

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 7-8 (88) 2023



ПЕТР
ОЛЬХОВСКИЙ:
**ЖИТЬ НАДО,
СОЗИДАЯ!**

65 ЛЕТ



«Вся тяжесть боёв сегодня, как и в годы Великой Отечественной войны, лежит прежде всего на наших солдатах, на тех, кто на передовой: на сержантах, взводных, ротных, комбатах, на стрелках и сапёрах, разведчиках и связистах, на экипажах танков и боевых машин, на артиллеристах и лётчиках. Все наши бойцы сражаются смело, решительно. Преданность Родине, верность воинской присяге объединяют всех участников специальной военной операции».

«Мы никогда не забудем, как яростно громили врага танкисты, пехота, лётчики, сапёры, артиллеристы – все, кто бился за победу на Огненной дуге. Среди них были и жители близлежащих сёл, женщины, подростки, которые тоже совершили, казалось бы, невозможное. Практически за месяц под огнём врага они построили 95 километров железной дороги, и доставка военной техники и боеприпасов к месту битвы стала в два раза быстрее»

В. Путин

(из выступления на торжественном мероприятии в посёлке
Поныри Курской области по случаю 80-летия победы
советских войск над немецко-фашистскими захватчиками
в битве на Курской дуге)



Спасибо за дороги!

Побывав за эти полгода на разных дорожных стройках России, в том числе и в Крыму, мы убедились, что работа кипит на всех фронтах. Многие объекты подрядчики сдают досрочно, хотя до холодов еще далеко. И есть уверенность, что наша страна, выдержав испытания пандемией, не ослабла, и сегодня стойко держит удар, отстаивая право на нормальную жизнь своих новых регионов. Наши дорожники сегодня восстанавливают разрушенную инфраструктуру Луганской и Донецкой республик, Херсонской и Запорожской областей, строя дорожные артерии, которые соединят эти территории с «большой землей». Уже построены и отремонтированы сотни километров трасс и восстановлены десятки мостов.

Причем, не секрет, что дороги на этих территориях изначально были ужасного качества, поскольку на их состояние махнули рукой еще с 1990-х годов. Это были не трассы и магистрали, а направления. Что касается мостов, то ситуация еще хуже, поскольку многие из искусственных сооружений давно отслужили свой срок, да и взрывать их начали не в последнее время, а с 2014 года. Причем, наши специалисты возводят там не временки, а капитальные «вековые» конструкции. Компании, которые помогают восстанавливать инфраструктуру на пострадавших и освобожденных территориях, у всех на слуху, и мы знаем в лицо их генеральных директоров, главных инженеров, начальников участков... На самом деле каждый их работник заслуживает благодарности. Они – настоящие герои-труженики, оружие которых направлено на борьбу с общим врагом – бездорожьем и разрухой. И проезжая по этим новым дорогам и мостам, люди будут говорить им «спасибо!».

Феруза ДЖАББАРОВА



68



4



16



12



30



44

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

- 4 Пешком по Кавказскому хребту
- 12 МЦД: Третий пошел

| ГРАНИ СТР

- 16 Проблемы решаем сообща

| НОВОСТИ

- 22 30 дней

| ЛУКОЙЛ

- 31 Смазочные материалы

| ЛЮДИ ОТРАСЛИ

- 32 Петр Ольховский: «Живу, созидая!»

| СТРОЙКИ ГОДА

- 44 Южная рокада ко Дню Москвы
- 48 Зайти на Кавказ
- 52 Здесь вам не равнины, здесь климат иной

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 58 Анатолий Васильев:
«Все работы идут по графику»
- 62 Ремонт по новым ГОСТам

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 68 Обход, которого ждали
- 74 Трасса по каменной подушке
- 80 Как можно привлечь молодежь на стройки?

| ПАМЯТИ ДРУГА

- 84 Последний Обход Олега Иванова
- 88 Гордость транспортной отрасли

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
- 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 законотворчеству СТР
- Кукушкин А.И.**
Президент Ассоциации «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС», член Президиума СТР
- Левин Б.А.**
Президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, Президент Российского университета транспорта, 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(965)163-0149; +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.



Не случайно совещание по развитию туризма с участием Президента России прошло именно в Дагестане – руководитель страны предложил масштабировать опыт региона на всю страну. Повышенный спрос в области внутреннего туризма дал хороший стимул к развитию как самой туристической отрасли, так и смежных отраслей. В рабочей повестке значились вопросы, связанные с развитием национальной туристической отрасли – и прежде всего применительно к Северному Кавказу. Были рассмотрены системные задачи в этой сфере, и конкретные проекты.

ТУРИЗМ: КОМФОРТНЫЙ, ДОСТУПНЫЙ, БЕЗОПАСНЫЙ

В последние годы из-за внешней блокады со стороны властей некоторых государств, повысился интерес россиян к внутреннему туризму. Об этом сказал на профильном совещании в Дербенте Президент России. «...Мы приехали с коллегами именно сюда для того, чтобы поговорить о том, что нам нужно сделать дополнительно в стране в целом для развития внутреннего и въездного туризма. Не случайно рост внутреннего туризма здесь, в Дагестане, и в Дербенте в частности, показывает просто рекордные показатели», – сказал Владимир Путин.

Туризм невозможен без развитой транспортной инфраструктуры. На совещании речь шла о конкретных шагах с дальним прицелом, в том числе о строительстве и ремонтах дорог, аэровокзалов, морских портов, поскольку без инфраструктуры нет и туризма. Но прежде всего, по словам главы государства нужно подумать об источниках финансирования, для того чтобы планы были реализованы.



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**НУЖНО РАСШИРЯТЬ ВСЮ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ, СЕРВИСНЫЕ УСЛУГИ. В ПРОШЛОМ ГОДУ ВВЕДЁН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ВЛАДИКАВКАЗ. ЕСТЬ ПЛАНЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТОВ МАХАЧКАЛЫ И ГРОЗНОГО»**

ПЕШКОМ ПО КАВКАЗСКОМУ ХРЕБТУ

В ПРОШЛОМ ГОДУ СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ СТАЛ ЛИДЕРОМ ПО РОСТУ ПОСЕЩЕНИЙ ТУРИСТАМИ, И НА ПЕРВОМ МЕСТЕ – ДАГЕСТАН



«Главное – это то, что наша туристическая индустрия выходит на новый уровень, наращивает свою привлекательность. Активно продвигается развитие транспортной инфраструктуры, курортов, гостиниц, ресторанов и кафе, благоустройство общественных пространств, реализуется большое число предпринимательских инициатив и проектов в этой сфере, и всё больше людей делают выбор отдыхать, приезжать именно в Россию», – отметил глава государства.

Путин попросил профильных чиновников ускорить разработку концепции развития автомобильного туризма, поскольку для многих людей это самый удобный, комфортный вид путешествий.

«Нужно расширять всю соответствующую дорожную инфраструктуру, сервисные услуги. Это важно, кстати, и для дальнейшего развития такого всё более популярного вида отдыха, как пешеходные туристические тропы. Подробная информация о них должна быть шире представлена не только на ресурсах частного бизнеса, но и на региональных и федеральных интернет-платформах. Знаю, что делается немало, и важно не сбавлять набранных темпов, – отметил Президент, отметив важную роль недавно открытых

объектов. – Недавно запущено автомобильное движение на обходах городов Аксая и Краснодара: такие же проекты нужны и для Дербента, для Махачкалы, Хасавюрта, ряда других крупных городов Северного Кавказа».

КАВКАЗСКИЕ МАРШРУТЫ

На совещании акцент был сделан на дорогах Северного Кавказа, протяжённость которых составляет 93 тысячи километров. О том,





что сделано в округе по развитию инфраструктуры рассказал министр транспорта РФ Виталий Савельев, напомнив, что опорная сеть округа составляет более 5600 километров, из которых в нормативное состояние к концу года приведут 73%.

«Отмечу, что за последние три года мы привели в норматив около одной тысячи километров федеральных трасс, а региональных дорог и дорог агломераций – ещё порядка двух тысяч километров, – сказал министр. – Работа по приведению дорог федерального округа в нормативное состо-

яние идёт в соответствии с установленным планом. Существующий объём ремонтных работ за последние три года позволил повысить нормативное состояние региональных дорог с 61 процента до 65, а дорог в агломерациях – с 72% до 81%. Последовательно продолжается развитие и федеральных дорог».

Напомним, что федеральных трасс в округе три тысячи километров, региональных – более 21 тысячи и местного значения – почти 69 тысяч километров. За последние три года завершены работы по строительству и реконструкции 68 километров, в том числе реконструкция отдельных участков дороги Р-217 «Кавказ» в Дагестане и Ингушетии, реконструкция моста через реку Ардон в Северной Осетии и расширение до четырёх полос между Минеральными Водами и Кисловодском.

По словам Савельева одним из ключевых вопросов развития автомобильных перевозок и повышения туристической привлекательности является строительство обходов городов Дербент, Махачкала и Хасавюрт. Пятилетним планом строительства и реализации данных проектов



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«**ПРОВОДИМАЯ РАБОТА ПО КОМПЛЕКСНОМУ РАЗВИТИЮ ИНФРА-СТРУКТУРЫ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА ПОЗВОЛИТ ТУРИСТАМ КОМФОРТНО, БЫСТРО И БЕЗОПАСНО ДОБРАТЬСЯ ДО МЕСТА ОТДЫХА...»**

предусмотрено начало работ в 2025 году. При опережающем финансировании в 2024 году работы могут начаться раньше. По Хасавюрту получено положительное заключение экспертизы, а проектные работы по Дербенту и Махачкале будут завершены в текущем году.

«Принимая во внимание важность развития туристического кластера в федеральном округе, мы продолжаем капитальный ремонт подъездов к туристическому комплексу «Ведучи» в Чеченской Республике. Завершение работ планируем в 2025 году, – отметил министр. – Также реализуем меры для обеспечения опережающего и дополнительного финансирования мероприятий по развитию улично-дорожной сети Северной Осетии, в том числе строительство дороги к туристическому комплексу «Мамисон», которую завершим в следующем году.

Напомним, что Путин давал поручение по проекту строительства автодороги между курортами «Архыз» и «Красная Поляна». Протяжённость этой горной дороги около 111 километров, включая 13 километров тоннеля. Учитывая масштабы проекта, возможности его реализации рассматриваем в период после 2027 года. Сегодня для оценки возможности реализации в рамках концессии проводится необходимая технико-экономическая оценка.

ПОЕЗДАМИ, КОРАБЛЯМИ, САМОЛЕТАМИ...

Роль железнодорожного транспорта в России сложно переоценить. После спада, связанного с пандемией, динамика пассажирских перевозок уверенно пошла в рост. В том числе и на Северном Кавказе. Ока-

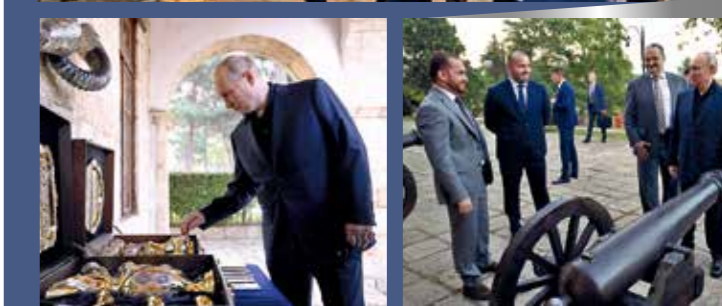


ПОЕЗДКА В ДАГЕСТАН

В ходе поездки в Дагестан Владимир Путин проехал по дорогам Дагестана.

Глава государства посетил архитектурно-археологический комплекс «Цитадель Нарын-Кала» и Джума-мечеть в Дербенте.

Затем Президент провёл совещание по вопросам развития туристической отрасли и отдельную рабочую встречу с главой Дагестана Сергеем Меликовым.





«КАВКАЗ.РФ» ГОТОВИТ КОНЦЕПЦИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ «КАВКАЗСКОЙ ТРОПЫ», ПО КОТОРЫМ МОЖНО БУДЕТ ПРОЙТИ ПЕШКОМ ОТ КАСПИЙСКОГО ДО ЧЁРНОГО МОРЯ ПО КАВКАЗСКОМУ ХРЕБТУ. КОРПОРАЦИЯ ПОДГОТОВИТ И ОБОРУДУЕТ ТРОПУ, БИЗНЕС СОЗДАСТ МЕСТА ДЛЯ ОТДЫХА И ПИТАНИЯ

зался востребован специальный туристический поезд «Жемчужина Кавказа», в этом сезоне в планах перевезти на нем более 2,5 тысячи туристов. Поезд даже получил специальную премию «Сделано в России».

Единая транспортная дирекция Минтранса России возит пассажиров на курорты Приэльбрусья, в «Домбай» и «Архыз» с использованием единого билета, то есть пассажиры могут воспользоваться разными видами транспорта, как поезд – самолёт, так и самолёт – автобус. Люди уже оценили это преимущество – этой зимой перевезено

порядка шести тысяч пассажиров, что примерно в 2,5 раза больше, чем в прошлом году.

И, конечно же, большое внимание руководство страны уделяет сегодня авиационной инфраструктуре. В прошлом году был построен аэровокзальный комплекс внутренних воздушных линий Владикавказ.

«В наши дальнейшие планы входит реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Махачкала стоимостью порядка 13 миллиардов рублей. Объявлены конкурсные процедуры. Заключение государственного контракта запланировано 30 июня текущего года, завершение работ – в 2026 году, – рассказал Савельев». – По реконструкции аэропорта Грозный заключён государственный контракт со сроком завершения работ в 2024 году. Из средств федерального бюджета предусмотрено более 15 миллиардов рублей. Кроме этого, по аэровокзальному комплексу Грозный заключено концессионное соглашение. Стоимость проекта составляет более 18 миллиардов рублей с завершением работ в 2026 году. При этом в случае восстановления финансирования работы могут быть завершены на год раньше, в 2025 году».

Ощутима и финансовая государственная поддержка – суммарный ее объём для обеспечения доступных авиаперевозок в Северо-Кавказском федеральном округе, составил более 937 миллионов рублей. Эти средства обеспечат перевозку по льготным тарифам более 347 тысяч пассажиров по 48 субсидируемым маршрутам.

ПУНКТЫ «ШИРОКОГО» ПРОПУСКА

Сокращение времени ожидания на пунктах пропуска является одним из ключевых факторов инфраструктурного обеспечения туризма. В Северо-Кавказском федеральном округе работает 14 таких пунктов: шесть автомобильных, шесть воздушных, один морской и один железнодорожный, и 11 из них есть планы модернизировать.

«В прошлом году мы запустили движение на автомобильном пункте пропуска Тагиркент-Казмаляр – это российско-азербайджанский участок границы, а в 2023 году увеличили его пропускную способность до 600 грузовых машин в сутки. До конца 2025 года проведём техническое перево-

оружение трёх воздушных пунктов пропуска – это Минеральные Воды, Ставрополь и Владикавказ. В четвертом квартале 2023 года завершим реконструкцию пункта пропуска Яраг-Казмаляр – это российско-азербайджанский участок границы, и после завершения указанной реконструкции пропускная способность Яраг-Казмаляра составит 1400 транспортных средств в сутки», – отметил Савельев.

Что касается морского транспорта, то одним из ключевых инфраструктурных объектов округа является Махачкалинский морской торговый порт. В настоящее время прорабатывается вопрос строительства подъездной автомобильной дороги к морскому порту. Четырёхполосная дорога протяжённостью более 6,5 километра будет проходить в черте города, местами по побережью Каспийского моря, со строительством пешеходной и велосипедной инфраструктуры. Ориентировочная полная стоимость проекта составит порядка 5,5 миллиарда рублей. В этом году планируется завершение подготовки проектной документации, что позволит завершить строительно-монтажные работы в 2025 году.

Для дальнейшего развития туризма и речных пассажирских перевозок в Республике Дагестан, по просьбе правительства региона, участки рек Сулак и Аварское Койсу включены в перечень внутренних водных путей Российской Федерации регионального значения. Это решение позволит региону финансировать работы по содержанию и благоустройству отдельных участков, указанных рек, проходящих в наиболее привлекательных и живописных местах Дагестана. В перспективе нужно развивать масштабные проекты и по созданию круглогодичных морских курортов, рассчитанных на приём не менее 10 миллионов человек в год.

ЭКОТРОПЫ ПО АРХЫЗУ

Курорты Северного Кавказа всегда были в топе. При этом его потенциал гораздо больше. «Мы оцениваем его почти в пять миллионов туристов к 2030 году – рост в два раза, – поделился планами развития министр экономического развития Российской Федерации Максим Решетников. – Здесь действительно есть всё, что нужно для круглогодичного отдыха: и горы,



Завершая рабочую поездку, Президент посетил парк имени Низами Гянджеви, где пообщался с местными жителями





В РАМКАХ ТЕКУЩЕЙ ТРЁХЛЕТКИ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ СЕВЕРНО-КАВКАЗСКОГО ОКРУГА ВЫДЕЛЕНА ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ СУММА БЮДЖЕТОВ ВСЕХ УРОВНЕЙ. ТАК, НА РАЗВИТИЕ И ПРИВЕДЕНИЕ В НОРМАТИВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГ ПРЕДУСМОТРЕН 51 МЛРД. РУБЛЕЙ, НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ И МЕСТНЫЕ ДОРОГИ – ЕЩЁ ПОРЯДКА 27 МЛРД. РУБ. ПРИ ЭТОМ С ЦЕЛЬЮ ОПЕРЕЖАЮЩЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ВЫДАЛИ ЕЩЁ 2,7 МЛРД. РУБ. КАЗНАЧЕЙСКИХ КРЕДИТОВ

и море, и каньоны, и целебные источники, и история, и архитектура, и кухня... Вместе с Дагестаном мы разработали концепцию Каспийского прибрежного кластера... Сейчас делаем мастер-план будущего морского курорта – проект готов, он уже проходит формальные процедуры, и проект планировки также. Для самого Дербента утверждён план по развитию. Его реализация

качественно улучшит городскую и туристическую среду, сохранит при этом исторический облик».

Точкой роста становятся и горнолыжные курорты – для этого построены 17 крупных объектов горнолыжной и инженерной инфраструктуры, канатные дороги, трассы, энергосети, автомобильные дороги. Большой нераскрытый потенциал у пляжного туризма. Есть спрос и на пешеходные туристические маршруты. Они должны появиться на каждом горнолыжном курорте, их общая протяжённость составит 60 километров. На «Архызе» уже работает тропа в 13 километров. В следующем году экотропы появятся на «Эльбрусе» и в «Ведучах». Кроме того, «Кавказ.РФ» готовит концепцию национальной «Кавказской тропы», по которым можно будет пройти пешком от Каспийского до Чёрного моря по Кавказскому хребту. Корпорация подготовит и оборудует тропу, бизнес создаст места для отдыха и питания.

