВ НА АВТОДОРОГЕ «МОСКВА – КАЗАНЬ – ЕКАТЕРИНБУРГ», И НА ОБЪЕКТАХ ФДА «РОСАВТОДОР»**

шения безопасности дорожного движения и создания более устойчивой инфраструктурной сети. Как мы уже отметили, преимущества сооружений из блоков КБП, заключающиеся в высокой технологичности и скорости возведения, а также увеличении межремонтных сроков, которые влекут за собой экономический эффект, позволяют рассматривать их при решении очень широкого круга задач как в транспортном, так и в промышленном, гражданском и даже гидротехническом строительстве.

– Наша задача – изменить представление строителей о том, что подпорные стены представляют из себя очень сложные в монтаже сооружения, – резюмировал Валентин Николаевич. – И наш фирменный слоган – «Надёжность в простоте» – полностью отражает поставленную цель.

Компания предлагает такое решение как достойную современную альтернативу традиционным технологиям, расширяя тем самым для заказчика возможность обоснованного выбора надёжной конструкции подпорного сооружения. А победа в престижном конкурсе, призванном поддержать лучших новаторов, еще раз подчеркивает актуальность таких разработок.

Мария Гошина





# МОСТЫ БЕЗ НАЛЕДИ

**С**одержание трасс требует больших затрат и ресурсов, поскольку они должны быть в нормативном состоянии в любое время года. Понятно, что зимой этого добиться сложнее, чем летом. Причем, дорожная инфраструктура очень разнообразна, и это должно влиять на подбор технологии зимней уборки. По словам экспертов для разных типов дорожных покрытий требуются материалы с разными свойствами и разным назначением. Мосты и тоннели – вовсе отдельная тема.



## ОСТОРОЖНО – ГОЛОЛЁД!

Искусственные сооружения в своем составе в основном имеют бетонные и металлические конструкции, а значит очищать их от снега и льда нужно специальными средствами с мощными антикоррозионными добавками. Безусловно, наука и практика над этим работает не один год, и наши производители добились на этом пути серьезных успехов. Например, Уральский завод противогололёдных материалов (УЗПМ) производит эффективное современное средство «Бионорд Мосты», которое активно используется при зимнем содержании многих крупных мостов в России: на Президентском мосту в Ульяновске, на Саратовском – в Саратове, на Туринском – в Екатеринбурге, на Николаевском – в Красноярске, на Золотом и Русском мостах во Владивостоке, на Амурском – в Хабаровске, и не только.

«Сами по себе хлориды способны разрушать металл и цементобетон, но наибольшую опасность они представляют для бетонов, возраст которых составляет не более трех лет. На восстановление разрушенных мостов и проржавевших опор нужны огромные деньги! Речь идет о сотнях миллионов рублей», – рассказал заместитель директора ТД «УЗПМ» **Рудольф Пономарёв**. – Поэтому существуют особые требования к реагентам, которыми обрабатывают искусственные сооружения, в том числе и мосты.

Согласно нормам, антигололедные средства для этих целей должны обладать низкой коррозионной активностью на металл. Вместо 0,8 мг\*см<sup>2</sup>/сутки, которые годятся для обычных дорожных составов, – 0,4. При этом, чем меньше – тем лучше.

– Снижение коррозионной активности реагентов является важной задачей отрасли, – продолжил тему Рудольф Артурович. – Ключом к решению проблемы могут стать многокомпонентные композиции из хлоридов и ингибиторов коррозии, а также органические соли, типа формиатов, которые изначально обладают коррозионным воздействием на уровне водопроводной воды и снега. К тому же эти вещества биоразлагаемы, и не наносят природе вреда.

Использование противогололедных материалов на мостах и искусственных сооружениях регламентируются отраслевым дорожным методическим документом



## РУДОЛЬФ ПОНОМАРЁВ:

«**СНИЖЕНИЕ КОРРОЗИОННОЙ АКТИВНОСТИ РЕАГЕНТОВ ЯВЛЯЕТСЯ ВАЖНОЙ ЗАДАЧЕЙ ОТРАСЛИ. КЛЮЧОМ К РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ МОГУТ СТАТЬ МНОГОКОМПОНЕНТНЫЕ КОМПОЗИЦИИ ИЗ ХЛОРИДОВ И ИНГИБИТОРОВ КОРРОЗИИ, А ТАКЖЕ ОРГАНИЧЕСКИЕ СОЛИ, ТИПА ФОРМИАТОВ**»

Противогололедный материал «Бионорд-Мосты» эффективен в диапазоне температур от +1 до -30 градусов

218.5.006-2008. И материал, производимый ООО «УЗПМ» под маркой «Бионорд-Мосты», в полной мере соответствуют этим требованиям.

«**БИОНОРД**» ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ «Бионорд-Мосты», производимый ООО «УЗПМ», является комбинированным типом противогололедных материалов, главная цель которого снижение зимней скользкости при содержании мостов и других искусственных сооружений.

«Этот материал не нацелен на создание дополнительных сцепных свойств между





покрышками автомобиля и дорожным покрытием, а предназначен для немедленного устранения скользкости. При температуре от нуля до пяти градусов наш материал обладает умеренной плавящей способностью, что позволяет использовать его при данных температурах для очистки проезжей части от наледи», – пояснил генеральный менеджер направления «Федеральные и региональные дороги и мосты» ТД «УЗПМ» **Артём Довженко**.

### КРУПНЕЙШИЕ МОСТЫ, НА КОТОРЫХ ДОРОЖНИКИ ИСПОЛЬЗУЮТ «БИОНОРД»

- Саратовский мост (новый и старый) – Саратов (Бионорд-мосты);
- Туринский мост – Екатеринбург (Бионорд ГОСТ);
- Николаевский мост – Красноярск (частично содержат Бионорд ГОСТ);
- Золотой мост – Владивосток (Бионорд ГОСТ);
- Президентский мост – Ульяновск (Бионорд-мосты);
- Русский мост – Владивосток (Бионорд ГОСТ);
- Амурский мост – Хабаровск (Бионорд ГОСТ);
- Обход Хабаровска: 24 моста и путепровода (Бионорд ГОСТ);
- Развязка на пересечении улиц Мельникайте – Дружбы (Тюмень) – (Бионорд жидкий).



### ООО «УЗПМ» ПРОИЗВОДИТ ЭФФЕКТИВНЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ СРЕДСТВА, КОТОРЫЕ АКТИВНО ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПРИ ЗИМНЕМ СОДЕРЖАНИИ МНОГИХ КРУПНЫХ МОСТОВ РОССИИ

По словам экспертов, данный материал не предназначен для отслаивания наледи от дорожного покрытия, и при этом, борьба с зимней скользкостью с применением данного материала эффективна в очень широком диапазоне температур – от +1 до –30 градусов. Так что годится даже для суровой зимы. Есть еще один нюанс – при уборке дорожного покрытия «начисто», борьба со снежным накатом, стекловидным льдом, при использовании этого материала эффективна при температурах окружающей среды не ниже 5-6 градусов мороза.

Для эффективного удаления льда всех типов с поверхности мостов и искусственных сооружений специалисты ООО «УЗПМ» рекомендуют современные ПГМ (ПГРт Бионорд, *ред.*) – хлорсодержащий материал с антикоррозионными добавками, который полностью соответствует требованиям ОДМ 218.5.006-2008 «Методические рекомендации по применению экологически чистых антигололедных материалов и технологий при содержании мостовых сооружений» и ГОСТ Р 58427-2020.

Очень важно правильное содержание мостов в холодный период, так как мосты промерзают быстрее, чем сама дорога, что зачастую вводит в заблуждение водителей. И от эффективного выбора противогололедных средств дорожниками напрямую зависит безопасность людей.

И. Александров

### КРЕСТНЫЙ ХОД НА КОЛЕСАХ

**Храм-вагон в честь Николая Чудотворца сделает остановку в Приаргунске во время крестного хода.**

По Забайкальской митрополии движется Крестный ход храма, посвященный Году семьи. Отправился он со станции Кручина в конце августа и завершится в середине октября на станции Оловянная.

