

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 2–3 (98) 2025



МИРОМАКС
СПЕЦТЕХНИКА



МИРОМАКС признан лучшим в мире дистрибьютором
завода **LONKING** в 2023 –2024 гг.



«Россия – крупнейшая арктическая держава. Мы выступали и выступаем сегодня за равноправное сотрудничество в регионе, включая научные исследования, защиту биоразнообразия, вопросы климата, реагирование на чрезвычайные ситуации и, конечно, экономическое, промышленное освоение Арктики. Причём мы готовы к совместной работе не только с арктическими государствами, но со всеми, кто так же, как и мы, разделяет ответственность за стабильное, устойчивое будущее планеты, способен принимать сбалансированные решения, рассчитанные на десятилетия вперёд».

В. Путин
(Из выступления на Международном форуме
«Арктика – территория диалога»)



Весна – переходная пора с зимы на лето не только в календарном плане, но и время активного начала дорожных работ. В России повсеместно стартовал дорожно-строительный сезон. Масштабные работы развернулись как на федеральных трассах, так и на дорогах регионального и местного значения в большинстве субъектов РФ. Поэтому для нас, журналистов, освещающих все дорожные события и проблемы, тоже началась горячая пора.

Напомню, что министр транспорта РФ Роман Старовойт отметил, что приоритетами работы будут реализация мероприятий в рамках новых национальных проектов и выполнение поручений главы государства. В планах дорожников на 2025 год увеличить пропускную способность в рамках транспортных коридоров «Россия», «Север – Юг». По информации, озвученной на заседании Коллегии Федерального дорожного агентства, в 2025 году в России планируется построить, реконструировать и отремонтировать более 4,6 тысячи километров федеральных трасс. В планах – отремонтировать, в том числе капитально более 4,5 тысяч километра федеральных трасс, из них 200 километров – перевести в четырёхполосное исполнение, а также завершить строительство и реконструкцию участков общей протяжённостью 150,6 км, построить порядка 213 км линий электроосвещения, восстановить участки трассы «Новороссия» в Крыму общей протяжённостью около 70 км. Вот такие масштабные цифры! Наши дорожные строители доблестно продолжают восстанавливать разрушенные маршруты в ЛНР и ДНР, а также на освобожденных территориях. Об этом мы не раз рассказывали на страницах журнала «Дороги и транспорт». Плюс, в начале-середине весны дороги подготавливают к летнему периоду – ремонтируют, восстанавливают, очищают отстойные колодцы и лотки ливневой канализации, удаляют грязь, мусор и листву с проезжей части, моют дороги и обрабатывают их специальными реагентами. Но несмотря на большой объем предстоящей работы, все-таки весна – это идеальное время, чтобы привести свои мысли в порядок, наметить планы и начать двигаться к намеченным целям.

Феруза ДЖАББАРОВА



54



18



36



40



4



12



70

СОДЕРЖАНИЕ

| АКТУАЛЬНО

4 Курс на развитие инфраструктуры

| МЫ ПОМНИМ! ГОРДИМСЯ

8 Ради исторической памяти

| ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

12 Ключевой форпост России

| ЮБИЛЕЙ

18 Герой на все времена

| НОВОСТИ

34 30 дней

| ИННОВАЦИИ

36 Вперед к технологическому процессу

| НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

40 «Дагестан – большие молодцы»

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

46 Вернули к жизни Крымский мост

50 ООО «ТСМ»: Ключевые проекты дорожно-транспортной сети России»

| ЛЮДИ ОТРАСЛИ

54 Ефим Басин: «Строительство – это, прежде всего, созидание»

| ГРАНИ СТР

60 Отрасль способна на многое

66 50 – ещё не предел

| ЛИДЕРЫ

70 «Миромакс – Спецтехника»: лучшая и первая

76 Made in Россия: импортозамещение нам по силам

78 Герметики «САЗИ»

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.

КУРС НА РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ТРАНСПОРТНЫЙ СЕКТОР РОССИИ:

ХОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ



Дороги и транспорт были одной из приоритетных тем минувшего месяца в работе Президента России Владимира Путина.

ДОРОГИ К ПРОЦВЕТАНИЮ

Президент России Владимир Путин провел рабочую встречу с губернатором Севастополя Михаилом Развожаевым. Глава региона представил подробный доклад о социально-экономическом развитии города за последние пять лет. В этом докладе было отмечено, что за пять лет удалось сделать действительно большой объем работ в городском и дорожном хозяйстве.

– Сейчас, конечно, многие уже не помнят, какие дороги были ещё какое-то время после 2014 года, – отметил губернатор. – За пять лет мы отремонтировали 778 дорог в городе, это 596 километров дорожной сети. Завершено строительство седьмого и восьмого участков трассы «Таврида». Это заключительные этапы, кото-

рые строились на Севастопольской зоне, включая Ялтинское кольцо – развязку, которая разгрузила как раз направление на Ялту.

Впервые в регионе проведена масштабная инвентаризация бесхозных дорог. Раньше ими вообще никто не занимался, были просто белые пятна на карте. В Севастополе поставили на баланс 211 таких объектов и теперь планомерно начинают ими заниматься. По реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» Севастополь вошёл в перечень 20 регионов-лидеров по Российской Федерации.

О масштабном дорожном строительстве поведал в своем докладе и глава Донецкой Народной Республики Денис Пушилин. О ходе дорожного строительства и реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» докладывали Главе государства губернаторы Брянской области Александр Богомаз, Калужской области Владислав Шапша, Тверской области Игорь Руденя...

НОВЫЕ ПРОЕКТЫ И ИНВЕСТИЦИИ

Но, пожалуй, главной встречей, на которой шла речь исключительно о дорожно-транспортной отрасли страны стало обсуждение дел в этой важнейшей сфере с Министром транспорта Романом Старовойтом.

Докладывая о текущих делах, Роман Старовойт сообщил Президенту:

– Сейчас основная задача – это специальная военная операция. Поэтому мы работаем над тем, чтобы транспорт страны работал ритмично и безопасно.

По словам министра, введён десятикилометровый участок четырёхполосной дороги в Донецкой Народной Республике. Долгожданное было открытие обхода Твери – более 62 километров, тем самым закончили строительство автомобильной дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург. И тоже долгожданный объект в Московской области, 11 километров, – обход посёлка Октябрьский на трассе М-5 «Урал». С 2022 года порядка трёх триллионов рублей направляется на автомобильные дороги в России.

В докладе министра транспорта России прозвучал отчет о результатах работы в развитии гражданской авиации: завершено строительство перрона и вспомогательной инфраструктуры аэропорта Елизово, Петропавловск – Камчатский. В Якутске – 3600 [метров] новая взлётно-посадочная полоса, новый терминал в Томске, Ставрополь, Улан-Удэ, Магадан. Железные дороги: конечно, задача не только строительство новых линий, но и создание инфраструктуры по вокзам. Восстановлен железнодорожный вокзал в Мариуполе, введён в эксплуатацию на БАМе-2 второй путь на перегоне Куанда – Куандинский.

По морским перевозкам: в этом году открыт угольный терминал в Приморье, в Мурманске реконструирован причал №2 Мурманского морского торгового порта, а также в Калининградской области введена первая пусковая очередь морского терминала в Пионерском. Объект позволяет увеличить и перевозку пассажиров, и паромом перевозить автомобильный транспорт.

Пункты пропуска – очень важный блок работы, который Президент держит на личном контроле. Введены в эксплуатацию:



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«ПЛАНЫ ПЛАНАМИ, ПРОЕКТЫ ПРОЕКТАМИ, А ЖИЗНЬ САМА ПО СЕБЕ – ВОТ ТАК НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ. ВСЁ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСВЯЩЕНО РЕАЛЬНОМУ РЕЗУЛЬТАТУ, А РЕАЛЬНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ БУДЕТ ОЦЕНИВАТЬСЯ ПО ТОМУ, КАК ГРАЖДАНЕ СТРАНЫ ОЦЕНИВАЮТ НАШУ РАБОТУ».

пункт пропуска Яраг – Казмалар в Республике Дагестан; завершены работы, очень сложный инженерный объект, 39 полос на Верхнем Ларсе с Грузией; ну и пункты пропуска с нашими новыми регионами.

– ...задача по сокращению времени досмотра до 10 минут до 2030 года будет выполнена. На эти цели выделено дополнительно 150 миллиардов рублей, – рассказал министр.

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» проведено широкомасштабное обновление общественного транспорта – это автобусы, троллейбусы, трамваи. В первую очередь это удобство и безопасность пассажиров, которые пользуются общественным транспортом.

До 2030 года сформированы два национальных проекта по Указу Президента России. «Эффективная транспортная система», а также национальный проект «Инфраструктура для жизни». В целом на эти два национальных проекта до 2030 года будет направлено более девяти триллионов рублей.

По свидетельству Романа Старовойта, реки в стране незаслуженно были оставлены без внимания, а это очень востребо-



вано, в том числе и в части пассажирских перевозок, межрегиональных. Министерством сформирован проект «Речные магистрали». В этом году на проект будет направлено порядка 150 миллионов перевозчикам в пилотных субъектах. Регионы уже закупили 18 земснарядов. В ближайшее время начнутся активные работы на строительстве Багаевского гидроузла на реке Дон, Городецкие шлюзы на реке Волга. Не только пассажирское движение, но и грузовое должно уходить на реки. Если пересчитать на тонно-километры, то примерно столько же в стране перевозится всем автомобильным грузовым транспортом. Президент поддержал инициативу Минтранса РФ.

БУДУЩЕЕ В ФОКУСЕ

Также в режиме видеоконференции Владимир Путин провёл совещание с членами Правительства, на котором обсуждался запуск новых национальных проектов. С основным докладом выступил заместитель Председателя Правительства России Александр Новак. Он, в частности, сообщил, что Правительством совместно с профильными комиссиями Госсовета, экспертным сообществом, бизнесом завершена работа по подготовке новых национальных проектов на период до 2030 года. Общий объём финансирования новых национальных проектов на всю шестилетку составляет более 57 триллионов рублей, из которых свыше 40 триллионов – это средства федерального

ВЛАДИМИР ПУТИН:

« С ПРИМЕНЕНИЕМ УЖЕ ДЕЙСТВУЮЩИХ И НОВЫХ ИНСТРУМЕНТОВ ВАЖНО СОХРАНЯТЬ НАБРАННЫЕ ВЫСОКИЕ ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ КРЫМА И СЕВАСТОПОЛЯ, ВЫХОДИТЬ НА ЕЩЁ БОЛЕЕ МАСШТАБНЫЕ ЗАДАЧИ В ИНТЕРЕСАХ ЖИТЕЛЕЙ »

бюджета, более 13 триллионов рублей – это внебюджетные средства.

Особое внимание в докладе вице-премьера было уделено стимулированию развития автономных интеллектуальных транспортных систем. Уже создана нормативно-правовая база по автономному судовождению, эксплуатации беспилотных воздушных судов. Беспилотные автомобили в настоящее время эксплуатируются в рамках экспериментальных правовых режимов с участием 15 отечественных компаний, среди которых «Яндекс», «КамАЗ», Сбербанк, «Газпромнефть», Московский метрополитен и другие. В этом году для беспилотных грузовиков будет установлен бесплатный проезд на платных участках автомобильных дорог М-11 «Нева» и ЦКАД.

Министерство транспорта пересмотрело плановые значения исходя из фактически достигнутых в 2024 году, в результате планы на ближайшую трёхлетку увеличены в среднем на семь процентов, что обеспечивает ежегодный рост показателей.

Анатолий Тарасов

Организатор



Минпромторг
России

При поддержке



AERONEXT
АВИАЦИЯ БУДУЩЕГО

Устроитель



15-17 мая
2025

HELIRUSSIA

XVIII

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ
И БЕСПИЛОТНЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ

МВЦ «Крокус Экспо»

www.helirussia.ru

РАДИ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПАМЯТИ И СУВЕРЕНИТЕТА

ПОЧЕСТИ ГЕРОЯМ НАШЕГО ПРОШЛОГО –
ДАНЬ ПАМЯТИ ЗАЩИТНИКАМ ОТЕЧЕСТВА



В преддверии 80-летия Победы, которое вся Россия отпразднует 9 мая, мы обязательно вспоминаем тех, кто защищал нашу Родину. Среди наших близких и дальних родственников было много защитников Отечества, тружеников тыла и детей военного времени. В это тяжелое для страны время они сражались, работали в госпиталях и на производстве, продолжали вести научную деятельность и просто выживали. Мы обязательно достанем из бережно хранимых шкатулок награды дедушек и бабушек. Глядя на них, задумаемся над тем, что пришлось пережить нашим родным. Награды – это память, память для нас, живущих сейчас, для тех, кто будет жить после нас. Это память о той тяжёлой войне, о тяжкой судьбе того поколения, на которое она пришлась. Память нельзя предать. Предав память, останешься без истории, без прошлого, без которого нет будущего.



Президент России Владимир Путин провёл заседание Российского организационного комитета «Победа». Обсуждалась подготовка празднования 80-летия Великой Победы, вопросы увековечивания памяти погибших при защите Отечества, присвоения почётного звания «Город трудовой доблести», реализация госпрограмм поддержки ветеранов, сохранение исторической памяти о Великой Отечественной войне.

– В мае мы будем отмечать 80-летие Великой Победы. Её значимость в судьбе России, в характере и ценностях всего нашего народа поистине колоссальна, – сказал Владимир Путин, открывая заседание. – В знак нашей немеркнувшей памяти о событиях Великой Отечественной войны и о грандиозной Победе над нацизмом, как символ не-

разрывной преемственности поколений, 2025-й объявлен в России Годом защитника Отечества.

Для всех россиян примером безусловно патриотизма являются ветераны Великой Отечественной войны. Они главные участники предстоящего праздника. Это важно для всех поколений. Молодёжь должна знать, какие подлинные герои жили и живут рядом с нами, и должны гордиться ими, знать их трудовой или боевой путь.

Память – это, прежде всего, конкретные дела. Начиная от подбора персональных, максимально удобных ветеранам форматов поздравлений, заканчивая честными, интересными и содержательными проектами, адресованными подрастающим поколениям.

– Крайне важно смысловое наполнение предстоящего праздника. Уверен, что главной, базовой темой, скрепляющей все мероприятия, проекты, программы должна стать тема исторической правды, – поставил задачу Владимир Путин.

Освещение событий Великой Отечественной войны, основанное на свидетельствах очевидцев, имеет ключевое значение для формирования у современного поколения гражданской позиции, самосознания. Великая Победа вдохновила наш народ на колоссальные свершения, которые обеспечили лидерство, настоящие прорывы страны по целому ряду направлений и приоритетов, включая космос, атомный проект, освоение Арктики, Сибири, Дальнего Востока. И многие из научных и производственных побед были заложены ещё в годы войны на тыловых предприятиях, которые бесперебойно обеспечивали фронт всем необходимым.

По мнению Президента России, тема трудового подвига, сам образ человека труда должны стать ещё одной важнейшей темой мероприятий, приуроченных к 80-летию Великой Победы. Признание заслуг тружеников тыла – основа формирования у нынешних россиян чёткой мировоззренческой позиции о востребованности трудовой доблести.

В ходе заседания выступил Министр обороны России Андрей Белоусов, который доложил, что военные парады пройдут в Москве и ещё в восьми городах-героях, а также в 19 городах, где дислоцированы штабы во-

енных округов, флотов, общевойсковых армий и Каспийской флотилии.

Как и в прошлые юбилейные годы, в военных парадах предусмотрена историческая часть. Она будет включать пешие колонны со штандартами фронтов, с боевыми знамёнами прославленных соединений и наиболее отличившихся воинских частей, стрелковым оружием, вооружением и экипировкой времён Великой Отечественной, а также механизированные колонны исторической военной техники. Для участия в параде на Красной площади приглашены воинские подразделения 19 дружественных государств, десять из них уже подтвердили участие, в том числе семь стран бывшего Советского Союза.

Президент Российской академии наук Геннадий Красиков рассказал о том, в прошлом году в Российскую академию наук поступила 31 заявка из 19 субъектов Федерации на присвоение звания «Город трудовой доблести» российским городам. Учёные-историки провели большую экспертную работу, в результате которой 27 заявок получили положительное заключение. Из этих 27 заявок хотел бы остановиться на семи претендентах. Это Курган, Верхняя Пышма, Миасс, Ишимбай, Зеленодольск, Ленинск-Кузнецкий и Салехард.

– Претенденты на почётное звание, которых мы сегодня представляем, это в основном небольшие города, – сообщил Краси-





80 ПОБЕДА! 1945–2025

ков. – Однако в годы войны они заняли своё значимое место в системе военно-промышленной кооперации, много сделали для восстановления народного хозяйства.

– Для Национального центра защиты исторической памяти – это основное направление деятельности, причём защита именно в условиях массовой атаки со стороны коллективного Запада по дискредитации нашей страны и по нивелированию её роли в мировом историческом процессе, – поделилась руководителем Национального центра исторической памяти Елена Малышева. – Сейчас в нашем обществе действительно великий запрос на сохранение исторической памяти. Но удовлетворён он должен быть за счёт собственных приоритетов исторической памяти, которые базируются на достоверной информации и межпоколенческом диалоге.

Такая стратегия как раз и есть исторический суверенитет. И Великая Отечественная

война раскрывает очень важный ряд таких исторических приоритетов, а главное, понимание значения России в мировом процессе. Среди них, прежде всего, определяющая роль нашей страны в победе над нацизмом.

Праздничные мероприятия в современной ситуации имеют большое смысловое значение для укрепления внутривнутриполитических позиций, для воспитания молодых поколений в духе патриотизма, и в укреплении единства общества, подвёл итог Президент России.

Наш корр.



Коллектив журнала «Дороги и транспорт» это прекрасно понимает. Поэтому к 80-летию Победы в Великой Отечественной войне подходит самым серьёзным образом. Все мы обязаны помнить беспрецедентный героизм, отвагу и мужество наших дедов и прадедов, спасших мир от фашистской чумы. В связи с этим в издательстве «Дороги и транспорт» готовится книга о Великой Победе – «Мы помним! Мы гордимся!». В ней будут опубликованы рассказы о героических подвигах дорожно-транспортных работников в годы Великой Отечественной войны. Также рассказы потомков о героизме и отваге своих отцов и дедов, бабушек и прадедов – ветеранов Великой Отечественной войны. Уже получено согласие выступить в нашем проекте и рассказать о своих предках от руководителей Минтранса РФ, Комитета Госдумы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, СТР, Росавтодора, ГК «Автодор», многих крупных компаний страны. Предлагаем и вам присоединиться к этой акции, и рассказать о подвигах своих дедов и прадедов в ВОВ.

Надеемся, что наш проект, приуроченный к юбилею Победы будет поддержан большинством руководителей дорожно-строительных и транспортных предприятий России.



25 ЛЕТ СТТ EXPO ОСНОВА ВАШЕГО УСПЕХА

Главная выставка строительной техники и технологий в России

27–30 мая 2025

Крокус Экспо, Москва



Разделы выставки:

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



ctt-expo.ru

Получите бесплатный билет по промокоду **MPCTTUL**

Организатор

При поддержке

SIGMA XPO

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр



Стратегическую значимость Республики Северная Осетия – Алания для нашей страны трудно переоценить, поскольку она является связующим звеном европейской части России с государствами Закавказья, Ближнего и Среднего Востока. По территории субъекта проходят две важнейшие автомагистрали. Состояние дорожной сети, искусственных сооружений и объектов инфраструктуры региона очень важны для экономики России. Не случайно Президент Владимир Путин называет его форпостом РФ. О положении дел в республике, в том числе и о ходе транспортной реформы журналу «Дороги и транспорт» рассказал ее глава Сергей Меняйло.

КЛЮЧЕВОЙ ФОРПОСТ РОССИИ

КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ

– Сергей Иванович, регионы подводят итоги реализации значимого национального проекта «Безопасные качественные дороги». Мы знаем, что за 6 лет в республике были построены и отремонтированы 30 мостов, протяженность которых составляет около 1,5 тыс. метров. 4 из них были реконструированы в 2024 году. Какие еще объекты были сданы в эксплуатацию в рамках этой программы?

– Реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги» обеспечило устойчивое развитие дорожного хозяйства Северной Осетии. За последние годы на развитие и сохранность дорожной инфраструктуры республики из федерального и республиканского бюджетов было выделено более 30 млрд рублей.

За шесть лет во всех районах республики, в том числе и во Владикавказе, было отремонтировано, модернизировано и построено более 340 километров магистралей и около 180 километров городских улиц; реконструировано около 30 мостов общей протяженностью более 1500 метров. Северная Осетия – Алания входит в пятерку регионов, в которых ко всем населенным пунктам ведут дороги с твердым покрытием.

СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ – АЛАНИЯ: НОВЫЕ ОБХОДЫ И РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

тием. Построенная в рамках нацпроекта 58-километровая автодорога «Кавказ» – Хурикау – Малгобек – Моздок», целиком проходящая по территории республики, позволила интегрировать дорожную систему Моздокского района в единую сеть Северной Осетии, а значительный сельскохозяйственный и промышленный потенциал муниципалитета – в ее экономику.

Большой объем строительных и ремонтных работ был выполнен на главной региональной автомагистрали Северной Осетии – «Владикавказ – Ардон – Чиколла – Лескен-2». На трассе протяженностью 90 километров, проходящей через четыре района республики, в нормативное состояние привели почти 55 километров покрытия. Кроме того, в рамках «БКД» за 6 прошедших лет было обновлено около 160 километров межмуниципальных трасс.

– Во Владикавказе на ремонт автомобильных дорог местного значения была выделена солидная сумма. Что это за объекты, и на какой стадии находится процесс работы?

– В прошлом году мы завершили ремонт 53 участков улично-дорожной сети Владикавказа. На 26 из них работы проводились в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Самыми крупными объектами североосетинской столицы, приведенными в порядок, стали улица Владикавказская, проспект Доватора, проспект Коста, улица Гагарина. За год дорожники восстановили 21 километр. Кстати, улицы Братьев Темировых и Армянскую, Курскую и Гагарина до этого не ремонтировали около 30 лет! Всего же на ремонт автомагистралей в рамках нацпроекта было выделено 518,2 млн руб.

– Огромное значение для Северной Осетии – Алании имеет строительство обхода Владикавказа.





Насколько сложен этот проект? Когда он будет завершен?

– Сейчас идет строительство второй и третьей очередей на обходе столицы республики. Уже закончили реконструкцию моста через реку Черная на трассе «Владикавказ – Алагир» и возвели новое искусственное сооружение на съезде транспортной развязки. По основному ходу движения на автодороге завершили и модернизацию проезжей части.

Рядом с садоводческими товариществами «Учитель», «Дарьял» и «Надежда» дорожники устроят проезды с тротуарами параллельно Московскому шоссе. На всем протяжении 15-километрового объекта построят линии современного электроосвещения, установят парапетное ограждение с противоослепляющими экранами по оси проезжей части.

Масштабный проект, реализацией которого занимается ФКУ Упрдор «Кавказ», позволит существенно сократить поток транзитного транспорта по улицам Владикавказа. Кроме того, обход столицы очень важен для дальнейшего развития внутреннего туризма. Полностью завершить работы планируется в 2026 году. Строительство объездной дороги повысит транспортную доступность населенных пунктов, а значит, и упростит процесс взаимодействия различных районов, а также позволит укрепить торгово-экономические связи с соседними регионами. С улучшением транспортной инфраструктуры роль

Владикавказа и других крупных центров для экономики страны станет более весомой. И, что немаловажно, они станут гораздо привлекательнее для инвесторов.

ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА

– Мы знаем, что в Ардонском районе был сооружен обход села Мичурино. Какие еще обходы были и будут построены в Северной Осетии – Алании?