Глава Республики Дагестан Сергей Меликов отметил, что в Дербенте развитие туризма имеет важное политическое значение, «потому что действительно этот город – концентрация всех религий, которые сегодня являются основными и в нашей стране, и в зарубежье». Он концентрирует политическую общность людей, поддерживающих сегодня международные связи.

«Но при этом в городе остаются нерешёнными вопросы, которые сдерживают его социально-экономическое развитие. Это опять же неразвитая коммунальная инфраструктура, а именно: дефицит ресурсов водоснабжения, водоотведения, низкий уровень благоустройства», – отметил глава.

И чтобы решить вопросы нужно построить работу так, чтобы в целом за пять лет все объекты, требующие капитального ремонта, были приведены в порядок, в нормативное состояние.

Все участники совещания уверены в том, что намеченные планы реалистичны. Но, как подчеркнул в финале совещания Путин, «необходимо четко выполнять все намеченные планы, в том числе в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Нужно сохранить все эти позитивные тенденции, а на этой базе реализовывать те планы в сфере внутреннего и въездного туризма. ■

Марина Алексеева



РОСАВТОДОР



Конференция и выставка



ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

21-22 сентября 2023 года

Санкт-Петербург, Отель Азимут Сити
Лермонтовский проспект, 43/1

innodor.ru

При поддержке и участии



Партнер

Партнер

Партнер

Партнер

Организатор

Соорганизатор

Генеральные информационные партнеры



МЦД: ТРЕТИЙ ПОШЕЛ!

В СТОЛИЦЕ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ТРЕТЬЕМУ ЦЕНТРАЛЬНОМУ ДИАМЕТРУ ЗЕЛЕНОГРАД – РАМЕНСКОЕ



Еще пять лет назад столичные дачники, толкаясь в электричках, могли только мечтать о том, что скоро они смогут добраться до ближайшего Подмосковья прямо из метрополитена. И вот оно случилось! 17 августа в Москве открыли движение по третьему центральному диаметру Зеленоград – Раменское, и два новехоньких поезда «Иволга 3.0» сошлись в свою первую «кругосветку» по команде президента России, отданной по видеосвязи.

Торжество момента вместе с главой государства разделил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. Машинист первого рейса из Зеленограда в Раменское Евгений Дружинин на конечной станции передал эстафету своему коллеге Рашиду Хабибулину. И поезд отправился обратно. Теперь добраться до многих точек столицы и области можно с большим комфортом, поскольку поезд останавливается довольно часто.

На диаметре протяжённостью 85 км расположена 41 станция, и на 14 из них можно совершить пересадку на метро, МЦК и пригородные поезда. И путешествие значительно сократилось, потому что в течение трёх часов интервал движения между электричками сократится до 5 минут.

Если говорить об коммулятивном эффекте, то МЦД-3 улучшит транспортное обслуживание 24 районов столицы и 4 городов Подмосковья: Химки, Люберцы, Жу-

ВЛАДИМИР ПУТИН:

«ЭТО, КАЗАЛОСЬ БЫ, НЕ ТАКОЙ ПРОТЯЖЁННЫЙ МАРШРУТ, НО ВОСТРЕБОВАННЫЙ, БЕЗУСЛОВНО, СОТНЯМИ ТЫСЯЧ ЛЮДЕЙ. Я ДУМАЮ, ТАМ СЧЁТ В КОНЦЕ КОНЦОВ ПОЙДЁТ НА МИЛЛИОН»

ковский, Раменское, улучшит доступность 41 школы, 18 парков, 13 музеев, 30 институтов. По прогнозам экспертов, ежедневно им будут пользоваться 577 тыс. человек.

Как подчеркнул Владимир Путин, данный проект очень востребован москвичами и всеми, кто приезжает в город, работает в нем в ежедневном режиме, живет в ближайшем пригороде. «Что говорить, это, казалось бы, не такой протяжённый маршрут, но востребованный, безусловно, сотнями тысяч людей. Я думаю, там счёт в конце концов пойдёт на миллион», – сказал глава государства.

Самое основное преимущество МЦД в том, что он объединит в одну инфраструктурную сеть пригородно-городской железнодорожный транспорт. Еще один этап для интеграции – открытие железнодорожного вокзала. Осенью на станции Зеленоград-Крюково, которая станет конечной для третьего диаметра, откроют современный трёхуровневый вокзальный комплекс, построенный по индивидуальному проекту, который будет включать пассажирский терминал, три островные платформы и широкий подземный переход. Есть еще один мега-бонус: в будущем здесь построят остановку для высокоскоростных поездов сообщением Москва – Санкт-Петербург. Для тех, кто часто курсирует между двумя столицами, это будет настоящий подарок!

Безусловно, интегрировать МЦД в инфраструктуру мегаполиса очень непросто. Напомним, что первые ветки МЦД были запущены в 2019 году и соединили Одинцово и Лобню, Нахабино и Подольск. Запуску нового диаметра предшествовали масштабные работы, развёрнутые РЖД по всей Москве. Это укладка дополнительных путей, реконструкция, ремонт и строительство

ЭТО ИНТЕРЕСНО



- Протяженность МЦД-3 – 85 км.
- Предполагаемый пассажиропоток – 577 тыс. человек в сутки.
- Для пассажиров будут доступны 41 остановочный пункт и 14 пересадок на метро, МЦД и МЦК.
- Диаметральные поезда будут ходить раз в 10 минут, а благодаря пропуску в границах МЦД-3 составов дальнего пригорода, интервал в часы пик составит всего 5 минут.

ЧТО ПОСТРОЕНО ДЛЯ МЦД-3:

- парки для отстоя и экипировки поездов Крюково и Раменское;
- транспортно-пересадочный узел «Зеленоград-Крюково»;
- Митьковская соединительная ветвь с дополнительными путями, тоннелем и примыканием к Московской и Октябрьской железным дорогам;
- путепроводные развязки Малино и Ховрино;
- новые тяговые подстанции, посты электрической централизации, а также реконструировали существующие.





СЕРГЕЙ СОБЯНИН:

«**МЫ ПРОДОЛЖИМ СОЗДАВАТЬ НОВЫЕ МОСКОВСКИЕ ГОРОДСКИЕ ВОКЗАЛЫ, ИНТЕГРИРУЯ ИХ С МЕТРО И НАЗЕМНЫМ ТРАНСПОРТОМ**»

станций, эстакад, тоннелей, путепроводов, депо и других объектов. Например, в районе Казанского вокзала была построена многоуровневая развязка протяжённостью 402 м. О ней мы писали на страницах журнала. Через тоннель будут ездить электрички ДЗ, а по крыше – поезда дальнего следования.

В центре столицы также был возведён подземный путепровод протяжённостью 800 метров с двумя главными путями. Ежедневно в работах было задействовано более полутысячи человек и множество техники, в том числе тяжеловесные краны. Раньше на этом месте был старый тоннель постройки 20-х годов прошлого столетия, через который пригородные поезда прибывали на Казанский вокзал и следовали в обратном направлении. Строители удлинит пути и развернули в сторону станции Николаевка на Митьковской соединительной ветви.

А ключевое звено МЦД-3 – это Митьковская соединительная ветвь, расположенная между линиями казанского направления с одной стороны и ярославского и ленинградского направлений с другой. Сейчас работы на станции Митьково идут полным ходом. Она станет частью крупного ТПУ на северо-востоке столицы, который объединит диаметр, станции «Сокольники» БКЛ

и Сокольнической линии метро, а также наземный транспорт.

По словам мэра Москвы Сергея Собянина, уже зафиксирован рекордный рост потока на 54% по сравнению с пятницей прошлой недели. Самыми востребованными стали станции Зеленоград-Крюково, Андроновка и Ховрино, где прирост пассажиров составил почти 50 процентов. Чуть меньше – Лихоборы, Химки и Раменское.

«Судя по цифрам, решение запустить данный диаметр было абсолютно правильным. Рост количества пассажиров – самое надежное тому подтверждение, – отметил градоначальник. – Уверен, что число людей, которые будут пользоваться диаметром, будет расти и дальше, а мы продолжим создавать новые московские городские вокзалы, интегрируя их с метро и наземным транспортом. Кроме того, заменим до конца следующего года все электрички на новые, как и обещали при запуске третьего диаметра».

И заметим, что новый маршрут не только откроет дополнительные возможности для развития Москвы и области, но и скажется на комфорте туристов. Эксперты посчитали, что он, как минимум, на 15% разгрузит три линии московского метро – Люблинско-Дмитровскую, Таганско-Краснопресненскую и Калужско-Рижскую, создаст новые альтернативные маршруты, а также на 6,9 тыс. автомобилей в сутки снизит поток транспорта на вылетных московских магистралях. ■

И. Александров

Новый маршрут Московских центральных диаметров соединил Зеленоград и Раменское



11-я Каспийская Международная
**ВЫСТАВКА
«ДОРОЖНАЯ
ИНФРАСТРУКТУРА И
ОБЩЕСТВЕННЫЙ
ТРАНСПОРТ»**

19 | 20 | 21 ОКТЯБРЯ 2023
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН - БАКУ ЭКСПО ЦЕНТР

Организаторы



Тел.: +994 12 404 10 00
+994 55 224 10 00
E-mail: transport@ceo.az

www.roadtraffic.az

#RoadandTraffic

RoadTrafficAzerbaijan



ПРОБЛЕМЫ РЕШАЕМ СООБЩА

Дороги и транспорт во все времена требовали большого внимания и поддержки со стороны государства. А в условиях санкционного давления и СВО постоянно возникают вопросы, которые нужно срочно решать. Тем более, никто не отменял и хронических проблем этой важной отрасли. Чтобы скоординировать свои действия и услышать друг друга представители профильного министерства постоянно поддерживают в разных форматах тесную связь с дорожно-транспортным сообществом. Так, в июле министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев обсудил с членами СТР целый ряд принципиальных вопросов, касающихся развития транспортно-дорожного комплекса. Их список заранее был жестко профильтрован на предмет острой необходимости и значимости.

БЮДЖЕТ НЕ РЕЗИНОВЫЙ

Планировалось найти и обсудить пути решения принципиальных вопросов, касающихся развития транспортно-дорожного комплекса в условиях санкционного давления и СВО. С актуальными проблемами



ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ:

« С НАШИМ ТРАНСПОРТНЫМ НАРОДОМ ВСЕГДА МОЖНО ДОГОВОРИТЬСЯ, ГЛАВНОЕ, ЧТО ОН ВСЕГДА ЧЕСТЕН И БОЛЕЕТ ЗА ДЕЛО »

к министру обратились представители Ассоциации морских торговых портов, Российской палаты судоходства, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, Российского автотранспортного союза, Ассоциации «РАДОР», СПО Ассоциации «Промжелдортранс», Ассоциации «Желдорразвитие», Ассоциации «Авторесурс» и других организаций – членов СТР. Некоторые вопросы были направлены в письменном виде. И ни один из них не остался «за бортом» или на «обочине».

Президент Союза транспортников России Виталий Ефимов отметил, что ситуация отрасли сейчас лучше, и подчеркнул большой вклад министра транспорта России Виталия Савельева в решении острых проблем и во время пандемии, и в настоящее время.

НИ ОДИН ИЗ ЗАДАННЫХ ВОПРОСОВ НА РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА С ЧЛЕНАМИ СТР, НЕ ОСТАЛСЯ «ЗА БОРТОМ» ИЛИ НА «ОБОЧИНЕ»

Что касается проблем, их действительно много, но бюджет, как справедливо отметил Виталий Савельев, не резиновый. И это замечание справедливо для всех видов транспорта. Именно поэтому список вопросов на встрече был жестко профильтрован заранее. Практически по всем вопросам, министерством была взята пауза для более детального изучения вопроса и сбора информации и мнений. А по отдельным вопросам установлены сроки предоставления ответов и решений по ним.

ДО САМЫХ СЕВЕРНЫХ МОРЕЙ

Каждый руководитель организации, выступая, высказал свою главную головную боль. Так, исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов Серик Жусупов отметил, что в связи с действиями недружественных стран в крайне затруднительном положении оказались операторы морских терминалов, расположенных в Северо-Западном бассейне.

«К примеру, грузооборот отдельных морских терминалов морских портов, таких как Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Выборг, Мурманск, Калининград, Архангельск по итогам 2022 года

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

« ЕСЛИ ЕСТЬ АКТУАЛЬНЫЕ ТЕМЫ, КОТОРЫЕ НАМ ВМЕСТЕ НУЖНО ОБСУДИТЬ, ПРИНЯТЬ ИЛИ НАМЕТИТЬ ВАЖНОЕ РЕШЕНИЕ, ТО Я С ВАМИ »



существенно сократился на 30-40%, а в некоторых случаях и более чем в два раза, в связи с чем операторы терминалов испытывают значительные финансовые трудности. Прогнозы грузооборота портов на ближайшую перспективу крайне негативные», – констатировал Серик Даирович.

Портовикам нужно помочь субсидиями от государства, иначе ситуация обострится. Если грузооборот указанных морских портов не восстановится в ближайшее время, в портах и смежных сферах деятельности ожидаются массовые сокращения персонала, что в свою очередь может привести к рос-





НА РАБОЧЕЙ ВСТРЕЧЕ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИИ И ЧЛЕНОВ СТР БЫЛИ РАССМОТРЕНЫ АКТУАЛЬНЫЕ И ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ДЛЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ВОПРОСЫ И ДАНЫ НЕОБХОДИМЫЕ ПОРУЧЕНИЯ ПО ИХ РЕШЕНИЮ

ту безработицы и социальной напряженности в прилегающих к портам регионах.

Министр предложил рассматривать необходимость в субсидиях детально для каждого терминала. «Давайте посмотрим, и, если у вас есть экономическое обоснование, пойдем в минфин. Если терминалы существуют, и владельцы получают прибыль, то вариант получения субсидий представляется возможным», – ответил министр, и поручил проработать вопрос своим заместителям.

СОХРАНИТЬ ПОРТ НА ДОНУ

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев поднял наболевший вопрос: «Согласно распоряжению Правительства РФ №623 из перечня внутренних водных путей страны был исключен устьевой участок реки Дон от приемного буя до подхода к поселку Аксай, включая акваторию Ростовского порта и подходы к причалам, общей протяженностью 69,7 км, а также Азово-Донской морской канал протяженностью 39,3 км. Реализация этого решения потребовала значительного привлечения дополнительных средств и увеличения затрат судоходных компаний и операторов причальных комплексов», – сказал Александр Михайлович.

В соответствии с действующим федеральным законом, государственной экологической экспертизе подлежат все виды документов и документации, обосновывающих

планируемую хозяйственную и иную деятельность во внутренних морских водах и в территориальном море, к которым акватории портов Азов и Ростов-на-Дону не относятся. «Требования Росприроднадзора создают непреодолимые административные барьеры для осуществления хозяйственной деятельности операторов портов и судовладельцев. В настоящее время Минприроды России разработало проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об экологической экспертизе» и в иные законодательные акты Российской Федерации», в котором предусматривается ужесточение требований к текущей деятельности и эксплуатации гидротехнических сооружений морских портов, в том числе и к портам Азов и Ростов-на-Дону. Предложение – отменить распоряжение. Только вы, как министр можете решить этот вопрос», – сказал Зайцев. На что Савельев согласился, что закрытие морского порта Ростова-на-Дону нельзя позволить. Из той проблематики, которая есть сейчас, единственный вопрос – отмена государственной экологической экспертизы. Минтрансом проработан проект федерального закона, направленный на устранение этого барьера. Сейчас он проходит согласование.

ДЕФИЦИТ ВОДИТЕЛЕЙ

Много вопросов удалось проработать и в отношении автомобильных перевозок. В частности, президент Российского автотранс-

портного союза Олег Старовойтов озвучил целый ряд злободневных проблем, по которым они давно бьют во все колокола.

«Во-первых, это низкие тарифы на перевозки во многих регионах, которые не позволяют покрывать требуемые затраты, – пояснил Олег Игоревич. – Низкое качество автобусной техники – мы проигрываем китайцам по возможностям автопробега. Почти повсеместно дефицит водителей, в первую очередь, автобусов. В некоторых регионах нехватка доходит до 30 процентов. Необходимо принимать активные меры по повышению престижности профессии водителей».

Но есть один из самых серьезных вопросов. В прошлом году Российский автотранспортный союз в рамках общественного мониторинга закупок работ по регулярным перевозкам, выявил случаи сознательного занижения заказчиками начальной (*максимальной, Ред.*) цены контрактов в 60% закупок.

«Во всех этих случаях, установленный минтрансом России порядок определения НМЦК, не соблюдается, – отметил Старовойтов. – При этом все чаще отмечаются случаи, когда заказчики представляют не детализированный расчет НМЦК, а только конечные результаты данного расчета. В таких случаях доказать в органах внутреннего финансового контроля или в суде наличие этих нарушений весьма затруднительно. Тем более что на обжалование опубликованной документации о закупках отводится всего несколько дней. Предлагаем установить единую форму представления обоснований НЦ, а также упростить порядок расчетов, чтобы их проверка могла быть до истечения срока обжалования. Автотранспортники попросили министра взять ситуацию под контроль. На что замминистра транспорта РФ, руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк сказал, что проблема глобальная, и ее решением министерство активно занимается».

ГОСКОНТРАКТ БЕЗ ИНФЛЯЦИИ

Еще одну жизненную проблему озвучил генеральный директор АО «Группа Автолайн» Альберт Ахметшин. Дело в том, что государственными контрактами, предметом которых являются ремонт или содержание фе-

деральных дорог, предусмотрен рост цены в связи с изменением стоимости материальных ресурсов или оборудования. «В государственных контрактах, которые заключаются на 5 лет для обслуживания пассажиров на регулярных перевозках автомобильным транспортом, цена контракта не индексируется, несмотря на происходящие за это время изменения в ценообразовании на топливо, запчасти в случаях резкого изменения условий ведения хозяйственной деятельности. Отсутствие возможности изменения цены госконтракта в течение срока его выполнения негативно отражается на рентабельности выполнения контрактов со стороны перевозчиков», – подчеркнул Альберт Юнусович. Как крупнейший перевозчик Москвы и Московской области, который обслуживает более 200 маршрутов, компания, естественно, не хочет терпеть убытки.

Все эти грузы возятся по нашим многотрадным дорогам, поэтому вопрос





оценки ущерба крайне актуален. Минтранс России поставлена задача актуализировать информацию по воздействию тяжеловесных транспортных средств на автомобильные дороги. Пока корректной статистики по этому вопросу нет. Заместитель генерального директора Ассоциации «РАДОР» Анна Цапина напомнила, что с 2023 года Ространснадзор вместо ГИБДД МВД России осуществляет контроль за соблюдением весогабаритных параметров и должен штрафовать за нарушения на стационарных и передвижных постах на всех автомобильных дорогах общего пользования. В том числе выносить постановления по фактам нарушений, зафиксированных автоматическими пунктами весогабаритного контроля.