Крестный ход проводится ежегодно с 2019 года, и во время остановок сотни прихожан прикладываются к ним в молитве о заступничестве. И даже в соцсетях люди благодарят организаторов за возможность прикоснуться к святыне. Запланированы десятки остановок в Читинской и Нерчинской епархиях.

Многие спрашивают: что находится в храме на колесах? Отвечаем: там находятся рака с мощами преподобного Варлаама Чикойского, Забайкальского Чудотворца, а также иконы с частицами мощей многих святых, в том числе благоверных князей Петра и Февронии – покровителей брака.



### «СЕРП И МОЛОТ» ОБЪЕДИНИТ ДИАМЕТРЫ

**Строительство нового остановочного пункта продолжается.**

Станция свяжет МЦД-2 и МЦД-4 с метрополитеном. Это улучшит транспортную доступность для жителей районов Таганский и Лефортово. На сегодня возведена южная часть вестибюля. Ведётся остекление фасадов и установка эскалаторов. Строятся платформы с навесами для защиты от непогоды. До конца года планируется открытие удлиненного пешеходного туннеля. Диаметр D4, который был открыт в сентябре 2023 года, пользуется большой популярностью у жителей столицы, Подмоскovie и гостей города. Соответственно, есть необходимость в развитии его инфраструктуры.



### ПО РЕЛЬСАМ И ПО ВОДЕ

**Транспортно-логистический узел построят на станции Нижний Бестях.**



Создание транспортного хаба в Якутии поддержит Росморречфлот по организации работы и поиску инвесторов. Проект подразумевает объединение железнодорожного, автомобильного, речного транспорта и оптимизацию логистики доставки и транзита грузов. Напомним, на Восточном экономическом форуме РЖД и правительство Якутии подписали соглашение о совместном развитии инфраструктуры для увеличения провозных способностей. Река Лена даст выход на Севморпуть, кроме того, она связыва-

ет Иркутскую с Магаданской областью и также с Амуром, где строится мостовой переход с Китаем Джалинда – Мохэ. Планируется уже к концу этого года запустить подъездной путь со станции Нижний Бестях до причала грузового терминала. Логистический узел свяжет в единую систему доставку и транзит грузов разными видами транспорта и исключит лишние перевалочные процедуры, что в свою очередь позволит сократить стоимость и сроки доставки грузов. Росморречфлот готов оказать поддержку.

### В РОСЖЕЛДОРЕ – НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

**Глава Федерального агентства железнодорожного транспорта Александр Сахаров имеет значительный опыт работы в железнодорожной отрасли.**



С 2011 года он трудился в крупнейшем холдинге РЖД, а с 2022 года занимал там должность начальника Департамента управления бизнес-блоком «Железнодорожные перевозки и инфраструктура».

Представляя нового руководителя среди приоритетных задач Росжелдора на ближайшие годы, министр транспорта РФ Роман Старовойт обозначил работу по созданию высокоскоростных железнодорожных магистралей, достижение целей, установленных новыми нацпроектами «Эффективная транспортная система» и «Инфраструктура для жизни» в части развития железных дорог, увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров. В свою очередь Сахаров подчеркнул, что в приоритете Росжелдора также активная работа в части сертификации подвижного состава и импортозамещающей продукции, подготовки высококвалифицированных кадров для отрасли.



# ДЕСЯТЬ ЛЕТ

## В НУЖНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Именно таким правилом руководствуется компания «Статус-Грунт», которая с 2014 года, десять лет, шаг за шагом, с большой ответственностью делает свою работу. Компания узко специализируется на технологиях по стабилизации и укреплению грунтов и холодной регенерации дорожных одежд, завоевав большое уважение в профессиональном сообществе и у заказчиков в масштабе страны.

Все эти годы ООО «Статус-Грунт» активно работало как по расширению географии своего присутствия, так и по развитию самой технологии и ее популяризации. За десять лет она прошла большой путь – от первых небольших объектов, выполненных на арендованной технике, до участия в масштабном строительстве трассы М-12 «Восток». Коллектив «Статус-Грунт» плодотворно работал как субподрядчик АО ДСК «Автобан» на строительстве земляного полотна трассы «М-12 Восток (Москва – Казань)». Объем работ по стабилизации

грунтов на 4-м, 5-м и 6-м этапах строительства М-12 составил более 2,5 млн м<sup>2</sup>. И это сотрудничество успешно продолжилось на 2-м и 3-м этапах участка «Дюртюли-Ачит» М-12 (Казань – Екатеринбург).

Причем, на этих объектах «Статус-Грунт» использовала собственные производственные, технические и кадровые ресурсы. А в целом, компания построила и отремонтировала в качестве субподрядчика региональных дорожно-строительных организаций более 8 млн м<sup>2</sup> дорог в Нижегородской, Московской, Ленинградской областях, республиках Крым и Карелия и на других территориях РФ.

– На текущий момент можно смело заявить, что наша компания – профессионал высшей пробы в своей сфере и способна решать задачи любой сложности, работая с такими заказчиками как ГК «Автобан», ПИК, РЖД, Киевская площадь и другие, – отметил генеральный директор ООО «Статус-Грунт» Петр Колоницкий. – Мы ведем активную работу по постоянному

*В любом, даже очень сложном деле можно стать профессионалом. Для этого нужно выполнять его с максимальной отдачей день за днем, каждый раз стараясь сделать еще лучше.*

расширению географии нашего присутствия, включая другие страны.

Для этого есть силы и средства. В настоящий момент компания владеет 5 комплектами специализированной техники, отлаженными отношениями с поставщиками вяжущих материалов и отработанными логистическими и производственными процессами.

К тому же организация занимается ведением научных разработок функциональных химических добавок, позволяющих повысить эффективность работ по указанным технологиям. Отметим, что дочерняя компания ООО «Статус-ХИМ», созданная в 2021 году, является резидентом Сколково и на текущий момент разработала и успешно применяет два вида добавок: «Наноструктурированный стабилизатор грунта «Статус-5» и «Полимерно-минеральная добавка серии «ПМД».

Но самое главное, «Статус-Грунт» обладает командой опытных профессионалов всех уровней: от механизаторов техники и лаборантов, до службы ПТО и руководства.



### «ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ И ПАРТНЕРЫ!»

Сегодня мы отмечаем важный праздник – День работника дорожного хозяйства!

Этот день – символ значимости нашего общего труда, в результате которого было проложено много километров дорог, протянувшихся через города и сёла, преодолевающих реки и горы. Каждый из вас вносит неоценимый вклад в развитие инфраструктуры, создавая не просто дороги, а надёжные связи между людьми и регионами. Ваше мастерство, терпение и стремление к совершенству

помогают строить будущее, которое объединяет нас. Дорожное хозяйство – это не только работа с асфальтом и бетоном, это искусство формировать пространство, где встречаются мечты и реалии, где начинается путь к новым возможностям.

Поздравляю вас с этим знаменательным днём! Желаю дальнейших успехов на вашем трудном, но благородном пути. Пусть каждая ваша дорога ведёт к новым достижениям, а сотрудничество приносит радость и процветание. Ваша работа делает мир лучше, а доверие между нами – крепче. С праздником!»



**Петр КОЛОНИЦКИЙ,**  
Генеральный директор ООО  
«Статус-Грунт»



# «ТК «УРАЛТРЕЙД»



**ПОСТАВКА КАЧЕСТВЕННЫХ  
СТРОЙМАТЕРИАЛОВ  
В ЛЮБУЮ ТОЧКУ СТРАНЫ**



**«ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ УРАЛТРЕЙД» – НАДЕЖНЫЙ ПОСТАВЩИК НЕРУДНЫХ МАТЕРИАЛОВ ДЛЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО И ГРАЖДАНСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

**В** условиях активного развития инфраструктуры России, особенно в свете расширяющихся территорий и роста числа масштабных проектов, спрос на качественные строительные материалы стремительно растет. В центре этого процесса находится ООО «Торговая компания УралТрейд» из Екатеринбурга, которая зарекомендовала себя как надежный и ответственный поставщик нерудных материалов для дорожного строительства.

## РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Использование качественных материалов, таких как щебень, песок и гравий, играет решающую роль в долговечности и безопасности дорожных покрытий. Ключевым направлением работы ООО «Торговая компания УралТрейд» является поставка нерудных материалов для строительства автомобильных дорог – как федерального значения, так и региональных трасс.

Компания активно участвует в государственных тендерах по 44-ФЗ и 223-ФЗ,

что позволяет ей выполнять заказы на федеральные и муниципальные нужды. Это требует не только высокой компетенции и опыта, но и финансовой устойчивости, что подтверждает надежность этой организации. Среди ключевых проектов, в которых участвует «ТК УралТрейд», стоит отметить строительство трассы М-12 – одной из важнейших транспортных артерий страны, которая соединила Москву с Казанью, а в перспективе – с Екатеринбург и Тюмень.

Организация оперативно реагирует на запросы государственных и коммерческих структур, предоставляя нерудные материалы для строительства и реконструкции дорог на новых территориях. Благодаря накопленному опыту и гибкой логистике, компания способна незамедлительно доставлять материалы даже в удаленные и труднодоступные регионы, что особенно важно в условиях ограниченной инфраструктуры.

С 2021 года «ТК УралТрейд» выполняет многомиллионные контракты для дочерних предприятий компании «Роснефть». Этот факт свидетельствует о высоком уровне доверия к поставщику со стороны крупнейших про-

мышленных гигантов России. «Роснефть», как один из лидеров нефтегазовой отрасли, предъявляет жесткие требования к качеству продукции и соблюдению сроков.

Сотрудничество с такими крупными корпорациями требует от компании не только высокого уровня профессионализма, но и способности обеспечивать бесперебойные поставки в больших объемах. Продукция компании используется при строительстве и ремонте подъездных дорог к производственным объектам «Роснефти», а также при реализации новых промышленных проектов.

Компания поставляет нерудные материалы в ключевые регионы России. Основные направления – это Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Омская, Московская область и Уральский федеральный округ. Они являются стратегически важными для страны как в плане развития транспортной инфраструктуры, так и в контексте крупных экономических проектов.

ХМАО и ЯНАО – регионы с суровыми климатическими условиями, где строительство и эксплуатация дорог требуют применения компонентов с особыми характеристиками.

На фоне увеличивающегося спроса на качественные строительные материалы, ООО «Торговая компания УралТрейд» продолжает активно развиваться и расширять свою деятельность. В компании уделяют большое внимание внедрению со-



временных технологий и оптимизации производственных процессов. Это позволяет не только повышать качество продукции, но и сокращать сроки выполнения заказов. В планах – дальнейшее участие в проектах федерального значения, таких как строительство магистральных трасс и инфраструктурных объектов на вновь присоединенных территориях. Есть намерение и далее наращивать свое участие в государственных тендерах по 44-ФЗ и 223-ФЗ, а также развивать сотрудничество с крупными промышленными корпорациями, такими как «Роснефть», «Газпром» и «Транснефть».

Динамично развивающаяся компания зарекомендовала себя как одного из лидеров на рынке поставок нерудных материалов для дорожного строительства. Благодаря высокому качеству продукции, строгому соблюдению сроков и профессионализму команды, ООО «ТК УралТрейд» занимает ведущие позиции в своем сегменте и продолжает расширять горизонты своего бизнеса.

## УВАЖАЕМЫЕ НАШИ КОЛЛЕГИ, ПАРТНЕРЫ И ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ!

Поздравляем вас с Днем работников дорожного хозяйства!

Мы гордимся, что работаем в многотысячной «армии» дорожников, внося посильную лепту в общее дело. Наша работа имеет очень важное значение для страны. И в этот наш общий праздник желаем вам от всего нашего коллектива богатырского здоровья, без которого в дорожной отрасли, безусловно, трудно.

Желаем, чтобы на ваших предприятиях всегда была финансовая стабильность, поскольку для любого профессионала очень важно, чтобы его труд был оценен по достоинству. Что можно еще пожелать своим коллегам в профессиональный праздник? Интересной работы, больших объемов, ответственных заказов! А также любви и понимания родных и близких! С праздником!



**Михаил ДАНИЛОВ,**  
генеральный директор  
ООО «Торговая компания  
«УралТрейд»

# РЕГЕНЕРАЦИЯ. Проверено временем

ЦЕМРОС



**«ЦЕМРОС» ПРОДОЛЖАЕТ РАЗВИВАТЬ В РОССИИ  
ПЕРСПЕКТИВНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ РЕМОНТА АВТОДОРОГ**

**Л**идер цементной отрасли страны, локомотив промышленности и эксперт в производстве строительных материалов, уже не первый год поддерживает развитие нового технологичного метода дорожного ремонта – холодной регенерации, используя свой же материал. Недавно компания поставила цемент для ремонта участка дороги, протяженностью 35 км, «Тарнога – Илезский Погост» в Вологодской области, где сейчас идут работы по капитальному ремонту магистрали.



Наш журналистский десант не раз бывал на объектах в разных регионах страны, где применяется холодный ресайклинг. Это даже выглядит впечатляюще – мощная самоходная машина для регенерации изношенной дорожной одежды – ресайклер, в считанные минуты превращает изношенную дорогу в идеальную трассу. Понятно, что любое дорожное покрытие со временем нужно ремонтировать или менять. На это уходит много времени и материала, а метод холодной регенерации позволяет сэкономить время и материалы, и к тому же практически меняет основание трассы.

Кроме того, технология в несколько раз снижает потребление природных ресурсов и нагрузку на окружающую среду, и за счет вторичного использования сырья считается одним из самых экологичных способов ремонта дорог, поскольку не нужно утилизировать старое покрытие, сокращается выброс углекислого газа из-за меньшего использования грузовиков на доставке. А самое главное, что холодный ресайклинг позволяет значительно снизить стоимость ремонтных работ.

Руководитель проекта по развитию бетонных дорог «ЦЕМРОС» Олег Агарышев более подробно объяснил главные преимущества передовой технологии, которую активно использует компания, отметив, что метод переработки старого асфальтового покрытия отлично зарекомендовал себя во всём мире.

– По сравнению с традиционным методом, экономия достигает от 15 до 30%, по-



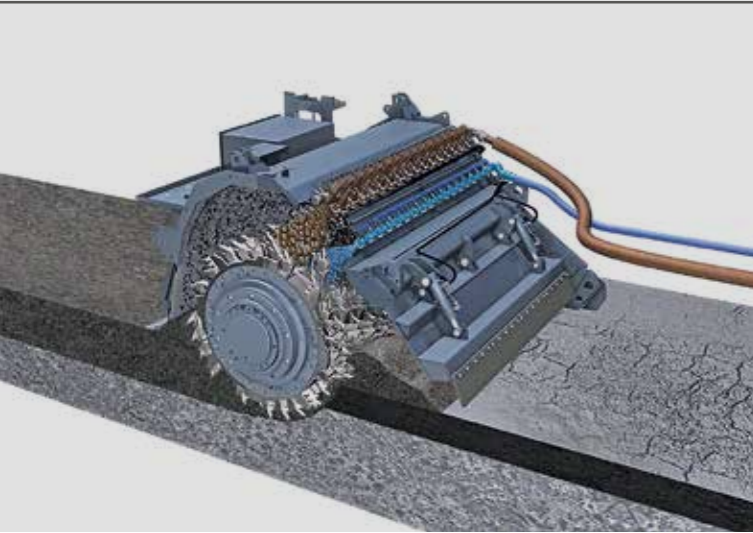
**ОЛЕГ АГАРЫШЕВ:**

**« ЕСЛИ РЕГЕНЕРИРОВАТЬ  
ИЗНОШЕННЫЕ СЛОИ ДОРОГИ НА 20 –  
25 САНТИМЕТРОВ, ТО ПОЛУЧАЕТСЯ  
ХОРОШЕЕ НЕСУЩЕЕ ОСНОВАНИЕ, НА КОТОРОЕ  
ДОСТАТОЧНО НАНЕСТИ ОДИН СЛОЙ ИЗНОСА »**

скольку снижается потребление завозимых материалов – регенерация включает в себя применение вторичного сырья, дорожное основание возводится из уже переработанного покрытия и щебня, затем мы добавляем цемент или комплексное минеральное вяжущее – специальную цементную смесь с золой-уноса или шлаком, – отмечает он.