– Сейчас строительство обходов населенных пунктов, вывод транзитного большегрузного транспорта за их пределы относятся к числу приоритетов в развитии дорожно-хозяйственной сферы. Для Северной Осетии – в первую очередь, поскольку по трассам республики в сторону государств Закавказья и обратно постоянно движется большой поток крупнотоннажных машин.

За прошедшие 6 лет только на главной автодороге «Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен 2» были отремонтированы обходы станицы Архонская и города Дигора, построены два новых объезда. Обход селения Чикола вывел с главной улицы районного центра весь транзитный транспорт, напрямую связал региональную трассу с дорогой «Чикола – Мацута – Комы-Арт», ведущей в Горную Дигорию.

Уже в этом году началось строительство объездной дороги станицы Архонской. Новый участок протяженностью 7,6 километра обеспечит удобный выход транзитных

«большегрузов» с региональной трассы «Владикавказ – Ардон – Чикола – Лескен-2» на федеральную автомагистраль в обход города Владикавказ и далее на госграницу России с Грузией.

– По ряду причин, в том числе и из-за погодных условий, у пункта пропуска «Верхний Ларс» образуются длинные очереди желающих пересечь границу. Какие меры, помимо введения системы электронной очереди, будут предприняты, чтобы увеличить пропускную способность погранперехода?

– В республике в 2022 году был создан Центр организации дорожного движения, одна из задач которого – формирование и ведение системы электронной очереди для транзитного большегрузного транспорта, пересекающего государственную российско-грузинскую границу. Сегодня, благодаря этому, время ожидания водителей в очереди существенно сократилось с 20 до 1-2 суток. Разница, бесспорно, очевидна. В марте 2024 года в ЦОДД открылся ситуационный центр организации дорожного движения и поэтапно вводится «Интеллектуальная транспортная система». Также в республике действуют три перехватывающие парковки для большегрузов.

– Президент России Владимир Путин поручил правительству России создать условия для автомобильного туризма. Должны быть модернизированы не только федеральные, но и региональные, а также муниципальные трассы. В частности, на встрече с министром транспорта РФ Романом Старовойтом Вы обсуждали вопрос реконструкции автодороги «Гизель – Кармадон – Даргавс – Дзуарикау». Какие еще объекты построены и реконструированы для безопасного движения по дорогам Северной Осетии – Алании?

– На автодороге «Чикола – Мацута – Комы-Арт», которая ведёт в живописное Дигорское ущелье, в рамках нацпроекта «БКД», привели в нормативное состояние более 50 километров дорожного полотна, реконструировали 5 мостов. На участках, где раньше, в лучшем случае, было только гравийное покрытие, положили асфальт. Благодаря улучшению техни-



ческого состояния дороги поток туристов в Горную Дигорию сразу же увеличился в несколько раз.

В 2022-2023 годах реконструировали первый участок дороги Гизель – Кармадон – Фиагдон – Дзуарикау длиной 22 километра, построили 3 моста через реку Гизель-дон общей протяженностью 125 метров.

Продолжается реконструкция отрезка дороги «Транскам» – В.Згид – Мацута, длина которого 5,5 километра. Это первый участок трассы, которая свяжет соседние Алагирское и Дигорское ущелья и проложит новый туристический маршрут по живописным местам. Здесь уже возведены защитные верховые и низовые подпорные стены, семь мостов, ведутся работы по устройству дорожного полотна. Объект запланировали сдать к концу 2025 года, однако у автомобилистов уже появилась возможность проехать через Згидский перевал из Дигорского в Алагирское ущелье не только на внедорожниках, но и на легковых машинах.



ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

– Расскажите подробнее о тоннелях, которые сокращают и упрощают путь к двум курортным зонам – Мамисону и Дигорскому ущелью.

– Самый крупный туристический проект, который реализуется в Северной Осетии, – строительство всесезонного туристско-рекреационного и горнолыжного комплекса «Мамисон». Его запуск состоялся в марте этого года. В 2022 году на участке дороги протяженностью 3,35 километра от магистрали А-164 «Транскам» до села Нижний Зарамаг завершена реконструкция тоннеля длиной 500 метров. Теперь это современное, эстетически привлекательное сооружение с ярким освещением, системами видеонаблюдения и противопожарной защиты, водоотведением с проезжей части, и другими элементами безопасного движения.

В прошлом году на автодороге «Чиколла – Мацута – Комы-Арт», которая ведет в Горную Дигорию, началась модернизация тоннеля длиной 126 метров. Работы планируют закончить в середине этого года. С его появлением движение по дороге станет более комфортным и безопасным.

– Во время рабочей встречи с Вами Президент Владимир Путин отметил, что на дорогах республики много ДТП, их больше, чем в среднем по стране. В настоящее время вопросами повышения уровня безопасности занима-

ется Центр организации дорожного движения. Насколько эффективна его деятельность? Сократилось ли количество аварий?

– Обеспечение дорожной безопасности, сокращение количества ДТП и числа погибших на дорогах были и остаются приоритетными задачами для руководства Северной Осетии. На трассах республики и городских улицах установлены новые светофоры, сооружены тысячи метров новых барьерных ограждений, а пешеходные переходы возле школ, медицинских учреждений, общественных зданий обустроены современными системами освещения.

За 2024 год на региональных и межмуниципальных дорогах, на улицах Владикавказа и других населенных пунктов появились 50 новых комплексов фотовидеофиксации. Камеры снимают нарушения ПДД – пересечение стоп-линии, проезд на красный свет, выключенные ходовые огни и т.п. В настоящее время ситуацию на дорогах республики отслеживают более 170 фотовидеофиксаторов. В режиме реального времени все данные с них поступают в Центр организации дорожного движения (ЦОДД РСО-Алания). И стоит отметить, что в местах, где есть камеры, случаев нарушения Правил дорожного движения стало гораздо меньше.

– Как налажена система перевозки пассажиров в республике? Есть ли надобность в расширении маршрутной

сети? Хватает ли имеющегося подвижного состава?

– В республике существуют 156 автобусных маршрутов, из которых 72 – межмуниципальные, 84 муниципальных и 43 из них проходят по Владикавказу. Есть еще 8 трамвайных маршрутов. Пассажиров перевозят около 1200 единиц подвижного состава.

Схема движения Северной Осетии построена таким образом, что практически все населенные пункты имеют прямое или транзитное транспортное сообщение как с районными центрами, так и со столицей. Маршрутная сеть Владикавказа также охватывает все районы и сельские поселения муниципального образования. С появлением новых жилых микрорайонов в столице и других населенных пунктах сеть автоматически расширяется.

В соответствии с Комплексной схемой организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом в республике проводится оптимизация маршрутной сети и на сегодняшний день отменены 20 дублирующих друг друга межмуниципальных маршрутов. В регионе проводится транспортная реформа, одной из ключевых задач которой является полное обновление подвижного состава.

– Какие приоритетные задачи предстоит решить в наступившем году?

– Безусловно, мы продолжим участие в отраслевом нацпроекте, а также реализацию транспортной реформы, которую начали в 2024 году.

– Каким вы видите будущее дорожно-транспортной сети региона в ближайшие 5 лет?

– Для обеспечения устойчивого роста экономики, повышения ее эффективности и конкурентоспособности, улучшения качества жизни населения в ближайшие годы важно решить ряд задач в дорожно-транспортной системе. Это модернизация и развитие сети автомобильных дорог, обеспечение автодорожных подходов к зонам приоритетного развития, повышение безопасности дорожного движения, повышение доступности и качества перевозок общественного транспорта, а также повышение привлекательности общественного транспорта.

Правительством республики утверждена Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом в Республике Северная Осетия-Алания, которая предусматривает мероприятия по развитию регулярных перевозок пассажиров.

В рамках этой программы планируется оптимизация маршрутной сети, полное обновление подвижного состава, строительство и реконструкция объектов инфраструктуры автомобильного транспорта, строительство и обустройство парков и транспортно-пересадочных узлов, строительство новых и доведение до нормативного состояния существующих остановочных пунктов.

Беседовал И. Александров





ГЕРОЙ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

В. Б. ЕФИМОВ:

«ЕСТЬ РУБЕЖИ,
ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ
ПЕРЕСТУПИТЬ
НИ КАК МИНИСТР,
НИ КАК ГРАЖДАНИН
РОССИИ НЕ МОГУ.
СЛУЖИТЬ ОТЕЧЕСТВУ
И ПРЕЗИДЕНТУ РФ МОГУ
ТОЛЬКО С ПОЛЬЗОЙ
ЗА ПОРУЧЕННОЕ ДЕЛО»

85

ЛЕТ



ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ ЕФИМОВ В ЛЮБЫЕ ВРЕМЕНА, ПРИ ЛЮБЫХ
ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ, ПОСТУПАЛ, КАК ПОДСКАЗЫВАЕТ ЕМУ СОВЕСТЬ

Наша жизнь складывается из поступков, которые мы совершаем согласно своим понятиям чести, совести. У всех своя мера. У Заслуженного работника транспорта РФ Виталия Ефимова – высокая. Она передалась Виталию Борисовичу от его родителей. Честь и совесть – это то, что не купишь и не продашь. Виталий Ефимов отдал отрасли более полвека, за которые наша страна, а вместе с ней и транспортная отрасль, прошла тернистый путь преобразований экономики. В этом году почётному работнику четырёх отраслей транспорта исполняется 85 лет. И все эти годы, в любые времена, и при любых обстоятельствах герой нашего очерка поступал, как подсказывает ему совесть. Он отстаивал интересы своего дела и людей, которые за ним идут, которые доверили ему право принимать решения.

РАДИ ЧЕГО СТОИТ ЖИТЬ

Чтобы рассказать об этом уникальном человеке, не хватило бы толстенной книги. Виталий Борисович Ефимов посвятил всю свою трудовую деятельность транспортной отрасли, пройдя путь от слесаря машинно-тракторной станции до министра транспорта Российской Федерации. Ныне он является президентом Союза транспортников России и депутатом Государственной Думы РФ, с 2003 года по 2024 год возглавлял Комитет по транспорту и экспедированию Торгово-Промышленной палаты России. Наград и выдающихся личных качеств у него не счесть, но если охарактеризовать

одним словом, то это, наверное, порядочность – благородство, обостренное чувство чести и достоинства.

– Бизнес трудно совместить со служением России, – считает герой нашего очерка. – Я всю жизнь честно, по-офицерски, работал и работаю на страну.

Ефимов бился и бьется за транспортную отрасль не ради денег и славы. Всегда оставаясь человеком чести и своего дела, он достиг высочайшего положения в обществе благодаря своему профессионализму, трудолюбию и целеустремленности, готовности выслушивать различные мнения транспортников, орга-

85 ЛЕТ

В. Б. ЕФИМОВ:

« В СУДЬБЕ ЛЮБОГО ЧЕЛОВЕКА ЕСТЬ ПЕРЕЛОМНЫЙ, КРИТИЧЕСКИЙ МОМЕНТ. НО ЕСЛИ БЫ У МЕНЯ БЫЛА ВОЗМОЖНОСТЬ ЧТО-ТО ИЗМЕНИТЬ В СВОЕЙ ЖИЗНИ, Я БЫ НИЧЕГО КАРДИНАЛЬНО МЕНЯТЬ НЕ СТАЛ.....»

Виталий Борисович ЕФИМОВ инициировал Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта государств-участников Содружества независимых государств, а также организовал Координационное транспортное совещание государств – участников Содружества Независимых Государств. В 1992 году он возглавлял Государственную комиссию по оценке обстановки и перемирия в Приднестровской Республике, в результате работы которой был прекращен военный конфликт между Приднестровской и Молдавской Республиками.

низовывая при необходимости открытые разговоры бизнеса и власти. Будучи первым министром транспорта постсоветской России, он приложил массу усилий, и сделал практически невозможное, чтобы сохранить транспортную отрасль, в том числе гражданскую авиацию как отрасль экономики. Сегодня, как руководитель СТР и депутат Госдумы он так же бескомпромиссно занимается решением актуальных вопросов транспортников на всех уровнях государственной власти.

– В судьбе любого человека есть переломный, критический момент. Но если бы у меня была возможность что-то изменить в своей жизни, я бы ничего кардинально менять не стал: прошел бы также свой долгий и многотрудный путь от слесаря до министра, по всем ступенькам. Не стал бы, потому что не вижу в этом смысла и необходимости. Я жил по совести. Сам себя на высокие посты не продвигал, просто работал. Выдвигали меня другие люди, которые уважали, доверяли. И все, что происходит, оно не случайно, – рассуждает о прожитых годах Ефимов.

После школы он окончил Горьковский сельскохозяйственный институт по специальности инженер-механик, и работал с 1957 по 1959 год слесарем на Сергачской машинотракторной станции в Горьковской области. С 1968 по 1986 годы Ефимов трудился в транспортных организациях: глав-

ным инженером автоколонны 1303, производственного объединения грузового транспорта № 8, потом главным инженером, а затем начальником Волго-Вятского транспортного управления города Горький.

ПЕРВЫЙ МИНИСТР

В 1986 году Виталия Ефимова назначили заместителем министра автомобильного транспорта РСФСР. Причем, весьма неожиданно. Вечером поступила телеграмма, чтобы прибыл к министру в 10 часов утра. Виталий Борисович на тот момент работал в Горьковском Управлении. Несмотря на поздний час, срочно вызвал людей, чтобы проверить – все ли доработано, подготовить аргументы для отчета. И на самолёт – в Москву, «на ковёр».

– Сели мы друг напротив друга, и министр меня спрашивает: знаешь, зачем я вызвал? Я говорю: министр знает – министр расскажет. Тогда он уведомил меня о решении назначить меня заместителем министра. Говорю, надо подумать. Но через полчаса нужно было уже быть в ЦК. Я всегда хотел расти как профессионал не ради славы и денег, а во благо страны.

Именно такая позиция и отношение к делу привели к тому, что в 1990 году Ефимов был назначен министром транспорта РСФСР. Напомним, что это было самое сложное время в истории нашей страны – период распада Советского Союза и перехода эко-





85

ЛЕТ

НАГРАДЫ

- Орден «Трудового Красного знамени»
- Орден Почёта
- Орден Дружбы
- правительственная награда
Медаль Столыпина П.А.
- Медали «Ветеран труда»
и «850-летия Москвы»
- Знак отличия Министра транспорта
Российской Федерации «За труд и пользу»
- шесть медалей, в том числе «За заслуги
в развитии транспортного комплекса
России», Павла Мельникова и отраслевой знак
«Почётный работник транспорта России»
- отмечен Почётными грамотами Президента
Российской Федерации, Правительства
Российской Федерации, Совета Федерации
и Государственной Думы РФ, Торгово-
промышленной палаты РФ и др.

номики на рыночные отношения. Немногие автотранспортные предприятия и автохозяйства удержались на плаву в те годы.

В 1990 году вместо отраслевых министерств было создано министерство транспорта РСФСР. Возглавить ведомство должен был первый замминистра автомобильного транспорта Александр Васильев, который получил одобрение профильных комитетов Верховного Совета. Но затем кого-то кандидатура не устроила, и председатель правительства РСФСР Юрий Силаев почти в приказном порядке предложил должность Ефимову. Но с Васильевым у Виталия Борисовича были хорошие отношения, он его уважал как человека и специалиста, и честно рассказал ему о ситуации. Александр Константинович пожелал коллеге удачи и поблагодарил за честность. Потом нужно было пройти через заседания комитетов, получить одобрение депутатов Верховного Совета и даже ответить на каверзные вопросы общественной комиссии. Он удивился лишь одному вопросу, который ему там задали: «Если вам дали недельный оплачиваемый отпуск с путевкой на Черное море, что бы вы стали делать?»

– Я в то время заканчивал интересную научную работу. Мой ответ был прост: сначала отосплюсь пару дней, а потом закончу свою работу. Они долго с интересом расспрашивали, в чем ее суть, и я их приятно удивил, – поделился воспоминаниями Виталий Борисович.

Так он стал первым министром транспорта России, и стал выстраивать работу министерства, созданного фактически на пустом месте, одновременно принимая меры к тому, чтобы сохранить единую транспортную систему не только России, но и с вновь создаваемыми государствами на территории бывшего СССР.

– Приходилось создавать новые конструкции взаимоотношений не только на межгосударственном уровне, но и внутри страны, поскольку постановлением Совета Министров РСФСР Минтранс должен был осуществлять государственную транспортную политику на территории РСФСР по всем видам транспорта, в том числе и с министерствами транспорта СССР, функционирующими на территории России. Нам

БУДУЧИ ПЕРВЫМ МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА ПОСТСОВЕТСКОЙ РОССИИ, ВИТАЛИЙ БОРИСОВИЧ ЕФИМОВ ПРИЛОЖИЛ МАССУ УСИЛИЙ, И СДЕЛАЛ ПРАКТИЧЕСКИ НЕВОЗМОЖНОЕ, ЧТОБЫ СОХРАНИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ ОТРАСЛЬ

удалось выстроить взаимоотношения с союзными министерствами гражданской авиации, путей сообщения и морского флота через подписание с ними Протокола о взаимодействии союзных министерств на территории Российской Федерации с Минтрансом РСФСР, – поясняет Ефимов. – Законом от 14 июля 1990 года министерства российского подчинения – автомобильного транспорта, речного флота и дорожного хозяйства – были ликвидированы. На их базе возникли госконцерны «Росавтотранс», «Росречфлот» и «Росавтодор», которым были переданы все функции бывших министерств, в том числе бюджетное финансирование. Причем, эти концерны возглавили уважаемые и известные профессионалы. С ними координировать работу было проще.

В конце августа 1991 года вышел указ Президента России Бориса Ельцина о включении в состав Минтранса России упомянутых союзных министерств. Его руководству, которое и так должно было осваивать переход транспортной отрасли на рыночные отношения, пришлось создавать новое по своим функциям ведомство, решать проблемы авиаторов, железнодорожников и моряков.

– Представьте себе, вы сидите в кабинете, и секретарь заходит к вам и заносит





депешу: «Министерству транспорта передаются все союзные транспортные министерства: авиационное, морское, железнодорожное». Что делать? Пришлось создавать приемные комиссии. Ведь от советской власти нам надо было принять все: от карандашей и кабинетов до аэродромов, машин и учебных заведений, – рассказывает Ефимов.

Сначала было совершенно непонятно, куда двигаться, поскольку до этого все жили и работали по советским законам, а чтобы поставить работу на рыночные рельсы, надо было принять сотни новых законов и нормативно-правовых актов. Перед новым министерством транспорта стояла задача сохранить функционал всех транспортных систем по существующим технологиям, стандартам и правилам на всем транспортном пространстве бывшего СССР.

– Значительную помощь в достижении этой цели оказало то, что я, как министр

транспорта РФ в этот период одновременно исполнял обязанности министра транспорта в последнем Правительстве СССР, что позволяло мне общаться с высшим политическим руководством стран СНГ, доказывая необходимость создания совместного координационного органа по транспортным системам, – отметил Ефимов.

В ноябре 1991 года главы государств всех стран СНГ, кроме Украины, подписали соглашение о создании политического органа по координации взаимодействия транспортных систем стран СНГ – Совещание министров транспорта, которое работает до сих пор. Эта структура сыграла важнейшую роль в том, что все транспортные системы на территории бывшего СССР функционируют в рабочем режиме. Ефимов, по сути, заложил законодательную и правовую базу деятельности Минтранса России, сформировал команду высококвалифицированных профессионалов, сохранивших транспортную систему страны в перестройку. Тогда всю структуру власти лихорадило, правительство менялось почти каждый год, Ефимова переназначали за пять лет пять раз, он пережил четырех премьер-министров.

Буквально через год после назначения произошли события, после которых великая страна под названием СССР развалилась.

– Почему развалился Советский Союз? – поясняет наш герой. – Напомню, что тогда нефть упала до 9 рублей за баррель. Стояли огромные очереди, не было даже хлеба, ведь мы же не производили зерно, его завозили из Канады, Америки, Североамериканских стран. Люди начали бедствовать,

поскольку месяцами ждали зарплат и пенсий. И многие, в том числе и руководство многих ведомств думали, что, только отделившись, РСФСР приобретет больше прав. Ведь большинство республик Советского Союза были дотационными.

Но поменять такой строй малой кровью не получилось, случился августовский путч 1991 года – попытка государственного переворота в Советском Союзе.

ВРЕМЯ ПУТЧА

В ту ночь в министерство шли телеграммы из союзного правительства, из российского правительства... Минтранс находился на Садово-Самотечной улице в доме №10. Напротив кукольного театра.

– Тогда никто толком не знал, что делать. Когда колонны автобусов с гражданскими людьми, вооруженными автоматами, шли мимо на штурм Останкино, я находился в своем кабинете, – рассказывает Ефимов. – Работников всех распустил, остался один. Всю эту ночь ходил и думал. Вспомнил Гришку из Тихого Дона. Он то – к красным, то – к белым, то – опять к красным. Для кого он в большей степени патриот? Хотя ему, как человеку малообразованному, было все-таки проще. А если ты прожил большую жизнь, то этот вопрос решить очень сложно. Но к утру всё-таки пришел к выводу, что раз коллегия решила, что нужно принять сторону правительства РСФСР, следует поступать согласно ее распоряжениям.

Ни Виталий Борисович, ни большинство его коллег тогда не думали о распаде. Так вопрос вообще не стоял. Распад начался потом. Путчисты хотели сохранить Советский Союз, предвидя дальнейшую катастрофу. По словам Ефимова, многие политики считают, в том числе и Путин, что развал Союза – это большая трагедия.

– А, значит, наши действия были неверны. Если бы была возможность оставить Советский Союз, я бы хотел изменить ход событий. Трудное это было время, смутное. Союзных министерств не стало. А значит, надо было создавать свои учреждения, которые бы руководили работой воздушного флота, морского транспорта. Нужно было, во что бы то ни стало, сохранить транспортный комплекс страны, множество больших и малых предприятий.



В. Б. ЕФИМОВ:

« НАША ЦЕЛЬ – СДЕЛАТЬ ВСЁ ДЛЯ СОВМЕСТНОЙ ПОБЕДЫ. В ДАННОМ СЛУЧАЕ – В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ, ВЫПОЛНИВ ВСЕ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РФ. ЭТО БУДЕТ НАШИМ ВКЛАДОМ В ОБЩУЮ ПОБЕДУ».



Служит России



**ЕВГЕНИЙ
МОСКВИЧЕВ**

Председатель комитета Государственной Думы РФ по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры

Виталий Борисович Ефимов — один из немногих профессионалов — транспортников, кто полностью посвящает себя служению стране и транспортному сообществу. Виталия Борисовича по праву считаю своим наставником, еще с 1970-х годов. И очень рад, что сегодня мы продолжаем работать с ним в одной команде Госдумы, вместе решаем глобальные задачи по развитию транспортной отрасли страны.

Биография Виталия Борисовича тесно переплетена с историей российского транспорта. Он является ярким примером человека с активной жизненной и профессиональной позицией. Сегодня, как и 15, 30, 40 лет назад, он остается на передовой. Он прокладывает путь для развития всей транспортно-дорожной отрасли, последовательно и решительно отстаивая интересы отрасли на всех совещаниях, заседаниях и круглых столах. Его работа направлена на будущее, и он выполняет её с невероятной энергией и высоким профессионализмом.

**Уважаемый Виталий Борисович!
Спасибо Вам за вклад в развитие отрасли,
за сохранение транспорта в сложные 90-е,
за Вашу активную профессиональную
позицию сегодня. Примите искренние
поздравления с юбилеем!**

**Мы — депутаты, транспортники, коллеги
и ваши друзья — желаем вам крепкого
здоровья и огромных сил трудиться еще
долгие годы на благо России!**

**85
лет**

БОРЬБА С «ПРИХВАТИЗАЦИЕЙ»

О том, каких нервов и здоровья это стоило нашему герою, история умалчивает. С кем он только не встречался, решая острые проблемы — председателями правительства РФ Егором Гайдаром, Виктором Черномырдиным и другими высокими чинами. При тупиковых ситуациях сразу шел на прием к Президенту России Борису Ельцину. Как правило, с разумными доводами Борис Николаевич соглашался. Работать пришлось в стрессовой ситуации, решая десятки проблем, «отбивая лакомые куски» предприятий транспорта, у тех, кто, хотел откусить от государственного пирога. В период поголовной приватизации государственного имущества многие чиновники предпочли забыть, что такое честь и совесть.