ЧУЖОЙ ПЕРЕЕЗД

Вопрос о необходимости возобновления работы над изменениями в ст. 21 ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» №257-ФЗ, поднял Президент СРО Ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин. В настоящий момент предприятия промышленного железнодорожного транспорта работают в сложной экономической ситуации, обусловленной прежде всего снижением объемов перевозки более чем на 20%. А действующая редакция закона обязывает владельцев железнодорожных путей содержать чужую собственность – участки автомобильных дорог, расположенных в границах железнодорожных переездов до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоя-

нии десяти метров от ближайшего рельса по пути следования.

«Наши предприятия работают в условиях тарифного регулирования, осуществляемого органами исполнительной власти субъектов РФ в соответствии с постановлением Правительства РФ от 07.03.95 № 239, – пояснил Александр Иванович. – В результате тарифы формируются на уровне критической рентабельности предприятия. В связи с этим уровень заработной платы при равных условиях труда получается примерно в 2 раза ниже, чем в структурах ОАО «РЖД», что влечет за собой высокий уровень текучести кадров и недоукомплектованности штата основных профессий. Эта ситуация крайне негативно влияет на возможность обновления основных средств, инфраструктурных объектов».

Также практически не хватает средств на выполнение полного объема операций по поддержанию, подготовке и выполнению безопасной работы персонала и техники. И по словам Кукушкина в данных экономических условиях содержание участков автомобильных дорог чужой собственности, еще больше снизит возможность безопасного и устойчивого функционирования владельцев железнодорожных путей. Актуальность проблемы была подтверждена на заседании комиссии Госсовета Российской Федерации по направлению «Транспорт», которая рекомендовала минтрансу России возобновить работу над законопроектом по внесению изменений в статью в вышеупомянутый закон. Спикер попросил министра не откладывать решение вопроса в долгий ящик и обозначить конкретные сроки.

Вопрос нужно срочно решать, чтобы с сентября предприятия нормально работали. Савельев дал поручение ответственным исполнителям запустить процедуру внесения изменений в Федеральный закон в кратчайшие сроки.

ОБНОВИТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Президент Ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько озвучил еще одну болевую точку, попросив провести минтранс совещание с участием минпромторга и минфина России, РЖД, представителей заинтересованных пригородных железнодорожных компаний и заводов-произво-

дителей по ускоренной реализации долгосрочной программы обновления парка пригородного железнодорожного транспорта, где будут использованы механизмы субсидирования производителей и приобретателей моторвагонного подвижного состава.

«Мы благодарны минтрансу за разработку Концепции, но ее реализация может затянуться, – высказал тревогу членов ассоциации Александр Борисович. – В концепции и проекте Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, проходящим согласование в органах исполнительной власти и регионах РФ, отмечена необходимость обновления до 2030 года более 6 тысяч вагонов с истекающим сроком эксплуатации. Вместе с тем, в текущих планах ОАО «РЖД» закупка в 2023-2035 годах около 4 тысяч единиц моторвагонного подвижного состава. В проекте Плана мероприятий по реализации Концепции п. 18 для своевременного обновления подвижного состава и снижения его стоимости в 2023 году предусмотрено «Формирование согласованной субъектами РФ долгосрочной программы обновления парка подвижного состава с учетом потребностей перевозчиков с определением источников финансирования и загрузки заводов-производителей. Мы хотим, чтобы прошло совещание, и мы были спокойны за то, чтобы не было сокращений. Угрозы большие – мы можем потерять до 35 процентов».

«Мы договорились на уровне правительства провести совещание для снятия этих разногласий, чтобы обновление пригородного подвижного состава было понятным и основывалось на долгосрочной концепции», – внес ясность решению данной проблемы заместитель министра РФ Валентин Иванов.

АВТОРЕСУРСЫ И НЕ ТОЛЬКО

Комментируя выступление Кисько, Виталий Ефимов отметил, что электричка для жителей многих городов, это как метро в Москве. И этот вопрос обязательно нужно включить в программу.

«Если бы это был поезд дальнего следования, я бы может и не стал вступаться. А электричка, я сам на ней езжу каждый день, как правило набита людьми. Депутатский корпус тоже свое слово скажет», – ска-



зал Ефимов и передал слово президенту Ассоциации «Авторесурс» Андрею Жильцову.

Андрей Яковлевич в свою очередь, предложил реанимировать Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при министерстве транспорта, образованный в 2009 году и, к сожалению, не действующий сегодня. Ведь он мог бы стать экспертной площадкой для обсуждения и принятия важных решений, связующим звеном для комплексной проработки вопросов функционирования автомобильного транспорта в новых условиях, в том числе, импортозамещения.

Савельев согласился, что нужна такая площадка: «Давайте реанимируем. В течение 10 дней сформулируйте это предложение. Я вам предлагаю возглавить комиссию, и давайте договоримся что 1 сентября она приступит к работе. Собираться предлагаю раз в два месяца, по мере необходимости, чтобы отрабатывать решения, а там посмотрим. Если нужно будет мое участие, то я готов участвовать, как приглашенный», – сказал министр.

Подводя итоги встречи, Президент СТР Виталий Ефимов поблагодарил министра транспорта РФ за встречу и плодотворную работу на ней и предложил почаще проводить такие совместные мероприятия. «У нас проходят расширенные президиумы и съезды СТР, – сказал Виталий Борисович. – Просим вас, как министра, к нам почаще заглядывать, потому что это полезно и вам, и нам, и стране. С нашим транспортным народом всегда можно договориться, главное, что он всегда честен и болеет за дело». ■



ИЗ ЗОЛОТОГО В ЛУГАНСК ПО НОВОМУ АСФАЛТУ

До конца года в ЛНР восстановят более 180 км автодорог

В этом году ведутся работы на 180 км автомобильных дорог и 14 искусственных сооружений в разных районах республики. Дорожники работают круглосуточно, в том числе на мостах и путепроводах. Улучшением инфраструктуры ЛНР занимаются более 800 дорожников и задействовано около 500 единиц техники. На маршруте от пункта пропуска «Танюшевка» до города Старобельск в капремонте 13 искусственных сооружений. Еще один путепровод находится на автомобильной дороге, ведущей к пункту пропуска «Гуково». На большинстве искусственных сооружений работы завершатся к концу августа, до конца этого года будут сданы все объекты. За два года дорожники капитально отремонтируют в Луганской народной республике около 400 километров дорог и более 20 искусственных сооружений.

ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ ПО РАЗВЯЗКЕ

К парку «Патриот» на М-1 «Беларусь» можно теперь проехать с комфортом



Накануне Дня строителя и к открытию форума «Армия-2023» на 59 км федеральной дороги открыли движение по новой развязке. Первыми по новой разворотной петле проехала дорожная техника и рейсовые автобусы.

Председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко отметил, что открытие развязки для жителей Москвы, Московской области, гостей, в первую очередь – возможность, следуя из Москвы по М-1, заехать в Парк «Патриот», посмотреть все красоты, которые там есть, поучаствовать в международном форуме «Армия-2023». Также открытие движения по новой разворотной петле положительно скажется на безопасности дорожного движения.

В БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ БОЛЬШОЙ РЕМОНТ

Дорожные работы идут на 116 км федеральных трасс



Из них 77 км ФКУ Упрдор «Москва – Бобруйск» планирует в эксплуатацию уже в этом году. Дорожные работы ведутся на участке с 216-го по 219-й км трассы А-240 Брянск – Новозыбков на границе с Республикой Беларусь. Специалисты полностью отфрезеровали существующее покрытие, выполнили устройство выравнивающего и почти завершили укладку нижнего слоя. Работы закончат до конца августа. На этой же дороге слои износа обновляют на 53 километрах – на участках с 13 км по 29 км, с 65 км по

102 км. В июне стартовал капитальный ремонт на обходе Брянска, в составе автодороги Р-120 Орел – Брянск – Смоленск – граница с Республикой Беларусь, с 21-го по 31-й км. Согласно проекту, здесь запланировано увеличить количество полос движения с двух до четырех, устроить электроосвещение, локальные очистные сооружения и поверхностный водоотвод. Проектом предусмотрено строительство пешеходных дорожек и тротуаров, установка автобусных остановок. Работы завершатся в 2025 году.

ЧИШМАБАШСКАЯ СТОЯНКА

В Татарстане найдены погребения эпохи железного и бронзового века

Находки сделаны на объекте археологии, изучаемом в рамках реконструкции участка трассы М-7 «Волга», входящего в состав скоростного маршрута Казань – Екатеринбург. Объект археологии «Чишмабашская стоянка I» был обнаружен еще в 2021 году в ходе историко-культурной экспертизы территории, прилегающей к участку реконструкции трассы. В конце июня этого года археологи начали исследовать объект. Территория стоянки была оставлена носителями срубной археологической культуры еще в 17–16 вв. до н.э. На ней были обнаружены следы, относящиеся к разным историческим эпохам. На сегодняшний день ученые обнаружили уже около 30 погребений. Помимо останков в захоронениях встречаются элементы костюма, бронзовые пряжки и височные подвески. Полученные материалы помогут дополнить представления ученых о материальной и духовной культуре населения Восточного Закамья в эпоху бронзы и раннего железного века.



СНАЧАЛА ОТДОХНИ, ПОТОМ ЗАПРАВЬСЯ

На платных скоростных трассах открыли 5 новых многофункциональных зон

Две из них расположены с обеих сторон 173 км строящейся скоростной трассы М-12 Москва–Нижний Новгород в районе Лакинска. Еще 3 расположены на ЦКАД: 139 км и 257 км. Эти МФЗ реализованы в новом формате, разработанной Госкомпанией «Автодор» программы: «Сначала отдохни, потом заправься». На всем пути следования автомобилистам обеспечены: качественная дорога, покрытие сотовой связью ключевыми операторами, навигация, информирование и поддержка пользователя дорог на протяжении пути, удобство и скорость оплаты проезда, безопасность в пути.

В КРЫМ ПО СУШЕ

Сухопутный маршрут в Крым на территории ДНР работает бесперебойно

Для граждан, путешествующих в сторону полуострова через Донецкую Народную Республику, специалисты Госкомпании «Автодор» и подрядных организаций обеспечили комфортную дорожную инфраструктуру. Это было сделано в рекордные сроки – более 60 км за 3 месяца. Уложено более полумиллиона квадратных метров асфальтобетона, установлено около 4 тысяч погонных метров барьерного ограждения и более 10 тысяч п.м. бортового камня. Не забыли дорожники и про жителей населенных пунктов, прилегающих к дороге. Для них обустроили 19 остановок и более 2 тысяч квадратных метров тротуара. Продолжаются ремонтные работы на участках, которые проходят по территории Херсонской и Запорожской областей.



РАСШИРИЛИ ДВА МОСТА В КБР



Два моста на автодороге «Кавказ» станут четырехполосными

Двухполосные мосты в Кабардино–Балкарии не справлялись с трафиком и нуждались в обновлении из-за естественного износа. Поэтому по заказу подведомственного Росавтодору ФКУ Упрдор «Кавказ» сооружения на популярном туристическом и логистическом направлении приведут к четырем полосам движения с разделением встречных потоков, а также увеличат их грузоподъемность до современных нагрузок. Капремонт моста через реку Баксан стартовал в июле прошлого года, и к августу готовность объекта составляла почти 50%. Осталось смонтировать пятипролетное строение длиной 122 м из сборных железобетонных балок, устроить деформационные швы для обеспечения устойчивости моста, а также переходные плиты на сопряжениях с автодорогой

С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

В Тамбовской области досрочно завершили капитальный ремонт моста через реку Вяжля



Речь идет об искусственном сооружении на 32-м км автомобильной дороги А-298 автомобильная дорога Р-208 «Тамбов – Пенза» – Саратов – Пристанное – Ершов – Озинки – граница с Республикой Казахстан. Весь комплекс работ по восстановлению искусственного сооружения завершили с опережением графика на несколько месяцев. Это завершающая стадия работ по приведению к нормативному состоянию трассы А-298, принятой в федеральную собственность в 2019 году. В прошлом году дорожники завершили капремонт автодорожной части трассы, а в нынешнем – восстановили ключевой мостовой переход, заменили все несущие конструкции – опоры и балки пролетов.

ТАГАНРОГ ПРИНЯЛ КРУИЗНОЕ СУДНО

К новому плавучему причалу № 9 в морском порту Таганрог в начале августа пришвартовался пассажирский теплоход «Сергей Кучкин»

Он стал вторым круизником, которое принимает новый причал. Первым к плавпричалу пришвартовался теплоход «Константин Федин». До конца года запланировано три захода ФГУП «Росморпорт» завершило строительство плавучего причала для приема пассажирских судов в морском порту Таганрог в мае этого года. Для обеспечения подхода и швартовки морских и речных пассажирских судов предприятие также выполнило ремонтные дноуглубительные работы в акватории морского порта. Объект рассчитан на пассажирские суда длиной до 141 м. Ввод нового причала позволит восстановить пассажирское водное сообще-



ние между Таганрогом, Азовом и Ростовом-на-Дону, другими азовскими портами, а также окажет положительное влияние на туристическую доступность исторического города Таганрог и всего Приазовья.

«ТАЙМЫР» ПРИШЕЛ НА ПОМОЩЬ

Ледокол помог двум застрявшим во льдах танкерам на Севморпути

В ночь на 11 августа два нефтеналивных судна ледового класса NS Arctic и «Приморский проспект» продолжили свой маршрут по Северному морскому пути в КНР в сопровождении ледокола «Таймыр». Танкеры отправились в китайские порты из Приморска и Усть-Луги по гораздо более короткому маршруту доставки нефти в КНР протяженностью 8600 миль. Время в пути должно было составить 31–34 дня. 7 августа танкеры прекратили следовать маршруту и остались маневрировать в Восточно-Сибирском море, перед той частью пути, где могут быть ледовые заторы.



Танкер «Сиг» 4 августа получил пробоину в районе машинного отделения у Керченского пролива. Предположительно, судно было атаковано морским дроном. Пострадавших не было, судно осталось на плаву. В район происшествия были направлены суда Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба»: СБС «Меркурий» и НИС «Импульс». Они уже сумели пресечь поступление воды внутрь поврежденного танкера. Напомним, что первая серьезная атака украинских дронов на корабли Черноморского флота ВМФ России произошла на военно-морской базе в Севастополе 29 октября 2022 года. Она стала первой в истории войны на море операцией, в которой воздушные и морские беспилотники использовались скоординировано для поражения военного флота противника на стоянке.



АТАКА НА «СИГ»

Росморречфлот назвал причину повреждения танкера в Керченском проливе



ПО МОРСКОМУ НАВИГАТОРУ

Росморпорт готовится внедрить судовое и береговое оборудование для автономного судовождения

Внедрение новых технологий обеспечит повышение конкурентоспособности морского транспорта, улучшение транспортной логистики РФ.

Наличие уже разработанных отечественных решений в области автономных судов позволяет осуществить поэтапное их внедрение и получить положительный результат. Сейчас в рамках реализации федерального проекта «Автономное судовождение» ведется разработка элементов береговой инфраструктуры и отечественных образцов судового оборудования для автономного

судовождения. После опытно-конструкторских работ будет налажен выпуск опытных образцов.

В перспективе внедрение автономной навигации позволит значительно снизить влияние человеческого фактора на безопасность морских перевозок и приведет к уменьшению себестоимости грузоперевозок. В этом году предстоит провести интеграцию в единый цифровой контур программы судовые приборы и системы, а также обеспечить присвоение класса автономности двум современным морским паромам Росморпорта.



НА «ЭЛЕКТРИЧКЕ» ПО МОСКВЕ-РЕКЕ

В Москве развивают современную инфраструктуру регулярного речного электротранспорта

Летом в столицу доставлены 4 новых электросуда и 5 причалов, а также установлены еще 3 плавучих причала. Плавучие причалы изготавливают на судостроительных верфях в Перми, электросуда – на верфи Enterprise в Ленинградской области по заказу АО «Водоходъ. Пассажирский порт», а финальная сборка происходит уже в Москве. Сейчас на втором маршруте размещены 4 плавучих причала. Они расположены на Южном речном вокзале, Набережной Марка Шагала, на Новоданиловская набережной и на Нагатинской набережной. Их ждет финальная подготовка и пуско-наладочные работы. Каждый из них вмещает от 40 или 80 пассажиров, в зависимости от диаметра. Наши плавучие причалы – полностью отечественная разработка, они созданы с учетом высоких стандартов Московского транспорта, не наносят вреда экологии и работают исключительно за счет электричества. На причалах есть всё для комфортного ожидания электросудов.



КАНАЛ С ГЛУБОКИМИ КОРНЯМИ

Волго-Донской судоходный канал встретил 71-й день рождения

Грандиозный инженерный гидротехнический и архитектурный комплекс, Волго-Донской судоходный канал им. В.И. Ленина, отмечает 71-ю годовщину со дня ввода в эксплуатацию. Вступивший в строй 27 июля 1952 года он уже более семи десятилетий верой и правдой служит России. Сегодня ВДСК – ключевое звено Единой глубоководной системы Европейской территории России, соединяющей водными путями Балтийского, Белого, Каспийского и Азово-Черноморского морских бассейнов. Первые попытки соединить судоходным каналом Волгу и Дон предпринял турецкий султан Селим II еще в XVI веке. Позднее, аналогичный проект решил осуществить Петр I. Землекопы уже приступили к работе, но строительство было прекращено из-за войны со Швецией. Третья и успешная попытка создания канала предпринята в эпоху СССР. Весной 1943 года в разрушенный Сталинград вместе с первыми строителями пришли геологи и гидростроители. В 1948 году был завершен проект строительства канала.

ВЗРЫВ ПО СЦЕНАРИЮ

В акватории Кольского залива на совместном учении отработана ликвидация последствий ЧС на разведочных и поисково-оценочных скважинах

Учения были организованы ООО «Газпром недр» с целью проверки готовности взаимодействующих сил к реагированию на ЧС на упомянутых объектах. Мероприятие проведено на месте базирования самоподъемной плавучей буровой установки «Арктическая», направленной на арктический шельф для проведения геологоразведочных работ перед выходом морской платформы на точку бурения.

Помимо экипажа МФАСС «Пильтун» Морспасслужбы в учениях были задействованы специалисты ПАО «Газпром», ООО «Газпром недр», АО «Газпром шельфпроект», администрации морского порта Мурманск, Балтийско-Арктического Управления Федерального службы по надзору в сфере природопользования, Морского спасательно-координационного порта Диксон, ГУ МЧС России по Ненецкому автономному округу.

К отработке задач учения также привлеклось судно обеспечения «Сапфир».

НА ОБСКОЙ ГУБЕ ВЫЧЕРПЫВАЮТ ГРУНТ

Дноуглубительные работы на Морском канале Обской губы завершат к октябрю

Напомним, основание гравитационного типа №1 проекта «Арктик СПГ 2» успешно транспортировано через Морской канал. Для успешной реализации операции меньше, чем за месяц были проведены дноуглубительные работы общим объемом свыше 1,8 млн кубометров донного грунта.

В связи с необходимостью своевременной доставки и установки ОГТ-1, подрядчик в кратчайшие сроки осуществил подготовку и мобилизацию дноуглубительного флота в составе трех судов. В недельный срок были выполнены работы по съемке рельефа дна.