Принцип метода визуально несложен: роторный барабан «вспахивает» поверхностный слой покрытия и основания на заданную глубину, измельчает монолиты ас-





фальга, смешивая их с предварительно распределенным минеральным вяжущим и щебнем, а через форсунки подается вода и/или битумная эмульсия. Смешанная в барабане органоминеральная смесь остается на дорожном полотне, уплотняется и профилируется. Но, безусловно, есть много нюансов, поскольку изношенность дорог разная, и регенерация может быть выполнена в один или два слоя. При однослойной регенерации обновляется слой от 15 до 25 см, а при двухслойном происходит переработка слоев общей толщиной до 55 см. Такое разделение предполагает использование различных по составу и дозировке вяжущих. Соответственно, меняется и набор вспомогательной спецтехники. В первом случае регенерация осуществляется на месте, прямо на дороге. Во втором верхние 25 см разрыхляются (вспушиваются) ресайклером и вывозятся в штабель при объекте. Затем укрепляем нижний слой на месте, возвращаем материал от разборки из штабеля и регенерируем

В переводе с английского ресайклинг — это переработка, повторное использование.

его. По такой схеме реализуется дорога Кашин-Власьево в Тверской области.

— Если хотя бы 20 % дорог России будут ремонтироваться подобным образом, потребность в минеральном вяжущем вырастет до 2 миллионов тонн в год, — поясняет Олег Александрович. — Одно технологическое звено способно вырабатывать 125 тонн в смену. За сезон одному звену необходимо примерно 14 тысяч тонн вяжущего. Таким образом, в год требуется 143 комплекса специализированных машин.

Сегодня в России имеется приблизительно 120 комплексов, а значит для обеспечения дальнейшего развития технологии необходимо сделать акцент на производстве отечественных ресайклеров и распределителей. Этой задачей уже занялась Объединенная машиностроительная группа.

По словам Олега Агарышева, «ЦЕМРОС» делает новое несущее основание, получая смесь, которая ранее называлась асфальтогранулобетонной, а сейчас органоминеральной. Ее получают методом смешения на дороге или в смесительных установках нескольких компонентов: асфальтогранулята, щебня или гравия под ним, комплексного минерального вяжущего и воды. Процесс очень простой, но необходимо соблюдать технологию. В частности, вторичного материала должно быть свыше 15 %.

— Если к минеральному вяжущему добавляется битумная эмульсия, то это уже называется комплексное вяжущее, — добавляет эксперт. — В барабане ресайклера всё это перемешивается, заодно удаляются все усталостные трещины на заданную глубину. Затем тяжелый грунтовый каток с кулачковой обечайкой, или, так называемым

«бандажом», обжимает смесь. Меня коллеги зачастую спрашивают, зачем нужен именно тяжелый каток? Потому что нижние слои нужно как следует уплотнить вибрацией, потом всё профилировать, и только после этого уплотнить верхнюю часть слоя катком с гладким вальцом и на пневмошинах. Все эти приемы и рекомендации взяты из руководства по холодному ресайклингу Виртген. Считаю, что эта книга — «Библия для дорожников», поскольку там очень много полезной информации для тех, кто хочет досконально понять суть процесса.

Олег Александрович подчеркивает, что если регенерировать изношенные слои дороги на 20-25 сантиметров, то получится хорошее несущее основание, на которое достаточно нанести один слой износа. Но при этом нужно учитывать, что поверхность никогда не бывает абсолютно ровной, поэтому, чтобы не было перерасхода дорогой смеси защитного слоя, выполняют тонкое фрезерование, либо устраивают два слоя, укладывая выравнивающий и защитный слой.

Что касается производства современной специализированной техники, то отечественные производители освоили многое, но не ресайклеры.

— Они у нас все были немецкие и американские. Теперь такую технику приходится ввозить из Китая. В год России требуется порядка 20 ресайклеров, и в настоящий момент есть поставщики, которые эти вопросы решили. То есть варианты есть. Что касается цены, то сегодня Виртген

**РЕСАЙКЛЕР ФРЕЗЕРУЕТ, ИЗМЕЛЬЧАЕТ И ПЕРЕМЕШИВАЕТ НА МЕСТЕ СТАРОЕ ИЗНОШЕННОЕ ПОКРЫТИЕ С ПРЕДВАРИТЕЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕННЫМ ЦЕМЕНТОМ ИЛИ ДРУГИМ ВЯЖУЩИМИ ВЕЩЕСТВАМИ С ДОБАВЛЕНИЕМ ВОДЫ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, БИТУМНОЙ ЭМУЛЬСИИ, ФОРМИРУЯ НОВОЕ ДОРОЖНОЕ ОСНОВАНИЕ**

можно приобрести по обходным схемам за 120 миллионов рублей. Китайский ресайклер мы купили в прошлом году примерно за 60 миллионов. Сначала он работал на участке Дюртюли-Ачит при строительстве М-12, потом еще в нескольких регионах. Тем, кто еще не пробовал этот вариант, могут найти мой личный контакт в телеграм-канале «Дай дорогу». Он — для профессионалов, в нем можно задавать любые интересующие вопросы как по технологии, так и по технике, — добавил руководитель проекта.

По словам Олега Агарышева в необъятной России по-разному приживаются передовые технологии дорожного строительства из-за отсутствия необходимой техники и кадров, но, если регион решит освоить технологию холодной регенерации или укрепления грунтов, «ЦЕМРОС» с удовольствием поможет и спроектировать, и реализовать пилотные проекты. Нужно двигаться вперед вместе.

Мария Гошина

СПРАВКА ОТ «ДИТ»

**Х**олдинг «ЦЕМРОС» входит в ТОП мировых производителей цемента, объединяя 18 цементных заводов, а также более 30-ти карьеров по добыче нерудных материалов. Предприятия компании расположены в Республике Мордовия, Карачаево-Черкесской Республике, Белгородской, Брянской, Воронежской, Ленинградской, Липецкой, Рязанской, Свердловской, Челябинской и в других областях России.



# ТЕМПЕРАТУРНАЯ ЛОВУШКА

Известно, что одним из дефектов швов цементобетонных покрытий автомобильных дорог и аэродромов является потеря адгезии слоя мастики к стенкам стыка, в результате чего отдельные фрагменты шва оказываются извлечены из стыка на поверхность покрытия.

При этом следует отметить, что единственным стандартизованным методом испытаний таких материалов на стойкость к деформациям является «Определение показателя выносливости» ГОСТ 30740. Но этот метод не учитывает как величину годовых изменений размеров плит, так и суммарный годовой перепад температуры плит.

В связи с этим Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) принял решение изучить эту тему в рамках совместной научной деятельности с компанией «САЗИ», производителя большой номенклатуры герметизирующих материалов.

Основой исследований было предположение, что указанный дефект может иметь причиной особенности деформирования шва из пластичных материалов на основе битумов, поскольку подобных дефектов швов на эластичных материалах (в частности, тиоколовых и полиуретановых герметиках) не существует.

Для проверки этого предположения были проведены сравнительные испытания двух материалов:

1) битумно-полимерная мастика (БПМ) одного из ведущих российских предприятий, соответствующая требованиям ГОСТ 30740;

2) герметик Лепта Ъ (СТО 018-01464500-2023).

Образцы для испытаний были изготовлены в соответствии с ГОСТ 30740 (рис.1), с изменением геометрии шва для герметика Лепта Ъ в соответствии с рекомендациями разработчика материала.