По словам Ефимова, главной сложностью был принятый еще в 1988 году, документ о предприятиях, которые, зарегистрировавшись в любом сельсовете, могли приватизироваться, и в руководство, как правило, выбирали «крикунов». Поэтому во главе предприятий тогда было много неквалифицированных кадров. Плюс в то время уже не существовало региональных управлений, а были концерны, которые содержали бывшие авиаотряды. Из-за гиперинфляции, которая заставляла всех рассчитывать только наличными средствами, и которые потом надо было потратить, пока они не обесценились, участились авиакатастрофы. Авиабилеты продавала почти каждая компания, а порой и сами экипажи на борту. Аэропорты требовали наличку за заправку ГСМ и перронное обслуживание, экипажи вынуждены были возить деньги чемоданами, экономили на всем, в том числе на топливе. Иногда денег не хватало, чтобы полностью заправить самолет, и они просто не долетали до аэродромов.

Восстановить управляемость системой в авиационном транспорте не представлялось возможным без решения целого комплекса проблем. Минтранс, Департамент воздушного транспорта, региональные концерны проанализировали создавшуюся ситуацию и на базе собственного и зарубежного опыта выработали комплекс первоочередных мер. И, первое, что сделало новое министерство — издало приказ, который отменил выборность руководителей.



— Авиаторы были «за», а власть — нет, поскольку был нарушен закон, — рассказывает Ефимов. — Меня вызвали в Верховный Совет и приказали отменить приказ, иначе придется поплатиться министерским креслом. Я отказался наотрез, потому что жизнь граждан дороже. Удалось убедить. Чтобы досконально разобраться в ситуации, была создана комиссия, и потом всё спустили на тормозах. Еще одна проблема заключалась в том, что авиация стала «проседать», и нужно было наладить международные перевозки. Чартеров в СССР не было. То есть, в каждом областном центре необходимо было открыть международные аэропорты, подготовить команду, знающую английский язык, наладить систему навигации, расширить воздушные коридоры. Что такое сделать международный аэропорт? Там должна быть таможня, аэропорт нужно было сертифицировать по международным правилам и так далее. На решение этой задачи сконцентрировали все ресурсы. В течение двух лет мы организовали работу около 40 международных аэропортов.

И чартеры поддерживали авиацию на плаву — «один рейс за рубеж сделал — неделю все сытые».

— Но самое главное, наши советские летчики, несмотря на «языковой барьер», были лучшими в мире, поскольку летать начинали с «кукурузников», и постепенно, зачастую на Севере, осваивали летные «университеты». В жестких условиях, фактически без зарплаты, они работали на совесть, — отметил Ефимов.

УЛЬТИМАТУМ ВЛАСТИ

Про все сложности и перипетии не рассказать на страницах журнала, главное, что Виталию Борисовичу Ефимову удалось сохранить транспортную инфраструктуру страны. Если кратко, то под его руководством была организована и налажена работа нового общетранспортного Министерства России, созданы его федеральные и региональные структуры, а также система взаимодействия с международными, федеральными, региональными администрациями и транспортными предприятиями. Была организована разработка нового транспортного законодательства и нормативно-правовой базы регулирования транспортных систем в рыночных условиях. Созданы условия для начала глубокой модернизации авиационного, автомобильного, речного, морского транспорта и дорожного хозяйства. Заново организованы федеральные и региональные системы управления безопасностью транспортного комплекса, отвечающие новым экономическим условиям. Благодаря трудной и долго длившейся борьбе Ефимова и его команды удалось отстоять компанию «Аэрофлот», которая очень мешала западным конкурентам от развала.

Но настало время, когда даже министр не мог никак повлиять на ряд происходящих процессов. Это был 1996-й год. Камнем преткновения стала огульная и бездумная «прихватизация» предприятий транспортного комплекса. Виталий Борисович обратился с рапортом об отставке к Президенту РФ Борису Ельцину. В нем, изложив суть сложившейся обстановки, констатировал: «Есть рубежи, через которые переступить ни как министр, ни как гражданин России, не могу. Служить Отечеству и Президенту РФ могу только с пользой за порученное дело. Именно в этой связи прошу отставки».

Он не хотел быть «пешкой» в руках «нечистого» бизнеса, или «свадебным генералом». По словам Виталия Борисовича, если подвести итоги, в период приватизации с 1992 по 1996 год ему с министерской командой удалось сохранить в государственной собственности автомобильные дороги, 100% автобусного парка общего пользования, почти полностью

международный с 50-процентным пакетом акций в собственности государства, и где-то около половины – грузового, в автоколоннах. Сохранили они и отраслевые учебные заведения».

– Мне удалось убедить Ельцина, что транспорт надо приватизировать на особых условиях. Написал ему в рапорте, что, если вы приватизируете завод, он останется на месте, а флот – уйдет под чужой флаг. Главное, удалось сохранить порты, учебные заведения, исследовательские институты, вот все это было не так просто. По предложению авиаторов, мы поделили авиакомпания на местные и стратегические, и в результате они выжили, – сказал Ефимов, подчеркнув, что совесть его чиста.

ВЕРНОСТЬ ОТРАСЛИ

Уйдя с поста министра, Виталий Ефимов стал торговым представителем РФ в Венгрии, и с 1996 по 2001 год работал, будучи дипломатом первой категории, за границей. А, вернувшись, стал воплощать в жизнь новую идею, которая поможет наладить работу всего транспортного комплекса. Он решил создать Союз транспортников России, который бы координировал деятельность, представлял и защищал интересы всего транспортного сообщества, как в государственных, так и в иных органах страны и за рубежом. За ним всегда шли люди. И в 2003 году он обосновал концепцию, в составе учредителей организовал СТР, стал его Президентом, и является им до сих пор. О работе СТР можно написать много статей и даже книг, поскольку сделано очень много, в том числе и в последние годы. И Виталий Борисович, по-прежнему впереди, он берет на себя все сложные задачи. СТР за годы своего существования стал одним из важнейших профессиональных общественных объединений страны. По инициативе Ефимова в период с 2011 по 2018 год были организованы 4 встречи членов Союза транспортников России с Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным, по итогам которых Правительству Российской Федерации был дан большой перечень поручений по важнейшим проблемам развития транспортного комплек-

са. Выполнение этих поручений позволило придать новый импульс развитию региональной авиации, доставке грузов в Арктический регион, развитию внутренних водных путей, разработать систему транспортного контроля за иностранными автоперевозчиками, реализовать меры по обновлению парка транспортных средств автотранспортных предприятий и внедрению цифровизации в транспортном комплексе и многое другое.

Благодаря опыту и упорству Ефимова и его, небольшой по численности, команде, СТР получил признание как среди дорожников и транспортников, так и руководства страны. Президент России дал высокую оценку деятельности СТР, отметив, что «Союз играет действительно серьезную роль в обеспечении нормальной работы и жизнедеятельности транспортной отрасли страны, напрямую принимает участие в подготовке законодательных и подзаконных актов. Правительство всегда слышало Союз и прислушивалось к его мнению. Я очень рассчитываю на то, что мы и дальше, так же бок о бок, будем работать с Союзом транспортников при выработке стратегии».

За время своей деятельности Союз транспортников России совместно с ТПП РФ, Министерством транспорта Российской Федерации, транспортными ассоциациями и организациями инициировал и провел ряд крупных мероприятий, в том числе приурочивая их к наиболее значимым событиям в экономике нашей страны. С участием СТР была разработана и утверждена Транспортная стратегия России на период до 2030 года, реализация которой может превратить транспортный комплекс в один из передовых в мировом сообществе. Однако воплощение этой перспективной стратегии застопорилось по разным, в том числе и субъективным, причинам. Но проблемы Виталия Борисовича никогда не останавливали, а наоборот, заставляли собраться, мобилизоваться, чтобы идти к намеченной цели.

В рамках Национального проекта в 2026–2027 годах планируется начать разработку двух проектов, и СТР примет самое активное участие в этой работе. При удачной реализации Волжского – рас-

Поздравляем!



Уважаемый Виталий Борисович!

Сердечно поздравляю Вас с 85-летием со дня рождения!

Большой специалист и человек разносторонних знаний и интересов, Вы посвятили Вашу жизнь преданному служению интересам России, развитию и совершенствованию современной транспортной системы страны, поддержке отечественного предпринимательства. Высоко ценю Вашу активную государственную и общественную деятельность, многолетнее сотрудничество с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации на благо укрепления делового климата в России.

Желаю Вам здоровья, благополучия и успехов в реализации всего задуманного.

С. Н. Катырин,
Президент ТПП РФ

пространить этот проект на Сибирские реки. Плюс, реализовать пилотный проект создания линейных перевозок, задействуя железнодорожников, по реке Волга: Нижний Новгород – Астрахань. Основная задача – объединить все регионы России, а также связать населенные пункты внутри каждого региона.

Уважаемый Виталий Борисович!

Примите самые искренние поздравления с Вашим 85-летием!

Ваша неутомимая энергия, мудрость и преданность делу служат во благо российского парламентаризма, экономики страны и благосостояния граждан. Ваша многолетняя работа в Государственной Думе отмечена профессионализмом, принципиальностью и умением решать поставленные задачи.

Вы – образец для многих политиков и общественных деятелей. Ваши знания, опыт и активная гражданская позиция заслуженно пользуются авторитетом и уважением.

В этот знаменательный день желаю Вам крепкого здоровья, благополучия и дальнейших успехов во всех Ваших начинаниях. Пусть рядом с Вами всегда будут верные люди и надежные соратники.

Р.В. Бусаргин,
Губернатор Саратовской области

ПАМЯТЬ ПОБЕДЫ

В условиях, обрушившихся на нашу страну санкций, блокировки транспортных систем, войны со всей Западной коалицией, транспортному комплексу приходится существовать в условиях новой реальности. Проблем и задач много, но Ефимов считает, что необходимо помнить о главной цели:

Наша цель – сделать всё для совместной победы. В данном случае – в транспортном комплексе, выполнив все поручения Президента РФ. Это будет нашим вкладом в общую Победу. У России другого выхода просто нет. Можно рассуждать, может быть, о качестве начала военных операций, подготовленности наших командиров, которые давно не воевали... Но ясно одно – если бы мы не начали СВО, то было бы намного хуже. Мы могли потерять суверенитет, страну. Не для того наши отцы и деды ковали Победу. Не для того они гибли, бросаясь на амбразуры.

Виталий Борисович не случайно свою жизнь посвятил транспортникам и дорожникам. Они спасли миллионы людей, погибли, восстанавливая разбитые мосты и трассы. Чего стоит только одна Дорога Жизни, которую проложили лучшие дорожники Ленинградского фронта. И, конечно, есть между временами связующая нить – память их детей, внуков и правнуков, рассказы фронтовиков и тружеников тыла, которые передаются из уст в уста от сердца к сердцу. Отец Виталия Борисовича нашел свой последний приют под Великими Луками в братской могиле, где остались более тысячи безымянных советских бойцов, убитых в 1942 году. Борис Николаевич более 30 лет считался без вести пропавшим. В длинном списке есть и фамилия Ефимова-старшего.

– После школы отец окончил Тбилисский университет, до войны руководил предприятием в Подмосковном селе Березнецово Ступинского района, женился. 4 апреля 1940 года родился я. В октябре, в первую осень войны, родители со мной на руках дошли в эвакуацию до Орехово-Зуево, потом в теплушках добрались до Сергачевской станции Горьковской области, и осели в деревне Ачка, где жили мои дедушка с бабушкой, – поведал героическую историю семьи Ефимов. С бронью, хорошим техническим образованием и опытом управленца, Борис Николаевич мог бы работать в тылу, но решил без раздумий пойти на фронт. В Арзамасе закончил минометно-пулеметную школу добровольцев и новобранцев, а в январе 1942 года попал в «мясорубку» под Великие Луки. И пропал без вести. Виталия Борисовича, по сути, воспитала деревня – нищая, послевоенная, осиротевшая без мужиков.

– Отцы у многих погибли, или как мой, пропали без вести, остались женщины, да старики. Они нас и растили. Я как мог помогал матери, с 4 класса работал на колхозных полях, вместе с бабушкой пропадал и на наших 25 сотках, чтобы прокормиться. До 17 лет, пока жил в деревне, вздрагивал на улице от каждой шинели – все отец мерещился.

О том, что тот погиб под Великими Луками Ефимов узнал через 30 лет после Победы. Его сослуживец, полковник, очень деятельный и энергичный человек, будучи проездом в Москве, зашел в архив Минобороны и привез оттуда информацию о месте гибели красноармейца.

– Мы сразу же поехали с мамой в деревню Булынино, нашли Братское захоронение, увидели землю, куда он лег навечно. Это очень тяжело даже через столько лет – увидеть могилу родного человека, но еще тяжелее оставаться в неведении, похоронив надежду хоть что-то узнать о его судьбе, признается Виталий Борисович.

Так, что героизм, как наследная память у Виталия Ефимова в крови, ведь он тоже без особых раздумий принимал решения в пользу своей страны, своего народа. Причем в семье Ефимовых есть еще герой – Иван Яковлевич Логашин – родной дядя Виталия Борисовича, который виртуозно владея тяжелым оружием, из гаубицы уничтожил десятки вражеских танков, защищая блокадный Ленинград. До войны он работал кочегаром на железной дороге, после армии отучился на офицера в артиллерийском училище. Война началась для меткого старлея в 1936 году. Сначала была Финская, потом Великая Отечественная. С лета 1941 года он защищал Ленинград в составе 227 гаубичного полка 70-й стрелковой дивизии, проявив исключительную стойкость и отвагу, совершил несколько подвигов и был представлен к высокой награде – Орденом Отечественной войны I степени. 15 августа у деревни Терябень прямой наводкой искорежил легкий танк, уничтожил 50 фашистов и получил ранение, но поле битвы не покинул. Умиряющего бойца вывезли герои-автомобилисты по льду Ладожского озера. Это спасло ему жизнь. Из Ленинграда он попал в Челябинск, где его выходили, и после демобилизации, несмотря на инвалидность, Иван Яковлевич работал в тылу, в последние годы, как и в молодости – на железной дороге. И День Победы для него на всю жизнь остался самым главным днем жизни. Сам Виталий Борисович помнит этот великий день, хотя ему было всего 5 лет. Мама потом рассказала, что это был День Победы:

– У нас в деревне радио не было, и многие узнали о том, что война закончена, вечером, когда вернулись с железнодорожной станции, где они работали. Единственное, что помню – народ всей деревней, от мала до велика, высыпал из домов. А деревня большая, улицы длинные, широкие. Собрались огромной толпой на площади. Помню, что абсолютно все женщины плакали. По-



том уже пришло осознание, что кто-то плакал от горя, как моя мама, что муж не вернется. Другие плакали, что их отцы, мужья, сыновья и братья остались живы. Были слезы счастья и облегчения, что всё закончилось, и мы одолели фашистов.

Пройдя жизнь до 85 ступени, Виталий Борисович Ефимов по-прежнему живет интересами отрасли и страны. Он полностью отдается работе. Его тыл, любимая и единственная жена Нина Александровна, ушла из жизни, но остались те, кто продолжает его род – дети, внуки и правнуки. Когда тебе есть, что передать потомкам, если они тобой гордятся и сверяют свои поступки с твоими, это – главное человеческое счастье. Когда, оглядываясь назад на любое количество лет, ты, в общем-то, ничего не хочешь в них изменить.

Виталий Борисович Ефимов построил свою жизнь по правилам чести и совести, никогда не изменял своим принципам и своему делу. И те, кто защищает человеческое достоинство и хочет быть на стороне правды, справедливости, праведности, и есть настоящие герои любого времени. Они сквозь удары судьбы смогли подняться и сохранить веру в себя и высшую справедливость. Это то, ради чего стоит жить.

Татьяна Липовецкая

ЕФИМ БАСИН

Председатель Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере строительства, Президент Ассоциации «СРО «Межрегиональное объединение строителей», президент общероссийской общественной организации «Бамовское содружество»



С Виталием Борисовичем я знаком очень давно, поскольку еще в 1990-е годы мы вместе работали в первом составе правительства России. Времена были очень сложные, и далеко не все руководители смогли сохранить верность делу, своим принципам. Виталий Ефимов выдержал. Он был министром транспорта, я – министром строительства, и мы дружили. С ним было легко общаться, конструктивно взаимодействовать, работать.

Виталий Борисович – удивительный человек. Можно долго перечислять его положительные качества – безупречно честный, принципиальный и умный, ответственный и порядочный, позитивный и надежный. Он многое сделал для сохранения транспортной отрасли, для ее технического регулирования. Благодаря его пониманию ситуации, вниманию и поддержке, были приняты очень важные, определяющие решения. Именно его инициатива была – объединить все филиалы и ответвления министерства транспорта России, включая авиацию, железнодорожный, автомобильный, речной и морской транспорт. И потом, уже работая в комитете по транспорту Государственной Думы, возглавляя Союз транспортников России, он тоже оказал большое влияние на развитие

транспортной отрасли. И продолжает свою работу до сих пор. Это вызывает огромное уважение у коллег. Виталий Борисович хорошо знает свое дело, регионы. У него за плечами – огромный многосторонний опыт, в том числе работы в торговом представительстве за рубежом.

Как человек, глубоко преданный своему делу, он является образцом для подражания, примером и наставником для специалистов, работающих в транспортной отрасли. Его вклад в ее развитие поистине огромен, и его профессиональный путь – это яркий пример того, как благодаря ответственности, огромной компетенции, трудолюбию, таланту и неустанной энергии можно достичь выдающихся результатов и оставить глубокий след в истории транспортной отрасли.

А самое главное – Виталий Борисович – прекрасный человек с чистой душой, очень надежный товарищ, с которым, как говорят у нас в России, можно идти даже в разведку. Именно таким я его знаю и уважаю. Кстати, недавно я приезжал к нему в Госдуму, чтобы вручить юбилейную медаль – 50 лет с начала строительства Байкало-Амурской магистрали, поскольку он сделал очень многое для развития этой дороги, для ее второго дыхания, развития новых этапов.

Уважаемый Виталий Борисович!

Примите самые искренние и сердечные поздравления по случаю Вашего знаменательного юбилея! Пусть этот праздничный день станет ещё одним ярким моментом в череде Ваших достижений и свершений. Желаю от всей души Вам, прежде всего, крепчайшего здоровья, долгих лет жизни. Пусть с Вами рядом всегда будут верные и надежные друзья, соратники и близкие люди, которые ценят и любят Вас. Желаю Вам душевного спокойствия, бодрости духа и вдохновения для новых свершений!



ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

ИННОВАЦИИ,
ТЕХНОЛОГИИ,
КАЧЕСТВО

21-22.05.2025 | МОСКВА

Radisson Blu Олимпийский

innodor.ru

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ



ОРГАНИЗАТОР



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ОРГАНИЗАТОР ИТ-ЧЕМПИОНАТА



СООРГАНИЗАТОР ИТ-ЧЕМПИОНАТА



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ

ОПЕРАТОР





АЭРОПОРТ МАГАДАНА С НОВЫМ ТЕРМИНАЛОМ

В главном аэропорту Колымы появились теле-скопические трапы.

В международном аэропорту Магадана имени В. С. Высоцкого официально открылся новый пассажирский терминал, после того как 20 декабря сюда был выполнен первый тестовый рейс. Трехэтажное здание аэровокзала имеет общую площадь 14,4 тыс. кв. м. Терминал способен обслуживать до 1,5 млн пассажиров в год, а его пропускная способность увеличилась до 800 пассажиров час. Он оснащен автоматической системой обработки багажа, а зона регистрации оборудована 15 стойками. Старый терминал аэропорта Сокол, введенный в эксплуатацию в 1974 году, планируют приспособить для перевозки грузов. Сохранит свои функции в здании действующий пункт пропуска через госграницу.



ЛЬГОТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ

Вступил в силу приказ Минтранса России о предоставлении 50% скидки на авиабилеты для несовершеннолетних пассажиров.

В этом году авиакомпании обязаны предоставлять скидки на авиабилеты для детей на внутренних рейсах, а также размещать детей рядом с их родителями. Пассажирам с детьми положены льготы: 50% скидка для детей-граждан РФ от 2 до 12 лет на внутренних рейсах при сопровождении; 100% скидка детям до 2 лет с сопровождающим на вну-

тренних рейсах без отдельного места; ее менее 90% скидка для детей до 2 лет на международных рейсах без отдельного места; 50% скидка для детей-граждан РФ до 2 лет, если они следуют с сопровождающим и сидят на отдельном месте. Исключения распространяются на билеты бизнес-класса и субсидированные маршруты — на таких маршрутах скидка определяется перевозчиком самостоятельно. При этом авиакомпании обязаны предоставлять соседние места для ребенка до 12 лет и его сопровождающего на внутреннем рейсе без дополнительной платы.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ ВЕРТОПОРТ

В начале года в России запустили опытную эксплуатацию автоматизированной станции для зарядки батарей, запуска и приема БПЛА вертолетного типа.

Аппарат позволяет запускать вертолет на миссию автономно, без присутствия оператора на месте. Тестирование устройства проводят на специализированной площадке в Санкт-Петербурге.

Инновационная технология позволяет запускать вертолет на миссию автономно, без присутствия оператора на месте. Станцией уже заинтересовались заказчики из стран Ближнего Востока. По словам авторов изобретения, в мире нет аналогов вертопортов под беспилотник сопоставимого размера, и, тем более, под БПЛА вертолетного типа. Дронопорт «вооружен» беспилотником — в запрограммированное время он открывается, из него вылетает вертолет, реализует, например, мониторинговую задачу и воз-



ИЗ РОССИИ В МОГИЛЕВ

Этот город станет четвертым городом Беларуси, откуда национальный перевозчик летает в Россию.

Авиакомпания «Белавиа» объявила о запуске прямых регулярных авиаперелетов в Россию из пятого по величине города Беларуси. Напомним, что перевозчик летает из столичного Минска в Екатеринбург, Казань, Калининград, Москву, Санкт-Петербург и Сочи. Доступны прямые рейсы в Москву из Бреста и Гомеля. Полеты в Москву станут первыми рейсами из аэропорта Могилева с 2021 года. Они стартуют с 28 апреля. «Белавиа» начнет летать в московский аэропорт Шереметьево из города на востоке страны два раза в неделю. Время в полете составит 1 ч 25 мин.

Перевозчик начал активно развивать полетную программу из областных аэропортов с осени 2023 года. В 2024 году из аэропортов Гомеля и Бреста было перевезено 64,5 тысячи пассажиров. Также «Белавиа» планирует с 18 мая по 22 октября один раз в 10 дней чартерные рейсы из Могилева в турецкую Анталию.

ИТОГИ И ПЛАНЫ

Министр транспорта доложил Президенту РФ об итогах работы транспортного комплекса и планах до 2030 года.

Роман Старовойт подчеркнул, что во всех видах транспорта есть положительные результаты. В новых регионах введен десятикилометровый участок четырехполосной дороги в Донецкой Народной Республике, завершено строительство обхода посёлка Октябрьский на трассе М-5 «Урал», открыт обход Твери — более 62 километров, тем самым закончено строительство новой автомобильной до-

роги М-11 Москва — Санкт-Петербург. Что касается авиации, то завершено строительство перрона и вспомогательной инфраструктуры аэропорта Елизово, Петропавловск-Камчатский. В Якутске построена новая взлётно-посадочная полоса, открыты новые терминалы в Томске, Ставрополе, Улан-Удэ, Магадане.