К моменту начала транспортировки основания гравитационного типа № 1 по Морскому каналу отметки дна были приведены к проектным значениям до минус 15,1 метра.



**СУБСИДИИ
ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин дал ряд поручений профильным министерствам и ведомствам по развитию воздушного транспорта и авиастроения

Глава правительства после рабочей поездки в Сибирский и Дальневосточный федеральные округа поручил предусмотреть в бюджете на ближайшую три года средства в размере 1,76 млрд рублей ежегодно на субсидирование воздушных пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам ДФО, которые выполняет единая дальневосточная авиакомпания «Аврора».

Благодаря программе социально значимых перевозок авиаперелёты между регионами стали удобнее. Крупнейшие города Забайкалья – Чита и Улан-Удэ, связаны регулярными рейсами с Владивостоком и Хабаровском. Небольшие населённые пункты в 2022 году стали связаны с крупными аэропортами ежедневными регулярными авиарейсами.

НА ЯМАЛ БЕЗ ПРОБЛЕМ

Росавиация поручила принять меры по продлению полётов самолётов А321 авиакомпании «Ямал»

Федеральное агентство воздушного транспорта выразило готовность при необходимости оказать ГТЛК и авиакомпании «Ямал» содействие в дальнейшем урегулировании вопроса лизинга воздушных судов. Ранее в Росавиацию поступило заявление от



**В НОВОРОССИИ ВОССТАНОВЯТ
АЭРОПОРТЫ**

В Красноярске вице-премьер РФ Марат Хуснуллин рассказал о планах на ближайшие пять лет по восстановлению аэропортов в Мариуполе и Донецке

В начале июня сообщалось, что аэропорт Мариуполя может начать функционировать в 2024–2025 годах, аэропорты Донецка, Луганска, Херсона и Запорожья будут задействованы чуть позже из-за разрушений.

По словам вице-преьера, здание мариупольского аэропорта сильно разрушено из-за боевых действий, но взлётная полоса «находится в более-менее приличном состоянии». «В Мариуполе мы пока не планируем восстанавливать аэропорт в ближайшие два года, потому что у нас до аэропорта Таганрог 150 км. Но в плане трехлетнем у нас это есть, мы на 2026 год поставили изыскательские работы в Мариуполе по аэропорту. Аэропорт Донецка, сильно повреждённый в ходе боевых действий, планируется восстановить в ближайшие пять лет», – прокомментировал Хуснуллин планы по аэропорту им. С. Прокофьева.



туроператора Tez Tour, в котором говорилось, что с 1 сентября «Ямал» прекращает полёты между Москвой и Анталей. Продление полётов по этому маршруту после указанной даты будет невозможным, потому что компания должна вернуть ГТЛК три самолёта А321. В ходе обсуждения была выработана согласованная позиция и достигнута договоренность о временном продлении договорных отношений между лизингодателем и авиакомпанией на прежних условиях до конца октября 2023 года.



В ТАЛАГЕ ОБНОВЛЯЮТ ВВП

Взлётно-посадочная полоса в аэропорту Архангельска находится в высокой степени готовности

Реконструкцию планируется завершить в этом году, работы по модернизации всей аэродромной инфраструктуры аэропорта – в 2024 году. Процент готовности верхнего слоя покрытия взлётно-посадочной полосы на сегодняшний день составляет порядка 75%. Ведутся работы по бетонированию покрытия рулёжных дорожек, прокладке кабеля для светосигнального оборудования и наружных сетей электроснабжения, устройство сооружений водосточно-дренажной сети. Новая взлётно-посадочная полоса длиной 2500 метров повысит уровень безопасности полётов, а также позволит аэропорту бесперебойно принимать среднемагистральные воздушные суда без ограничения по взлётной массе.



МЯГКАЯ ПОСАДКА

Аэропорт на космодроме Восточный принял первый самолёт

Самолёт Ту-134 государственной авиации Госкорпорации «Роскосмос» в ходе тестового полёта приземлился в аэропорту космодрома Восточный для проверки технической готовности его ВВП. Это была первая посадка самолёта в аэропорту Восточного. Одновременно экипаж отработал одно из упражнений по подготовке к заходу и выполнению посадки на аэродроме с ограниченным использованием радиотехнических средств захода на посадку.

После непродолжительной стоянки и подготовки к полёту самолёт отправился в Амурскую область – аэропорт Благовещенск.



ТУ-144 НА ПОСТАМЕНТЕ

В Москве установят памятник к 100-летию отечественной гражданской авиации

Мэрия Москвы выделила место для мемориального комплекса в парке культуры и отдыха на Ходынском поле, где зародилась отечественная авиация и берет на себя значительный объем финансирования установки памятника. По задумке, основание памятника составит инверсионный след первого сверхзвукового пассажирского самолета в мире Ту-144 и трех композиций по авиационной тематике. Автор монумента – российский скульптор, академик Российской академии художеств, народный художник РФ Салават Щербаков.

Частично создание скульптурной композиции предлагается осуществить за счет благотворительных пожертвований.



ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ



В Охотске приступили к основным работам по реконструкции аэродромной инфраструктуры

Охотский район является одним из крупнейших муниципальных образований Хабаровского края и центром рыбной промышленности. Сообщение между Охотском и другими населёнными пунктами возможно только по воздуху. Действующая взлётно-посадочная полоса со сборным металлическим покрытием не отвечает современным требованиям безопасности. Обновлённая аэродромная инфраструктура позволит аэропорту принимать самолёты большей грузоподъёмности.



С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

Президент России поздравил железнодорожников с профессиональным праздником

Владимир Путин отметил их роль в развитии важнейшей стратегической отрасли страны.

Глава государства в видеообращении подчеркнул, что каждый сотрудник отрасли работает на ответственном участке, по праву гордится профессией и продолжает ее традиции, которые



были заложены еще в первой половине XIX века создателями Царскосельской железной дороги.

«При вашем активном участии идет системная работа по модернизации и комплексному развитию всей инфраструктуры железных дорог, в том числе на важных и перспективных направлениях», – сказал Путин.

К ним он отнес Центральный транспортный узел, Восточный полигон, а также подходы к портам Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов. Особо отметил российский лидер роль железнодорожников в восстановлении сообщения в Новороссии и Донбассе.

ВОКЗАЛ В КУРСКЕ ВОССТАНОВЯТ

Руководство железной дороги выберет подрядчика для восстановительных работ.

Устранение повреждений обойдется в 100 с лишним миллионов рублей. Напомним, что украинский БПЛА взорвался в крышу ЖД вокзала в Курске.

Построенное в 1952 году здание вокзала является памятником архитектуры регионального значения. На фасадах размещены скульптуры советских воинов и тружеников тыла, схема Курьской битвы, изображение ордена Великой Отечественной войны I степени, которым награжден Курск. Напомним, в ночь на 20 августа украинский дрон

врезался в стеклянный купол вокзала. Возник пожар, который быстро потушили. Пять человек получили легкие травмы, госпитализация не потребовалась. Здание вокзала и часть станционной инфраструктуры закрыли для пассажиров, при этом железнодорожный узел продолжил прием и отправку поездов.



БИЛЕТЫ ЗА ТРИ МЕСЯЦА

Купить билеты практически на любой поезд дальнего следования теперь можно за 90 суток до их отправления

Это касается и тех составов, которые курсируют в сообщении с южными регионами. Ранее глубина продаж билетов на некоторые поезда была сокращена до 45 суток из-за масштабной реконструкции инфраструктуры Центрального транспортного узла. Уже сейчас пассажиры могут купить билеты на поезда отправлением вплоть до 14 ноября включительно, запланировав, например, отпуск на Черноморском побережье в бархатный сезон или поездку на ноябрьские праздники.

Объем железнодорожных пассажирских перевозок в направлении Чер-

номорского побережья и Минеральных Вод в 2023 году может превысить уровень 2022 года на 2%.

Сейчас в сообщении с курортами российского Юга курсирует 142 пары поездов, 88 из них специально за-

пущены на летний период. Об этом рассказал первый заместитель главы Минтранса РФ Андрей Костюк на совещании по развитию туризма с премьер-министром Михаилом Мишустиним.



В ЗАБАЙКАЛЬЕ МОДЕРНИЗИРОВАЛИ ПЛАТФОРМЫ

Станции оборудовали наземными пешеходными переходами через пути и шумозащитными экранами

В процессе обновления транспортной инфраструктуры перегона Кузнга – Укурей на остановочном пункте 6530-й км Забайкальской железной дороги сдали в эксплуатацию две пассажирские платформы, удлинив их до 27,1 м. Железнодорожники установили крытые металлические навесы со встроенными сиденьями и пандусы для маломобильных граждан, уложили тактильную плитку, смонтировали систему светодиодного освещения. Ежедневно через этот остановочный пункт курсируют поезда пригородных маршрутов, которые очень востребованы жителями близлежащих сел.



ГРУЗЫ В РЕФКОНТЕЙНЕРАХ

Оптимальная температура в них может поддерживаться на протяжении 25–30 суток

«РЖД Логистика» запустила ускоренный мультимодальный сервис перевозки фармацевтической продукции и сырья, медицинских грузов, косметических и ветеринарных препаратов. Все вопросы по доставке решат специалисты компании – транспортировку железнодорожным и автотранспортом, а также обработку грузов на терминалах. Перевозить термочувствительные грузы будут в автономных рефконтейнерах со встроенным дизельным генератором.

СОСТАВЫ ЧЕРЕЗ КРЫМСКИЙ МОСТ

Количество железнодорожных рейсов, связывающих Крым с «большой землей», выросло

Так, по маршруту Анапа – Керчь ежедневно будет курсировать пятивагонная «Ласточка». Кроме того, назначаются дополнительные трехвагонные составы, которые будут курсировать по маршруту Тамань – Керчь через Крымский мост. В зависимости от дня недели через мост будут ходить по пять–шесть пар пригородных поездов в сутки. Время в пути от Керчи Южной до Тамани составляет 25 минут, цена билета – 48,6 рубля. До Анапы – чуть более двух часов, стоимость проезда – 488,6 рубля. Билеты можно купить в пригородных кассах на станциях, на сайте перевозчика или в специальном мобильном приложении.



ХОЛОДНАЯ РАЗМЫЛА БАМ



На месте размыва путей организованы масштабные работы, а для пассажиров организовали альтернативные маршруты

Аномальные дожди на севере Байкала вызвали разлив реки Холодная близ одноименного посёлка Северо-Байкальского района в Бурятии. С повышенным уровнем воды справлялась дамба, однако она была частично разрушена, и на участке от Северобайкальска до Кичеры с 19 августа приостановлено сквозное движение по Байкало-Амурской магистрали. В компании создан оперативный штаб под руководством генерального директора – председателя правления ОАО «РЖД» Олега Белозёрова. Предварительный срок восстановления инфраструктуры – 7 суток. Глава Республики Бурятия Алексей Цыденов отметил: «Сейчас привлекаем дорожную и строительную технику, работающую у предприятий поблизости, в первую очередь самосвалы, экскаваторы».

СИЛА БИТУМНОГО ПРИТЯЖЕНИЯ: КАК УЛУЧШИТЬ АДГЕЗИЮ



Быстрое крошение асфальтобетона, появление ям на дорогах... Часто причина этому – недостаточная адгезия окисленных битумных материалов с некоторыми популярными каменными породами, прежде всего с гранитом и кварцито-песчаником. Инновационное решение ЛУКОЙЛА помогает дорожникам решить эту насущную проблему.

Компания «ЛУКОЙЛ» начала производство битумных вяжущих, усиленных адгезионными добавками нового поколения. В российской дорожно-строительной отрасли объективно существуют сложности с применением подобных добавок, улучшающих сцепление окисленного вяжущего и минеральных наполнителей кислой природы*. ЛУКОЙЛ предложил участникам отрасли по-настоящему прорывную разработку, которая учла всеобъемлющие запросы рынка.

Прежде всего, на большинстве отечественных асфальтобетонных заводов (АБЗ) отсутствуют линии дозирования адгезионных добавок, и эти химические вещества добавляют в битумные емкости вручную, благо масштабы загрузки относительно скромные: как правило, всего 0,1–0,4% от объема вяжущего материала. Такое некорректное дозирование неизбежно ведет к неравномерному распределению добавок в битум,

а значит и к снижению качества верхней «дорожной одежды». Заказчикам строительства затруднительно контролировать правильное применение адгезионных добавок на АБЗ. ЛУКОЙЛ, обладающий современными мощностями по приготовлению полимерно-вяжущих битумов (ПВВ), полноценно берет на себя всю работу по адаптации улучшенных вяжущих к определенным типам щебня или гравия. Блоки по производству ПВВ на предприятиях ЛУКОЙЛА оснащены современными линиями точного дозирования, и это серьезно упрощает партнерским АБЗ задачи по выпуску износостойких асфальтобетонов.

Важно отметить, и что «цикл эффективности» многих представленных сегодня на рынке адгезионных добавок непосредственно в составе горячего битума ограничивается лишь 1-2 днями. При транспортировке на дальние расстояния такие вяжущие утрачивают свои лучшие свойства, и теряется сам смысл их использования. В то же время рецептуры «ЛУКОЙЛ» рассчитаны на функциональность адгезионных добавок в составе горячего битума до 7 дней.

Как рассказали в ЛУКОЙЛе нашей редакции, лабораторные испытания новых вяжущих, усиленных адгезионными добавками, показали отменные результаты. Сцепляемость этого битума с гранитными породами увеличилась в 2 раза, по сравнению с примерами применения «классических» добавок. Каменные материалы, ранее считавшиеся «проблемными», теперь могут полноценно раскрывать свои лучшие свойства, увеличивая прочность и водостойкость асфальтобетона.



СПРАВКА

* Кислые горные породы содержат высокую долю диоксида кремния (SiO₂): свыше 66%. Самые распространенные из них – гранит и кварцито-песчаник. В кислых породах значительная доля частиц на поверхности имеет отрицательный заряд (являются анионами). Вещества анионной природы содержатся и в окисленных битумах (обеспечивающих асфальтобетонам более высокую прочность при сильных нагрузках, чем неокисленные битумы). Одинаковость зарядов твердого материала и простого окисленного вяжущего не позволяют битуму прочно удерживаться на каменной поверхности и насыщать все ее поры. Асфальтобетон с такой основой будет разрушаться быстрее, особенно зимой, после попадания влаги в микропустоты между битумом и «зернами наполнителя». Альтернатива применению адгезионных добавок – вовлечение кислотно-нейтральных пород, например, габбро-диабаз, доломита или известняка.

ЛУКОЙЛ
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



МОТОРНОЕ МАСЛО

LUKOIL AVANTGARDE PROFESSIONAL M5

ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЕН

- Увеличенный интервал замены
- Совместимо с системами SCR и EGR
- Спецификации: API CI-4 / ACEA E4 / ACEA E7 / MAN M 3277 / MB 228.5 / Volvo VDS-3 / Renault VI RLD-2 / Cummins CES 20078 / MTU Oil Category 3 / Caterpillar ECF-2 / Deutz QDC III-18 / Mack EO-N / JASO DH-1

Рекомендовано для современных двигателей, не оснащенных сажевыми фильтрами (DPF) и требующих масел категории API CI-4

ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ: «ЖИВУ, СОЗИДАЯ!»

ДЛЯ ЗАСЛУЖЕННОГО СТРОИТЕЛЯ РФ ПЕТРА ОЛЬХОВСКОГО — ЭТО НЕ ПРОСТО КРАСИВЫЕ СЛОВА, А ПРАВИЛО ЕГО ЖИЗНИ



– Петр Васильевич, вы отдали дорожному строительству почти полвека, расскажите, когда были заложены первые камни в фундамент вашей жизненной дороги?

– Как-то, будучи ребёнком, я увидел очень красивый металлический мост, который меня очень впечатлил. Позже, проезжая в поезде, восхитился ещё одним мостом над железной дорогой. Помню, с каким юношеским восторгом посмотрел фильм про то, как строили БАМ. А ещё позже, впервые увидев работающую дорожно-строительную технику, всерьез заинтересовался этой тематикой. Думаю, тогда и был заложен «фундамент» моей будущей карьеры.

Мы не раз писали о грандиозных стройках АО «Центродорстрой», и очень хорошо знаем, чего стоит слово руководителя этой одной из лучших дорожно-строительных компаний страны. В дорожном строительстве Петр Васильевич Ольховский прошел путь от рядового специалиста до руководителя, и уже более 12 лет возглавляет знаковую для отрасли организацию. К 65 годам он добился всего, о чем может мечтать любой человек – уважения коллег, почта в обществе, любви родных и друзей. Петр Васильевич всегда выполняет свои обещания, никогда не кривит душой – держит слово. Поэтому в юбилей мы решили написать не очерк, а интервью, чтобы этих напутственных и поучительных, особенно для молодежи, слов было больше.

– А кого бы вы назвали своим главным учителем по жизни?

– Владимира Суреновича Арутюнова – профессионала своего дела, талантливого организатора и создателя по жизни. При его непосредственном участии был реконструирован аэропорт «Домодедово», участки магистралей М-8 и М-4, построена трасса М-5 и много других значимых объектов. Я познакомился с ним в далёком 1989 году, когда мы оба проходили повышение квалификации по государственной программе. Владимир Суренович в то время был заместителем начальника Главдорстроя. Это было задолго до того, как я сам попал в команду «Центродорстрой». Но уже тогда этот человек меня поразил своим профессионализмом, отношением к профессии, а также силой своей личности и характера. Позже, в 1990-е, судьба опять свела нас на строительстве МКАД, затем автодороги МКАД-Кашира (М-4, ред.). А кардинально мой путь в дорожном строительстве изменился, когда мне посчастливилось быть приглашённым Владимиром Суреновичем на работу в ставшую родной мне компанию «Центродорстрой».

– Но первый раз вы очень ярко проявили себя еще, когда стали руководителем СУ-826 треста «Брянскдорстрой». Какой профессиональный путь вы прошли, прежде чем возглавить это управление? Причем, не в самый лучший его период. Можно сказать, что вас поставили на прорыв!

– Путь был очень извилист и причудлив! Я успел поработать до этого учителем, сантехником, затем прорабом, и в конце 1991 года возглавил СУ-826 треста «Брянскдорстрой». Мне кажется такой сложный путь помог мне в последующем шире смотреть на жизнь и на свою профессию, больше понимать людей.

– Знаем, что уже через год, в январе 1992 года, ваш строительный участок впервые выполнил производственный план. Как удалось этого добиться?