Рис. 1

Схема и общий вид установки изображены на рис.2. Эксперимент проводился в климатической камере. Одна из балочек образца (позиция 2 на рис.2) неподвижно крепилась к поду камеры, а вторая – к каретке, приводимой в движение ходовым винтом.

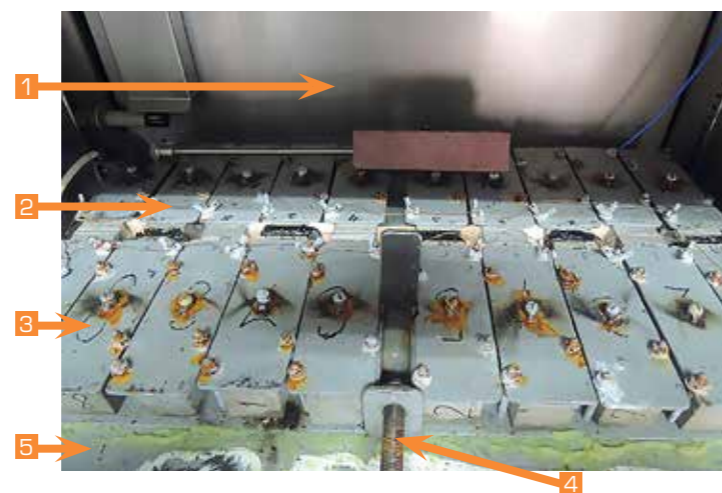


Рис. 2  
Схема и общий вид установки:  
1. Климатическая камера; 2. Неподвижная балочка образца для испытаний; 3. Подвижная балочка образца для испытаний; 4. Ходовой винт; 5. Каретка.

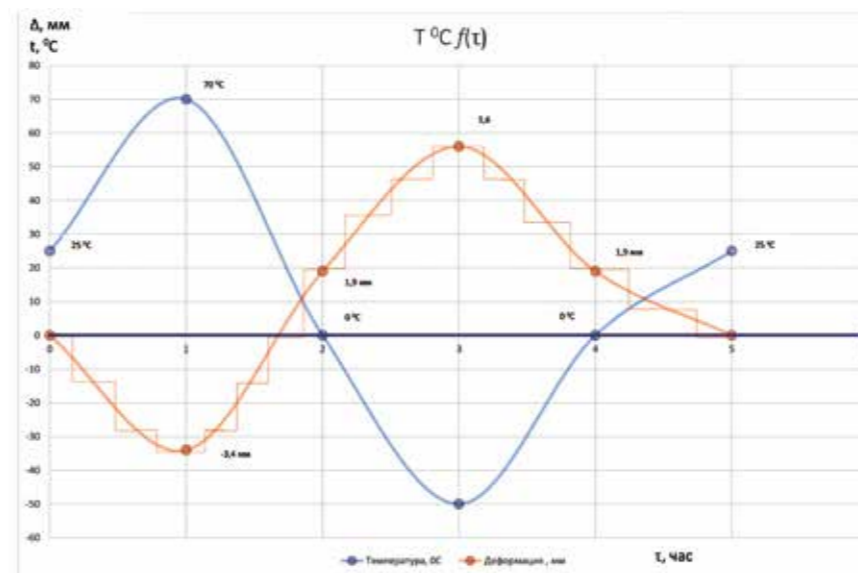
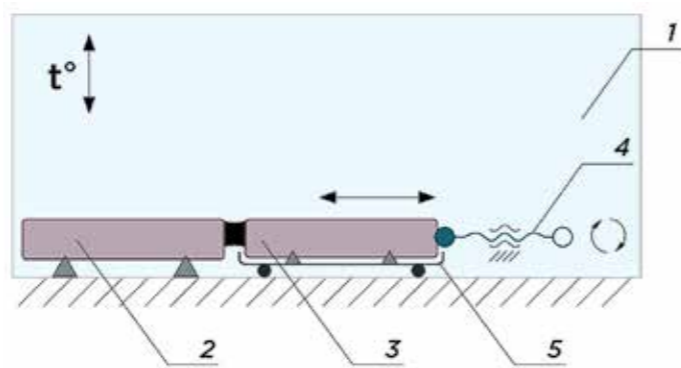


Рис. 3  
График изменения параметров процесса. Точка А – момент фиксации состояния образцов.

Далее проводилось изменение температуры в камере с одновременным изменением ширины стыка, имитирующим температурное изменение его размера. График этих изменений представлен на рис.3, где один цикл соответствует одному году таких изменений. Общее установленное количество циклов – 15.



Рис. 4  
Образец с БПМ. Нижняя точка первого цикла

На нижней точке графика температуры (условной «зимой») проводились осмотр образцов и фотофиксация их состояния.

В ходе испытаний был зафиксирован сплошной отрыв образца БПМ на первом цикле (первой «зимой»), что показано на рис. 4.

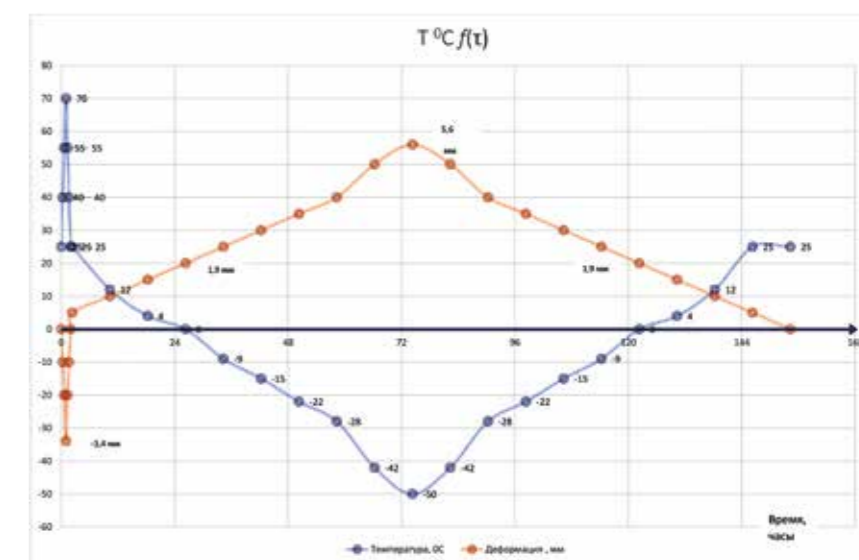


Рис. 6

Образцы на тиоколовом герметике не получили повреждений до окончания испытаний на 15-м цикле (пятнадцатой «зимой»), как это видно на рис.5.

Однако в процессе анализа результатов эксперимента у исследователей возникло сомнение относительно корректности заложенной в испытания кинетики процессов. Известно, что битумные материалы с понижением температуры сильно набирают вязкость, и установленного в плане испытаний времени одного цикла (6 часов) могло не хватать на «реакцию» материала на изменение размера стыка.

В связи с этим были проведены дополнительные испытания, где сильно замедлили процесс и фиксировали изменения при каждом перемещении каретки. График изменений температуры и перемещений представлен на рис.6.



Рис. 5  
Образец с тиоколовым герметиком. Нижняя точка температуры 15-го цикла

Сплошность шва не изменилась

Адгезивный отрыв БПМ от стенки балочки

В результате было обнаружено отслоение БПМ от стенки стыка уже при температуре +12, когда увеличение ширины стыка составило менее 1мм (при исходных 13 мм), а распространилось оно на всю длину шва при 0° и 2 мм расширения стыка. Это показано на рис. 7, 8.