«Несмотря на все сложности с поддержанием летного парка, мы показываем результаты лучше, чем в 2023 году», — сказал министр. Итоги железнодорожного сектора тоже радуют. Восстановлен железнодорожный вокзал в Мариуполе, введен в эксплуатацию по БАМу-2 второй путь на пе-



регионе Куанда — Куандинский. Практически день в день с 50-летием БАМа было подписано концессионное соглашение по строительству ВСМ Москва — Санкт-Петербург. Работа продолжается по всем фронтам.

МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕСНУЮ

В Хабаровском крае завершили реконструкцию искусственного сооружения на трассе «Уссури».

Трасса А-370 «Уссури» имеет огромное значение для развития ДФО, поскольку проходит по двум регионам страны — Хабаровскому и Приморскому краю, соединяя крупные экономические центры — Хабаровск и Владивосток. Реконструированный мост находится в Бикинском районе на 235-м км федеральной автомобильной дороги А-370 «Уссури» Хабаровск — Владивосток. На месте старого искусственного сооружения, построенного в 1967 году, специалисты возвели новое, увеличив ширину проезжей части для комфортного проезда до 12 м вместо 8,7 м. Расширение этого участка позволит обеспечить более комфортный и безопасный проезд. Отметим, что на подведомственных ФКУ ДСД «Дальний Восток» автодорогах в настоящий момент реализуется большой комплекс дорожных работ, в том числе и на искусственных сооружениях. Например — ремонт моста через реку Кучи на федеральной трассе А-376 Хабаровск — Лидога — Ванино — Комсомольск-на-Амуре.



НАВИГАЦИОННЫЕ ПЛОМБЫ

Внедрена новая система контроля для автоперевозчиков.

С конца января в России и Беларуси вводится контроль автомобильных перевозок отдельных категорий товаров с использованием навигационных пломб. Это ключевой шаг к повышению прозрачности и безопасности транспортировки товаров. Система поможет создать более честные условия для всех участников рынка и значительно снизит уровень контрабанды. Навигационные пломбы уже успешно используются в России с 2020 года. При ввозе товаров по территории нашей страны перевозчику необходимо заранее зарегистрироваться в информационной системе национального оператора и оплатить его услуги через личный кабинет, указав данные о перевозке. При въезде в пункт пропуска или контрольный пункт перевозчику необходимо обеспечить наложение и активацию навигационной пломбы. Навигационная пломба будет использоваться на всем маршруте до места завершения перевозки или до пункта пропуска выезда с территории Союзного государства.

БОНУС ДЛЯ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

В России продлили право бесплатного проезда по платным трассам до конца 2025 года для отечественных электромобилей.

В список для бесплатного проезда входят дороги М-1 «Беларусь», включая «Обход Одинцова», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», М-12 «Восток», ЦКАД. Эксперимент, стартовавший в РФ 1 марта 2023 года, проводится в рамках концепции по развитию производства и использования электрического автотранспорта в РФ до 2030 года и стра-

тегической инициативы «Электроавтомобиль и водородный автомобиль». Воспользоваться льготой могут как физические, так и юридические лица.

Право бесплатного проезда по платным трассам распространяется на электромобили производства липецкого «Моторинвеста», «Москвича», компании «ЭМ-Рус», а также на модели «Газель e-NN», «Газель e-City» от Нижегородского автомобильного завода, автовазовские Lada e-Largus, Lada Ellada, а также «Амберавто А5» калининградской сборки.

ВПЕРЕД К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ СУВЕРЕНИТЕТУ



Эти цифры, озвученные руководителем Федерального дорожного агентства Романом Новиковым в ходе конференции «Дорожное строительство в России. Дорожно-строительная техника, оборудование и материалы: импортозамещение, технологии и производство», свидетельствуют о росте производства отечественной техники и важности дальнейшей поддержки местных производителей для развития строительной отрасли и улучшения транспортной инфраструктуры.

**ФАКТИЧЕСКОЕ КОЛИЧЕСТВО ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ
В НАШЕЙ СТРАНЕ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 51 ТЫСЯЧИ ЕДИНИЦ,
ИЗ НИХ 54,7 % – ПРОИЗВЕДЕНО В РОССИИ.**



ОДНОЙ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ЗАДАЧ СЕГОДНЯ ЯВЛЯЕТСЯ НАРАЩИВАНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО СУВЕРЕНИТЕТА, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ РОССИИ СОКРАТИТЬ ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ИМПОРТА И СТИМУЛИРОВАТЬ ВНУТРЕННЕЕ ПРОИЗВОДСТВО



Одной из ключевых задач сегодня является наращивание технологического суверенитета, который позволит России сократить зависимость от импорта и стимулировать внутреннее производство. И поэтому на конференции обсудили разработку современной дорожной техники и оборудования, а также внедрение инновационных материалов и технологий для строительства и содержания дорог. Выступающие были единодушны в том, что без полномасштабного развития производственной базы современной дорожной техники движение к поставленным целям невозможно.

Как отметил заместитель директора Ассоциации «Росспецмаш» Вячеслав Пронин, несмотря на неблагоприятные условия, связанные с запредельно высокой ключевой ставкой и снижающейся покупательной способностью потребителей, отечественные заводы продолжают реализацию крупных инвестиционных проектов, выводят на рынок новые модели.

Начальник Управления научно-технических исследований и информационных технологий Росавтодор Сергей Гошовец подчеркнул, что необходимо и дальше развивать производство тех видов техники, которые в настоящее время не производятся в России. «Мы должны обеспечить строительный сектор высококачественной и продуктивной техникой собственного производства», – уверен он.

Эксперты обсудили новые материалы, их стандартизацию и лабораторный контроль, импортозамещение техники и техно-

логий, развитие рынка и применение мер для его поддержки.

– Все мы понимаем, насколько важна сегодня повестка подготовки кадров, – отметил ректор РУТ Александр Климов. – Мы уже не раз обсуждали на различных мероприятиях, как лучше организовать процесс обучения квалифицированных специалистов. Крайне важно вовлекать образовательные учреждения с серьезным научным и технологическим потенциалом. Сегодняшняя конференция – это один из шагов к более тесной интеграции вузов и реальных предприятий.



Важным шагом в формировании кадрового резерва дорожного хозяйства стало подписание соглашения о взаимодействии по вопросам науки и образования между РУТ (МИИТ) и БГТУ им. Шухова. Церемония подписания прошла с участием руководителя Федерального дорожного агентства Романа Новикова и губернатора Белгородской области Вячеслава Гладкова.

– Даже несмотря на сложную оперативную обстановку и реальный риск для жизни и здоровья, наши дорожники продолжают героически выполнять свою работу. Конечно же, стремимся и дальше развивать это направление, поэтому будем рады сотрудничать с Российским университетом транспорта по вопросам развития кадрового потенциала дорожного хозяйства, – уверен Вячеслав Гладков.

Как отметил губернатор Брянщины, существующие вызовы, продиктованные потребностью стимулирования социально-экономического потенциала страны, определяют необходимость создания трудового кадрового резерва, в том числе, в транспортной сфере. Большое значение имеет ранняя профориентационная работа с молодежью, фокус на дополнительном образовании и внеурочной деятельности молодого поколения.

Еще одно ключевое соглашение, направленное на развитие научного потенциала



транспортной отрасли, было заключено между РУТ (МИИТ) и ФАУ «РОСДОРИИ». Результатом сотрудничества сторон станет повышение уровня и качества подготовки профессиональных кадров, содействие занятости и трудоустройству выпускников Российского университета транспорта, а также интеграция образовательной и производственной деятельности.

Применение цифровых инструментов и высокоавтоматизированной техники в дорожном строительстве – основополагающий принцип формирования современной и комфортной инфраструктуры. Значимое соглашение в этой сфере было достигнуто между РУТ (МИИТ), ЗАО ПКФ «РБДС», а также Ассоциацией «Цифровая эра транспорта», АО «РАСКАТ» и ВНИИ «Сигнал».

Большой интерес участников конференции вызвала экспозиционная площадка, на которой крупнейшие отраслевые компании представили новинки дорожно-строительной техники. Особое внимание было уделено российскому асфальтоукладчику «Десна 2100», который стал ярким примером успешного взаимодействия Минтранса России, Минпромторга России, Росавтодора, производителей и подрядных организаций. Эта модель представляет собой усовершенствованную версию первого российского гусеничного асфальтоукладчика «Десна 1800» и предназначена для укладки различных типов асфальтобетонных смесей шириной от 2,5 до 13 м и толщиной от 30 до 300 мм.

Т. Журавлев



КАПСУЛЫ ДЛЯ СНА



В этом году на железнодорожном вокзале Оренбурга планируют открыть современную зону отдыха.

Там предусмотрены даже капсулы для сна пассажиров, которым требуется особый комфорт в ожидании поезда. Запуск таких зон отдыха направлен на повышение комфорта пассажиров, особенно тех, кто совершает долгие пересадки или вынужден ждать ночные поезда. Капсула рассчитана для одного

человека, но есть возможность отдыха родителя с ребенком младше 6 лет. Внутрь капсула оборудована USB-розеткой для зарядки гаджетов, шумоизоляционными жалюзи и отсеком для хранения багажа. Аренда «купе» включает комплект одноразового постельного белья. Система оплаты позволяет воспользоваться зоной комфортного сна на короткий срок – начиная от одного часа, так и на более долгий срок.

«СВЯТОЙ ПАНТЕЛЕЙМОН» В ПРИМОРЬЕ

Впервые с момента запуска медпоезда в нем заработает аптека.

Передвижной консультативно-диагностический центр «Святой Пантелеймон» впервые отправился в путь в августе прошлого года и с начала работы совершил 8 полных рейсов по регионам Дальнего Востока и Восточной Сибири, посетив 81 станцию. В Приморье медицинский поезд будет работать на 7 станциях: Лазо;

Мучная, Сибирцево, Камень-Рыболов, Хорольск, Гродеково-II, Липовцы. Чтобы попасть на прием нужно обратиться в «приемные часы» в вагон-регистратуру с паспортом и полисом ОМС. Поезд оснащен самым современным оборудованием и укомплектован бригадой высококвалифицированных врачей, в том числе узких специальностей. Впервые с момента запуска медпоезда в нем заработает аптека, что сделает доступной ле-



карственную помощь жителям удаленных населенных пунктов. В настоящее время врачи уже провели 24,6 тыс. приемов.

ЮБИЛЕЙ БАМА. ВСЕЙ СТРАНОЙ!

В числе награжденных – Министр транспорта Роман Старовойт.

В Москве подвели итоги праздничных мероприятий по случаю 50-летия начала строительства БАМа. На площадке ОАО «РЖД» под руководством заместителя Председателя Правительства Виталия Савельева состоялось итоговое заседание организационного комитета по подготовке и проведению празднования 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

Вице-премьер вручил членам оргкомитета юбилейные медали «50 лет Байкало-Амурской магистрали». Юбилейный год был отмечен не только тор-



жественными мероприятиями, но и большими достижениями в модернизации БАМа и всего Восточного полигона, провозная мощность которого выросла до 180 млн тонн.

Главная цель планомерного расширения Восточного полигона – рост провозной способности, обеспечение отечественным предприятиям стабиль-



ного, гарантированного доступа на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Министр транспорта Роман Старовойт отметил, что празднование 50-летия начала строительства БАМа направлено, прежде всего, на сохранение памяти о событиях, свершениях и людях, которые оставили заметный след в истории транспортной отрасли и всей страны.

МАРШРУТЫ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Железнодорожники представили концепцию развития железнодорожного туризма в регионе.

На Дальневосточной железной дороге уже реализуются такие проекты, как «Лыжная стрела. В Холдоми», «Комсомольский экспресс» с посещением Комсомольска-на-Амуре и озера Амут, «Просто космос» – поездка в Амурскую область на космодром «Восточный»,

а также «Владивостокские истории». С начала 2025 года на Дальневосточной магистрали уже запущены 2 новые программы в рамках образовательного проекта «Вагон знаний» для школьников: «Вагон знаний» в столице БАМа и «Путешествие в страну РЖД». При поддержке правительства Хабаровского края и во взаимодействии с региональными туроператорами запланирована разработка железнодорожных путешествий по Байкало-Амурской магистрали, круизных туров от Японского моря до озера

Байкал и других перспективных маршрутов. Железнодорожники намерены увеличивать количество маршрутов «отелей на колесах».



Одним из главных торжественных мероприятий Транспортной недели стало вручение наград лучшим регионам. Вручая символический «Золотой каток» главе Дагестана Сергею Меликову, федеральный вице-премьер Марат Хуснуллин сказал: «Дагестан – большие молодцы! В сложнейших условиях развивается международный транспортный коридор Север-Юг. У нас существенные планы по обходам Хасавюрта, Махачкалы и Дербента, а также по приведению в нормативное состояние дорожной сети. Хочу лично поздравить главу республики – спасибо огромное, вы здорово подтянулись». О том, что привело транспортников Дагестана к такому успеху, мы поговорили с министром транспорта и дорожного хозяйства Дагестана Джамбулатом Салавовым.



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

**«ЗОЛОТОЙ КАТОК» УЕХАЛ
В ДАГЕСТАН**

«ДАГЕСТАН – большие МОЛОДЦЫ»

– Джамбулат Шапиевич, коллектив нашей редакции поздравляет всех дагестанских дорожников с высокой наградой. На мероприятии, посвященном Дню работников дорожного хозяйства, Вы отметили, что качественные дороги – один из показателей благополучия государства. Как Вы оцениваете их состояние на сегодняшний день? Что было сделано в этом направлении за прошедший дорожный сезон?

– Действительно, качественные дороги один из главных факторов влияющих на развитие всех отраслей экономики Дагестана, поэтому мы ежегодно уделяем большое внимание развитию и совершенствованию подведомственной сети дорог. В планах 2024 года было строительство и реконструкция 46,3 км дорог и 5 мостов, а также капитальный ремонт 397,6 км дорог

и 13 мостов. На региональной и межмуниципальной дорожной сети протяженностью 7,3 тыс. км – мероприятия по содержанию, безопасности дорожного движения, кадастру и другим работам. При этом, на особом контроле – проекты соединения районных центров автомобильными дорогами с асфальтобетонным покрытием, а также проекты в интересах развития приграничных территорий, опорных отраслей Дагестана – сельского хозяйства, промышленности и туризма. Большое внимание уделяется вопросам повышения безопасности дорожного движения и другим направлениям нашей деятельности. Определенная работа проводилась на муниципальной улично-дорожной сети – в 51 муниципальное образование из республиканского бюджета в прошлом году были направлены субсидии в объеме 1,516 млрд рублей. В рамках этого финанси-

рования выполнен ремонт на 342 объектах общей протяженностью 146,6 км.

– Насколько Дагестан достиг целевых показателей по БКД?

– В последние годы мы перестроили работу проектной команды Республики Дагестан, качественно обновили её состав, систематически повышаем квалификацию работников, в том числе и сопричастных муниципальных образований, и самое главное, ориентировали всех участников этого процесса на достижение необходимых результатов. Все это позволило нам своевременно завершить все работы, которые были запланированы в рамках национального проекта. В 2024 году бюджет национального проекта составил 1 614,16 млн рублей. За счёт этих средств к началу августа мы уже реализовали 10 контрактов. В рамках нацпроекта дорожные работы проведены на 45,2 км дорог. Более 370 тыс. кв.м трасс получили новое асфальтобетонное покрытие. Часть денег было предусмотрено на очередной этап внедрения ИТС в Махачкалинской агломерации. Кроме того, в целях обеспечения сохранности региональных дорог завершено строительство 2-х автоматизированных пунктов весогабаритного контроля на наиболее грузонапряжённых направлениях в Карабудахкентском и Кизилюртовском районах.



ДЖАМБУЛАТ САЛАВОВ:

«МЫ УДЕЛЯЕМ БОЛЬШОЕ ВНИМАНИЕ ПРОЕКТАМ СОЕДИНЕНИЯ РАЙОННЫХ ЦЕНТРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ С АСФАЛЬТОБЕТОННЫМ ПОКРЫТИЕМ, ПРОЕКТАМ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИТИЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА, ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТУРИЗМА, А ТАКЖЕ ДЕЛАЕМ УПОР НА ПОДДЕРЖАНИЕ В НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СЕТИ ДОРОГ»





– Был запланирован капремонт автомобильной дороги «Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал», которая ведет к таким туристическим локациям как Карадахская теснина, аул-призрак Кахиб и оборонительные башни Гоора.

– Эта дорога ведет к одному из популярных горных туристических локаций. В ноябре 2024 года мы завершили капремонт на участке с 18,4 по 20 км. Введено в эксплуатацию 1,6 км дороги. Дорожники провели работы по уширению и усилению основания дорожного полотна, приведению в соответствие с нормативами поперечных и продольных уклонов, обеспечению организованного водоотвода, устроена дорожная одежда усовершенствованного типа с двухслойным асфальтобетонным покрытием. Для безопасного движения там установлено металлическое барьерное ограждение, сигнальные столбики, новые дорожные знаки и нанесена горизонтальная разметка.

– Знаем, что в Хунзахском районе производилась реконструкция участка «Арани – Заиб». Работы завершены?

– Реконструкция дороги с 3 по 9 км завершена в ноябре 2024 года. Жители встретили это событие с благодарностью, поскольку трасса связывает жителей Хунзахского района с райцентром – селом Хунзах. Дорога также востребована туристической отраслью, так как соединяет по наикратчайшему маршруту Хунзахский и Шамильский районы. Реконструкция позволила значительно

сократить расстояние между административными центрами обоих районов и имеет ключевое значение для социально-экономического развития указанных территорий.

– В октябре прошлого года на пяти региональных дорогах был завершен ремонт больших участков по 5-10 км. Какие населенные пункты находятся в зоне тяготения этих дорог? Почему были выбраны именно эти участки?

– Действительно, ремонт трасс Хасавюрт – Новолаское, Леваши – Акуша – Уркарах – Маджалис – Мамедкала, Буйнакс – Гимры – Чирката, Бабаюрт – Гребенская и Манас – Сергокала – Первомайское завершен. Дорожные работы выполнены в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Выбор именно этих автомобильных дорог был не случайным. Это обусловлено интенсивностью движения автомобильного транспорта на данных участках дорог, что повлекло за собой значительный износ существующего покрытия, а также появление серьезных дефектов и истечением межремонтных сроков. Большую роль в определении приоритетности сроков реализации проектов сыграли также значительно возросшие туристические потоки. Так, автомобильная дорога Леваши – Акуша – Уркарах – Маджалис – Мамедкала обеспечивает транспортные и социально культурные связи пяти муниципальных районов между собой, а также ведет к туристическому селу Кубачи. А трасса Манас – Серго-

кала – Первомайское обеспечивает транспортное сообщение Карабудахкентского, Сергокалинского, Левашинского районов с выходом на ФАД «Кавказ». Автомобильная дорога Бабаюрт – Гребенская способствует развитию социально-экономических отношений с соседней Чеченской Республикой.

– Какие работы ведутся в рамках нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры»? В частности, расскажите про реконструкцию территории в аэропорту «Махачкала».

– Планируемый срок реализации второго этапа реконструкции – конец 2025-го – 2026 год. Специалисты АО «Мостотряд-99» выполняют земляные работы, прокладкой водосточно-дренажной сети. Завершено строительство и монтаж новых трансформаторных подстанций. Ведутся работы по устройству объездной дороги, строительству основной аварийно-спасательной станции, новой искусственной взлетно-посадочной полосы. На участке в 400 метров с уже подготовленным основанием ведутся работы по устройству цементобетонного покрытия. Планируем расширение маршрутной сети и привлечение новых перевозчиков, проработать вопрос открытия авиасообщения с еще несколькими иностранными государствами, в частности с Китаем, Ираном, и построить новый Терминал А внутренних линий.

– Расскажите, что было сделано в рамках модернизации Махачкалинского морского торгового порта?

– Порт остается лидером по темпам роста среди 15 российских портов на Каспии и является одним из локомотивов экономики Дагестана, через который проходит большая часть грузопотока Каспийского региона. Около 55% грузов идет через порт Махачкала. При этом 87% грузов, проходящих через порт, составляет сырая нефть. Остальные 13% составляет зерно и тарно-штучные и лесные грузы. В рамках деятельности транспортного коридора «Север-Юг» расширяется и номенклатура предполагаемых к перевозке товаров, и география. Ведутся переговоры по экспорту удобрений и лесоматериалов в направлении Ирана, Ирака, Индии, в другие страны Азии и Ближнего Востока. Соответствен-



но, в обратном направлении планируется обеспечить параллельный импорт товаров, в том числе за счет контейнерных перевозок. Апробирована логистическая цепочка контейнерных перевозок из Индии через Махачкалинский морской торговый порт. Одним из наиболее динамично растущих направлений является экспорт зерна, который формирует потребность в реконструкции зернового терминала в порту и увеличение его мощности с 0,5 до 1,5 млн тонн в год.

– Наверное, болезненное место – это длительность прохождения таможенных процедур. Есть ли подвижки в этом направлении?

– На территории порта сейчас ведется строительство нового морского пункта пропуска через государственную границу России. Пункт позволит сканировать грузы, не выгружая товар, и скорость прохождения грузов значительно возрастет. Реконструкция пункта пропуска через государственную границу РФ «Махачкала» будет профинансирована из федерального бюджета в рамках ФЦП «Государственная граница Российской Федерации на 2012-2024 годы». Объект планируется сдать к 2026 году. АО «Махачкалинский морской торговый порт» во взаимодействии с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти и Правительством Республики Дагестан разработали мероприятия в целях развития порта, в том числе с учетом



предложений Минэкономразвития России о потенциале и стратегической цели развития порта с учетом возможности использования масштабных преимуществ МТК «Север-Юг». В рамках программы развития планируются строительство нового зернового терминала объемом 100 тыс. тонн, реконструкция действующих причалов, завершение строительства морского пункта пропуска «Махачкала», что позволит обеспечить ускорение прохождения таможенных и иных процедур, завершение строительства железнодорожного сортировочного парка с возможностью одновременной обработки до 100 вагонов в сутки, строительство 4-х полосной отдельной подъездной автодороги в порт протяженностью 6,2 км.

– Какие планы на 2025 год? Какие дороги будут построены и отремонтированы в первую очередь? Какие самые круп-

ные проекты удалось осуществить, сделан ли задел на ближайшие годы?

– Мы будем уделять большое внимание проектам соединения районных центров автомобильными дорогами с асфальтобетонным покрытием, проектам в интересах развития сельского хозяйства, промышленности и туризма, а также будет сделан упор на поддержание в нормативно техническом состоянии существующей сети дорог. В 2025 году планируем ввести 23,2 км построенных и реконструированных дорог и 11 мостов. И ввести после капремонта и ремонта 343,5 км дорог и 3 моста. Можно выделить такие значимые объекты, как строительство подъездной автомобильной дороги к Махачкалинскому морскому торговому порту, реконструкцию автомобильной дороги Грозный- Ботлих – Хунзах – Араканская площадка на участке с 174 по 182 км, а также участок с 87 по 93 км трассы «Леваши – Акуша – Уркарах – Маджалис – Мамедкала». В планах – капитальный ремонт участков автомобильных дорог «Кизилорт – Шамхал –Янгиюрт – Сулак», «Буйнакск – Терменлик», «Мехельта – Гагатли», мост на км 3,8 подъезда к поселку Сулак от ФАД «Астрахань – Махачкала», ремонт протяженных участков автодорог «Буйнакск – Кизилорт», «Ставрополь – Прохладный – Моздок – Кизляр – Крайновка», «Мамраш – Ташкапур – Араканский мост» и других трасс. Будем работать дальше!

– Мы желаем Вам удачи!