– Нам тогда очень помог дух здорового соперничества. Имело место социалистическое соревнование с другими предприятиями, где каждый изо всех сил старался



ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ:

« ПО МЕРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ Я СТАРАЮСЬ ВОЗВРАЩАТЬ ТО, ЧТО КОГДА-ТО ПОЛУЧИЛ САМ. А ЕСЛИ ЭТО ЕЩЁ И ПРИНОСИТ ПОЛЬЗУ ЛЮДЯМ, ЖИВУЩИМ ТАМ, ТО ЗНАЧИТ Я ТОЧНО НЕ ЗРЯ ПРОЖИВАЮ СВОЮ ЖИЗНЬ»



ЗВАНИЯ И НАГРАДЫ

- «Заслуженный строитель РФ»
- «Почетный строитель России»
- Медаль «В память 850-летия Москвы»
- Благодарственные письма и грамоты Президента РФ, Полномочного представителя Президента РФ в ЦФО, губернатора Московской области, правительства Тульской области, Министерства культуры России, Министерства транспорта России





ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ:

«**ДА, ВРЕМЕНА СЛОЖНЫЕ, НО Я УБЕЖДЁН, ЧТО ЕСЛИ КАЖДЫЙ БУДЕТ ЗАНИМАТЬСЯ СВОИМ ДЕЛОМ, ТО ВСЕ МЫ ВМЕСТЕ СО СТРАНОЙ БУДЕМ ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЁД. ПУСТЬ ПОЛИТИКИ ЗАНИМАЮТСЯ ПОЛИТИКОЙ, ВОЕННЫЕ – ВЫПОЛНЕНИЕМ БОЕВЫХ ЗАДАЧ, А МЫ БУДЕМ СТРОИТЬ!»**

внести свой вклад в общую победу. Тогда на предприятии трудилось около 1,5 тысячи человек, и все работали как один. Я, как руководитель, старался ещё больше зарядить людей энтузиазмом, с которым и сам работал ради достижения общей цели. Возможно, это было везение, а возможно, нашего энтузиазма и запала оказалось больше, чем у остальных.

– Скажите, в чем секрет такого энтузиазма, и какими качествами должен обладать руководитель, чтобы возглавить одну из крупнейших компаний в области дорожного и аэродромного строительства страны?

– Во-первых, надо быть профессионалом-строителем, до тонкостей понимать все производственные процессы, начиная с самых азов, заканчивая новейшими научными разработками. Это, действительно, крайне важно. Во-вторых, необходимо обладать недюжинными организаторскими способностями, поскольку процесс строительства очень сложен и многогранен, а в масштабах крупного предприятия всё многократно усложняется, и одна бездушная раздача команд не способна наладить бесперебойную работу этого механизма. Очень важно



думать о людях, работающих на твоём предприятии, проникаться их нуждами и проблемами, по мере возможности их решать. Ну и, конечно, любить свое дело, свою профессию. Это третий по счёту, но не по важности момент. Если относиться к своему делу как к одному из многих временных занятий, ничего не получится. Строительством надо жить. Конечно, желательно еще быть крепким физически, поскольку труд дорожного строителя крайне тяжёл, иногда мы работаем по 16 часов. При этом руководитель должен быть обязательным, чтобы настроить весь коллектив, потому что есть сроки, графики...

– Чтобы руководить, наверное, нужно умение просчитывать все риски, плюс решительный характер?

– Совершенно верно, без этого никак. Если что-то построишь не по проекту, а в последующем не примешь верное решение, то стройка просто остановится. А если работа застынет, то получишь больше убытков, что скажется на ресурсах и возможностях компании. Поэтому все эти шаги приходится оперативно согласовывать с заказчиком, проводить техническую экспертизу... Такие моменты часто возникают на масштабных инфраструктурных стройках в сложных условиях.

– Думаю, у вас их хватало, ведь «ЦДС» успешно построил более 500 тысяч объектов и более 2,5 тысяч километров дорог высших технических категорий, в том числе такие значимые федеральные трассы, как М-4 «Дон», М-2 «Крым», М-5 «Урал», МКАД, ЦКАД. И более 300 возведенных мостов и путепроводов... Скажите, какая стройка для вас значимей всего? И почему?

– Мне особо запали в душу два объекта. Первый из них – строительство транспортной развязки на 27-м километре Киевского шоссе с подъездной дорогой к аэропорту «Внуково» и реконструкция Центральной улицы в поселке Внуково. Мы работали там в 2005-2006 годах. Объект был по меркам «Центродорстрой» небольшим, однако очень сложным с инженерной точки зрения, и поэтому крайне интересным. Ведь в состав работ входило возведение тонне-

Уважаемый Петр Васильевич!



Примите поздравления с юбилеем!

На протяжении многих лет Вы вносите значимый вклад в развитие отечественного строительного комплекса, успешно возглавляете одну из крупнейших российских компаний страны в области дорожного и аэродромного строительства.

Под вашим руководством коллектив АО «Центродорстрой» осуществляет комплексное строительство автомобильных дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытиями, аэродромных и взлетно-посадочных полос, площадей аэровокзальных комплексов, мостов, путепроводов, подземных и надземных пешеходных переходов, гидротехнических сооружений, производственных баз и диспетчерских пунктов, успешно выполняет общестроительные работы на гражданских и промышленных объектах.

Ваши глубокие профессиональные знания, организаторский талант и высокий уровень ответственности снискали заслуженный авторитет и уважение строительного сообщества.

Искренне благодарю Вас за содействие развитию транспортного строительства в родном регионе, реализацию благотворительных проектов, масштабную работу по реконструкции международного аэропорта «Брянск», имеющего стратегическое значение.

В этот праздничный день желаю Вам крепкого здоровья, мира, добра, благополучия, успехов в реализации новых идей и проектов!

А.В. Богомаз,
Губернатор Брянской области



лей, а также подпорных стенок. Это стало первым опытом устройства подпорных стенок нашими специалистами.

Второй памятный объект – строительство автодороги «Тула – Новомосковск» в Тульской области в 2009-2010 годах. Он был сложнее и гораздо масштабнее, в том числе и своими инженерными решениями. В рамках проекта мы возвели

несколько путепроводов, мост и протяжённую эстакаду. Я горжусь тем, что по нашему предложению были внесены изменения в проект строительства таким образом, что два путепровода были объединены в один и это позволило избежать сноса частных построек в зоне строительства и переселения людей.

– Вы много строите в столице, а требования у москвичей к строительству очень высокие. Много ли времени понадобилось, чтобы адаптироваться к этим требованиям?

– Москва – один из наших традиционных регионов. Мы давно и хорошо знакомы с его спецификой, которая прежде всего выражается в насыщенности инженерными коммуникациями и работой в стеснённых условиях. Но нас это не пугает и, тем более, не останавливает. Свою работу мы хорошо знаем, а там, где сами не являемся специалистами, привлекаем партнёров, которые под нашим руководством успешно работают над достижением общего результата.



**Уважаемый
Петр Васильевич!**

В этот день хочется искренне и тепло поздравить Вас, уважаемого человека, талантливого руководителя и профессионала высшей пробы. Волевой, компетентный, решительный, мудрый человек, думающий о людях и ратующий за общее дело добьется успеха в любой отрасли. Искреннего признания заслуживает Ваш профессионализм, компетентность, увлечённость своим делом.

Возглавив такую знаковую для отрасли компанию, как АО «Цен-

На таких людях держится страна

тродорстрой», Вы проявили всю силу своего характера и профессионализма. Поэтому компания на протяжении многих лет побеждает на трудовом фронте, выполняя масштабные задачи. Под Вашим руководством компания построила и реконструировала почти полмиллиона объектов, более тысячи километров дорог, в том числе федеральные трассы М-4 «Дон», М-2 «Крым», М-5 «Урал», МКАД, ЦКАД, сотни мостов и путепроводов... В числе важнейших проектов, за которые можно гордиться, и капитальный ремонт автомобильной дороги граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта, строительство и реконструкция автодороги Симферополь – Евпатория – Мирный, строительство обхода Астрахани... В портфолио объектов Вашей команды – реконструкции главных аэропортов мо-

сковского авиаузла – «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», «Пулково» в Санкт-Петербурге, аэропортов в Калужской области, Иваново, Ейска, Брянска, международного аэропорта «Брянск», имеющего стратегическое значение. На таких людях держится не только отрасль, но и вся страна!

Я хочу от всего сердца в этот торжественный день пожелать Вам, уважаемый Петр Васильевич, новых интересных объектов, крепкого здоровья, чтобы воплощать все планы в жизнь, благополучия и счастья в Вашем доме, неиссякаемой энергии, активного профессионального долголетия и всяческого благополучия!

*Виталий Ефимов,
Депутат Государственной
Думы РФ,
Президент СТР*

– Вы заботитесь о своем коллективе, много помогаете своим землякам, даже стали «Почетным гражданином Комаричского района». Люди говорят, что благотворительность – одна из составляющих вашего характера и жизни. Такое встретишь сегодня нечасто.

– Чем могу помогаю и не считаю это чем-то особенным. Это нормально – помогать людям. Я очень люблю это место. Во-первых, Брянщина – моя родина, с которой у меня и по сей день очень тесная связь, прежде всего с людьми. Во-вторых, это очень красивые места. Мне очень многое дал этот край, и я по мере возможностей стараюсь возвращать то, что когда-то получил сам. А если это ещё и приносит пользу людям, живущим там, то значит я точно не зря проживаю свою жизнь.

– Мне кажется, что моральный успех для вас важнее материальных дивидендов. Возможно ли эту «формулу успеха» внедрить в массовое сознание?

– Думаю, это возможно. Ведь когда-то это было нормой. Но времена меняются, а вместе с ними и сознание людей. Однако, очень много зависит от того, чему человек посвящает свою жизнь. Я всю жизнь занимаюсь строительством, а значит – созиданием. И меня ничего так не вдохновляет, как рождающиеся усилиями нашего предприятия магистрали, аэродромы, путепроводы. Ведь каждый новый введённый объект делает жизнь людей лучше, вносит пусть и незначительный в рамках страны, но всё же вклад в её развитие. Осознание этого не может сравниться с обладанием какими-либо материальными ценностями.

– Знаем, что вы поддерживаете ветеранов своей компании и ветеранов войны. Ваш дед Иван Андреевич Ольховский в 17 лет ушел на фронт, за свои подвиги, мужество и отвагу получил «Орден Отечественной войны 2 степени», медаль «За Победу над Германией». Как вы думаете, что помогло старшему поколению выстоять, победить врага, перед которым спасовала вся Европа? Ведь эти герои не родились солдатами.

Уважаемый Петр Васильевич!

**Сердечно поздравляем
Вас с Юбилеем –
65-летием!**



Вы являетесь отличным управленцем и профессионалом своего дела, и доказательством этому служит ваш богатый трудовой путь, который Вы прошли от «рядового» до «генерала» в дорожно-строительной отрасли, став руководителем крупнейшей компании АО «Центродорстрой», которая входит в число ведущих организаций в области дорожного и аэродромного строительства в России. За этот период Вы по достоинству были награждены многочисленными государственными и отраслевыми наградами, а также удостоены высоких званий.

Особо хотелось отметить, что под Вашим руководством география работ компании значительно расширилась и охватывает более 15 регионов от Калининграда до Крыма. И в республике Крым вклад Вашей компании очень велик.

Крымчане хорошо помнят, как в декабре 2021 года АО «Центродорстрой» открыл движение по автомобильной дороге Симферополь-Евпатория-Мирный. Это был праздник не только для местных жителей, но и миллионов туристов, для которых Крым всегда был желанным местом для отдыха и оздоровления.

Отмечу, что при строительстве были учтены климатические условия и уникальный природный ландшафт полуострова, а специально для Республики Крым специалистами компании был подобран особый состав асфальтобетонной смеси. Ваши объекты сегодня создают не только благополучие людей, но и образ Отечества, которым гордятся многие поколения россиян. Построенные вами километры создают комфорт для миллионов соотечественников.

Традиции, заложенные вами, – надёжный фундамент, на котором во все времена стояла отрасль. Ваша компания и сегодня работает на важных объектах полуострова. И от имени всех жителей республики Крым выражаю Вам благодарность за внимание и улучшение инфраструктуры нашего региона.

Убеждены, что ваш богатый опыт, широта знаний, неиссякаемая жизненная энергия и высокие достижения, которых вы добились за это время, для многих служат примером и ориентиром в жизни. Желаем Вам крепкого здоровья на долгие годы, оптимизма, бодрости духа, счастья и благополучия в семье. Пусть воплощаются в жизнь самые грандиозные проекты! С Юбилеем!

С уважением,

*Министр транспорта Республики Крым
Н.Н. Лукашенко*



– Уверен, что основной движущей силой этих солдат была любовь к родине. Мне кажется, что те солдаты вкладывали в понятие «родина» нечто большее, чем это принято в наши дни. Думаю, для них это было не просто место, где каждый из них родился, но и родные люди, друзья, культура, обычаи, безусловно светлое будущее для них и их детей.

– Время сегодня сложное. Скажите свое отношение к СВО?

ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ:

« Я УСПЕЛ ПОРАБОТАТЬ УЧИТЕЛЕМ, САНТЕХНИКОМ, ЗАТЕМ ПРОРАБОМ, И В КОНЦЕ 1991 ГОДА ВОЗГЛАВИЛ СУ-826 ТРЕСТА «БРЯНСКДОРСТРОЙ». МНЕ КАЖЕТСЯ ТАКОЙ СЛОЖНЫЙ ПУТЬ ПОМОГ МНЕ В ПОСЛЕДУЮЩЕМ ШИРЕ СМОТРЕТЬ НА ЖИЗНЬ И НА СВОЮ ПРОФЕССИЮ, БОЛЬШЕ ПОНИМАТЬ ЛЮДЕЙ»

– Мы – строители. Мы создаем, создаём дороги и аэродромы, которыми пользуются миллионы людей в нашей стране, что работает на экономику нашей Родины.

Да, времена сложные, но я убеждён, что если каждый будет заниматься своим делом, то все мы вместе со страной будем двигаться вперёд. Пусть политики занимаются политикой, военные – выполнением боевых задач, а мы будем строить!

– Пандемию дорожные строители пережили, а как компания переносит антироссийские санкции? Что помогает оперативно подобрать российские аналоги всей импортной техники и комплектующим?

– Мы, также, как и все, столкнулись с проблемой закупки импортной техники и запчастей к ней, но смогли оперативно подобрать российские аналоги. Наш опыт тут не уникален. Однако, отечественные и иностранные поставщики уже сориентировались в новых условиях и постепенно налаживают поставки. Кроме того, отечественные производители и производители из дружественных стран тоже начинают более активно себя вести на рынке, и у нас открывается всё больше и больше возможностей для модернизации парка дорожно-строительной техники не в ущерб его качеству. Гораздо сложнее нам было во время пандемии, поскольку она ударила не по нашим возможностям в плане техники, а по нашим возможностям в смысле обеспечения нормальной работы сотрудников.

– Наверное, и российские технологии сегодня уже активнее используются? На ваш взгляд, какие отечественные разработки в области дорожного строительства в середине 90-х были незаслуженно забыты? Может быть сейчас самое время их вернуть? Не пора ли строить в России, например, цементобетонные дороги?

– Да, цементобетонные покрытия обладают значительными преимуществами по сравнению с асфальтобетонными, которые, в частности, выражаются в существенно большей долговечности. И я действительно сожалею, что сейчас такой вид покрытия используется крайне редко, в основном при строительстве или реконструкции аэродромов. Однако, ещё одна технология, широко применявшаяся ранее, сейчас практически не используется – ресайклинг. Она предполагает вторичное использование материалов, полученных из старого покрытия дорог, и позволяет добиться хороших технических характеристик дорожной одежды при существенном снижении стоимости его строительства. Сейчас, в эпоху

Остается новатором



Сердечно поздравляем Вас с Юбилеем – 65-летием!

Петр Васильевич на протяжении долгих лет возглавляет одну из крупнейших компаний в области дорожного и аэродромного строительства России АО «Центродорстрой». Он не просто строит, а строит для людей. Еще задолго до ГОСТов компания по своей инициативе начала вводить в благоустройство элементы доступной среды, и в нашем Крыму вся дорожно-уличная инфраструктура на 100% строится обязательно с учетом требований доступной средой и потребностей людей с ограниченными возможностями. За плечами Ольховского десятки сложнейших инфраструктурных объектов, два высших образования, но, главное, что он был и остается новатором, благодаря чему и стал профессионалом высочайшего уровня, отмеченным высоким званием «Заслуженный строитель Российской Федерации». Такие люди всегда будут востребованы.

Уважаемый Петр Васильевич!

От всей Службы автомобильных дорог Республики Крым поздравляю Вас с юбилеем!

Знаю, что Вы – глубоко православный человек, любящий Россию, свой народ. Пусть вам эта любовь даст здоровья и сил еще на многие годы.

М.А. Тарасов,
Начальник Службы автомобильных дорог Республики Крым



Думает о Родине



С Петром Васильевичем Ольховским мы познакомились в 2012 году, когда в Государственной компании «Автодор» была создана первая проектная группа по строительству ЦКАД-3 и ЦКАД-4. АО «Центродорстрой» тогда стала подрядчиком по переносу и переоборудованию коммуникаций на участках строительства.

Я тогда занимал должность заместителя директора по специ-

альным объектам Голицинского филиала компании «Российские автомобильные дороги».

Прежде всего, это – скромный, честный и порядочный человек, зачастую не похожий на современных руководителей. Если сказать проще, Петр Васильевич – инженер-строитель советской формации, живущий по правилу: «прежде думай о Родине, а потом – о себе». Думаю, что этим все сказано. Я горжусь тем, что у меня есть такой друг.

Дорогой Петр Васильевич!

Думаю, что в нашей дружбе есть очень важный момент, опре-

деляющий многое – среди своих друзей, я никогда не слышал о тебе ни одного плохого слова. И это дорогого стоит. Это определяет честь строителя и уважаемого человека, гордо несущего звание Заслуженный строитель России.

Здоровья тебе и удачи, дорогой друг!

С.Р. Крастынь,
Советник председателя правления Госкомпании «Автодор», Действительный государственный советник РФ 3 класса, кандидат философских наук

Один из лидеров отрасли



*Дорогой
Петр Васильевич!*

Мы знакомы с Петром Васильевичем не один год. А моим ярким впечатлением о нем как о профессионале, стала его невероятная работоспособность, поскольку, свою деятельность он считает главным делом жизни.

Годы совместной работы с Петром Васильевичем позволили оценить его деловые качества. Он находился на объектах буквально сутками, при этом всегда владел всей полной информацией о ходе работ, расходе и движении материалов, используемой технике и многих прочих деталях каждого участка строительства. Между тем при высокой требовательности к качеству производимых работ Петр Васильевич всегда отмечает особые заслуги лучших представителей трудового коллектива компании АО «Центродорстрой» и искренне ими гордится. В свою очередь работники «ЦДС» отзываются о своем руководителе, как о честном, смелом и справедливом человеке. Обладая богатым практическим опытом разработки крупнейших инфраструктурных проектов и комплексов жизнеобеспечения ряда регионов России и даже зарубежья, лично для меня, Петр Васильевич по праву считается одним из лидеров формирования беспрецедентной по масштабу инженерной инфраструктуры, определяющей перспективы развития многих территорий.