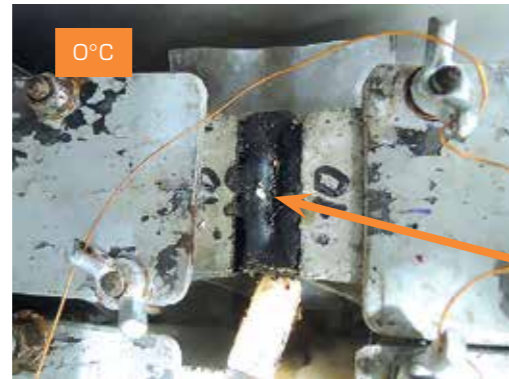
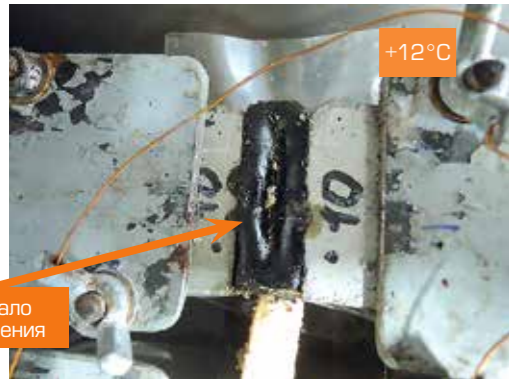


Рис. 7

Рис. 8

С этого момента образовавшийся зазор увеличивался, достигнув максимума в нижней точке температуры (рис.9).



Рис. 9

При сжатии шва (ветка повышения температуры на рис.6) происходило постепенное уменьшение зазора, и к моменту окончания испытаний, при +25, зазор был полностью перекрыт (рис.10).



Рис. 10



### ОЦЕНКА РЕЗУЛЬТАТОВ И ВЫВОДЫ

По нашему мнению, данное исследование выявило причину описанного в начале статьи дефекта («мастика вынимается шнуром» – рис.11). Это происходит потому, что в образующиеся в осенне-зимний период зазоры между стенкой стыка и БПМ попадают мусор и агрессивные жидкости, которые при весенне-летнем сжатии шва не позволяют восстановить адгезию БПМ к стенкам стыка.

Причем тот факт, что при сжатии шва в теплое время года зазор визуально перекрыт, маскирует этот дефект, весьма опасный для цементобетонных покрытий, в то время года, когда наблюдение за их состоянием наиболее естественно – летом.

Этот эксперимент, кроме сказанного, ставит вопрос о принципиальной работоспособности БПМ, соответствующих требованиям указанного выше ГОСТ, для использования в аэродромных и автодорожных цементобетонных покрытиях.

Рис. 11



### АЭРОПОРТ ЗА ГОРОДОМ

Площадь нового комплекса «Омск-Федоровка» составит около 30 тыс. кв. м.

Региональное концессионное соглашение на его проектирование, строительство, реконструкцию и эксплуатацию было подписано в июне текущего года. Развитие транспортной системы Омской области, включая реализацию этого проекта, обсудили в рамках ра-

бочей встречи 29 августа в Москве министр транспорта России Роман Старовойт, губернатор региона Виталий Хоценко и руководитель Росавиации Дмитрий Ядров. Прорабатывается также возможность выделения субсидий из федерального бюджета. Соглашение позволит реализовать проект выноса аэропорта Омска за пределы городской застройки – это очень важно для комплексного развития авиасообщения, городской инфраструктуры

и повышения безопасности полетов. Новый аэропорт получит ВПП длиной 3200 и шириной 45 метров и будет принимать все типы современных средне- и дальнемагистральных самолетов. Перрон позволит разместить до 25 воздушных судов. Пропускная способность нового пассажирского терминала запланирована на уровне не менее 700 пассажиров в час на внутренних авиалиниях и 600 пассажиров в час на международных.



### СТРОИТЬ БУДЕТ ПРОЩЕ

Росавиация упростит требования к региональным аэродромам до середины 2025 года

В рамках Восточного экономического форума состоялась сессия «Авиация Дальнего Востока: доступность для людей». Ключевой темой дискуссии стала текущая ситуация и перспективы развития авиаперевозок в регионе, восстановление аэродромной инфраструктуры и достижение целевых показателей по пассажиропотоку. В своем выступлении глава Росавиации рассказал о проводимой совместно с Минтрансом работе по упрощению требований к строительству аэродромной инфраструктуры и посадочных площадок с длиной взлетно-посадочной полосы до 1,5 тыс. метров. Дмитрий Ядров отметил большую зарегулированность этой сферы, особенно в отношении создания очистных сооружений, организации патрульных дорог, аварийно-спасательных станций, транспортной безопасности. Имеет место недофинансирование федеральных казенных предприятий, подведомственных агентству, в структуре которых находится 82 аэродрома. Вследствие этого имеет место перевод аэродромов в категорию посадочных площадок.

### МЯГКАЯ ПОСАДКА

Дмитрий Ядров встретился с экипажем, посадившим самолет без колеса.



В преддверии Дня Воздушного Флота России в Ульяновском институте гражданской авиации подготовку будущих пилотов и состояние материально-технической базы обсудили на встрече в Москве руководитель агентства Дмитрий Ядров, пилот-инструктор летного отряда ВУЗа Ильянр Амерханов и курсант четвертого курса этого учебного заведения Иван Шлэнкин. За грамотные действия при отказе авиатехники в ходе выполнения учебно-тренировочного полета на самолете первоначальной подготовки Diamond DA40 NG Ильянру Амерханову была объявлена благодарность министра транспорта России. Ивана Шлэнкина глава ведомства Роман Старовойт поощрил благодарственным письмом. С самолетом DA40 NG 12 августа на аэродроме Солдатская Ташла в Ульяновской области при выполнении посадки и взлета так называемым «конвейером» произошла нештатная ситуация: от передней стойки шасси самолета в момент его отрыва от искусственной взлетно-посадочной полосы отделилось колесо. Руководство по летной эксплуатации DA40 NG не содержит рекомендаций по действиям в такой нештатной ситуации. При заходе на посадку пилоты выключили двигатель и всё обошлось без ЧП.

В преддверии Дня Воздушного Флота России в Ульяновском институте гражданской авиации подготовку будущих пилотов и состояние материально-технической базы обсудили на встрече в Москве руководитель агентства Дмитрий Ядров, пилот-инструктор летного отряда ВУЗа Ильянр Амерханов и курсант четвертого курса этого учебного заведения Иван Шлэнкин. За грамотные действия при отказе авиатехники в ходе выполнения учебно-тренировочного полета на самолете первоначальной подготовки Diamond DA40 NG Ильянру Амерханову была объявлена благодарность министра транспорта России. Ивана Шлэнкина глава ведомства Роман Старовойт поощрил благодарственным письмом. С самолетом DA40 NG 12 августа на аэродроме Солдатская Ташла в Ульяновской области при выполнении посадки и взлета так называемым «конвейером» произошла нештатная ситуация: от передней стойки шасси самолета в момент его отрыва от искусственной взлетно-посадочной полосы отделилось колесо. Руководство по летной эксплуатации DA40 NG не содержит рекомендаций по действиям в такой нештатной ситуации. При заходе на посадку пилоты выключили двигатель и всё обошлось без ЧП.





# ЗА КУЛИСАМИ ГРОМКИХ ПРОЕКТОВ



## ВЛАДИМИР ВАСИЛИАДИ:

### история жизни и карьеры дорожного строителя

*Во время встречи с Владимиром Георгиевичем Василяди, увидел заставку на его смартфоне. Фото развязки на автотрассе М-11 «Москва – Санкт-Петербург», сделанное с высоты птичьего полета. Почему вдруг именно такой выбор был сделан Василяди – одним из самых известных дорожных строителей России, стало понятно чуть позже из нашего интересного разговора. Общаться с увлеченными людьми, принявшими непосредственное участие, руководившими возведением самых громких и масштабных проектов СССР и современной России, непередаваемое удовольствие.*

#### ВЗГЛЯД С ВЫСОТЫ

Нет никакого преувеличения в том, что Владимир Георгиевич один из самых известных и авторитетных дорожных строителей. Журнал «Дороги и транспорт» рассказывал о нем два года назад, посвятив очерк его 70-летию. В эти дни, в его биографии очередная круглая дата. 50 лет назад, в 1974 году, Василяди пришел, после Фрунзенского политехнического института, получив диплом с отличием инженера путей сообщения, в дорожно-строительную отрасль тогда еще СССР в минтрансстрой. Самым рядовым инженером. За эти полвека он участвовал и руководил строительством крупнейших стратегических объек-

тов не только в России, но и в Киргизии, Казахстане. Вот лишь некоторые из них: Московская кольцевая автомобильная дорога (МКАД), Третье транспортное кольцо г. Москвы, федеральные автомобильные трассы: М-11 «Москва – Санкт-Петербург», М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-7 «Волга», обходы Новосибирска и Сочи, автомобильных дорог Общесоюзного значения: Джалал – Абад – Казарман, Пржевальск – Иньльчек (Киргизия), Большенарымское – Свинчатка – Канай – Кала – Джурга (Казахстан), а еще аэропорты: Пулково, Шереметьево, Домодедово, Хотилово, и т.д. Список можно продолжать и продолжать...