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 №	40702810000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»			
Банк получателя		БИК	044525411
ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		К/с №	30101810145250000411

СЧЕТ № 869/ПФ от 2 октября 2024 г.

Заказчик:

Платательщик:

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

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

Руководитель предприятия

Главный бухгалтер



Джаббарова Ф.А.

Токарева И.Б.

АКТИВНЫХ
ОРИГАНИЗАТОРОВ
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

ВЕРНУЛИ К ЖИЗНИ КРЫМСКИЙ МОСТ



В ноябре 2024 года Правительство России объявило благодарность ФКУ Упрдор «Тамань» за весомый вклад в реализацию мероприятий по ликвидации разрушительных последствий Крымского моста. Мы все хорошо помним печальные события октября 2022 года и июля

2023 года, когда враг ударил по Крымскому мосту. Это был серьезный вызов работникам дорожного хозяйства. В максимально сжатые сроки, в сложных погодных условиях Керченского пролива, применив неклассические технические решения, команда дорожников и мостовиков



В ОПЕРАТИВНОМ УПРАВЛЕНИИ ФКУ «ТАМАНЬ» НАХОДИТСЯ 999,015 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ В ПЯТИ РЕГИОНАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ Р-280 НА ТЕРРИТОРИИ ДНР, ХЕРСОНСКОЙ И ЗАПОРОЖСКОЙ ОБЛАСТЕЙ, А ТАКЖЕ В РЕСПУБЛИКЕ КРЫМ.



справилась с поставленной задачей. Их четкие и слаженные действия позволили досрочно открыть движение по восстановленным участкам. В первом случае работы были выполнены за 4,5 месяца, во втором – для восстановления моста потребовалось менее 3 месяцев. Российские специалисты доказали всем, что они способны решать задачи любой сложности. Об этом мы поговорили с начальником ФКУ Упрдор «Тамань» Никитой Храповым. Кстати, его трудовая деятельность отмечена Почётной грамотой Президента РФ, благодарностью Президента РФ, памятной медалью «За строительство Крымского моста».

НА ВСЕХ ФРОНТАХ

– Никита Валентинович, после инцидентов на транспортном переходе через Керченский пролив ФКУ Упрдор «Тамань» выполняло функции заказчика в рамках работ по восстановлению поврежденных участков моста. Что было конкретно сделано?





«ПРИНЯТЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ПОЗВОЛИЛИ ЗАВЕРШИТЬ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ СРОКА И ЗАПУСТИТЬ РАБОЧЕЕ ДВИЖЕНИЕ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ КЕРЧЕНСКИЙ ПРОЛИВ РАНЬШЕ УТВЕРЖДЕННОГО ГРАФИКА»

– В кратчайшие сроки были оптимизированы технологические процессы и проведена координация со всеми ответственными службами. За четыре месяца после первого происшествия было проведено восемь уникальных технологических операций по транспортировке и надвигке пролетных строений автодорожной части Крымского моста без возможных временных издержек. Менее трех месяцев потребовалось, чтобы восстановить мост после второго инцидента. Также были собраны и установлены два новых пролетных строения. Стоит отметить, что весь комплекс работ, включая поперечную надвигку пролетных строений, выполнялся в режиме эксплуатации транспортного перехода. Принятые технические решения позволили завершить восстановительные работы с опережением срока и запустить рабочее движение раньше утвержденного графика.

– В оперативном управлении ФКУ «Тамань» находится 999,015 км автомобильных дорог федерального значения

в пяти регионах Российской Федерации, включая федеральную трассу Р-280 на территории ДНР, Херсонской и Запорожской областей, а также в Республике Крым. Сложно представить, какой огромный объем работы лежит на ваших специалистах. Расскажите о текущих ключевых проектах.

– Необходимо отметить новый скоростной маршрут от дальнего западного обхода Краснодар до хутора Белый в Темрюкском районе, который открыли в декабре 2024 года. Его общая протяженность составляет 118,6 км. Это современная четырехполосная трасса I Б-категории. На всем протяжении автомагистрали установлено осевое и барьерное ограждения и стационарное освещение, что позволяет обеспечить высокий уровень безопасности движения. Транспортное сообщение с населенными пунктами обеспечивают 10 разноуровневых развязок. В составе дороги также 49 мостов и путепроводов, включая надземный пешеходный переход. Ее пропускная способность, в том числе благодаря отсутствию пересечений в одном уровне с региональными и местными дорогами, теперь составляет 39,5 тыс. автомобилей в сутки.

– Ваши трассы необходимы для развития новых территорий страны. Как идет модернизация трассы Р-280 «Новороссия»? В прошлом году в ДНР после капремонта открыли три участка федеральной трассы Р-280 «Новороссия», которая по словам вице-премьера Марата Хуснулина имеет большую стратегическую значимость. Как удалось так быстро буквально отстроить (модернизировать) их заново?

– Эта трасса является ключевой составной частью сухопутного коридора в Крым и входит в состав Азовского кольца. С осени 2023 года у нас велись масштабные работы по расширению трех участков данной трассы в ДНР. Наши дорожники выполнили большой объем работы по снятию почвенно-растительного слоя, фрезерованию существующего покрытия, устройству земляного полотна и рабочего слоя, укладке дорожной одежды. Модернизируя автомагистраль, специалисты капитально отремонтировали и расширили до четырех полос мост через балку Безымянная на 143-м км

дороги. Для безопасности движения в селе Безымянное был устроен надземный пешеходный переход, а на всем протяжении дороги для разделения встречных транспортных потоков предусмотрено осевое барьерное ограждение. Наличие собственных асфальтобетонных заводов и производство инертных материалов на объекте способствовали ускорению срока сдачи работ. А минимизировать логистические издержки и обеспечить оперативное принятие решений на месте позволило открытие нового проектного офиса в Таганроге, который находится рядом с участками работ по модернизации Р-280 «Новороссия». В дальнейшем позитивный опыт работы проектного офиса планируется применять при работах по развитию других участков данной автомобильной дороги.

– Участок автомобильной дороги Симферополь – Джанкой, ставший частью федеральной трассы Р-280 «Новороссия», в 2024 году перешел под ваше управление. Что уже сделано?

– Дорога Симферополь – Джанкой является продолжением трассы Р-280. Как часть Азово-Черноморского маршрута, она имеет огромное значение для развития всей Республики, и наша первоочередная задача – выполнить необходимый перечень мероприятий для повышения транспортно-эксплуатационного состояния дороги, обеспечить безопасность и комфорт для всех участников движения. Этот участок протяженностью 118 км обеспечивает движение по преимущественно двухполосной дороге от моста через Чонгарский пролив до Симферополя. После диагностики

были определены самые проблемные места. На сегодняшний день уже выполнен ремонт участка дороги протяженностью 5,3 км в городе Джанкой, также завершены работы по ликвидации деформаций и разрушений на участках дороги Р-280 «Новороссия» от Джанкоя до Симферополя дороги общей протяженностью 7 км. Сегодня работы у нас идут в штатном режиме. Хочу отметить, что для контроля и повышения оперативности действий служб содержания все машины оборудованы устройствами навигационной системы ГЛОНАСС.

– Большой объем работ требует не только много машин, но и специалистов. Как вы выходите из положения, учитывая сложную обстановку?

– Что касается кадрового вопроса, то штат сотрудников ФКУ Упрдор «Тамань» насчитывает сегодня более 130 высококвалифицированных специалистов дорожного хозяйства. Для обеспечения кадровой потребности ФКУ Упрдор «Тамань» участвует в ежегодных ярмарках вакансий, а также взаимодействует с ведущими дорожными ВУЗами страны. Специалисты нашего управления на регулярной основе повышают свою квалификацию. Это является необходимым условием для поддержания высокого уровня профессионализма и соответствия современным требованиям.

– Желаем, чтобы в 2025 году все намеченные планы исполнились и все наши российские дороги, включая почти 1 000 километров, которые курирует ФКУ Упрдор «Тамань», стали еще лучше!

Мария Алексеева



ООО «ТСМ»: КЛЮЧЕВЫЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ РОССИИ



– Денис Владимирович, одним из самых значимых проектов, который Ваша компания завершила в декабре 2024 года, было строительство новой трассы А-289 «Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк – автодорога А-290 Новороссийск – Керчь». Какова протяженность этой магистрали и сколько искусственных сооружений на ней было возведено?

– В марте 2020 года между ООО «Трансстроймеханизация» и ФКУ Упрдор «Тамань» были заключены государственные контракты на строительство и реконструкцию I и II этапов нового направления трассы А-289. «ТСМ» выступила генеральным подрядчиком работ по проектированию, строительству и вводу обоих этапов в эксплуатацию. Современная магистраль проложена в обход населенных пунктов, следовательно, увеличивает скорость движения и уровень

ООО «Трансстроймеханизация» (Дивизион «Дороги и Мосты» ГК «Нацпроектстрой») удается реализовывать уникальные и сложные проекты, способствующие развитию отечественной дорожной отрасли. Основанная в июле 2005 года, компания быстро заняла доминирующую позицию на российском рынке строительства и реконструкции инфраструктуры аэропортов, автомобильных дорог, гидротехнических сооружений. Динамичное развитие, широкая география строек, новейшая строительная техника, использование современных технологий и высококвалифицированный персонал – все это определило способность организации выполнять колоссальные объемы работ, исчисляемые миллионами кубометров и сотнями тысяч квадратных метров. О наиболее значимых объектах, которые были сданы в 2024 году и о тех, что строятся сейчас, журналу «Дороги и транспорт» рассказал генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация» Денис Воронкин.



ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ
ОТКРЫТИЯ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ М-11 «НЕВА» (2 ЭТАП)

комфорта, а также существенно сокращает время в пути. За 4 года на новой трассе протяженностью 119 километров дорожники возвели 48 искусственных сооружений: 33 моста и 15 путепроводов. Было построено 10 транспортных развязок, 11 площадок отдыха. На всем протяжении трассы установлено освещение и устроено 111 водопроводных труб. 22 декабря 2024 года Президент России Владимир Путин открыл движение по новой автомобильной дороге А-289 в режиме видеоконференции.

– Какие технические решения были применены при строительстве новой автомагистрали и как они повлияют на долговечность и качество объекта?

– Для строительства новой трассы было переустроено 19 участков мелиоративных систем сельскохозяйственного назначения общей площадью порядка 3 345 га. Они необходимы для орошения полей, на которых выращивают рис, пшеницу, рапс. Учитывая это, мы разработали и провели вспомогательные мероприятия по устройству земляного полотна. Были проведены дополнительные работы по временному пригрузу насыпи для ускорения процесса консолидации грунтов. Кроме того, наши специалисты выполнили устройство вертикальных и горизонтальных ленточных

В РАМКАХ ОБУСТРОЙСТВА НОВОГО НАПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ А-289 СПЕЦИАЛИСТАМИ «ТСМ» ВЫПОЛНЕНО И УСТАНОВЛЕНО:

- 91,6 ТЫС. М. П. ПАРАПЕТНОГО БЕТОННОГО ОГРАЖДЕНИЯ
- 291,2 ТЫС. М. П. МЕТАЛЛИЧЕСКОГО БАРЬЕРНОГО ОГРАЖДЕНИЯ
- 119,7 ТЫС. М. П. БОРТОВОГО КАМНЯ
- 6 199 МАЧТ ОСВЕЩЕНИЯ
- 861 ТЫС. М. П. ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ
- 1927 ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ





**НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ТРАССЫ
ВОЗВЕДЕНА НАСЫПЬ ВЫСОТОЙ ДО 12 М.
ДЛЯ ЕЕ УСТРОЙСТВА ПОТРЕБОВАЛОСЬ
9,138 МЛН М³ ИНЕРТНОГО МАТЕРИАЛА**

геодрен из современных композитных материалов для ускорения процесса отвода воды из основания насыпи. Стоит отметить, что эта технология относится к числу передовых мировых практик. Применение геокомпозитов сокращает продолжительность и стоимость работ, повышает устойчивость основания.

Для новой дороги в Краснодарском крае был разработан особый состав асфальтобетона, который прошел испытания на устой-

чивость к образованию колеи и трещин, а также влагоустойчивость в специализированном центре. Примененные методы расчета конструкции дорожной одежды призваны обеспечить требуемые межремонтные сроки.

При реализации проекта службой заказчика была организована система производственного и входного контроля. Строительный контроль осуществлялся с постоянным присутствием на всех участках объекта уполномоченных представителей заказчика и подрядчика, выполняющих освидетельствование всех скрытых работ, приемку ответственных конструкций, сетей инженерно-технического обеспечения с предварительным выполнением как визуального, так и инструментального контроля (приборного, геодезического, лабораторного). Это обеспечило должную безопасность сооружений и требуемое качество выполняемых работ.

– Огромное внимание в последнее время уделяется строительству обходов населенных пунктов в регионах РФ. Мы знаем, что специалисты ООО «ТСМ» в 2024 году построили объезд поселков Октябрьский и Островцы трассы М-5 «Урал». Каковы особенности объекта?

– Современное восьмиполосное шоссе длиной 11 километров, построенное специалистами «Трансстроймеханизации», стало ключевым элементом в разгрузке федеральной трассы М-5 «Урал». Новая дорога проходит параллельно Новорязанскому шоссе, одному из самых загруженных участков московского транспортного узла, в обход поселков Октябрьский и Островцы. Она более чем вдвое снижает нагрузку на шоссе. В состав отрезка трассы входят путепроводы, транспортные развязки и крупный мост через Москву-реку в районе населенного пункта Заозерье, построенные нашими коллегами из АО «ДиМ».

При сооружении обхода применялись самые инновационные материалы и уникальные решения. Этот участок дороги был проложен через болото. Из-за того, что дорога находится в древней пойменной части Москвы-реки, там очень глубокие заложения илов и торфов. Поэтому было принято решение укрепить более одного километра дороги забивными сваями.

– Какие еще обходы были и будут построены Вашей компанией?

– Опыт в строительстве обходов населенных пунктов у «Трансстроймеханизации» большой. Это обходы Балашихи и Ногинска на нулевом этапе трассы М-12 «Восток» в Московской области. На участке общей протяженностью 65 километров было построено 38 искусственных сооружений и 3 транспортные развязки. Он обеспечил бесперебойный выход к МКАД, оптимизировал логистическую нагрузку, увеличил пропускную способность автодороги.

Мы построили обходы населенных пунктов на трассе М-4 «Дон»: г.Аксая в Ростовской области, Юго-Восточный обход г.Боброва, с.Лосево и г.Павловска в Воронежской области. Дорога обслуживает транспортно-экономические связи Российской Федерации с государствами Закавказья и Ближнего Востока. Основной целью сооружения обходов стало развитие транспортной инфраструктуры юга России, повышение уровня безопасности движения автотранспорта в связи с выводом транзитных потоков за пределы населенных пунктов, экономия времени в пути.

В прошлом году Президент России Владимир Путин открыл движение

на Северном обходе Твери трассы М-11 «Нева» – масштабном проекте, в реализации которого принимали участие несколько компаний Нацпроектстроя. С открытием объекта у автолюбителей появилась возможность проехать по транспортному коридору от Санкт-Петербурга до Казани протяженностью 1520 километров без единого светофора и перехода.

На этот год намечено открытие движения на участке новой дороги «Дюрюли – Ачит», которая фактически станет продолжением трассы М-12 до Екатеринбурга. Новая трасса позволит повысить безопасность автодвижения, выведет грузовой трафик за пределы населенных пунктов, значительно сократит время в пути и обеспечит скоростную связь крупнейших региональных центров.

– Денис Владимирович, спасибо за содержательную беседу. Желаем реализации всех намеченных проектов в 2025 году!

ООО «Трансстроймеханизация»
123007, г. Москва,
ул. 3-я Магистральная, 10 а
Тел.: (495) 982-37-62, www.tsm.ru



ЕФИМ БАСИН:

«Строительство – это, прежде всего, созидание»



ГЕРОЙ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА ЕФИМ ВЛАДИМИРОВИЧ БАСИН ОТМЕТИЛ СВОЕ 85-ЛЕТИЕ

Легендарная советская стройка БАМ стала всенародным проектом, в котором приняли участие почти два миллиона человек. И мы до сих пор с огромным уважением вспоминаем людей, которые сыграли большую роль в его реализации. Имя Героя Социалистического Труда, полного кавалера ордена «За заслуги перед Отечеством», председателя Комитета ТПП РФ по предпринимательству в сфере строительства Ефима Владимировича Басина тесно связано с историей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, строительством которой Ефим Владимирович руководил десять лет. После «ГлавБАМстроя» наш герой стал министром строительства России, возглавлял корпорацию «Трансстрой». Накануне юбилея этого уважаемого человека мы поговорили с ним о том, что помогло ему найти свою дорогу в жизни, и, конечно же, о магистрали, которая оставила неизгладимый след в судьбе тех, кто на ней работал.

БАМ.

Продолжение пути

В СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ

– Ефим Владимирович, в юношеские годы вы мечтали стать летчиком, грезили полетами, а жизнь пошла совсем по другой колее, поскольку вы выбрали для себя профессию строителя. Как так получилось?

– После окончания средней школы я из Самарской области в 1957 году отправился поступать в авиационный институт в Киев. Пересадка была в Гомеле. Сошёл я с поезда на пересадку, и вдруг вижу объявление, что Белорусский институт инженеров транспорта приглашает абитуриентов. Меня привлёк один из факультетов в списке, который назывался «промышленно-гражданское строительство». Наверное, здесь вмешался его величество



случай, поскольку я, не раздумывая, взял чемодан и отправился сдавать документы в Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта. И ни разу не пожалел о том, что стал строителем. Считаю, что это – судьба!

– Как вам давалась учеба? И вообще, были ли какие-то сложности в начале профессионального пути?

– Честно говоря, сложностей особых не было. Но помню, что на первый курс было набрано много ребят, которых после армии с преференциями принимали на учебу. В общежитской комнате нас проживало четверо. Наступает утро. Пора уже идти на лекцию, а пара однокурсников еще крепко спит. Как-то незаметно и я последовал их примеру. Потом смотрю: одного отчислили, второго... Тут я быстро понял, что нужно браться за ум. Сама учеба давалась легко, поэтому я почти сразу стал получать повышенную стипендию.

Первые два года прошли в постижении общеобразовательной программы, со строительными дисциплинами пришлось познакомиться чуть позже. Потом началась практика, и так, постепенно, я вошел в отрасль. Моя жизнь связана со строительством уже 62 года, и эти годы дали мне очень многое, поскольку я объехал практически всю страну – Крайний Север, Дальний Восток, Юг, Центр, Поволжье... И многие регионы мне хорошо знакомы. Ну и, конечно, очень важным этапом стали 8 лет работы на Крайнем Севере, 10 лет – на БАМе и Дальнем Востоке.

Ефим Владимирович БАСИН награждён:

- Орденом «За заслуги перед Отечеством» I степени (22 апреля 2024 года) – за большой вклад в реконструкцию, развитие и в связи с 50-летием начала строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали;
- Орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени (27 октября 2009 года) – за большой вклад в развитие строительного комплекса Российской Федерации и многолетнюю добросовестную работу;
- Орденом «За заслуги перед Отечеством» III степени (27 декабря 1999 года) – за большой личный вклад в развитие строительного комплекса РФ и многолетний добросовестный труд;
- Орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени (26 августа 2020 года) – за достигнутые трудовые успехи, активную общественную деятельность и многолетнюю добросовестную работу.





ЕФИМ БАСИН:

« Я ПРИЕХАЛ НА БАМ В СОРОК ЛЕТ, А УЕХАЛ В ПЯТЬДЕСЯТ. ЭТО – ГЛАВНАЯ СТРОЙКА В МОЕЙ СУДЬБЕ, ШКОЛА МУЖЕСТВА И БЕСЦЕННЫЙ ОПЫТ, КОТОРЫЙ ПРИГОДИЛСЯ В ДАЛЬНЕЙШЕЙ ЖИЗНИ»

– Вы прошли путь от рядового инженера до руководителя крупных строительных организаций. Почему уехали на Крайний Север?

– Я прошел все ступеньки карьерного роста, хотя карьерой это не считал – просто работой. Ни разу не просился взять меня на работу, или уволить. Всегда так получалось, что назначали, направляли, а я соглашался. Причем, начал карьеру техником-нормировщиком в Ярославском строительном управлении №302, куда попал по распределению после института, что тоже оказалось полезно. Там прошёл путь от старшего мастера до начальника управления. Затем стал начальником строительного управления в Ярославле, был на руководящих должностях в «Гортрансстрое». А затем получил неожиданное предложение поработать на Крайнем Севере в «Печорстрое». Это крупнейшая организация транспортных строителей в Республике Коми. «Печорстрой» когда-то был «Печорлагом», Печорским исправительно-трудовым лагерем железнодорожного строительства, и мне, как руководителю, пришлось создавать команду с большим опытом и авторитетом, формировать новые коллективы.

Восемь лет на Крайнем севере – это серьёзные стройки, ответственная работа, трудности и успех – Красные знамена победителей в соцсоревнованиях и так далее...

ШКОЛА МИНИСТРОВ

– Казалось бы, можно «почивать на лаврах», а вы опять круто поменяли жизнь. Почему приняли такое решение?

– Жизнь поменялась, когда в 1978 году меня направили слушателем в Академию народного хозяйства при Совете министров СССР по специальности «экономика, организация управления и планирования народного хозяйства», которую позже прозвали «школой министров». Только в первом выпуске было пять союзных министров и 16 заместителей министров. Эта академия была создана по инициативе премьер-министра Алексея Николаевича Косыгина, кандидаты на обучение проходили жёсткий отбор – по одному человеку от каждого союзного министерства и республики. Итого, порядка 100 человек. Перед тем, как принять предложение, я посоветовался с женой, и она сказала: «Ну, сколько же можно разъезжать по стране?» У нас к тому времени уже было двое детей. Сын родился в Ярославле, дочка в Нижнем Новгороде. Это было правильное решение, поскольку шло накопление опыта не только от знаний, которые там давали, но и от плотного общения слушателей со всей страны между собой. Кроме того, перед нами выступали союзные министры, лекции читали передовые для того времени ученые, такие как академики Заславская, Аганбегян, Абалкин, Бунин... Стажировки проходили в Госплане, в Госстрое, в Госнабе, даже за рубежом. Всё это был колоссальный опыт. Два года учёбы в академии дали мне многое. Сразу после окончания академии, по решению ЦК КПСС и Совета министров, я был назначен заместителем начальника «ГлавБАМстроя». Расставшись с комфортной московской жизнью, пришлось уехать с семьей в Сибирь. Четыре года работал заместителем начальника «ГлавБАМстроя», затем первым заместителем, а затем возглавил управление. Также являлся заместителем министра транспортного строительства СССР.

– Судьба не случайно привела вас на Байкало-Амурскую магистраль?

– Конечно, не случайно. К сорока годам у меня сложился большой опыт руководства строительством крупных производственных объектов, но БАМ – совсем другое дело, поскольку его уже в те годы называли «стройкой века». Стройка была действительно всенародной, комсомольской. Поэтому контроль и ответственность были колоссальными. Конечно, было трудно, и я фактически круглые сутки проводил на работе. За мной были работа и около 100 тысячи человек, которые строили БАМ. Работы велись в экстремальных условиях: холод, непроходимая тайга, необжитые места и сейсмическая активность. Нам пришлось сдавать участок за участком, невзирая ни на какие условия. Я очень хорошо помню участок Лена – Кунерма на территории Иркутской области, который сдали под моим руководством в 1981 году. И затем мы ежегодно вводили новые участки, строили вторые пути на участке Тайшет – Лена, электрифицировали Забайкальскую железную дорогу, возводили производственную базу «ГлавБАМстроя» в Тайшете, домостроительный комбинат, завод по ремонту техники, Шимановский домостроительный комбинат и кирпичный завод на станции БАМ. В разгар строительства мы полностью себя обеспечивали всеми необходимыми конструкциями и материалами. Десять лет проскочили очень быстро. Мы были одной дружной семьей. Эта стройка стала школой интернационализма и патриотизма, когда плечом к плечу люди различных национальностей – азербайджанцы, армяне, грузины, чеченцы, дагестанцы, прибалтийцы, украинцы и белорусы в едином порыве прокладывали путь в будущее. Я приехал на эту стройку в сорок лет, а уехал в пятьдесят. Это – главная стройка в моей судьбе, школа мужества и бесценный опыт, который пригодился в дальнейшей жизни. После «ГлавБАМстроя» я стал министром строительства Российской Федерации, возглавлял корпорацию «Трансстрой»...