Масштабные проекты, которые компания АО «Центродорстрой» под руководством Петра Васильевича реализовала для аэропорта Домодедово, стали неотъемлемым этапом комплексного развития нашей воздушной гавани. Предприятием был успешно, качественно и в срок проведен комплекс работ по реконструкции взлетно-посадочной полосы №1, рулежных дорожек и мест стоянок воздушных судов, ряда перронных объектов. Близится к завершению проект строительства взлетно-посадочной полосы №2.

За годы сотрудничества у нас сложились действительно хорошие деловые и доверительные личные отношения. Мы дорожим ими и способствуем их дальнейшему развитию и укреплению.

От всего сердца поздравляю Петра Васильевича с юбилеем! Искренне желаю крепкого здоровья, сил и энергии для успешной реализации всех намеченных проектов!

*А.Н.Павлов
Директор Московского аэропорта
Домодедово*

постоянно растущих цен на строительные материалы, эта технология позволила бы добиться экономии.

– Знаем, что во многих регионах рассматривали вопрос более широкого строительства «бетонок». Например, в республике Крым. Ваша компания не один год участвует в развитии дорожной инфраструктуры Крыма. Каковы дальнейшие планы?

– Наша организация с самого своего рождения была нацелена на строительство крупных магистралей. Со временем к магистралям добавились аэродромы. Мы знаем эту работу, любим и хорошо делаем. Безусловно, хотим и дальше работать и развиваться в этом направлении. Что касается Крыма, то это – крайне интересный для нас регион. Причем, интересен он не только замечательным климатом и красивейшей природой, но и вынужденной сложностью инженерных решений. Обилие сложных искусственных сооружений, а также стесненность условий строительства, заставляет применять весь свой опыт и знания, а по итогу – вдвойне гордиться результатом своей работы!

– А какие регионы вам еще привлекательны с точки зрения масштабного дорожного строительства?

– Пожалуй, все регионы Центрального федерального округа нам интересны, и опыт нашей компании лучше всего применим именно здесь, в центральной части Рос-



сии. Причем, к работе в любом регионе мы подходим серьезно – в каждом субъекте в обязательном порядке открываем обособленное подразделение, чтобы все налоговые поступления шли в бюджет региона. После себя мы оставляем в регионе не только десятки километров дорог, но и профессионалов, которые работали на наших объектах.

– Петр Васильевич, вы, как дорожник, прошли всю Россию, поскольку под вашим руководством география работ «ЦДС» значительно расширилась и охватывает сегодня более 15 регионов от Калининграда до Крыма. Какой уголок вам дороже всего?

– Конечно мой родной край – Брянщина. Всегда рад бывать в родных местах – Литижском сельском поселении и на своей малой родине – в деревне Дедоводе... Моя связь с этой землей протянулась через всю мою жизнь. Но сейчас и Московский регион стал для меня домом. Ведь здесь находится огромная часть всего того, что «Центродорстрой» создал за свою историю и, в частности, в мою бытность руководителем этой организации.

– Вы за свой большой вклад в развитие строительной отрасли отмечены многими наградами, в том числе высоким званием «Заслуженный строитель Российской Федерации». Какая награда для вас самая значимая?

– Особенно ценной для меня является медаль «В память 850-летия Москвы». Коллектив, который работал тогда под моим руководством, действительно внёс большой вклад в развитие Москвы, чем я искренне горжусь.

– А как вы отдыхаете? Что вам помогает выдерживать такой напряженный график? Поддерживает ли вас ваша семья?

– Да, я очень благодарен своей супруге, которая очень поддерживает меня и помогает справляться со многими трудностями, постоянно находясь рядом. А сам стараюсь держать себя в физической форме ежедневной зарядкой. Она очень помогает поддерживать себя в активном состоянии. Ну и, конечно, – поддержание контактов

С юбилеем!



*Дорогой
Петр Васильевич!*

От себя лично и от всего коллектива аэропорта «Храброво» сердечно поздравляю Вас с юбилейной датой!

Как вчера вспоминаю день нашего с Вами знакомства, напряжённую и продуктивную совместную работу, когда, не считаясь со временем и силами, Вы лично и Ваш коллектив работали на передовой, а по-другому в тот период наш объект было и не назвать.

Профессиональные качества специалиста высочайшего класса всегда соседствуют с человеческими качествами наставника и воспитателя.

Я горжусь тем, что судьба свела меня с Вами – человеком дела, слова и совести!

Здоровья Вам и Вашим близким, достижения всех поставленных целей и, безусловно, финансового благополучия!

С юбилеем Вас, дорогой Петр Васильевич!

С уважением,

*А.С. Корытный,
Генеральный директор
АО «Аэропорт «Храброво»*



Настоящий хозяин



С Петром Васильевичем Ольховским нас свела судьба в 2010 году. Я работал заместителем начальника ФКУ «Центравтомагистраль», и нас познакомил бывший начальник этого управления. Ольховский был уже тогда руководителем компании «Центрдорстрой». Компания работала у нас на ремонте автомобильных дорог в Московской области. Буквально сразу я понял, что это за человек. Что на него можно положиться. Он никогда не разбрасывается словами, и от него сложно получить согласие, но если уж он пообещал, то обязательно сдержит слово.

Можно сказать еще короче – Петр Васильевич – настоящий хозяйствен-

ник, «крестьянский» добрый хозяин, при этом – редкой души человек. Это видно даже по тому, как он смотрит на людей – с улыбкой и пониманием, внутренней добротой. Это видно из того, как относится к своей семье, к своему коллективу.

Дорогой Петр Васильевич!

Желаю тебе в юбилей, не достигать чего-то еще, поскольку ты достиг многих высот, а – не терять. Не терять здоровье, близких, не терять друзей, работу...

Всех тебе благ, здоровья и счастья, дорогой друг!

*А. Н. Соколов,
Заместитель начальника ФКУ
«Центравтомагистраль»*

с друзьями, коллегами. Это крайне важно. Я считаю, что дорожник – самая хорошая и нужная профессия – мы создаем для людей, и сами много ездим по России. В основном проекты, которые мы реализуем, растягиваются не на один год, поэтому у дорожников огромный круг общения. И уникальная возможность видеть и узнавать, какие красивые места есть в нашей необъятной стране. Интерес к профессии в обществе присутствует, мы чувствуем внимание и поддержку государства, и я уверен, что в обозримом будущем, опыта и наработок наших инженеров, ученых хватит, чтобы вывести страну на новые высоты.

– Чтобы вы хотели в свой юбилей пожелать самому себе?

– Себе – оставаться и дальше в строю, но больше хотелось бы пожелать еще большего развития дорожной отрасли в нашей стране. Сейчас этому мешают многие факторы, прежде всего экономические и политические. Но необходимо помнить, что дороги – экономические артерии страны, и от развитости их сети и её качества напрямую зависит будущее России, её процветание. Мы, со своей стороны, уже внесли свою лепту и сделаем всё, чтобы и дальше это делать. ■

Мария Гошина

УВАЖАЕМЫЙ ПЕТР ВАСИЛЬЕВИЧ!

Коллектив журнала «Дороги и транспорт» поздравляет Вас с юбилеем!

Желаем вам крепкого здоровья, благополучия, семейного тепла и уюта, удачных проектов, достойных результатов! Сил и бодрости вам в преодолении новых вершин!



МЫ – ВМЕСТЕ!



Наше знакомство с Ольховским Петром Васильевичем состоялось в 2018 году, когда Акционерное общество «Центрдорстрой», одним из первых начало работать в Крыму, реализовывая поставленные задачи в рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2025 года».

Под чутким руководством Петра Васильевича, Профсоюзом с большой буквы, успешно реализованы жизненно - важные объекты. Сегодня жители и гости Республики Крым, могут быстро, комфортно, а главное, с удовольствием попасть на Западное побережье полуострова по новой автомобильной дороге «Симферополь – Евпатория – Мирный», отремонтированной автодороге

Симферополь – Евпатория, проехать комфортно по региональным и межмуниципальным дорогам, объехав множество пробок и полюбоваться на прекрасные сады, поля и виноградники. Хорошие дороги дают возможность увидеть и открыть для себя новые красивые уголки Крыма, о которых раньше и не догадывались! В рамках программы «Безопасные и качественные дороги» реализовался ремонт муниципальных дорог, что позволило значительно облегчить жизнь городских жителей. Сегодня стоит задача реализовать самый красивый объект – автомобильную дорогу вдоль южного побережья Крыма.

Петр Васильевич, примите наши самые теплые и искренние поздравления с Днем Рождения!!! Пусть накопленный жизненный

опыт и мудрость помогает достигать Вам новых высот!!! Ваши профессиональные знания, чуткое руководство и новые полезные идеи позволяют добиваться нам в нашей совместной деятельности высоких результатов.

Желаем, чтобы Удача, Успех и Вдохновение были верными спутниками во всех Ваших начинаниях, надежных партнеров, достойных помощников.

Пусть Вас всегда по достоинству ценят и уважают, а любимая работа Вам всегда приносит радость и удовольствие. Желаем Вам оставаться таким же хорошим человеком, крепкого здоровья, счастья и успехов!

*С уважением, коллектив
Обособленного подразделения
«Крым» АО «ЦДС».*



ЮЖНАЯ РОКАДА КО ДНЮ МОСКВЫ



**ЗАВЕРШАЮЩИЙ УЧАСТОК
НОВОЙ МАГИСТРАЛИ ДОРОЖНЫЕ
СТРОИТЕЛИ «R-1» СДАДУТ
НА 5 МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ СРОКА**

Южная Рокада войдет в новую систему скоростных магистралей столицы и, наравне с Северо-Восточной, Северо-Западной и Юго-Восточной хордами, существенно улучшит дорожную обстановку в столице. Четвертый ее участок – один из важных объектов на юго-востоке Москвы – завершающий участок Южной рокады, который будет стыковаться развязкой у МКАДа. Работы по договору с АО «Мосинжпроект» начались в 2020 году.

ЗЕМЛЯ «ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ»

Согласно проекту новую 40 километровую магистраль нужно вывести на «кольцевую» не позднее декабря этого года, но, по словам председателя совета директоров дорожно-строительной компании «R-1» Эдгара Арамяна, его команда настроена приурочить это событие ко Дню города, в сентябре. На пять месяцев раньше срока!

«Четвертый участок Южной рокады – сложный, трудоемкий и очень ответственный объект, поэтому, несмотря на небольшую протяженность в 3,5 км, мы его разбили на 5 этапов. Чтобы сдать объект нынешней осенью, были разработаны оптимальные графики производства работ, распределили количество людей и техники по этапам, согласно объемам и сложности работ», – отметил Эдгар Русланович.



ЭДГАР АРАМЯН:

«**ЧЕТВЕРТЫЙ УЧАСТОК ЮЖНОЙ РОКАДЫ – СЛОЖНЫЙ, ТРУДОЕМКИЙ И ОЧЕНЬ ОТВЕТСТВЕННЫЙ ОБЪЕКТ, ПОЭТОМУ, НЕСМОТРИ НА НЕБОЛЬШУЮ ПРОТЯЖЕННОСТЬ В 3,5 КМ, МЫ ЕГО РАЗБИЛИ НА 5 ЭТАПОВ. ЧТОБЫ СДАТЬ ОБЪЕКТ НЫНЕШНЕЙ ОСЕНЬЮ, БЫЛИ РАЗРАБОТАНЫ ОПТИМАЛЬНЫЕ ГРАФИКИ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ»**

В самый напряженный сезон, на участке трудилось до 350 человек в две смены. Чтобы полностью реконструировать городскую дорогу, строителям пришлось переустроить сопряженные с этим отрезком коммуникации – порядка 60 км электрических кабельных сетей, более 3 км тепловых сетей, газопровод, а также несколько высоковольтных линий электропередач на 220, 110 и 500 тысяч вольт. Также дорожники построили тротуары для пешеходов, велодорожку, пять светофорных объектов, АСУД, установили дорожные знаки, нанесли разметку, возвели остановочный павильон с заездными карманами, а также пешеходный внеуличный подземный переход на перекрестке улиц Верхние поля и Марьинский парк. Реконструированная вылетная столичная магистраль предполагает и улучшенное благоустрой-

ство – гранитные бортовые камни, гранитные тротуары, рулонные газоны.

Наши журналисты уже бывали на этом объекте в начале декабря прошлого года, когда были сданы в эксплуатацию 700 погонных метров дороги в рамках первых двух этапов. Мы одними из первых прошли по умному переходу вместе с заместителем генерального директора ДСК «R-1», руководителем проекта по строительству Южной рокады Иваном Маховым.

Иван Сергеевич рассказал, что переход оборудован четырьмя лифтами, видеонаблюдением, электронными системами и даже круглосуточной связью с диспетчерским пунктом ГБУ «Гормост». А поскольку на улице было градусов 15 мороза, то на себе смогли оценить современную защиту от наледи – подогреваемые полы и ступени лестниц.





ЮЖНАЯ РОКАДА ВОЙДЕТ В НОВУЮ СИСТЕМУ СКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ СТОЛИЦЫ И, НАРАВНЕ С СЕВЕРО-ВОСТОЧНОЙ, СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ХОРДАМИ, СУЩЕСТВЕННО УЛУЧШИТ ДОРОЖНУЮ ОБСТАНОВКУ В СТОЛИЦЕ. ЧЕТВЕРТЫЙ ЕЕ УЧАСТОК – ОДИН ИЗ ВАЖНЫХ ОБЪЕКТОВ НА ЮГО-ВОСТОКЕ МОСКВЫ – ЗАВЕРШАЮЩИЙ УЧАСТОК ЮЖНОЙ РОКАДЫ, КОТОРЫЙ БУДЕТ СТЫКОВАТЬСЯ РАЗВЯЗКОЙ У МКАДА

Дорожникам тогда еще предстояло преодолеть последние этапы стройки, в частности провести компенсаторные мероприятия по дополнительной защите новой дороги, поскольку практически половина пути проходит рядом с московским нефтеперерабатывающим заводом.

ОГНЕСТОЙКАЯ СТЕНА

«Мы построили противопожарную стену общей протяженностью в 1,5 км по ходу трассы вдоль предприятия. Основная задача монолитной конструкции – в случае чрезвычайной ситуации, обеспечить защиту дороги на протяжении 150 часов горения. Стена оборудована системами видеонаблюдения, активными тепловизионными камерами, которые реагируя на тепло, передают сигнал в диспетчерский пункт ГБУ «Гормост», центр МЧС. На случай ЧП здесь также обустроены дополнительные светофоры и слагбаумы: сигнал тревоги передается в ЦОДД города Москвы, и все светофоры, которые могут привести на эту улицу, загораются красным светом. Движение оперативно блокируется, и проезд будет запрещен до особого распоряжения», – отметил руководитель проекта.

На участке для безопасности движения установлено 200 м металлического барьерного ограждения, нанесены разметки и разделительные полосы. Огнестойкая стена не очень толстая – всего 25 см,

Для коммуникаций неглубокого заложения достаточно бурить глубину до метра. А для таких коммуникаций – 7–9 метров. Копать такие шахтные котлованы – искусство!

но высокая – 6 м, поскольку основная ее функция – защита не от взрывной волны, а от огня. Причем, стоит конструкция очень прочно, на свайных фундаментах. Длина свай – от 4 до 9 метров! Их приходилось вбуривать в очень опасный грунт с подземным лабиринтом всевозможных коммуникаций, ведущих к заводу.

ГОРНОПРОХОДЦЫ – ЮВЕЛИРЫ

Построить участок Южной рокады в таком сложном месте под силу только лучшим компаниям страны, поскольку к МНПЗ подходят коммуникации именно промышленного назначения – нефтепроводы разных диаметров, теплеводопроводы и питающие кабельные линии под высоким напряжением на 220 тысяч вольт – их можно сравнить с ЛВЛ, но только под землей. А в эту землю нужно было установить сваи, и не ошибиться. Метр в сторону – и ЧП.

«Цена такой ошибки – во-первых, жизни людей, а во-вторых – остановка стратегического предприятия. Приходилось копать колодезные котлованы шахтного типа, определять фактическое расположение коммуникаций, поскольку проект его указывает по различным историческим данным, которые были получены, когда Москва только строилась. И не всегда они совпадали с реалиями, поэтому бурили с небольшим шагом, чтобы не повредить коммуникации, обеспечивающие жизне-

деятельность нефтеперерабатывающего завода, намечая несколько точек, которые нужно шурфить», – пояснил Махов.

ГРЕЙФЕР ДЛЯ РАБОТ

Для коммуникаций неглубокого заложения достаточно бурить в глубину до метра. А для таких коммуникаций – 7–9 м. Копать такие шахтные котлованы – искусство! На ювелирную работу, чтобы все было максимально эффективно и безопасно, компания по договору привлекала специально обученные кадры из организаций-партнеров, специализирующихся на горнопроходческих технологиях. Но техникой обогатились своей.

«Мы под этот объект модернизировали ряд землеройной техники. У нас большое количество классических экскаваторов с «обратной лопатой», а для того, чтобы копать на глубине более пяти метров, нужен грейфер. Стандартный экскаватор просто не достает до нужной глубины. Поэтому мы дооборудовали два обычных экскаватора специально под этот объект и успешно их использовали. В Москве участки подобного типа встречаются часто, поскольку столица вся на коммуникациях, поэтому мы посчитали, что вложение будет оправдано», – сказал руководитель.

Компания ДСК «R-1» по заказу Департамента строительства города Москвы сегодня также задействована в строительстве и реконструкции масштабных объектов во многих районах столицы. Об основных объектах компании, определяющих объем работ «R-1» в ближайшие годы, расскажем в следующем номере издания. ■

И. Александров



ЗАЙТИ НА «КАВКАЗ»

СПЕЦИАЛИСТЫ «МОСТОТРИЯД-99» СТРОЯТ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ АЭРОПОРТА «МАХАЧКАЛА»

Два года назад весной в Шамильском районе Дагестана на первом километре дороги из Хебда в Кахиб обрушился мост через бурную реку Аварское Койсу. Под колесами перегруженного КамАЗа обвалилась четверть аварийного сооружения. Без дорожного сообщения остались сразу три населённых пункта и для жителей сделали разборный временный мост. Но совсем скоро специалисты АО «Мостотряд-99» сдадут в эксплуатацию новый крепкий мост, который выдержит даже большегрузы и удары стихии.



МАРШРУТЫ ХУНЗАХСКОГО ПЛАТО

Дорога для Дагестана, как и для любой республики – это символ жизни, ведь от них зависит связанность территорий, экономический рост региона, и вообще уровень жизни людей. Новый мост через бурную горную реку у села Хебда дорожники на-

чали возводить по заказу ГКУ «Дагестанавтотор» с декабря прошлого года. Нужно было оперативно построить четыре пролета по пять опор. Во время нашего визита, сразу после совещания по туризму Президента страны в Дербенте, мы увидели, что новый мост почти готов – рабочие уже монтируют пролетные строения.

«Объект сложный, там очень сильное течение, а наши специалисты должны были устроить на большой глубине, два метра ниже уровня реки, прочный фундамент, – рассказал нам генеральный директор АО «Мостотряд-99» Идрис Алиев. – Для этого понадобилась не столько особая мощная техника, сколько знания и опыт работы нашей команды в тяжелых условиях. Мы справились своими силами, поскольку весь комплекс работ всегда делаем сами».