Сегодня Владимир Георгиевич трудится в Управлении капитального ремонта и строительства при правительстве Москвы, контролируя ремонт многоквартирных домов и социальных объектов столицы.

– Владимир Георгиевич, а почему все-таки трасса Москва – Питер в телефоне?

– Так ведь очень красиво и эффектно смотрится! И при моем участии это строилось. В целом современные многополосные автотрассы с развязками, съездами очень красивы. И это признано не только нами – дорожными строителями, но и всеми, кто пользуется нашими дорогами.

Притом, что сам Василяди строительство этой трассы не ставит на первое место в череде самых важных проектов своей



#### ВЛАДИМИР ВАСИЛИАДИ:

« Я УСВОИЛ НА ВСЮ ЖИЗНЬ, ЧТО ПРОЕКТЫ ЗАПОМИНАЮТСЯ НЕ ТЕМ, СКОЛЬКО ТЫ ЗА НИХ ПОЛУЧИЛ НАГРАД И ПРЕМИЙ, А ТЕМ, СКОЛЬКО ТЫ ИМ ОТДАЛ И ВЛОЖИЛ СИЛ И ДУШИ»

жизни. Реконструкция взлетно-посадочной полосы №2 аэропорта «Пулково» в 2005-2006 годах, по его мнению, важнейшая веха в его биографии. А еще строительство автомобильной дороги Джалал – Абад – Казарман в 1986-1987 годах.

#### ПУЛКОВО МЕНЯЕТ ЛИЦО

Проект комплексной реконструкции взлетно-посадочной полосы № 2 Международного аэропорта «Пулково» стал одной из самых масштабных строек для Василяди. Всего



за год, была реконструирована взлетно-посадочная полоса длиной 3600 и шириной 60 метров. Проведена реконструкция на общей площади 216 тысяч квадратных метров, включая 103 тысячи квадратных метров рулежных дорожек и 100 тысяч квадратных метров перрона. Плюс к этому построили 21 000 метров водосточно-дренажной сети и 19 800 метров канализации для кабеля светосигнального оборудования, радионавигации и средств связи. Общий объем инвестиций на объекте составлял более 3,5 миллиарда рублей.

Как рассказал Владимир Георгиевич, реконструировать аэропорт предстояло к саммиту Большой Восьмерки, который состоялся в Санкт-Петербурге в 2006 году. В северную столицу России должны были прибыть главы США, Великобритании, Германии, Италии, Франции, Японии и Канады на самолетах, тоннаж которых превышал 400 тонн. Взлетно-посадочные полосы советских аэропортов, построенные в 1970-80-х гг., делались под расчетный самолет марки «Ил-62» максимальным весом в 167 тонн. В принципе, срок их жизни по всем нормативам не превышает 20-25 лет, а к моменту реконструкции здесь уже более 20 лет не вели никаких работ.

Этот проект Минтранс предлагал нескольким компаниям, в том числе иностранным, но так как реализовать проект предлагали за собственные оборотные средства, на условиях постоплаты, то только Ефим Басин, глава «Инжтрансстрой», где работал тогда Василиади, согласился на эту работу. Причем Басин пошел на реализацию проекта, прямо на совещании по реконструкции аэропорта под председательством министра транспорта РФ Игоря Левитина, которое состоялось 14 июня 2005 года. Ведь в июне 2006 года полоса должна была быть полностью готова!

Комплекс выполненных работ позволил сертифицировать аэродром по 3-й категории, в соответствии с требованиями Международной организации ИКАО, для обеспечения приема и отправки воздушных судов с двух направлений в любых погодных условиях, включая самый большой на тот период аэробус А-380.

– Лет 20 до этого, дела в дорожном строительстве, в целом в стране, шли ни шатко, ни валко, – вспоминает Василиади – На-



В пиковые моменты на ВПП в Пулково круглосуточно работало до двух тысяч человек, в основном высококвалифицированных специалистов; было задействовано более 450 единиц техники, пять новейших для того времени бетоноукладочных комплексов «ГОМАКО». К июню 2006 года весь комплекс работ по реконструкции был окончен на 100% и предъявлен Приемочной комиссии

копилось огромное желание доказать всем, а в первую очередь самим себе, что российские транспортные строители могут решать самые сложные и амбициозные проекты. Проект был столь важен, что сработал, в том числе, так называемый «административный ресурс». То есть, «сверху» нам дали «зеленый свет» по всем направлениям. Например, бесперебойно осуществлялась поставка щебня, цемента, других строительных материалов. Абсолютно отлаженным было взаимодействие с руководством...

Менее чем за две недели в аэропорту было развернуто 7 цементобетонных заводов общей производительностью 700 кубометров смеси в час. Первый кубометр так называемого «тощего» бетона был уложен на полосу уже 26 июня, первый кубометр марочного тяжелого бетона 6 июля, а последний – 16 октября. Таким образом, за три с половиной месяца было уложено более 206 тысяч кубометров бетона. Работали в круглосуточном режиме до тех пор, пока не сдали объект.

– Ефим Басин тогда мне сказал: «...пока не уложишь последний куб бетона, из Питера не уедешь», – делится Владимир Георгиевич с явной гордостью.

В пиковые моменты на объекте круглосуточно работало до двух тысяч человек, в основном высококвалифицированных специалистов; было задействовано более 450 единиц техники, пять новейших для того времени бетоноукладочных ком-

плекса «ГОМАКО». К июню 2006 года весь комплекс работ по реконструкции был окончен на 100% и предъявлен Приемочной комиссии.

На финальной стадии реконструкции для проверки прибыло очень важное и ответственное лицо, Василиади не стал мне называть фамилию и должность.

– ... мы проехали к началу полосы, и я дал команду водителю разогнать машину до 150 км/час, – рассказывает Владимир Георгиевич. – Затормозив, спросил чиновника о впечатлениях. Он показал мне вытянутый большой палец: нас не то что не подбросило ни разу, нас даже ни разу ни качнуло. Три параметра были главными при приемке аэропорта в эксплуатацию: ровность полосы, шероховатость полосы и активность светосигнального оборудования. Но главным отзывом я считаю мнение командира авиаотряда «Пулково», совершившего пробный взлет с полосы и посадку. Он сказал так: «Впервые в жизни так взлетаю и сажусь. Сели, как в сметану». Для меня, да и для моих товарищей, это высшая оценка – профессионала, для которого, как для конечного пользователя, мы все и трудились.

По итогам строительства вся команда и Василиади лично получили Благодарственные письма Президента страны.

А дальше его опыт «пошел в серию». Сразу же после «Пулково» начали аналогичным способом реконструировать ВПП аэропорта «Шереметьево», потом Сочи, военный аэродром «Хотилово», реконструкции пошла по нарастающей.

### ДОРОГА К ЗОЛОТУ

– Владимир Георгиевич, почему одной из важнейших своихстроек вы назвали трассу Джалал-Абад – Казарман?

– Даже с позиций сегодняшнего дня – это самый сложный по исполнению проект. В 1986 году я работал в Киргизии, кстати, и отработал там более 15 лет. В Казармане тогда нашли огромные запасы золота, начали строить золоторудный комбинат, а сообщения этой высокогорной местности (перевал располагается на высоте 3200 метров над уровнем моря) с Ферганской долиной не было. Объект был вклю-

По объектам, которые строил Василиади, вполне можно изучать географию СССР и современной России. Аэродромы, порты, федеральные и местные дороги. Зачастую он брался за реализацию проектов, где у его предшественников опускались руки

чен в перечень основных направлений XI пятилетки и ход строительства контролировался на самом высоком уровне.