СЛОЖНАЯ СУДЬБА ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ

– В годы перестройки всенародная любовь к легендарной стройке остыла, и, наверное, вам было очень трудно сми-

ИЗ ПРИВЕТСТВЕННОГО СЛОВА ЮБИЛЯРУ ПРЕЗИДЕНТА ТПП РФ СЕРГЕЯ КАТЫРИНА:



«Вас всегда отличали высокая ответственность, принципиальность и особое умение видеть перспективы даже там, где другим это кажется невозможным. Позвольте выразить особую благодарность за проводимую уже более 20 лет ежедневную работу на посту председателя Комитета Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по предпринимательству в сфере строительства. Благодаря Вашей энергии и настойчивости удалось наладить конструктивный диалог между бизнесом и государством, что позволяет решать важнейшие задачи – от совершенствования законодательной базы в строительной отрасли до поддержки и реализации инвестиционных и инфраструктурных проектов».

риться с тем, что в 90-е годы БАМ некоторые СМИ называли «дорогой в никуда».

– У БАМА оказалась очень сложная судьба. С 1974-го по 1984-й год стройку восхваляла вся пресса, рассказывая восторгом о трудовых подвигах бамовцев. Руководители крупных ведомств, ученые, артисты, композиторы и поэты считали очень почётным посещение БАМа. Так было до «золотой стыковки» в 1984 году. Как только мы сдали магистраль во временную эксплуатацию, для перевозки строительных грузов, многим показалось, что стройка закончена. Началась перестройка, экономика была на спаде, грузов почти не было, и полилась критика: раз стройка началась в эпоху Брежнева – значит, она застойная. На самом деле никакого застоя не могло быть, потому что мы там вкалывали буквально день и ночь, создавая новую жизнь. В итоге финансирование БАМа было ограничено, в прессе стали появляться заголовки типа «дорога в никуда», «рельсы ржавеют». Это был большой плевок в душу каждому бамовцу, поскольку мы вложили все в то, что-



бы построить эту магистраль. Мы верили в светлое будущее. А ведь предстояло еще пять лет тяжелой работы по доведению дороги до кондиции, ее обустройству, электрификации, устройству связи, коммунальной инфраструктуры, строительству жилья и так далее. Поэтому этот период был очень тяжелый. Предстояло сдать дорогу в постоянную эксплуатацию на всем ее протяжении. Мы сдали ее в 1989 году. И снова начались трудности, поскольку строители-бамовцы, буквально со всей страны, оказались, по сути, брошенными на произвол судьбы. Новых объектов не было. Люди, конечно, были обижены.

– Вы попытались как-то защитить их от несправедливости?

– Думая, как это сделать, я решил участвовать в выборах народных депутатов. Причем, на тот момент была огромная конкуренция – 11 человек на один мандат, но я одержал победу. Став депутатом, нужно было работать на постоянной основе, и возникла опять дилемма: оставаться на БАМе и отказаться от депутатских полномочий, или же, наоборот, оставить руководство БАМом и перейти в Верховный Совет. Я решил добиваться справедливости как народный избранник. А в 1992-м году мне предложили перейти в правительство, возглавить Госстрой России. Этой работе я посвятил 9 лет – сначала был в правительстве Черномырдина, потом Примакова. Но, к сожалению, с Евгением Максимовичем мы проработали вместе всего лишь 9 месяцев. Затем я вернулся в Минтрансстрой, которое поменяло статус и стало корпорацией «Трансстрой». Меня сразу назначили первым ви-

це-президентом корпорации, и с 1999 года я параллельно стал генеральным директором «Корпорации ИНЖТРАНССТРОЙ», и возглавлял ее до 2015 года. Корпорация построила много важных объектов, например, контейнерный терминал в Морском торговом порту Усть-Луга, объекты олимпийской инфраструктуры в Сочи, реконструировала аэродромы, построила комплекс исторических зданий Сената и Синода в Санкт-Петербурге, международный санно-бобслейный комплекс «Парамонов» в Подмосковье, ангарный комплекс бизнес-авиации в аэропорту «Шереметьево».

– Мы знаем, что вы, возглавляя движение БАМовцев, до сих пор ведете большую работу по развитию транспортной инфраструктуры...

– В настоящий момент я являюсь президентом Общероссийской общественной организации «Бамовское содружество», которая активно участвует в реализации дальнейших планов по строительству БАМа. Мы стремимся передать опыт молодежи, сохранить память и добрые традиции легендарной стройки. Сейчас перед страной стоят большие задачи, идет переформатирование всей экономики в связи с санкциями с Запада на Восток. И наш БАМ развивается, идет укладка вторых путей, ведутся работы по электрификации.

Сегодня БАМ востребован в полную силу. Мы видим, что без БАМа железные дороги страны не справились бы с нынешними объемами перевозок угля, леса и нефтепродуктов. Я обрел душевное равновесие и удовлетворение оттого, что БАМ наконец-то реабилитирован, он нужен.

Несколько лет назад, будучи Президентом всероссийского общества БАМовского содружества, я обратился к Президенту России с просьбой отметить пятидесятилетие начала строительства БАМ. Мое предложение было поддержано. Юбилей прошел на высочайшем уровне. Но самое большее удовлетворение от сознания того, что принято решение о развитии БАМа, Транссиба, Восточного полигона. В этом году будет завершено строительство второго этапа магистрали с доведением грузоподъемности БАМа до 180 млн тонн в год. По Указу Президента начато строительство третьего этапа с завершением в 2032 году и достижением грузоподъемности до 270 миллионов тонн. А это значит, что нужно построить вторые пути, сложные тоннели, решать важные вопросы по развитию строительного дела, кадровые проблемы, внедрять цифровизацию, современные технологии.

– Про семейные традиции хотелось бы спросить. Дети, внуки пошли по вашим стопам? Чем они занимаются? Интересуются ли тем, что вы делали?

– Так получилось, что жена со мной училась в институте, хотя мы поженились позже, когда я пошел работать. Сын, дочка и внук закончили строительные факультеты в МИИТе. Они, так же, как и я, считают себя строителями. И, думаю, гордятся этим, потому что строительство – это, прежде всего, созидание. Это все то, что останется после нас людям.

– Каким для вас стал 2024 год? Что он принес? Достижения, победы, эмоции?

– Самым главным событием для меня стало то, что мы достойно отметили 50-летие начала строительства БАМа. Я рад не тому, что получил Орден «За заслуги перед Отечеством» I степени, а потому, что теперь мне не стыдно смотреть людям в глаза. Как бамовцы радуются, как довольны этим праздником, и тем, что их труд, их лишения, связанные с мерзлотой, безлюдьем, комарами и лютыми морозами, не пропали даром. Сегодня они могут гордиться тем, что были участниками строительства великой магистрали. Мне регулярно приходят сообщения, фотографии, как люди празднуют этот юбилей, как преобразуются поселки БАМа. Надо отдать должное



СТРОИМ ВМЕСТЕ С РЖД

«На Международном форуме-выставке «Транспорт России» в прошлом году я, как президент Общероссийской общественной организации «Бамовское содружество», и глава РЖД Олег Белозёров подписали Соглашение о сотрудничестве. Члены нашей общественной организации будут участвовать в экспертизах строительных проектов и программ, которые РЖД реализует в рамках нацпроекта «Эффективная транспортная система». Ветераны смогут делиться опытом, который они получили при проектировании, строительстве и эксплуатации Байкало-Амурской магистрали. Кроме того, заслуженные бамовцы будут мотивировать молодёжь, проживающую в регионах Сибири и Дальнего Востока, для работы в РЖД и структурных подразделениях компании».

руководству РЖД и местным властям, губернаторам БАМовских регионов, которые приложили много усилий, особенно в этом году, по приведению в порядок населенных пунктов. У нас ведь 63 поселка, которые были построены с нуля.

**ОТ ВСЕГО КОЛЛЕКТИВА РЕДАКЦИИ
«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ»
ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС
С ЮБИЛЕЕМ. И СПАСИБО ВАМ
ЗА ОТКРОВЕННЫЙ РАЗГОВОР!**

Записала Мария Гошина

ОТРАСЛЬ

– Игорь Иванович, скажите, сколько отраслевых организаций сегодня входят в состав Ассоциации, и в чем вы видите ее основные задачи?

– Сегодня мы представляем 83 территориальных органа управления автомобильными дорогами. Это практически все субъекты, за исключением городов федерального значения и исторических регионов, вошедших в состав России, поэтому мы считаем, что объединяем всех дорожников страны. На протяжении 30 лет мы работаем, основываясь на целях, для которых организация и была создана, отстаивая интересы территориальных органов управления автомобильными дорогами в органах законодательной и исполнительной власти страны и регионов. Мы работаем над совершенствованием законодатель-



способна на многое

За более чем 30-летнюю деятельность Российская Ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР» объединила дорожников более чем на 99,7% территории страны, помогая решать им многие задачи. О том, что волнует дорожников страны, а также о результатах многолетней комплексной работы этой мощной организации и ее планах на будущее, мы побеседовали с генеральным директором Ассоциации «РАДОР» Игорем Старугиным.



ных и нормативных документов в сфере дорожного хозяйства, представляем интересы своих членов в различных экспертных, научно-технических и общественных советах.

– Какие проблемы для российских дорожников сегодня самые острые? И как они решаются?

– Пожалуй, нет смысла выделять первоочередные вопросы, поскольку у нас все вопросы решаются комплексно и планомерно. Можно назвать главные, которые решаются из года в год на протяжении последних лет. Например, в начале 2000-х годов шла большая работа по формированию дорожных фондов. Сейчас же все достаточно стабильно и понятно. Из главных направлений нашей деятельности стоит выделить совместную работу с нашими коллегами из Минтранса РФ и Федерального дорожного агентства над совершенствованием нормативных актов РФ в отношении автомобильных дорог общего пользования, принципов управления ими, порядка формирования и использования средств для финансирования дорожного хозяйства. Мы постоянно участвуем в этом процессе, совершенствуя проекты нормативных актов, начиная от проектов федеральных законов, постановлений правительства, нормативных документов Минтранса РФ и Росавтодора, и заканчивая техническими документами. Все они проходят через аудит нашей ассоциации с обязательным рецензированием документов коллегами из регионов. Работа важная, поскольку нам всем в дальнейшем жить и работать по этим нормативным актам. И в качестве



«ПОДХОДЫ К ФЕДЕРАЛЬНЫМ И ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМ ДОРОГАМ, ВХОДЯЩИМ В ОПОРНУЮ СЕТЬ, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОДИНАКОВЫМИ, ПОТОМУ ЧТО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ, КОТОРЫЕ ПО НИМ ПРОЕЗЖАЮТ, НЕВАЖНО ЗНАТЬ – ЧЬЯ ЭТО ДОРОГА. ОНА ДОЛЖНА БЫТЬ КАЧЕСТВЕННОЙ И БЕЗОПАСНОЙ»

аргументов хотел бы привести несколько цифр: за 2019 – 2024 годы мы подготовили рецензии на проекты 596 нормативных актов. Это огромный объем работы, которая идет постоянно в течение года.

– Эти проекты документов вы отработываете собственными силами или привлекаете экспертов?

– Часть документов мы отработываем собственными силами, а большую часть – с регионами. Направляем им проекты документов, получаем замечания и предложения, затем сводим их, и продолжаем работу с теми структурами, которые готовят эти документы. Главные наши партнеры по законодательной деятельности это – Минтранс РФ, Росавтодор, профильные комитеты Государственной Думы и Совета Федерации.

Взаимодействие с федеральной властью – очень большой пласт нашей деятельности, поскольку наша Ассоциация входит в различные экспертные и совещательные, координационные научно-технические советы органов власти – Правительства РФ, экспертных советов в Госдуме при наших профильных комитетах по развитию транспортной инфраструктуры, по земельным





и имущественным отношениям. Мы тесно работаем с Советом Федерации с Комитетом по экономической политике и другими инстанциями.

Плюс, идет взаимодействие по линии общественных объединений, поскольку Ассоциация входит в Общественный совет при Минтрансе России, Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве, Общественный совет партийного проекта политической партии «Единая Россия» «Безопасные дороги» и на протяжении многих лет сотрудничает по вопросам совершенствования отраслевого законодательства с Союзом транспортников России, к которому ваше издание имеет прямое отношение.

– Знаем, что в рамках XI Международной специализированной выставки «Дорога – 2024» в Екатеринбурге прошел Всероссийский съезд работников дорожного хозяйства. Расскажите о главной цели этого мероприятия.

– Стоит отметить, что это первое в современной истории мероприятие по аналогии с I Съездом деятелей по шоссейному делу, прошедшего 110 лет назад – в 1914 году. Для дорожной отрасли 2024 год – это год завершения национального проекта «Безопасные качественные дороги», поэтому на Съезде были подведены предварительные итоги за минувшие пять лет. Хочу сказать, что за эти годы всем дорожным сообществом выполнен огромный объем работы по улучшению состояния автомобильных дорог – задача по реализации национального проекта выполнена: только на региональных дорогах построено, реконструировано и отремонтировано почти 100 тысяч километров автомобильных дорог и более 108 тысяч погонных метров мостов и искусственных сооружений. Работы выполнялись практически во всех субъектах страны и Росавтодор принял правильное решение – публично подвести итоги деятельности за 2019 – 2024 годы в рамках Съезда. Результаты очень значимые и впечатляющие.

– На главном форуме дорожников Ассоциация «РАДОР» и Федеральное дорожное агентство организовали Круглый стол по развитию региональных автодорог.

– С 2025 года стартовал новый Национальный проект «Инфраструктура для жизни», поэтому на Круглом столе мы обсуждали предварительные итоги реализации Национального проекта «Безопасные качественные дороги» и перспективы дальнейшего развития отрасли. Обсуждались параметры нового нацпроекта: насколько они реалистичны и достижимы, какие финансовые ресурсы необходимы для этого, какая часть может быть выполнена за счет сил и средств регионов, а какой объем финансовой помощи требуется из федерального бюджета. Причем, не только в плане денег, но и в части технологических и методологических подходов. Возможно, эти вопросы носят не очень публичный характер, важен результат – безопасность и качество дорог.

– Вклад всей дорожной отрасли в развитие экономики Российской Федерации, в достижение целей, которые были ука-

заны Президентом России по повышению качества жизни граждан, большой.

А в чем главная миссия «РАДОР»?

– Наша Ассоциация, объединяя территориальные органы управления дорожным хозяйством, обобщает и анализирует информацию, которая идет с мест, вычленяет проблемные вопросы, на которые нужно обратить внимание. Мы оперативно доводим эту информацию до органов власти и работаем над тем, чтобы исключить из жизни отрасли проблемные моменты через корректировку нормативных правовых актов. Можно привести много примеров. В последние годы идет активное формирование опорной сети автомобильных дорог – это довольно новое направление в деятельности всей дорожной отрасли. Но в полтора миллиона километров российских дорог входят и сельские дороги с небольшим трафиком – дороги, которые находятся в сельской местности, а также грунтовые дороги, которые тоже надо приводить в порядок. И если бы у государства были возможности, то все проблемы очень быстро были бы решены, ведь отрасль способна на многое. Но мы живем и работаем в реальных условиях, и одно из них – ограниченность финансовых ресурсов, поэтому одно из важных направлений работы – повышение эффективности использования средств дорожных фондов. Соответственно главный вопрос – это приоритизация мероприятий дорожной деятельности. Было принято решение обратить первоочередное внимание на опорную сеть автомобильных дорог, началась планомерная работа по ее формированию.

– А какие критерии были выбраны для отнесения объектов к опорной сети?

– К опорной сети отнесены все автодороги федерального значения. В перечень автодорог опорной сети включены дороги с максимальным трафиком, дороги, которые принимают основную нагрузку по грузопотоку и пассажиропотоку, через показатель интенсивности движения в опорную сеть включаются дороги с интенсивностью более 10 тыс. транспортных средств в сутки. Следующий показатель – автодороги, соединяющие административные центры субъектов РФ с населенными пунктами с числом жителей более 100 тыс. человек, а также эти населен-



АССОЦИАЦИЯ «РАДОР» НАСЧИТЫВАЕТ 83 ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫХ И 15 АССОЦИИРОВАННЫХ ЧЛЕНОВ, ОБЪЕДИНЯЯ ДОРОЖНИКОВ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 99,7 % ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

ные пункты между собой, обходы городов с числом жителей более 100 тыс. человек.

Мы вместе с коллегами вели расчеты и по обеспеченности финансовыми ресурсами этих дорог. Это достаточно серьезная работа – определение нормативов финансовых затрат на содержание, ремонт, капитальный ремонт. Подходы к федеральным и территориальным дорогам, входящим в опорную сеть, должны быть одинаковыми, потому что пользователям, которые по ним проезжают, неважно – чья эта дорога. Она должна быть качественной и безопасной.

А исходя из наших подходов, если мы говорим об одинаковых требованиях, то совершенно уместно вести речь об одинаковом обеспечении с точки зрения нормативных документов, технических подходов и финансового обеспечения. Поэтому на повестку дня встает вопрос утверждений единых нормативов финансовых затрат для опорной сети автомобильных дорог, как федеральных, так и региональных.

– Насколько мы помним, вопрос о равном выделении средств на региональные и федеральные трассы мулсируют уже лет пятнадцать. У людей возникает еще такой вопрос: нужна ли эскалация строительства таких объектов,



«ЗА 2019 – 2024 ГОДЫ АССОЦИАЦИЯ «РАДОР» ПОДГОТОВИЛА РЕЦЕНЗИИ НА ПРОЕКТЫ 596 НОРМАТИВНЫХ АКТОВ. ЭТО ОГРОМНЫЙ ОБЪЕМ РАБОТЫ, КОТОРАЯ ИДЕТ ПОСТОЯННО В ТЕЧЕНИЕ ГОДА».

как М-12, или можно какую-то часть средств отдать на приведение в норму региональных маршрутов?

– Такие объекты, как М-12 – уникальные, гордость России. Как и мост через Керченский пролив, который был построен тоже в рекордные сроки. Значение их трудно переоценить для развития новых регионов, отрасли, страны. М-12 – это политически, социально-экономически важная трасса, которая соединила Запад с Востоком нашей огромнейшей страны. Есть острая необходимость организации перевозок между Западной частью страны и Востоком, ведь железные дороги не справляются сегодня с объемом перевозок. И, поэтому востребованность этих трасс несравненно высока и когда возникали проблемы при их строительстве, отрасль их решала. Это было проверкой на прочность, повышение квалификации и огромный опыт для всей страны.

– В течение года Ассоциация «РАДОР» и ФКУ «Росдормониторинг» провели ряд обучающих семинаров. Какой эффект вы бы отметили от подобных мероприятий?

– Семинары проводились для владельцев автомобильных дорог регионального и местного значения по вопросам работы с государственной информационной системой выдачи специальных разрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств. Наши эксперты детально рассказали в том числе и про особенности зачисления средств, полученных

в качестве платы в счет возмещения вреда автодорогам от движения тяжеловесов, в доходы соответствующих бюджетов, а также о нововведениях в части подготовки проектов организации дорожного движения тяжеловесного и крупногабаритного транспорта. Напомню, что в соответствии с действующим нормативно-правовым регулированием с 1 марта 2024 года все средства, оплаченные перевозчиками в счет возмещения вреда от движения тяжеловесных транспортных средств, вне зависимости от значения автомобильной дороги, поступают на расчетный счет уполномоченной на выдачу специальных разрешений организации – ФКУ «Росдормониторинг» и далее перераспределяются в региональные бюджеты.

– Вы провели практический семинар на очень актуальную тему: подготовка к дорожно-строительному сезону 2025 года, в частности был сделан обзор поправок в № 44-ФЗ, даны разъяснения, рассмотрена административная практика.

– Подобные мероприятия мы проводим ежегодно. Заканчивается один сезон дорожных работ, отрасль готовится к началу следующего, один из этапов – это как раз специалистам размещение государственных заказов на следующий период. Мы помогаем региональным участникам сориентироваться в нормативных изменениях. Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» – один из сложных законов, как по объему, так и по количеству процедур. Там очень много подзаконных актов и ежегодно вносится очень большое количество изменений. И мы в рамках семинара обсудили все эти вопросы, рассказали о всех изменениях, которые произошли в последнее время в части нормативных документов, требованиях контрольных органов, Федеральной антимонопольной службы. Также мы проводим большую информационную работу, используя свои интернет-ресурсы. И вы, журналисты профильных изданий, нам в этом, безусловно, помогаете.

– Спасибо большое за беседу!

Татьяна Липовецкая

СВЯЗЬ ПО ВИДЕОСИГНАЛУ

Разработка студента МАИ позволит увеличить дальность связи с дроном.

Студент МАИ Артем Ковалев создал систему для беспилотников, которая помогает увеличить расстояние, на котором оператор может поддерживать устойчивую связь с аппаратом. Проект выполнен на базе Военного учебного центра при МАИ. Система уже испытана и может применяться в серийных изделиях. Конструкция представляет собой блок антенн на штативе и может свободно двигаться вокруг своей оси. По словам изобретателя, ключевая особенность системы в том, что ей не требуются эти данные для определения положения дрона в пространстве, поскольку она наводится на аппарат, пеленгуя его видеосигнал. Такое решение актуально, например, при полетах в городской среде, где много помех от WiFi. Также система может работать в режиме обнаружения, сканируя пространство в поисках приближающихся аппаратов. Технологией уже заинтересовался столичный Центр управления городской аэромобильностью.



ПО СУБСИДИРОВАННЫМ МАРШРУТАМ

На 2025 год для поддержки перевозок выделено 24,6 млрд рублей.

По предварительным итогам за 2024 год воздушным транспортом перевезено порядка 5 млн пассажиров по субсидированным маршрутам из общего количества, которое составляет более 111 млн пассажиров.

В минтрансе РФ считают, что авиаотрасль достойно справилась с обслуживанием пассажиропотока. Сейчас для пассажиров действуют три программы субсидированных перевозок, позволяющие совершать полеты в Калининград и на Дальний Восток, социально значимые полеты между субъектами Дальневосточного федерального округа и пря-

ВСТАЛИ НА КРЫЛО

Российские авиакомпании в прошлом году перевезли свыше 111 млн пассажиров.

Предварительные итоги года озвучил на совещании в Минтрансе заместитель министра транспорта Владимир Потешкин. Рост пассажирских авиаперевозок

по сравнению с предыдущим годом составил 5,6%. Причем, гражданская авиация уже четвертый раз подряд преодолела отметку в 111 млн перевезенных за год пассажиров.

До пандемии отрасль преодолевала эту планку в 2018 и 2019 годах, а также в 2021-м. Основной рост обеспечило расширение международного авиасооб-

щения примерно на 21%, после выкупа более 150 авиалайнеров у иностранных лизингодателей через страховое урегулирование.

По словам министра транспорта Романа Старовойта, объем перевозок на внутренних линиях должен превысить 84 млн человек, показав минимальный прирост в 1%.



«БОГАШЕВО» МОДЕРНИЗИРУЮТ

Получено заключение от Ростехнадзора на очередной этап реконструкции аэропорта Томск.