Напомним, что «Мостотряд-99» многие годы участвует в строительстве транспортных и инфраструктурных сооружений любой сложности не только в Дагестане, но и далеко за пределами. За плечами ее специалистов сотни отстроенных дорог и мостов, аэропортов «Платов» и «Гагарин» в Ростовской и Саратовской областях и много других значимых объектов. Сегодня специалисты компании работают на десятках объектов России, но о них мы расскажем в следующих номерах. Сегодня же хотим проехать по дагестанским объектам АО «Мостотряд-99».



ПУТЬ НА МОЧОХ И МАТЛАС

На недавнем совещании по туризму в Дербенте, Президент России Владимир Путин сказал, что он приехал с коллегами именно сюда для того, чтобы поговорить о том, что нам нужно сделать дополнительно в стране для развития внутреннего и въездного туризма. В связи с этим особо стоит отметить объект, на котором специалисты компании «Мостотряд-99» работают с прошлого года – ремонт трассы «Грозный – Ботлих – Хунзах – Араканская площадка» – восстанавливают изношенные слои покрытия, устраняют просадки, колеи и ямы, которых здесь очень много, делают водоотводы.

«Решение о ремонте участка было принято в прошлом году, и 16 километров дороги с новым более усиленным покрытием,

Генеральный директор «Мостотряд-99» Идрис Алиев благодарен судьбе за то, что она «привязала» его именно к дорогам. В Дагестане очень уважают людей этой профессии, потому что без дорог нет жизни

мы сдадим уже в августе этого года», – отметил генеральный директор.

Проект был сделан очень быстро, и сроки очень сжатые, поскольку трасса ведет ко многим достопримечательностям Хунзахского района, например, на родину великого поэта Расула Гамзатова – аварский аул Цада. В этом году, 8 сентября, дагестанский народ будет отмечать столетний юбилей своего земляка, и к этой дате дорожные власти республики – министерство транспорта и дорожного хозяйства, запланировали отремонтировать знаменитый туристский маршрут. По этой дороге можно попасть также на плато и курорт Матлас, которые расположены недалеко от одноименного села, в 140 км от Махачкалы. Каменная Чаша в районе плато Мат-

ИДРИС АЛИЕВ:

«ТРАССА «ГРОЗНЫЙ – БОТЛИХ – ХУНЗАХ – АРАКАНСКАЯ ПЛОЩАДКА» ВЕДЕТ КО МНОГИМ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМ ХУНЗАХСКОГО РАЙОНА, НАПРИМЕР, НА РОДИНУ ВЕЛИКОГО ПОЭТА РАСУЛА ГАМЗАТОВА – АВАРСКИЙ АУЛ ЦАДА. РЕШЕНИЕ О ЕЕ РЕМОНТЕ БЫЛО ПРИНЯТО В ПРОШЛОМ ГОДУ, И 16 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГИ С НОВЫМ БОЛЕЕ УСИЛЕННЫМ ПОКРЫТИЕМ, МЫ СДАДИМ УЖЕ В АВГУСТЕ ЭТОГО ГОДА»



лас – это очень своеобразная теснина, состоящая из трех «комнат», окруженных со всех сторон скалами. Дорога ведет и на водопад Тоботу, что находится в Хунзахе и от того, часто просто называется Хунзахский. Если проехать чуть дальше, в другие районы, то можно добраться до памятника природы – озера Мочох, тоже любимое туристами.

ОБХОД ДЕРБЕНТА

Есть у компании еще один важный для туризма объект – строительство дороги в обход Дербента с нулевого по 3 км. Федеральная трасса М-29, проходит через город и постоянные пробки были огромной проблемой для жителей и туристов, поэтому, чтобы разгрузить город, еще в 1980-х годах было принято решение построить объездную дорогу с 450-метровым путепроводом через железную дорогу.

По проекту, при въезде в город нужно будет свернуть налево и обходным путем попасть на набережную в центральный район. Там сейчас активно развивается туристическая инфраструктура, и много людей хотят туда попасть.

Но несмотря на масштабные планы и важность проекта, предыдущий подрядчик выполнил лишь малую часть работ, поскольку остались нерешенными вопросы, связанные с отводом земли. Поэтому, когда мостоотрядовцы в декабре прошлого года вышли на объект, основная дорога была в первозданном виде, а на месте будущего путепровода сиротливо стояли только опоры.

Сейчас на объекте в две смены работает порядка 30 человек и столько же единиц

В рамках второй очереди реконструкции, рассчитанной на период с 2023 по 2025 год, специалисты «Мостоотряд-99» должны построить новую взлетно-посадочную полосу аэропорта «Махачкала»

техники. И на момент нашего визита все балки были смонтированы, рабочие готовили защитный выравнивающий слой и занимались гидроизоляцией. Буквально к концу августа путепровод будет готов под асфальт, останутся перила и барьерное ограждение. Основная дорога будет 3-й категории, по две 4-метровой полосы. Сейчас выполнено 70% работы. До конца года объект будет сдан.

Ещё один социально-значимый объект «Мостоотряд-99» – реконструкция водовода города Буйнакск. Действующий водовод уже давно не обеспечивал жителей необходимым количеством воды, и специалисты компании реализовывают проект, который предусматривает прокладку 32 км новой нитки водовода из чугунных инновационных труб диаметром 600 мм, выдерживающих давление в 25 атмосфер. К ноябрю этого года строители обещают обеспечить бесперебойным водоснабжением жителей Буйнакска.

ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА ДАГЕСТАНА

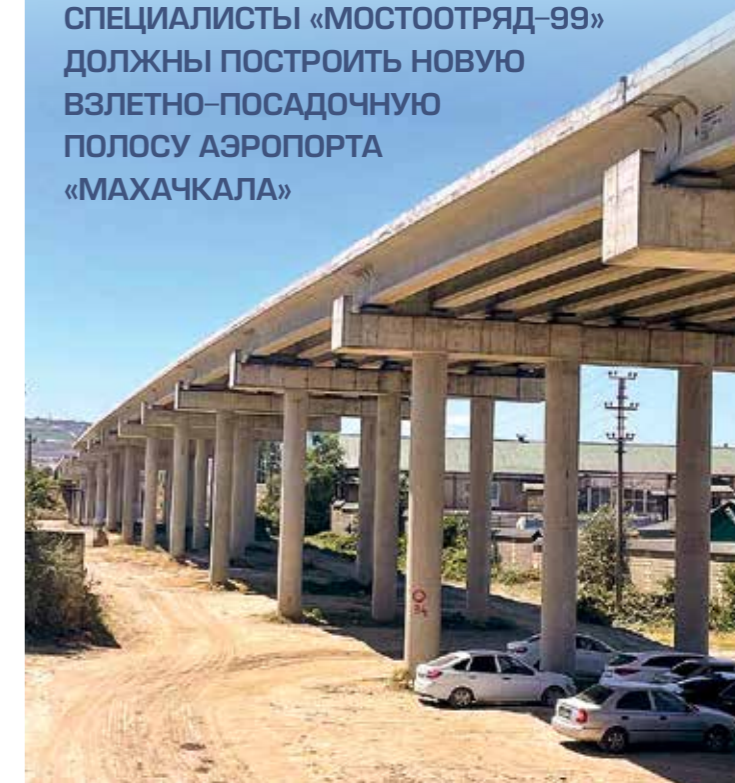
30 июня «Мостоотряд-99» подписал контракт на участие в крупном проекте «Второй этап реконструкции аэропорта «Махачкала». В рамках второй очереди реконструкции, рассчитанной на период с 2023 по 2028 год, специалисты должны построить новую взлетно-посадочную полосу. Первый этап реконструкции был проведен ранее в 2014 году, однако, за последующие 9 лет пассажиропоток в аэропорту увеличился с 430 тыс. до 3 млн. пас-

сажиров в год – в 7 раз. Отметим, что эта компания имеет большой опыт строительства аэропортов, она возводила с нуля знаменитый «Платов», «Гагарин», и в качестве генподрядчика реализовала первый этап реконструкции махачкалинского аэропорта. Который предусматривал реконструкцию взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и перрона, инженерных сетей, строительство участка патрульной автодороги, строительство нового контрольно-пропускного пункта, строительство очистных сооружений, трансформаторных подстанций, установку светосигнального оборудования.

«Я работаю в компании «Мостоотряд-99» с 2011 года, и из всех моих объектов этот запомнился мне больше всего. В 2014 году я был руководителем этого проекта, и в сжатые сроки мы сделали очень большой объем работ. Помню, что за пару месяцев мы уложили более 130 тысячи тонн асфальтобетона. Причем, аэропорт был действующий, закрывать его было нельзя, но мы его все-таки закрыли на два месяца, чтобы завершить все работы. А в рамках второй очереди реконструкции будет также построена новая бетонная полоса, которая будет шире и длиннее действующей», – рассказал Идрис Абдулвагабович.

И, конечно, работы здесь будет тоже много, поскольку параллельно компания будет реализовывать и другие интересные проекты. Например, есть большое желание довести основную федеральную трассу до четырех полос. Федеральная трасса «Кавказ» давно нуждалась в реконструкции.

В РАМКАХ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ РЕКОНСТРУКЦИИ, РАССЧИТАННОЙ НА ПЕРИОД С 2023 ПО 2025 ГОД, СПЕЦИАЛИСТЫ «МОСТОТЯД-99» ДОЛЖНЫ ПОСТРОИТЬ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ АЭРОПОРТА «МАХАЧКАЛА»



Ведь ежедневно по ней проезжают 35 тысяч автомобилей в сутки. А это, в свою очередь, создает пробки на некоторых участках.

«Она вся, начиная от Пятигорска до Грозного уже расширена до необходимых параметров, а наша республика – самая густонаселенная из всех северокавказских республик, и протяженность федеральной сети у нас тоже намного больше, как и туристов, а значит и движение интенсивнее. Нужно расширять и строить обходы Дербента, Хасавюрта и Махачкалы. Это очень важные проекты и работы хватит всем».

Мы уверены, что и эта высота будет взята, потому что в компании работают профессионалы, настоящие патриоты. У Идриса Абдулвагабовича в роду дорожников нет – мать работает медсестрой, отец – инженером на подстанции, а по первому образованию наш респондент – экономист. Но он благодарен судьбе, что она «привязала» его именно к дорогам. В Дагестане очень уважают людей этой профессии, потому что без дорог нет жизни. А их делают такие люди и такие компании. ■

Мария Гошина





Для крупной опытной компании любой ремонт – не проблема, поскольку ресурсы и опыт позволяют справиться с привычной работой даже в форс-мажорных обстоятельствах

ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНЫ – ЗДЕСЬ КЛИМАТ ИНОЙ

Федеральную трассу А-146 «Краснодар – Верхнебаканский», которая ведет в Новороссийск, черноморским и азовским курортам, на полуостров Крым, многие водители считают сложной – среднесуточная интенсивность движения там превышает норму порой в несколько раз. Из-за безальтернативности и чрезмерной загруженности эта дорога считается наиболее проблемной в регионе. Понятно, что такие трассы знамениты не только несущими жизнями, но и живописными видами, количеством туристов. Если бы А-146 была рассчитана на реальную нагрузку, дорожная обстановка была бы там спокойнее.

ПРИВЫЧНАЯ РАБОТА

Содержать такую сложную во всех смыслах трассу непросто. По словам директора ООО «ДОРСНАБ» Сергея Никитина, на этой южной артерии постоянно образуются пробки – рядом много населенных пунктов и сплошной поток транзитного транспорта, особенно большегрузов. Поэтому часто приходится ремонтировать покрытие – много просадок, трещин, ям...

Безусловно, для крупной компании ремонт – не проблема, поскольку ресурсы и опыт позволяют справиться с привычной работой даже в форс-мажорных обстоятельствах. И опыт огромный, поскольку «ДОРСНАБ» уже 17 лет занимается эксплуатацией самых значимых трасс федерального значения, поддерживая свой высокий статус, что говорит о поло-

АНЗОР ХЕВСОКОВ:

ООО ИК «НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА»



« КОМПАНИЯ «ДОРСНАБ», ВХОДЯЩАЯ В СТРУКТУРУ ООО ИК «НТДХ», ДАВНО ДОКАЗАЛА, ЧТО ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОРОГ МОЖЕТ БЫТЬ РЕНТАБЕЛЬНЫМ И ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫМ. И ОЧЕНЬ ВАЖНО, ЧТО ИМЕННО СЕЙЧАС, В НЕПРОСТЫЕ ДЛЯ СТРАНЫ ВРЕМЕНА, ЕЕ ОПЫТ ПОЗВОЛЯЕТ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ ДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ ПО РЕМОНТАМ, КАПРЕМОНТАМ, И ПЕРЕДАВАТЬ СВОЙ ОПЫТ СЛЕДУЮЩИМ ПОКОЛЕНИЯМ»

жительном росте и динамике компании, несмотря на сложные времена, пандемию, рост цен и тому подобное.

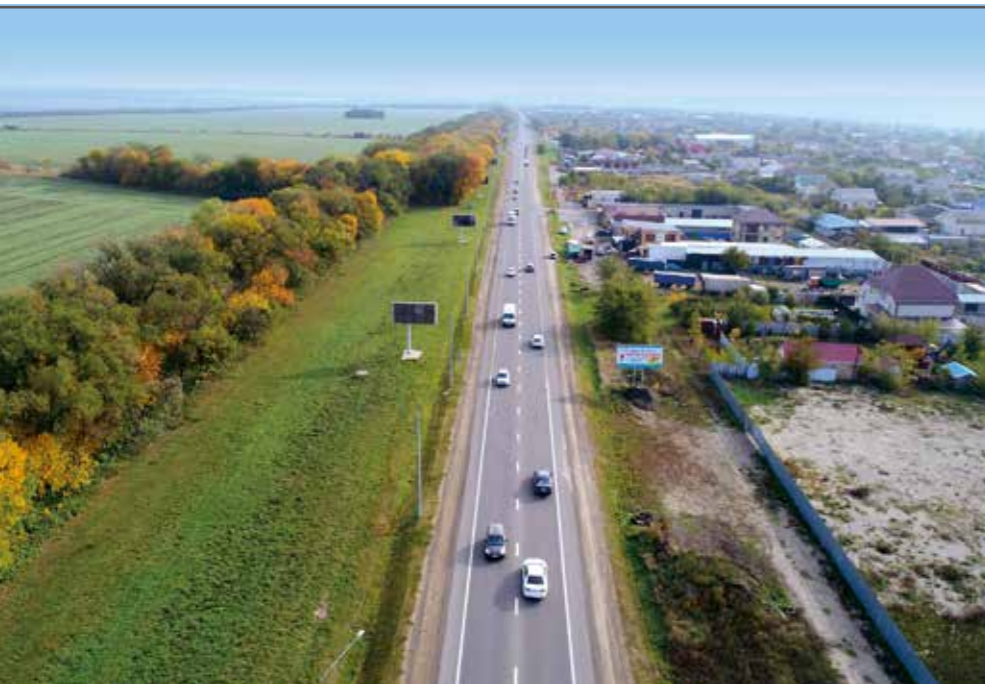
Начинали с малого, но постепенно развивались, формировались новые подразделения, выполняющие различные виды работ. За свою историю компания выиграла более сотни объектов, на данный момент 24 находятся в работе, остальные были выполнены в срок и с должным качеством. Причем, объектов у предприятия множество, в том числе в Краснодарском и Ставропольском краях. На сегодняшний день общая сеть обслуживаемых участков составляет более 1180 километров!

Сейчас компания обслуживает несколько больших участков трассы Р-217 «Кавказ», вышеупомянутую А-146 «Краснодар – Верхнебаканский», протяженностью более 140 км, южный подъезд к Краснодару, а также М-4 «Дон» км 1319+000 – км 1542+215 в Краснодарском крае



СЕРГЕЙ НИКИТИН:

« ТАКИЕ ТРАССЫ, КАК ПОДЪЕЗД К ЧЕРКЕССКУ И СТАВРОПОЛЮ, БЕЗУСЛОВНО, СЛОЖНЫЕ В ЭКСПЛУАТАЦИИ... НЕСМОТЯ НА ЭТО КОМПАНИЯ ВСЕГДА ПОДДЕРЖИВАЕТ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СОДЕРЖАНИЯ НА АВТОДОРОГАХ. С ЗАПЧАСТЯМИ НА ИМПОРТНЫЕ МАШИНЫ ВЕЗДЕ СЕГОДНЯ СЛОЖНО, НО МЫ НАЛАДИЛИ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ, И ПОКА ПРОБЛЕМ С РЕМОНТОМ НЕ ВОЗНИКАЛО»



СОВРЕМЕННАЯ ТЕХНИКА И КВАЛИФИЦИРОВАННЫЙ ШТАТ СОТРУДНИКОВ ООО «ДОРСНАБ» СПРАВЛЯЮТСЯ С ПОСТАВЛЕННЫМИ ЗАДАЧАМИ В НОРМАТИВНЫЕ СРОКИ, ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОГО И БЕСПЕРЕБОЙНОГО ПРОЕЗДА В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ СУТОК ПРИ СЛОЖНЫХ КЛИМАТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

и республики Адыгея, и много других значимых участков.

Сеть этих дорог в Ставропольском и Краснодарском краях ведет на Черноморское побережье и это самая главная достопримечательность, куда едут 90% населения нашей страны, и многие на автомобилях, автобусах. В Краснодарском крае дороги, обслуживаемые компанией, ведут в такие «жемчужины» страны, как Олимпийский парк города Сочи, Красную Поляну, Лаго-Наки, Гуамское ущелье. Ставропольский край – это грязевые и минеральные источники, прекрасные природные объекты Предкавказья и Большого Кавказа, многие из которых овеяны местными легендами. Богато и культурное наследие региона, включающее музеи, галереи и дворцы. И конечно же, первое, что видят путешествующие – дороги, оценивая их качество и состояние. Поэтому на армавирских дорожниках и лежит большая ответственность – поддерживать «лицо» региона в надлежащем виде.

«Такие трассы, как подъезд к Черкесску и Ставрополю, безусловно, сложные в эксплуатации. Связано это с особенностями рельефа местности и большого количества населенных пунктов на всем их протяжении. Это создает проблемы с выполнением работ механизированным способом, большой объем приходится выполнять вручную. Несмотря на это компания всегда поддерживает высокий уровень содержания на автодорогах. Единственная сложность в содержании дорог это – неблагоприятные погодные условия, характерные для нашей климатической зоны. Летом – это пыльные бури и проливные дожди с градом, а зимой – сугробы, заносы, бураны... Но мы готовы ко всему», – подчеркнул Сергей Владимирович.

Очередные контракты на обслуживание компания заключила до 30 июля 2025 года, и ее сотрудники круглосуточно и без выходных несут свою трудовую вахту: очищают, отмывают и ремонтируют дорожное покрытие, производят по мере необходимости замену и ремонт элементов обустройства дороги, косят траву и убирают мусор, наносят разметку. А в зимний период к этому добавляется борьба с гололедицей.