С начала ноября по начало июля район буквально отрезан от внешнего мира. Он вычитал в материалах по району (имеет до сих пор привычку, читать всё о месте, где строит – что за климат, что за люди, каковы традиции, – чтобы ненароком не попасть впросак). Оказалось, что перевал, через который ему предстояло построить дорогу – самое снежное место в Средней Азии, высота снежного покрова за период составляла около 10 метров.

К комбинату надо было построить дорогу, по которой предполагалось доставить 100 тысяч тонн угля для отопления жителей и предприятий, 25 тысяч кубометров извести для технологии при производстве золота. В принципе, одна дорога туда была, но обходная, длиной в тысячу километров. Было решено пробиваться через горы на-



прямик – протяженность трассы в этом случае была 150 километров. Трассу разбили на несколько участков. «Минтрансстрою» достался самый сложный участок – перевал, десять километров, из которых за два года, до назначения на объект Василиади, было пройдено лишь два. А до конца 1986 года предстояло достроить целых восемь. Проблема была в том, что ни зимой, ни весной работать на перевале было нельзя. Только 30 июня 1986 года начались работы на перевальном участке. По просьбе Василиади, начальником Управления №16 М.В.Майоровым, на перевал был откомандирован экипаж бульдозера КОМАТЦУ с двумя высококлассными специалистами В.Маханьковым и Я.Яппаровым. Эти двое начинали работать с 5 утра, когда вставало солнце, и заканчивали, когда оно садилось, и то только потому, что в горах нельзя работать ночью. Проходили в среднем по 150-200 метров «тропы» в день, вырубая в скале небольшую площадку-карниз под станки взрывников. Уже через два месяца начало вырисовываться что-то похожее на дорогу. С конца участка завиднелся «золотой» Казарман...

– Вот тогда я усвоил на всю жизнь, что проекты запоминаются не тем, сколько ты за них получил наград и премий, а тем, сколько ты им отдал и вложил сил и души, – резюмировал Владимир Георгиевич.

Мы гуляли с ним по скверу, разговаривали, изредка присаживались на скамейки в тени деревьев. Василиади совершенно не похож на пенсионера. Бодр, свеж, подвижен. Поражал меня идеальной памятью на даты, фамилии, детали своих эпохальных и не очень строек. Полвека он отдал своему делу. По объектам, которые строил он, вполне можно изучать географию СССР и современной России. Аэродромы, порты, федеральные и местные дороги. Зачастую он брался за реализацию проектов, где у его предшественников опускались руки.

Рабочая биография Владимира Василиади началась со строительства нового аэропорта Манас, в 23 километрах от столицы Киргизии, тогда еще Фрунзе. Потом были: аэропорт Тамчи, порт в г. Рыбачье, трасса «Пржевальск – Иныльчек». Затем 7,5 лет проработал в Восточном Казахста-



5 лет в Сухуми с родственниками

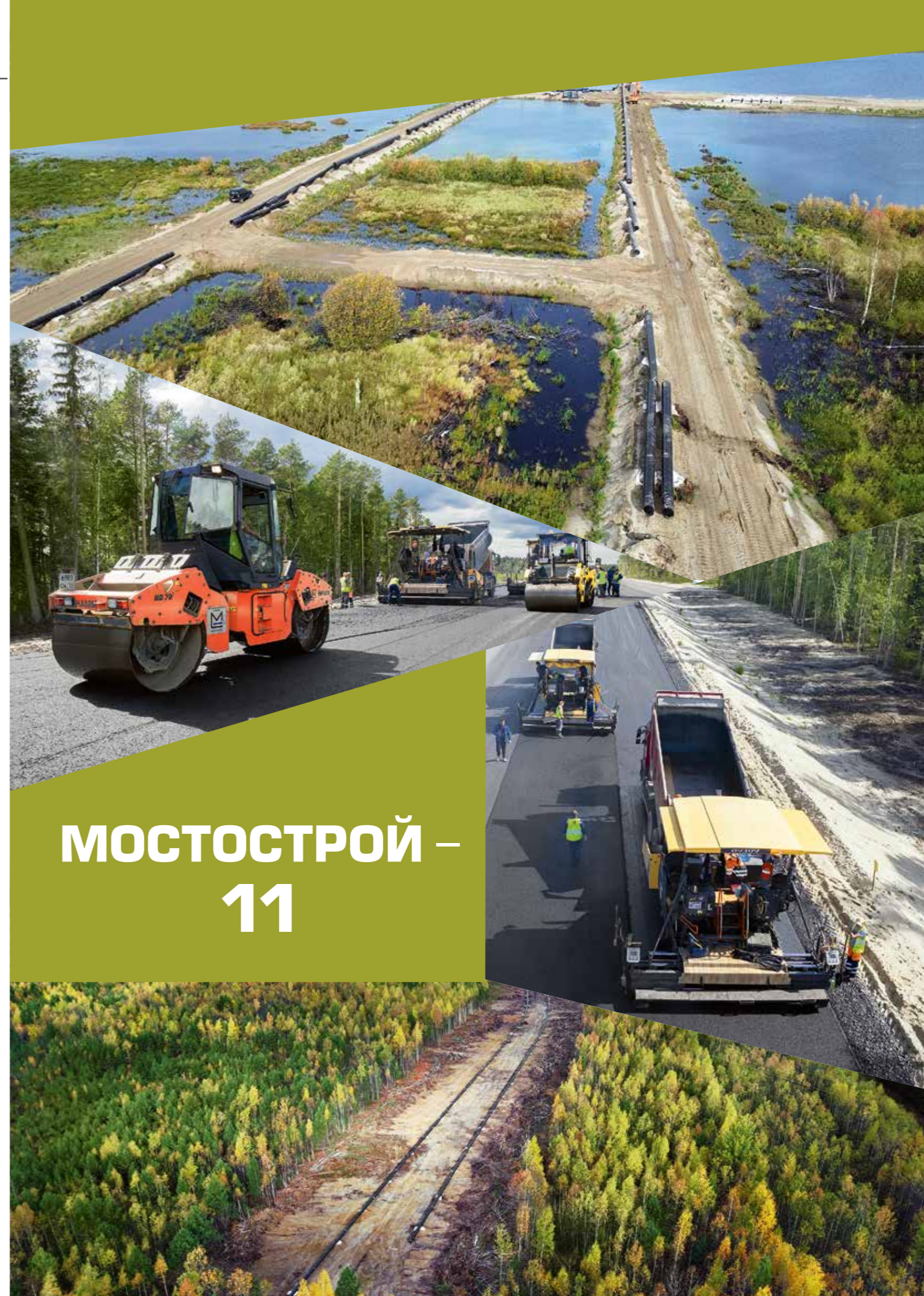
не, где особо памятна автодорога «Свинчатка – Канай – Кала – Джурга». За несколько лет Владимир Георгиевич прошел путь от прораба до начальника ПТО СУ-946 УС-16 Главдорстроя, затем, вернувшись в Киргизию, был назначен заместителем начальника СУ-875УС-16 для строительства автодороги «Джалал – Абад – Казарман».

– Владимир Георгиевич, а что вас радует помимо работы?

– Семья и дети. А еще шахматы...

Шахматы – это любовь всей его жизни. Василиади – КМС по шахматам Он гордится дружбой с великими шахматистами Борисом Спасским – десятым чемпионом мира, Марком Таймановым, Юрием Авербахом, Ноной Гаприндашвили. Умение мыслить на несколько ходов вперед помогало ему в реализации сложных производственных задач. Владимир Георгиевич верен дружбе и не забывает друзей и коллег по жизни.

Анатолий Тарасов



# МОСТОСТРОЙ – 11



**С ДНЕМ РАБОТНИКОВ  
ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА!**