Заключение выдано по проекту реконструкции аэропортового комплекса «Богашево» в городе Томск. Комплексная модернизация аэропортовой инфраструктуры позволяет: увеличить пассажиропоток; обеспечить уровень безопасности полетов, принимать дальнемагистральные самолеты типа Boeing 777-300, повысить уровень качества обслуживания пассажиров.

Работы длятся с 2022 года. Уже модернизирована ВПП, рулежная дорожка и водосточно-дренажная сеть, завершено строительство участка патрульной дороги с устройством асфальтобетонного покрытия, построены очистные сооружения, аварийно-спасательная станция, контрольно-пропускной пункт, линии связи, электроснабжения, а также периметровое ограждение, которое оснащено техническими средствами охраны. На объекте также установлено новое светосигнальное и метеорологическое оборудование.



мые рейсы между регионами без пересадок в столице. На 2025 год для поддержки перевозок выделено 24,6 млрд рублей.

50 – ещё НЕ ПРЕДЕЛ



Ученые уверены, необходимо идти по пути увеличения межремонтных сроков службы автомобильных дорог в России и здесь нужно стремиться к 50 годам. И такие конструкции специалисты ВУЗа и госкомпаний разработали. Это дорога М-4 «Дон», где на цементобетонном высокопрочном покрытии устроен слой комфортности: 35 мм из щебеночно-мастичного асфальтобетона на полимерном битумном вяжущем, приклеенный по мембранной технологии. 60 тысяч автомобилей проходят по этому участку в сутки, и конструкция прекрасно работает.



Именно этой теме была посвящена прошедшая в Московском автомобильно-дорожном государственном университете (МАДИ) X Международная научно-практическая конференция «Инновационные технологии: пути повышения межремонтных сроков службы автомобильных дорог». Это ключевое событие для экспертов дорожной индустрии, где об-

суждаются самые актуальные вызовы и перспективы развития отрасли.

Организаторами конференции выступили: МАДИ, Ассоциация бетонных дорог и СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» при поддержке Росавтодора и Госкомпаний «Автодор». Вел конференцию заведующий кафедрой «Строительство и эксплуатация дорог» МАДИ доктор технических наук, профессор, президент НО «Ассоциация бетонных дорог» Виктор Ушаков.

Еще в 2017 году, Постановлением правительства были увеличены межремонтные сроки эксплуатации автомобильных дорог федерального значения с усовершенствованным типом покрытия до 12 лет, по капитальному ремонту – до 24 лет. Переход на новые межремонтные сроки должен

ЭКСПЕРТЫ ОБСУДИЛИ МЕТОДЫ УВЕЛИЧЕНИЯ МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКОВ СЛУЖБЫ АВТОДОРОГ

осуществляться постепенно по мере проведения работ по усилению конструкций дорожных одежд в рамках реконструкции и капитального ремонта. Установлены были и новые нормативы финансовых затрат и утверждены Правила расчёта размера ассигнований федерального бюджета на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог федерального значения. Это позволило обеспечить поэтапное решение задачи приведения в нормативное состояние сети автомобильных дорог по требуемой нагрузке при соблюдении увеличенных межремонтных сроков.

Ректор МАДИ Артем Ажгиревич подчеркнул важность качественных дорог для экономики страны и необходимость внедрения инноваций. Он отметил значимость национальных проектов «Инфраструктура для жизни» и «Эффективная транспортная система» в развитии дорожной сети России.

К ректору присоединились ключевые фигуры дорожной отрасли, также обратившиеся к участникам с приветственными словами: директор департамента государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса РФ Антон Козлов; заместитель начальника Управления научно-технических исследований, инфор-



мационных технологий и хозяйственных обеспечений «Росавтодора» Георгий Гончаров; заместитель директора Департамента проектирования, технической политики и инновационных технологий ГК «Автодор» Сергей Ильин; генеральный директор СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонид Хвоинский; депутат Государственной Думы РФ Сергей Тен; проректор по научной работе СибАДИ Виктория Кузнецова. В работе конференции приняли участие специалисты из разных стран и регионов России, что позволило обменяться опытом и взглядами на актуальные проблемы дорожного хозяйства в масштабах СНГ.

Главной темой обсуждения стали проблемы плано-предупредительных работ по содержанию дорог, выбора оборудова-





ния, экономических аспектов строительства и направления стандартизации. Производственным опытом поделились и строительные, и промышленные организации со всей России. В своих докладах эксперты отметили, что цементобетонные дороги долговечнее асфальтобетонных в 5-6 раз, а срок их службы может достигать 50 лет. Прочность и износостойкость таких покрытий позволяют пропускать автомобили с большим объемом грузов и существенно сэкономить на ремонте и последующей эксплуатации.

Для решения задачи увеличения межремонтных сроков необходимо обеспечить на вновь строящихся или ремонтируемых дорогах значительное повышение общего модуля упругости. Одним из эффективных путей повышения прочностных показателей дорожных одежд нежесткого типа является более широкое применение монолитных оснований из грунтов или асфальтового гранулята, обработанных минеральными вяжущими, а также отходов промышленности, обладающих самостоятельными вяжущими свойствами. Замена оснований из дисперсных материалов на монолитные позволяет снизить материалоемкость дорожной одежды на 20–50%, стоимость строительных работ до 45% и повысить срок службы дорог на 35–40%.

В рамках дискуссии члены Ассоциации бетонных дорог обсудили эффективные технологии продления службы дорожной одежды, перспективы и экономические аспекты выбора различных типов покрытий для автомобильных дорог и разработку стандартов, которые позволят применять инновации на практике. Как констатировали участники конференции, Россия на текущий момент существенно уступает по качеству дорог странам Европы. Однако опыт

В России растет число машин, нагрузки на дороги постоянно увеличиваются. Перед отраслью стоит задача по поиску и внедрению эффективных технологий строительства и реконструкции автомобильных дорог. Для решения проблемы необходимо значительное увеличение доли дорог с инновационным покрытием.

и наработки в части увеличения межремонтных сроков службы, которыми эксперты поделились в ходе научно-практической конференции показывают, что ситуация уже меняется в лучшую сторону.

С докладами на конференции выступили: руководитель отдела ООО «МИРА-СТРОЙ» Артем Григоров; проректор Казанского архитектурно-строительного университета Евгений Вдовин; инженер ООО «Гекс Полимер» Данил Черезов; специалист ООО «Сотерра Инжиниринг» Анна Кузнецова; генеральный директор ПК «САЗИ» Сергей Гладков; специалист из «Полимагиз Групп» Алексей Володилов; инженер «Седрус» Дмитрий Оськин.

В ходе обсуждения были представлены доклады ученых МАДИ Владимира Бойкова, Владимира Ярмолинского, Татьяны Лариной и Юрия Васильева, поведавших о наиболее передовых достижениях в области дорожного строительства и эксплуатации. За докладами последовала оживленная дискуссия с активным обменом опытом и мнениями. Своим опытом увеличения межремонтного срока автомобильных дорог поделились Дархан Саканов, генеральный директор АО «НК «КазАвтоЖол» из Казахстана и Виктор Артимович, представлявший на конференции Белорусский «БелдорНИИ». Интересным стало выступление руководителя сегмента «Транспортная инфраструктура» компании «Цементум» Екатерины Хрищатой.

За последние 10 лет на дорогах России значительно увеличилось количество тяжеловесных транспортных средств. Одновременно с этим возросли требования к межремонтным срокам службы дорожных одежд. Увеличение сроков службы требует внедрения инновационных конструктивных решений на стадии проектирования, строительства, реконструкции и ремонта с использованием высокоэффективных материалов, и технологий с целью значительного повышения общего модуля упругости, в частности путем замены оснований дорожных одежд из дисперсных материалов на монолитные. На каждом этапе имеются резервы для увеличения межремонтных сроков, которые необходимо реализовывать.

Анатолий Тарасов

«ЧАЙКОВСКИЙ ЭКСПРЕСС» ПОД СТУК КОЛЕС

Горьковская магистраль запустит в честь 185-летия со дня рождения Петра Ильича Чайковского именную поезд.

Пригородный туристический ретропоезд на паровой тяге «Чайковский экспресс» будет курсировать несколько дней февраля 2025 года по маршруту Ижевск – Воткинск. Состав будет отправляться из Ижевска и прибывать на станцию Воткинск, и обратно. Первые рейсы подтвердили огромный интерес к музыкальному ретропутешеству. В состав ретропоезда входит старинный паровоз Л-3095, выпущенный в 50-е годы прошлого века, и комфортабельные вагоны. В салоне вагонов, оформленных в духе дореволюционных составов, гостей встречают увлекательной театрализованной программой и классическими музыкальными произведениями. Проводники носят форму конца XIX века, а предметы для оформления подбирали у коллекционеров и в антикварных магазинах. Мероприятие проходит в рамках развития внутреннего туризма и празднования 185-летия со дня рождения великого русского композитора Петра Ильича Чайковского. Туристы побывают в городе Воткинске, где будущий композитор провел детские годы и начал формироваться его музыкальный талант.



БЕСПЛАТНЫЙ WI-FI

Сервис стал доступен более чем на 400 железнодорожных станциях и вокзалах.

К публичному Wi-Fi подключаются и те, кто перед посадкой в поезд проводит время в зале ожидания, и те, кто только прибыл, чтобы вызвать такси или посмотреть маршрут по карте города. Для доступа

в интернет необходимо один раз пройти процедуру авторизации, и в дальнейшем в любом месте оказания услуги, повторная авторизация не потребует. Проект оснащения беспроводным доступом в интернет вокзалов и станций реализуется с 2015 года.

Сегодня к сервису подключено более 400 объектов железнодорожной пассажирской инфраструктуры. В 2024 году

к бесплатной интернет-сети подключили 176 станций и вокзалов. В том числе теперь бесплатный Wi-Fi доступен на вокзалах Котлас-Южный, Нижневартовск, Лиски, станции Казань Аэропорт, станциях МЖД Новохоловская, Миткино и других. В течение прошлого года ею воспользовались более 8,6 млн человек, что на 22% больше, чем в 2023-м.

ВАГОН ЗНАНИЙ

На Куйбышевской железной дороге этой весной будут курсировать три тематических поезда.

Путешествия, стартующие из Пензы, состоятся в рамках проектов «Яркие выходные» и «Вагон знаний». В марте можно запланировать поездку в Казань, Свияжск или Йошкар-Олу, чтобы познакомиться с культурой и достопримечательностями республик Татарстан и Марий Эл.



В честь 80-летия Победы в Великой Отечественной войне 11 апреля отправится тематический поезд в Волгоград. Для школьников эта поездка пройдет в рамках проекта «Вагон знаний» с экскурсионной программой «Главный урок

истории». В пути следования будут работать реконструкторы военно-исторического общества, которые расскажут ребятам о событиях Великой Отечественной войны. С 16 по 18 мая тематический поезд свяжет Пензу с Самарой и Тольятти. Путешественники смогут выбрать одну из двух экскурсионных программ для знакомства с этими городами. На время путешествия поезд становится для пассажиров настоящим «отелем на колесах».



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МЕДИЦИНЕ 180 ЛЕТ!

По случаю юбилея в Санкт-Петербурге прошел медицинский совет с участием представителей отрасли.

«Железнодорожная медицина сопровождала стройки века – Транссиб, БАМ, оказывала поддержку во времена ВОВ. И сегодня тысячи специалистов продолжают заботиться о здоровье людей, предоставляя медицинскую помощь жителям труднодоступных и малонаселенных городов России», – сказал заместитель Министра транспорта РФ Константин Пашков. Он отметил, что медицинская служба сегодня является неотъемлемой частью развития российских железных дорог. Сегодня к подразделениям «РЖД-Медицина» прикреплены 2,5 млн. человек. По стране курсируют 14 передвижных медицинских комплексов и новый передвижной клинично-диагностический центр «Святой Пантелеймон», который с 2024 года работает на Дальнем Востоке. От Министерства транспорта за достигнутые успехи в работе Константин Пашков вручил медицинскому составу РЖД медали им. Петра Губонина и Благодарности Министра транспорта РФ.



«МИРОМАКС-СПЕЦТЕХНИКА»

лучшая и первая

ПРЕДЛАГАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ПОТРЕБИТЕЛЯМ КАЧЕСТВЕННУЮ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНУЮ ТЕХНИКУ ОТ LONKING

Напомним, что Lonking Holdings Limited – одна из крупнейших машиностроительных компаний Китая, которая специализируется именно на производстве дорожно-строительной техники. А благодаря российской компании «МироМакс-Спецтехника», образовавшейся в 2016 году, эти современные машины стали доступны для широкого круга российских организаций, в том числе и дорожно-строительных. Это дает возможность подрядчикам инфраструктурных проектов не зависеть от санкций недружественных стран.

КАЧЕСТВО С ГАРАНТИЕЙ

Стоит отметить, что компания образовалась из слияния двух ООО – «Спецтехника» и «МироМакс». «Спецтехника» ведет свое начало с 2011 года и основной ее специализацией был полный спектр услуг в поставке дорожно-строительной техники, в частности мини погрузчиков с бортовым поворотом, фронтальных погрузчиков, гусеничных экскаваторов, экскаваторов-погрузчиков. Знаковым моментом стал 2015 год, когда был подписан контракт с заводом LONKING (Fujian) International Trade Co., Ltd на поставку дорожно-строительной техники с завода под брендом LONKING. Компания «МироМакс», созданная в 2016 году,

ДИЛЕРСКАЯ СЕТЬ КОМПАНИИ «МИРОМАКС-СПЕЦТЕХНИКА» НАСЧИТЫВАЕТ БОЛЕЕ 40 КОМПАНИЙ НА ВСЕЙ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ. ТАКЖЕ ИМЕЮТСЯ 4 ОСНОВНЫХ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ЦЕНТРА ПРОДАЖ ТЕХНИКИ В ГОРОДАХ: УФА, УЛЬЯНОВСК, ЗАБАЙКАЛЬСК, МОСКВА.

специализировалась на поставке запасных частей для китайской спецтехники именитых брендов, таких как XCMG, LONKING, SDLG, XGMA, LiuGong и многие другие. А в 2019 году произошло слияние двух компаний и подписан отдельный контракт с заводом LONKING (Fujian) International Trade Co., Ltd на поставку погрузчиков с бортовым поворотом марки LONKING. И это направление стало главным и важнейшим для развития компании.

– В 2019 году завод LONKING (Fujian) International Trade Co., Ltd удостоил нас звания дистрибьютора по поставке мини погрузчиков LONKING на территории России. А в 2023 году, благодаря правильной дилерской стратегии и квалифицированному подходу к продаже мини погрузчиков, нашей компании удалось получить статус лучшего дистрибьютора мини погрузчиков с бортовым поворотом LONKING в мире, – рассказал директор ООО «МироМакс-Спецтехника» Михаил Кадынцев.

В 2022 году по статистическим данным по импорту мини погрузчиков с бортовым поворотом, компания «МироМакс-Спецтехника» заняла 1 место с долей рынка около 40%.



На данный момент компания имеет 4 распределительных центра продаж с огромными площадями в Москве, Уфе, Ульяновске и Забайкальске.

– Главная наша цель – снабжать отечественных потребителей качественной спецтехникой, а также комплектующими и запчастями к ним, – отметил Михаил Сергеевич. – Мы предлагаем лучшие мини погрузчики с бортовым поворотом и другие виды спецтехники, применение которых способствует улучшению и, как следствие, более качественным результатам.





СЕГОДНЯ МИНИ-ПОГРУЗЧИКИ LONKING ЗАНИМАЮТ ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ В РОССИИ – 30 %. ЕСЛИ В 2019 БЫЛО ПРОДАНО 103 МОДЕЛЕЙ МИНИ-ПОГРУЗЧИКОВ LONKING И РОСТ ОБЪЕМА ПРОДАЖ СОСТАВИЛ 6,81 ПРОЦЕНТОВ, ТО В 2024 ГОДУ КОЛИЧЕСТВО ПРОДАЖ УВЕЛИЧИЛОСЬ БОЛЕЕ ЧЕМ В 7 РАЗ И БЫЛО РЕАЛИЗОВАНО 1120 ПОГРУЗЧИКОВ РАЗНЫХ МОДЕЛЕЙ LONKING.

Отметим, что штаб компании – это опытные специалисты, горячо любящие и досконально знающие свое дело. Там трудятся квалифицированные мастера, способные осуществить профессиональный ремонт и обслуживание техники быстро, качественно, а главное – недорого.

– Вот почему компании «МироМакс-Спецтехника» отдает предпочтение столь большое количество потребителей. Мы ответственно относимся к работе с каждым клиентом и делаем все, чтобы он остался доволен не только приобретением, но и нашей работой, – подчеркнул соучредитель и технический директор ООО «МироМакс-Спецтехника» Анатолий Втюрин.

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ЛИНЕЙКА

Еще один козырь компании – большой ассортимент, поскольку каталог спецтехники

«МироМакс-Спецтехника» включает в себя более 200 различных единиц техники от ведущих производителей, а каталог запчастей насчитывает более 6 тыс. проверенных деталей, приобрести которые можно быстро и просто, не выходя из дома или офиса!

– Мы предоставляем своим клиентам только качественные и проверенные товары, имеющие все необходимые сертификаты соответствия и прошедшие проверку наших опытных специалистов, – продолжил тему Анатолий Иванович.

Что касается выбора производителя, то «LONKING» выпускает самые современные колесные фронтальные, вилочные и мини погрузчики с бортовым поворотом, экскаваторы, дорожные катки, автогрейдеры. Кроме того, компания разрабатывает и производит такие важные компоненты, как коробки передач, гидротрансформаторы, оси, гидравлические компоненты,

НОВИНКИ

ГУСЕНИЧНЫЕ CDM315T И CDM311T, И САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ CDM303. ТАКЖЕ ЗАВОД НАЧАЛ ВЫПУСК ЭКСКАВАТОРОВ-ПОГРУЗЧИКОВ LONKING 83C И 84C

приводные валы, которые используются не только на технике марки LONKING, а также и на спецтехнике таких марок, как XCMG, SDLG, SunWard, LiuGong.

На российском рынке представлены шесть моделей LONKING: Колесные CDM 307, CDM308, CDM 312, CDM303 и гусеничные CDM315T и CDM311T. Главной их отличительной чертой относительно друг друга является грузоподъемность и адаптация под эксплуатацию в условиях нашей страны. Производитель заверяет, что машины, благодаря небольшим габаритам и маневренности обладают огромным потенциалом в сферах промышленного применения, строительства, коммунальной отрасли, а также в сельском хозяйстве.

Если говорить об объемах продаж, то сегодня мини-погрузчики LONKING занимают лидирующие позиции на рынке в России – 30 %. Если в 2019 было продано 103 модели мини-погрузчиков LONKING и рост объема составил 6,81 процентов,





В 2022 ГОДУ ПО СТАТИСТИЧЕСКИМ ДАННЫМ ПО ИМПОРТУ МИНИ ПОГРУЗЧИКОВ С БОРТОВЫМ ПОВОРОТОМ, КОМПАНИЯ «МИРОМАКС-СПЕЦТЕХНИКА» ЗАНЯЛА 1 МЕСТО С ДОЛЕЙ РЫНКА ОКОЛО 40%.

то в 2024 году количество продаж увеличилось более чем в 7 раз, и было реализовано 1120 погрузчиков разных моделей Lonking.

ИННОВАЦИИ И ПРЕИМУЩЕСТВА

Производитель ведёт политику постоянного совершенствования моделей. Завод получает обратную связь от клиентов через своих дилеров и вносит изменения в конструкцию для повышения эффективности техники и удобства её использования и обслуживания. За последнее время удалось технически доработать продукцию примерно по 20 пунктам. В первую очередь речь идёт об адаптации для холодных климатических условий и для тяжелых условий работы. Конструкторами завода спроектирована установка дополнительного отопителя в кабину,

зеркал заднего вида с подогревом. Для более комфортной работы на неровных поверхностях кресла получили амортизирующие подкладки. На всех моделях появились отверстия для установки дополнительных противовесов, что повысило грузоподъёмность погрузчиков с 1230 кг до 1540 кг.

Одним из преимуществ является то, что компания производит полный комплекс услуг по подбору и поставке запчастей для мини погрузчиков. В наличии огромный выбор комплектующих, доступно более 10 000 наименований оригинальных запчастей. Все запасные детали для Lonking самого высокого качества.

– Работа напрямую с производителем дает выгодные условия и лучшие на рынке цены. Установлены системы автоматического выравнивания ковша, система защиты от перегрузки, система аварийного отключения гидравлики. Тем самым, по своей расширенной функциональности мини-погрузчики Lonking способны сравниться с целым парком коммунальной техники, – подчеркнул Михаил Кадынцев.

Именно такой комплексный стратегический подход к ведению бизнеса и профессионализм вывел компанию на лидирующие позиции, и доступность современной техники дает возможность нашим дорожным строителям успешно реализовывать свои проекты во благо развития дорожной инфраструктуры России.

Полина Цаплина

ЦИФРЫ И ФАКТЫ . РОСТ ПРОДАЖ ПО ГОДАМ

2019 год	продано 103 шт. мини погрузчиков LONKING
2020 год	продано 220 шт. мини погрузчиков LONKING
2021 год	продано 388 шт. мини погрузчиков LONKING
2022год	продано 1072 шт. мини погрузчиков LONKING
2023 год	продано 1309 шт. мини погрузчиков LONKING
2024 год	продано 1120 шт. мини погрузчиков LONKING

28-30 МАЯ
2025

ФОРУМ ДОРОЖНЫХ ИНИЦИАТИВ

«ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
И ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ
В ДОРОЖНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ»
IRCFORUM.RU



АВТОДОР
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ



Из-за введенных санкций российские дорожники столкнулись с серьезной нехваткой спецтехники. Перед отечественными производителями стоит непростая задача: в кратчайшие сроки разработать, провести испытания и наладить выпуск высококачественных аналогов зарубежного оборудования. ООО «НПО «ГКМП» станет первым предприятием в стране, выпускающим дорожную самоходную фрезу. Компания также предлагает и другие виды дорожно-строительных машин, дефицит которых особенно остро ощущается в последнее время

MADE IN РОССИЯ:

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ НАМ ПО СИЛАМ

На создание дорожной самоходной фрезы Министерство промышленности и торговли Российской Федерации предоставило ООО «НПО «ГКМП» субсидию, мотивируя развитие инновационных технологий и укрепляя промышленный потенциал страны. Компания станет первым и пока единственным российским производителем аналогов зарубежного оборудования.

Сейчас на заводе в Брянске проводятся испытания первой отечественной фрезы «ДЕСНА Ф 130». Она способна снимать слой дорожного покрытия шириной 1300 мм и глубиной до 300 мм. 85 % деталей машины – отечественные. Поскольку в стране еще не налажено производство всех необходимых деталей, пришлось использовать некоторые импортные узлы. Часть гидрав-

лики и процессоры систем управления тоже иностранные. Это временное решение, так как наращивание производственных мощностей в России требует определенных ресурсов и времени. Однако важно отметить, что первые шаги в этом направлении уже сделаны и видна положительная динамика.

Новинку скоро увидят участники ежегодной дорожно-строительной конференции «Тяжелые машины для легких свершений», которая проводится совместно с Минпромторгом, Росасфальтом и Росавтодором.

Интерес к продукции ООО «НПО «ГКМП» уже проявили «АБЗ – ДОРСТОРОЙ», «ВАД», «Автобан» и «Трансстроймеханизация». Они планируют апробировать фрезу на своих объектах и по итогам тестирова-

**УКРЕПЛЕНИЕ ПОЗИЦИЙ
МЕСТНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ
ПОЗВОЛИТ СНИЗИТЬ
ЗАВИСИМОСТЬ
РОССИЙСКИХ ДОРОЖНИКОВ
ОТ ИМПОРТА И ПОВЫСИТЬ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СПЕЦТЕХНИКИ
НА МЕЖДУНАРОДНОЙ АРЕНЕ.**



ния принять окончательное решение о её покупке. Вероятность успешного результата высока – «ДЕСНА Ф 130» представляет собой достойного конкурента зарубежным аналогам.

На выставке «Дорога 2024» в Екатеринбурге был представлен гусеничный асфальтоукладчик «ДЕСНА 2100». Эта модель уже успела успешно зарекомендовать себя в АО «Асфальт» в Благовещенске. Кроме «ДЕСНА 2100», в ассортименте компании есть три других гусеничных асфальтоукладчика: 1600, 1800 и 1900, а также два колесных: 1300 К и 1800 К. Ширина укладки этих моделей варьируется от 2 до 13 метров, а их производительность может достигать 700 тонн в час. Асфальтоукладчики «ДЕСНА» применимы для строительства и восстановления всех видов трасс – как городских уличных дорог, так и автомагистралей. Они подходят для укладки горячей асфальтобетонной смеси или щебеночно-мастичного асфальтобетона, базовых или финишных слоев.

Стоит отметить, что спецтехнику четыре раза испытывали специалисты крупных дорожных компаний. Наиболее ценные рекомендации дал Павел Шорников, сотрудник АО «ВАД», который уже 12 лет занимается укладкой асфальта. Все замечания и предложения были учтены. В результате двигатель стал мощнее, процесс транспортировки удобнее, ширина рабочей плиты увеличилась, а пульт управления – модернизирован.



**ПО ДАННЫМ ИССЛЕДОВАНИЙ ФДА
ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ, РОССИЙСКИМ
ДОРОЖНИКАМ НЕОБХОДИМО НЕ МЕНЕЕ
500 ЕДИНИЦ САМОХОДНОЙ ФРЕЗЫ.**

В 2024 году стоимость на российские асфальтоукладчики марки «ДЕСНА» оказалась на 15–20% ниже, чем на китайские аналоги.

На заводе в Брянске будет производиться конвейерная сборка минимум 100 единиц техники в год. В перспективе их будет 300. В ближайшее время завершится разработка еще одной модели – тротуарного асфальтоукладчика «ДЕСНА 900».

В Санкт-Петербурге, Казани, Краснодаре и Екатеринбурге в штатном режиме работают сервисные центры, предназначенные для обслуживания дорожной техники «ДЕСНА». Еще один совсем скоро откроется в Хабаровске. Их основная задача заключается в быстром решении возникающих вопросов. В центрах находятся склады запасных частей и оперативно выполняется техническое обслуживание. Это особенно важно в период жаркого сезона работы, когда каждая минута на вес золота.

Александр Веретенников,
директор по развитию бизнеса
ДСТ «ДЕСНА»

ГЕРМЕТИКИ «САЗИ»

**ПРОЧНОСТЬ,
ПРОВЕРЕННАЯ
ВРЕМЕНЕМ**

Компания, созданная 30 лет назад – крупнейший российский производитель герметизирующих материалов на основе синтетических полимеров. Ее продукции отдают предпочтение тысячи промышленных и строительных организаций, поскольку она отличается уникальными свойствами. Герметики ООО «Производственная компания «САЗИ» устойчивы к воздействиям и обеспечивают многолетнюю и надежную эксплуатацию объектов без лишних трат на ремонт.



В широкой линейке продукции «САЗИ» есть и материалы для цементобетонных дорожных и аэродромных покрытий. Это двухкомпонентные тиоколовые герметики холодного отверждения, которые применяют для заливки швов. Стоит отметить, что их используют для строительства, содержания и ремонта таких покрытий во многих странах мира. Это обусловлено тем, что герметики высокотехнологичны и обеспечивают качественную заливку швов. Благодаря в несколько раз меньшему по сравнению со швами на битумно-полимерных мастиках расходу материала, они имеют сравнимые с ними первоначальные затраты на погонный метр шва. Кроме того, длительный срок службы швов на тиоколовых герметиках, а это 10-15 лет, в несколько раз уменьшает затраты на их жизненный цикл.

В Советском Союзе, а затем и в России тиоколовые герметики в дорожном строительстве не использовались. Во-первых, из-за дефицита базового полимера для их производства, то есть тиокола. Во-вторых, по причине почти полного отсутствия самих цементобетонных дорог. Поэтому у дорожных строителей нет подтвержденных практикой примеров столь длительных сроков (10-15 лет) бездефектной работы шва на тиоколовых герме-



ДЕСЯТИЛЕТНЯЯ ПРАКТИКА НА ПЕРРОНЕ АЭРОПОРТА ВНУКОВО ПОДТВЕРДИЛА МНЕНИЕ УЧЕНЫХ КОМПАНИИ: ПРИМЕНЕНИЕ ТИОКОЛОВЫХ ГЕРМЕТИКОВ РАДИКАЛЬНО МЕНЯЕТ САМ АСПЕКТ СОДЕРЖАНИЯ ШВОВ ВО ВРЕМЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ОНИ НЕ РАЗРУШАЮТСЯ В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЙ И ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ТРЕБУЮТ ВНИМАНИЯ СО СТОРОНЫ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ И РЕМОНТНЫХ СЛУЖБ.

тиках. Их отсутствие вызывает у некоторых вполне обоснованную осторожность в применении этих материалов.

Однако опыт многолетней эксплуатации швов на тиоколовых герметиках в нашей стране есть в строительстве и ремонте покрытий аэродромов. А поскольку жесткость агрессивных факторов (сезонные изменения размеров плит, воздействие продуктов сгорания топлива, антиобледенители, солнечная радиация, перепады температур) в обоих случаях сравнима, то специалистам дорожно-строительной отрасли стоит иметь это в виду. И вот пример из практики.

Осенью 2023 года, во время работ в аэропорту Внуково, инженеры «ПК «САЗИ» выяснили, что при ремонте одного из перронов воздушной гавани в 2011-14 годах подрядчик герметизировал швы тиоко-

ловыми материалами одного из ведущих европейских производителей. При этом на пробном участке он использовал герметик «Лепта Ъ», изготовленный «САЗИ». К слову, перрон – это часть летного поля, которая редко пустует. Она предназначена для размещения воздушных судов с целью посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, а также других видов обслуживания. По итогам аудита был составлен акт, текст которого можно увидеть с помощью этого QR-кода. (№ 1)

ООО «ПК «САЗИ» решило сообщить о результатах проверки долговечности материала «Лепта Ъ» компаниям, отдающим предпочтение высокому качеству и надежности используемой ими продукции. С помощью ИАС и руководства аэродрома Внуково были проведены две демонстрационные встречи. Их гостями стали представители инженерных служб аэропортов, строительных организаций, руководители профессиональных сообществ, а также СМИ. В частности, в журнале «Аэропорт» была опубликована новость об этих событиях. (QR-код №2).

Большой интерес у специалистов вызывает видеорепортаж «с места событий» (QR-код №3) В сюжете демонстрируется хороший уровень эластичности герметика и величина адгезии. Кроме того, ролик дает возможность увидеть, насколько материал прочен при разрыве.



Стоит отметить, что стойким к воздействиям герметик стал сразу после заливки в шов перрона аэропорта и за 10 лет эксплуатации он не утратил свои изначальные характеристики. Этот факт, по мнению специалистов «САЗИ», свидетельствует о том, что шов проработает еще 10-15 лет без ремонта.

ГЕРМЕТИКИ ООО «ПК «САЗИ» УСТОЙЧИВЫ К ВОЗДЕЙСТВИЯМ И ОБЕСПЕЧИВАЮТ МНОГОЛЕТНЮЮ И НАДЕЖНУЮ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ОБЪЕКТОВ БЕЗ ЛИШНИХ ТРАТ НА РЕМОНТ

Проведенное «полевое испытание» убедительно доказывает уровень эксплуатационной надежности тиоколовых герметиков. При этом результаты диагностики состояния шва не удивили сотрудников компании. Опыт деятельности «САЗИ» в других областях строительства показывает, что это – норма для тиоколовых герметиков и покрытий.

10-летняя практика на перроне аэропорта Внуково подтвердила мнение ученых компании: применение тиоколовых герметиков радикально меняет сам аспект содержания швов во время эксплуатации. Они не разрушаются в течение десятилетий и практически не требуют внимания со стороны эксплуатационных и ремонтных служб.

Сергей Гладков,
генеральный директор ООО «ПК «САЗИ»





Интеллектуальные
транспортные
системы России



ЦИФРОВАЯ ЭРА
ТРАНСПОРТА

Конференция и выставка

ИТС РЕГИОНАМ

26-27 марта 2025

Республика Бурятия, г. Улан-Удэ

ОРГАНИЗАТОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ И УЧАСТИИ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



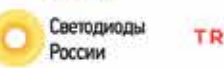
ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР ИТ-ЧЕМПИОНАТА



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ



ОПЕРАТОР





«ИНЯ» ВЫЙДЕТ В ПЕРВЫЙ РЕЙС

Рейсы нового пассажирского судна планируют запустить на водных маршрутах Псковской области к началу летнего сезона.

«Иния» будет использоваться для перевозки туристов и пассажиров в Псковской области. Вместимость судна — до 54 пассажиров, включая двух человек с ограниченными возможностями. В конце прошлого года была документально оформлена передача судна Псковской области, и в настоящий момент идет оформление всей разрешительной документации, подбор персонала.

Туристическая отрасль в регионе динамично развивается, и власти рассчитывают поддержать этот процесс современным водным транспортом. В частности, пассажирское судно построено компанией «Ушаковские верфи» по проекту НИПТБ «Онега» для комитета по туризму Псковской области. Виктория Корабелова находилась на новом речном судне.



ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ РЕВИЗИЮ

Дело касается нормативной базы водных перевозок нефтепродуктов.

Владимир Путин провел совещание с членами Правительства и заслушал отчет о работе Правительственной комиссии по ликвидации последствий крушения танкеров в Черном море. Президент РФ поручил вице-премьеру Виталию Савельеву провести ревизию нормативной базы осуществления морских и речных перевозок нефтепродуктов. «Необходимо провести комплексную ревизию нормативной базы, регламентирующей морские и речные перевозки нефти и нефтепродуктов, нарушений правил мореплавания и безопасности судоходства, проверить состояние танкерного флота, а также провести ревизию имеющегося технического, технологического и научного потенциала по самой ликвидации последствий подобных техногенных аварий. Ясно, что эта работа комплексная, она затрагивает деятельность сразу целого ряда ведомств. Я прошу все это организовать, а потом отдельно доложить по каждой из названных мною позиций», — поручил Владимир Путин.



ДО НАЧАЛА НАВИГАЦИИ

Свыше 200 судов отремонтируют в Обь-Иртышском бассейне.

Больше всего флота — 35 судов — отремонтируют в Ханты-Мансийском филиале. Самыми трудоёмкими в этом году будут работы по замене обшивки корпуса баржи-площадки «МП-3167» проекта Р-56 в Сургутском филиале. Специалисты администрации «Обь-Иртышводпуть» проведут текущий ремонт 172 судов, средний ремонт — 56 судов и капитальный ремонт — 31 судна. Текущий ремонт делают для поддержания судна в надлежащем техническом состоянии. Во время такого ремонта меняют быстроизнашивающиеся части и материалы. Во время среднего ремонта проводят частичную замену обшивки и набора корпуса, ремонт движительно-рулевого комплекса, вспомогательного оборудования, электрооборудования. В рамках капремонта специалисты проводят масштабные работы по замене судовых дизель-генераторов и дизель-редукторных агрегатов на судах.



РОСМОРРЕЧФЛОТ С ПОПОЛНЕНИЕМ!

В прошлом году флот подведомственных предприятий пополнился 21 судном.

Мурманский филиал Морспасслужбы принял два арктических буксира «Тиман» и «Тепсей» для работы на трассах Северного морского пути. Завершено строительство высокопроизводительного несамоходного земснаряда проекта FPDG3 «Николай Русанов». Головное судно серии из трех земснарядов, предназначенное для развития Волго-Каспийского морского судоходного канала, пополнило группировку дноуглубительного флота ФГУП «Росморпорт».

Кроме того, введены в эксплуатацию сборщики льяльных вод «Копорье» и «Коппи» для работы в Усть-Луге и в Ванино. Новое промерное судно проекта RDB 66.62 «Горлица» приступило к работе в Администрации «Амурводпуть». А также трех несамоходных землесосов проекта 4395: «Тобол», «Александр Логачев», «Амурский-203». Завершено строительство четырех обстановочных судов проекта 3050.1А: «Казарка», «Стерх», «Чибис», «Кречет». В 2025 году завершится строительство 9 судов этой серии.

ОСТРОВ БЕЗ ЗАТОНУВШИХ КОРАБЛЕЙ

На Сахалине продолжается очистка акваторий от затонувших судов.

Вырученные от переработки металлолома деньги поступают в региональный бюджет. По поручению губернатора Сахалинской области Валерия Лима-ренко утилизация затонувшего имущества ведется опережающими темпами. С 2022 года в Сахалинской области

удалены 72 затонувших судна и очищены около 50 тысяч квадратных метров акватории, при установленном плане 52 судна. В первый год подняли 4 судна, за второй — 30.

В 2024 году специалисты утилизировали еще 38 объектов. С этого года работы будут вестись в рамках реализации нового нацпроекта «Экологическое благополучие», в состав которого включен федеральный проект «Генеральная уборка».



ЦИФРОВЫЕ ВЕРФИ

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе скоро запустят новое оборудование.

Основное технологическое оборудование, включая вводимое сегодня в опытную эксплуатацию, будет интегрировано

в единую информационную систему цифровой верфи. Проект создания первой в стране цифровой верфи реализуется вместе с модернизацией завода.

Проект включает строительство новых производственных мощностей с внедрением процессов роботизации и автоматизации производства и цифровым сопровождением всех этапов судостроения. Уже введено основное технологическое оборудование блока корпусных цехов, где будут изготавливать листовый металл и профиль, заготовительное, кузнечное и оборудование сборочно-сварочного производства.

Каждый процесс производства на заводе будет цифровизирован. Напомним, проект глубокой модернизации

завода начат в 2019 году по указанию Президента России Владимира Путина. Проект разработан Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом совместно с АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» и ФГУП «Росморпорт».



МУЗЕЙ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА – 65 ЛЕТ

История музея началась в 1960 году с открытия выставки «Морской флот СССР».

Она располагалась в здании храма Успения Пресвятой Богородицы на Сретенке, и рассказывала об отечественном морском транспорте. В залах демонстрировались модели судов, судовые приборы и устройства, картины и предметы декоративно-прикладного искусства, связанные с морской тематикой. К 1989 году выставка была преобразована в музей. Музей несколько раз менял дислокацию: из храма на Сретенке в здание Морской школы ДОСААФ на улице Адмирала Макарова, оттуда — на Большую Ордынку. Свой 60-летний юбилей музей отмечал именно там.





НАЦПРОЕКТ ДЛЯ РЕГИОНОВ

За пять лет благодаря программе «Безопасные качественные дороги» поставлено 13,7 тыс. новых автобусов, троллейбусов, трамваев и электробусов.

В рамках нацпроекта в 2020–2022 годах подвижной состав общественного транспорта поступал в субъекты страны благодаря субсидированию льготного лизинга АО «ГТЛК» за счет федеральных средств. С 2023 года добавились и другие возможности — субсидирование льготного лизинга АО «ГТЛК» за счет Фонда национального благосостояния, проекты комплексного развития городского электрического транспорта по концессионной модели, предоставление специальных казначейских кредитов и софинансирование за счет Резервного фонда Правительства. В 2024 году по линии Минтранса РФ в 70 регионов направлено более 7,7 тыс. единиц — порядка 7,3 тыс. автобусов, 145 троллейбусов, 230 трамваев, 46 электробусов.

ВОДИТЕЛЕЙ УВЕДОМЯТ О ДОЛГЕ ЗА ПРОЕЗД

Информация будет передана через портал «Госуслуги».

Госдума приняла в первом чтении правительственный законопроект, обязывающий операторов платных дорог уведомлять водителей о долге за проезд через портал «Госуслуги». Сейчас там можно найти задолженность за проезд по платным трассам «Автодора», например, ЦКАД, М-12, М-11... Опция появилась в рамках пилотного проекта госкомпании и Минцифры в сентябре 2024 года. Предложенный законопроект обяжет направлять данные о должниках всех операторов региональных и частных дорог. Уведомления помогут автовладельцам, которые оказались на платной автодороге «неожиданно» и осознали это только после получения штрафа за неоплату. Информация о задолженности будет направляться в течение 24 часов в Государственную информационную систему о государственных и муниципальных платежах (ГИС ГМП), оттуда — на «Госуслуги».

ТАЙНОЕ СТАЛО ЯВНЫМ

Порядка 550 российских водителей в прошлом году оштрафованы за скрытые номера.

В Минтрансе сообщили, что, в 2024 году было вынесено 543 протокола. При этом большинство из них были за скрытые номера, и наказание понесли около 350 недобросовестных водителей. Только в Московской области на М-12 «Восток» и ЦКАД было составлено 126 протоколов, 76 из них — за использование специальных устройств или скрытые номера.

Во Владимирской области на М-12 «Восток» за скрытые или нечитаемые номера оштрафованы более 140 водителей, в Чувашии — свыше 90, а в Татарстане 134. В Нижегородской области зафиксировано около 50 нарушений. Раньше, в случае сокрытия или намеренного видоизменения номера, водителю грозил штраф 5 тысяч рублей или лишение водительских прав на срок от 1 до 3 месяцев, а теперь при повторном нарушении срок составляет от 1 года до 1,5 лет, а вариант получить штраф исключен. Кроме того,



введена новая часть об ответственности за установку на автомобиль специальных откидных номерных рамок. За применение таких устройств применяется альтернативное лишение прав на срок от 1 до 1,5 лет.



В ХЕРСОНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБНОВИЛИ ТРАССЫ

По программе 2025 года в регионе силами Госкомпании «Автодор» уложено почти 80 км асфальтобетона.

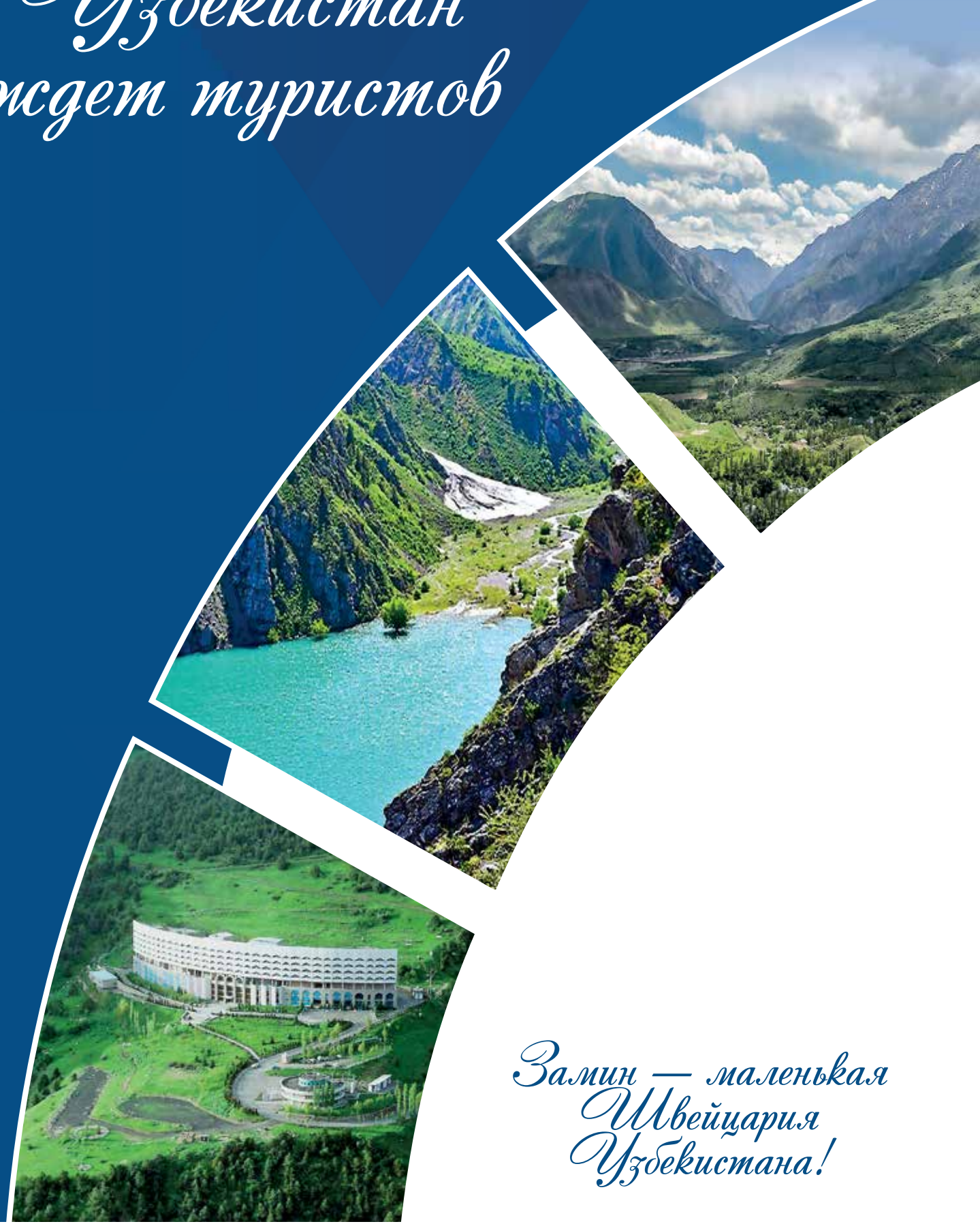
Специалисты подрядной организации уже уложили почти 80 км нижнего слоя асфальтобетонного полотна. Так, новое покрытие было устроено на участках трасс Великая Лепетиха — Ивановка — Геническ (44 км), Новая Каховка — Армянск (32 км), Новая Каховка — Геническ (2 км). Сейчас подрядчики на ряде объектов занимаются расчисткой полос отвода. Например, на автодороге Херсон — Джанкой — Керчь. В этом году здесь приведут в нормативное состояние участок от границы области до Каланчака протяженностью 15 км.

НА РОССИЙСКО-КИТАЙСКОЙ ГРАНИЦЕ

Эксперты обсудили параметры строительства пункта пропуска Большойкий — Хэйсяцзыдао в Хабаровском крае.

Строительство пункта пропуска на острове Большой Уссурийский планируется вести по типовому проекту, который сейчас реализуется в АГП Кани-Курган Амурской области. Это позволит сократить сроки и увеличит скорость проведения работ. К проектированию приступят уже в этом году. В новом пункте планируется установить 10 полос для движения автотранспорта: 4 для грузового, по 2 полосы для легкового и пассажирских автобусов и 2 резервные полосы для негабаритных грузов. Новый пропускной пункт будет пропускать до миллиона человек и 1,3 млн тонн грузов в год, а также 50 тысяч автобусов и 100 легковушек в сутки. Работать он будет ежедневно, за исключением государственных праздников России и Китая по 12 часов в сутки. Работы ведутся по поручению Президента РФ В. Путина.

Узбекистан ждет туристов



Замин — маленькая Швейцария Узбекистана!

ГЕРОЙ НА ВСЕ ВРЕМЕНА



85

ЛЕТ

В. Б. ЕФИМОВ:



ЕСТЬ РУБЕЖИ,
ЧЕРЕЗ КОТОРЫЕ
ПЕРЕСТУПИТЬ
НИ КАК МИНИСТР,
НИ КАК ГРАЖДАНИН
РОССИИ НЕ МОГУ.
СЛУЖИТЬ ОТЕЧЕСТВУ
И ПРЕЗИДЕНТУ РФ МОГУ
ТОЛЬКО С ПОЛЬЗОЙ
ЗА ПОРУЧЕННОЕ ДЕЛО»