СТРУЙНО-ИНЪЕКЦИОННЫМ МЕТОДОМ

Комплекс работ по содержанию, ремонту, реконструкции автомобильных дорог и искусственных сооружений на них – это основной вид работы, а другой вид деятельности – обустройство дорог, которое вклю-

чает разработку проектов и документации, а также непосредственное выполнение работ до их сдачи «под ключ». Напомним, что «ДОРСНАБ» – это компания, объединяющая много видов дорожных работ, как дочерняя организация мощной управляющей инжиниринговой компании «Новые технологии дорожного хозяйства», занимающейся проектами в сфере дорожного хозяйства.

«Кроме содержания автомобильных дорог все эксплуатационное предприятие нашей компании занимается производством и установкой дорожных знаков, сигнальных столбиков, содержанием и монтажом линий электроосвещения участков дорог, – продолжил рассказ руководитель. – Мы внедрили технологию производства автономных мачт освещения с использованием солнечных батарей, проводим установку барьерного ограждения, наносим дорожную разметку. Занимаемся различными видами ямочного ремонта, в том числе ямочным ремонтом струйно-инъекционным методом».

Первичный контроль качества материалов осуществляется собственными силами – имеется штатная дорожно-строительная лаборатория, в которой для конкретных типов дорог разрабатываются составы асфальтобетонных смесей и подбираются щелочные смеси.

«В марте 2023 года мы заключили контракт на выполнение комплекса работ по ликвидации деформаций и повреждений дорожного покрытия в Ставропольском крае. Работы были выполнены в полном

объеме в установленные сроки», – отметил Сергей Никитин. Для повышения безопасности участников дорожного движения компания устанавливает световые проекции пешеходных переходов, шерифбалки, так называемые сине-красные проблесковые маячки, – в аварийно-опасных участках дорог над проезжей частью. При производстве работ применяются материалы и изделия в основном отечественных производителей, имеющие соответствующие паспорта качества и сертификаты. Все материалы проходят строгий лабораторный контроль, все изделия – приемочный и операционный.

Конечно, чтобы освоить такие объемы, в структуре компании созданы особые подразделения. Чтобы справляться с большими объемами работ в 2011 году компания «ДОРСНАБ» открыла первый центр управления производством в Краснодаре,

ООО «ДОРСНАБ» ИМЕЕТ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ ЛИЦЕНЗИИ И СВИДЕТЕЛЬСТВА О ДОПУСКЕ К РАБОТАМ, БЛАГОДАря ЧЕМУ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, УСТАНОВКА БАРЬЕРНОГО ОГРАЖДЕНИЯ, НАНЕСЕНИЕ ДОРОЖНОЙ РАЗМЕТКИ, КАПИТАЛЬНЫЙ И ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ ПРОИЗВОДЯТСЯ НА ВЫСОЧАЙШЕМ УРОВНЕ

который ведет круглосуточное наблюдение состояния дорог в Краснодарском крае. В 2013 году был открыт второй центр управления производством в Армавире, тоже для круглосуточного контроля Ставропольских и Краснодарских дорог. Это дает возможность работать структурным подразделениям ООО «ДОРСНАБ» на опережение.

На данный момент компания имеет шесть филиалов в Краснодарском и Став-

ропольском краях. В частности, нанесением линий горизонтальной дорожной разметки на участках автомобильных дорог общего пользования федерального значения занимается структурное подразделение ООО «ДОРСНАБ» – ДЭП-7, которое создано специально для данного вида работ и имеет всё необходимое оборудование. Разметка наносится краской, спрей-пластиком и пластиком два раза в год в два этапа. Первое нанесение специалисты завершили 15 июня, а в данный момент разрабатываются планы – графики на второе нанесение в Ставропольском и Краснодарском краях.

ШНЕКОРОТОР ПРОТИВ СНЕГА

Все работы дорожники выполняют в штатном режиме, без задержек и опозданий. С кадрами проблем нет. На сегодняшний день в шести филиалах и головном офисе предприятия трудится 900 человек. В каждом филиале работают, в основном, местные жители, так решается, в первую очередь, вопрос трудоустройства на местах.

«Мы стараемся создать максимальный комфорт для работников. В каждом подразделении оборудована комната отдыха, есть столовые, всегда вовремя выплачивается заработная плата, – продолжил рассказ директор. – Многих сотрудников призвали для участия в СВО, но в нашей огромной стране достаточно квалифицированных кадров разных возрастов, которые приходят взамен. В производственном отношении мы имеем мощную техническую базу. Дорожная техника предприятия регулярно обновляется – есть как импортные, так и отечественные комбинированные дорожные машины».

Чтобы выдерживать конкуренцию на рынке необходимы современные машины и механизмы. Сейчас для содержания, ремонта и капитального ремонта федеральных автодорог на территориях субъектов страны, а также для установки дорожных знаков, сигнальных столбиков, барьерного ограждения и нанесения дорожной разметки, участков дорог предприятие располагает более 600 единицами дорожной техники. Это – самосвалы, тягачи, гудронаторы, бетоносмесители, фрезы, катки, асфальтоукладчики, автогрейдеры,



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ «ДОРСНАБ»

- Более 600 единиц дорожной техники;
- 6 филиалов, дорожно-эксплуатационных предприятий;
- 24 объекта в работе;
- Полный ассортимент современных средств механизации и вспомогательного оборудования;
- 900 человек

погрузчики, битумозаливщики, шнекороторные снегоочистители. Есть легкие грейдеры, навесное оборудование на которых можно менять в зависимости от сезона. А значит, они без простоев задействованы круглый год. Также были закуплены ограждения мобильные фронтальные прицепы ОМФП-90К – демфирующие прицепы на базе передвижного прицепа с заградительным импульсным знаком, указывающий направление движения для ограждения мест производства работ.

«Что касается импортозамещения – тут нам помогает китайский производитель. С запчастями на импортные машины везде сегодня сложно. Мы наладили параллельный импорт, и пока проблем с ремонтом не возникало. Конечно, поддерживаем импортную

технику в идеально-рабочем состоянии. Это – главный «рецепт» дорожников, проверенный временем и опытом», – отметил Сергей Владимирович, который сам почти тридцать лет посвятил своим дорогам. И ни разу не пожалел о своем выборе. Потому что даже на карте России ты видишь результат своего нелегкого, но нужного людям, труда. И компания, входящая в структуру ООО ИК «НТДХ», давно доказала, что обслуживание дорог может быть рентабельным и высококачественным. И очень важно, что именно сейчас, в непростые для страны времена, ее опыт позволяет реализовывать дорожные проекты любой сложности по ремонтам, капремонтам, и передавать свой опыт следующему поколению. ■

Татьяна Липовецкая



АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ:



Волгоградские стройки хорошо известны журналистам «ДиТ», поскольку мы там бываем практически каждый год. Мы знаем, сколько вложено труда, чтобы за несколько последних лет кардинально изменить дорожно-транспортную инфраструктуру такой огромной области. Труда большой команды – губернатора, профильных чиновников, специалистов подрядных организаций...

Этот год не стал исключением. О реализации дорожных планов в регионе нам рассказал председатель комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолий Васильев

«ВСЕ РАБОТЫ ИДУТ ПО ГРАФИКУ»

– Анатолий Николаевич, безусловно, все дороги разом не построить, особенно на такой большой территории, и все-таки назовите главную проблему инфраструктуры региона?

– В первую очередь это загруженность транзитным транспортом основных дорог административного центра. Это – крупнейший транспортный узел европейской части России, и при этом, город с особой, не радиальной, а линейной структурой протяженностью 100 км вдоль Волги. Его насквозь прошивает только одна – Вторая Продольная магистраль. Линейная структура Волгограда диктует высокую нагрузку именно

«Для разгрузки «узких мест», ликвидации заторов на территории Волгограда ведутся работы по строительству ул. Электролесовской, начата реконструкция ул. Латошинская»



АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ:

«**НАШИ КЛЮЧЕВЫЕ СТРОЙКИ – ЭТО ОБХОД ВОЛГОГРАДА, 1-Й ЭТАП ТРЕТЬЕГО ПУСКОВОГО КОМПЛЕКСА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ, РЕМОНТ ПУТЕПРОВОДА № 8 И РЕКОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ НА 3-Й ПРОДОЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ**»

на продольные трассы – шестиполосные магистрали, дорожную сеть города, ускоряя темпы ее износа. Продольные магистрали определяют стиль и темп жизни Волгограда. Если Первая Продольная магистраль являет собой парадно-светскую часть города, то Вторая и Третья продольные магистрали – «рабочие лошадки», призванные разгрузить центр от большегрузных фур и транзитного транспорта. Зато в этом есть и свое преимущество. Часто волгоградцы, успокаивая приезжих, шутят: «В нашем городе заблудиться невозможно – у нас всего две улицы!»

Параллельно на региональных дорогах для ликвидации железнодорожных переездов и для обеспечения беспрепятственного трафика автотранспорта ведется строительство трех путепроводов через железнодорожные пути: Ивановский, Абганерово и на дороге «Новый Рогачик – Волгоград».

– Какие магистрали планируете отремонтировать в этом году по нацпроекту «Безопасные качественные дороги»?

– В этом году нам предстоит привести в норму более 340 км автомобильных дорог, из них 284 км – регионального или муниципального значения, 32,6 км улиц Волгограда и 24 км улиц Волжского. Что касается регионального центра, то в этом году запланирован ремонт 22 улиц, общей протяженностью более 32 км. Из них 12 объектов на сегодняшний момент уже завершено. Это важные магистрали в центре города, а также еще в четырех районах. Также дополнительно в рамках нацпроекта будут комплексно восстановлены шесть

участков улично-дорожной сети Волгограда и 21 объект в Волжском. Общая протяженность обновленных дорог составит порядка 26 км, и 5 из них на сегодня уже обновлены. Расширить список обновляемых в рамках нацпроекта объектов стало возможным, в том числе, благодаря экономии средств, сложившейся в результате предыдущих конкурсных процедур.

– Насколько масштабны ваши планы по строительству новых дорог?

– По всем программам мы построим более 57 км дорог регионального значения,





из них к вводу в эксплуатацию запланировано 10 км, остальные объекты являются переходящими на следующий год. В рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий» в этом году будут реконструированы участки в Новониколаевском районе, а также построены дороги до села Каменка Октябрьского района, к сельхозпредприятию в Среднеахтубинском районе, производственной базе СХА «Акуловская» в Урюпенском районе и до хутора Грудне-Ермаки Новониколаевского района. По «БКД» стартовало строительство двух путепроводов на пересечении с железной дорогой трассы «Новый Рогачик – Волгоград» в поселке Горнополянский и железной дороги и у станции Абганерова. По госпрограмме «Развитие транспортной системы» полным ходом идет строительство дорог к селу Красный Яр в Старополтавском районе и к хутору Алявы в Еланском районе. В капремонте находится более 30 км региональных дорог. Уже завершены работы на дороге «Панфилово – Алимов – Любимовский – Шарашенский – Алексеевская» протяженностью 13,2 км.

– Хотелось бы подробнее узнать о ключевых объектах нацпроекта.

– Это строительство 2 этапа Электроресовской, который значительно разгрузит движение второй продольной магистрали. Сегодня общая готовность объекта составляет 56%. Строительство дороги станет отправной точкой для развития прилегающей территории в Кировском районе Волгограда.

По поручению губернатора архитекторы города уже работают над проектами, в том числе для прибрежной её части. И, конечно, продолжаются работы на масштабных ключевых объектах: возведении Обхода Волгограда и строительстве первого этапа Третьего Пускового комплекса моста через Волгу в Волгограде. Обход Волгограда курирует ФКУ «Упрдор «Москва – Волгоград», а по Первому этапу Третьего Пускового комплекса моста через Волгу, конечно, держим руку на пульсе.

Сегодня на Третьем пусковом идет укладка покрытия, параллельно укрепляются обочины и откосы насыпи, монтируются водоотводные сооружения и наружное электроосвещение, подготавливается фундамент для шумозащитных экранов. В работах заняты 220 специалистов и разнообразная техника. Строительная готовность составляет 57%. Дорожники завершили возведение моста через ерик Осинки. Работы по возведению мостового сооружения через ерик Гнилой продолжаются. Часть участков первого этапа Третьего пускового комплекса будет введена в работу уже до конца этого года, а в следующем году в плановом порядке запустим движение по всему участку.

– Расскажите, как идет строительство Обхода Волгограда?

– Работы идут параллельно по двум этапам, готовность которых составляет порядка 67% и 48% соответственно. Первый, с южной стороны от Волгограда, соединит

астраханское направление трассы Р-22 «Каспий» с элистинским, а также с региональной трассой «Волгоград – Котельниково – Сальск». Сейчас там завершена самая технически сложная работа – надвигка правой половины моста через Волго–Донской судоходный канал. Полное окончание надвигки планируется к концу этого – началу следующего года. Готовность второго этапа обходной магистрали составляет 48%. Строительство идет сразу на двух участках: на пересечениях с автодорогами А-260 «Волгоград – Каменск-Шахтинский» и «Качалино – Степной – аэропорт Гумрак». Кроме того, завершено проектирование третьего этапа: 33 км четырехполосной дороги с осевым барьерным ограждением и линией электроосвещения, двумя разноуровневыми транспортными развязками со съездами на региональные дороги.

– Половина дорожного сезона позади, и все идет по плану? Не подвели ли погода, поставщики запчастей и материалов?

– Все ремонты идут по графику, и проблем с техникой нет. С введением санкций в отношении России, поддерживать в исправном состоянии технику производства недружественных стран все сложнее, параллельный импорт запасных частей привел к их удорожанию в 2–2,5 раза, а также к увеличению срока поставки, что приводит к вынужденному простоям техники. По отдельным позициям срок поставки составляет до трех месяцев.

В качестве временной меры для предотвращения нехватки дорожно-строительной техники и оборудования федеральные власти приняли решения о развитии параллельного импорта, а также о создании лизинговой компании «Автодор–Лизинг», в задачи которой входит обеспечение закупки дорожно-строительной техники, запасных частей и организация последующего сервисного обслуживания. Также между администрацией Волгоградской области и правительством Республики Беларусь заключено Соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и социально-культурном сотрудничестве на 2021-2023 годы, в рамках которого проводятся мероприятия, в том числе, по закупке и поставке белорусской техники для нужд дорожного хозяйства. С учетом льготных

«ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ ИМЕЕТ ДОВОЛЬНО РАЗВИТУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, АВТОМОБИЛЬНОГО, ВОДНОГО И ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, ПОЭТОМУ ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА – ОТВЕСТИ ТРАНЗИТ ЗА ПРЕДЕЛЫ ОБЛАСТНОГО ЦЕНТРА. С ЭТОЙ ЦЕЛЬЮ СТРОИТСЯ ОБХОД ВОЛГОГРАДА, МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГА»

лизинговых программ у дорожных предприятий появилась возможность обновлять парк своей дорожной техники за счет закупок машин и оборудования производства Российской Федерации, Республики Беларусь и КНР.

– А как вам удалось решить вопрос с обновлением общественного транспорта? И какие виды нуждаются в большей поддержке?

– Наш регион является участником реализации федеральных проектов и программ развития инфраструктуры, включающие возможность обновления парка общественного транспорта, и за 2022–2023 год обновлению подлежат 112 троллейбусов с увеличенным автономным ходом, 196 автобусов на газомоторном топливе, плюс ожидается поставка 20 электробусов. Этот транспорт будет курсировать в Волгограде. На пригородных маршрутах также ожидается обновление – закупка до 83 автобусов. Также в этом году начата комплексная реконструкция и модернизация трамвая в Волгограде в границах улицы Землянского – площадь Дзержинского с продлением трамвайной линии до улицы Михайлова. Идут работы по реконструкции тяговых подстанций и депо №3, кабельных и воздушных линий, в том числе скоростного трамвая, реконструкции подземных станций и замене 4 эскалаторов подземных станций, приобретению электробусов и зарядных станций к ним. Работа по развитию транспортной системы региона ведется постоянно, определены дальнейшие цели, к которым стоит стремиться.

– Искренне желаем вам удачи! ■

И. Александров

РЕМОНТ ПО НОВЫМ ГОСТАМ

НА ВОЛГОГРАДСКИХ ПРОСПЕКТАХ ДОРОЖНИКАМ ПРИХОДИЛОСЬ РАБОТАТЬ НА НЕБОЛЬШИХ МАШИНАХ, ЧТОБЫ ОНИ НЕ ЗАДЕВАЛИ ПРОВОДА

Нет таких дорог, которым со временем не требовался ремонт. В этом году в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» мэрия Волгограда планирует восстановить примерно 30 объектов улично-дорожной сети, в том числе участки самых главных магистралей, таких, как проспекты Ленина и Жукова, а также улицы Рабоче-Крестьянская и Электроресовская. Инспектируя в конце июля ход работ на этих объектах, глава Волгограда Владимир Марченко остался доволен работой местного подрядчика – ООО «Аверс». Стройка кипит, и все участки будут сданы в лучшем виде, даже раньше срока, если не подведет погода

ПОСЛЕДНИЕ «ШТРИХИ»

Изначально местная компания «Аверс» строила и ремонтировала дороги не только в областном центре, но и за его пределами на региональных и федеральных трассах, но в последнее время акцент был сделан на улицы Волгограда. В прошлом году компания выиграла тендер на ремонт по реконструкции дорожного покрытия на 16 объектах в разных районах Волгограда, и 12 из них сдала еще в прошлом году. В этом дорожном сезоне основные силы компании были брошены на четыре объекта – проспект имени В.И. Ленина, проспект имени Маршала Жукова, а также улицу Маршала Рокоссовского и улицу Рабоче-Крестьянская.

Основные работы по обновлению проезжей части и тротуаров на Жукова и Рокоссовского завершены. Там дорожники уложили двухслойное дорожное полот-



СЕРГЕЙ ПАПЯН:

« В НАШИХ ПЛАНАХ ЗА СЧЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА УВЕЛИЧИТЬ НА 20% ОБЪЕМЫ ВЫРУЧКИ ЗА ТЕКУЩИЙ ГОД ОТНОСИТЕЛЬНО ПРОШЛОГО ГОДА, И ПЕРЕЙТИ РУБЕЖ В МИЛЛИАРД РУБЛЕЙ ПО ВЫПОЛНЯЕМЫМ ОБЪЕМАМ»

но, установили новые бордюры и дорожные знаки, нанесли разметку. На Рабоче-Крестьянской остались последние «штрихи» дорожной разметки.

«На проспекте Ленина сейчас идет устройство верхнего слоя покрытия, – рассказал генеральный директор ООО «Аверс» Сергей Папьян. – Срок сдачи намечен на 5 августа, но, если погода не подведет, все асфальтовые работы мы закончим уже к концу июля. Потом нужно будет выждать порядка 10 дней, чтобы слой битума обтерся с покрытия для нанесения разметки».

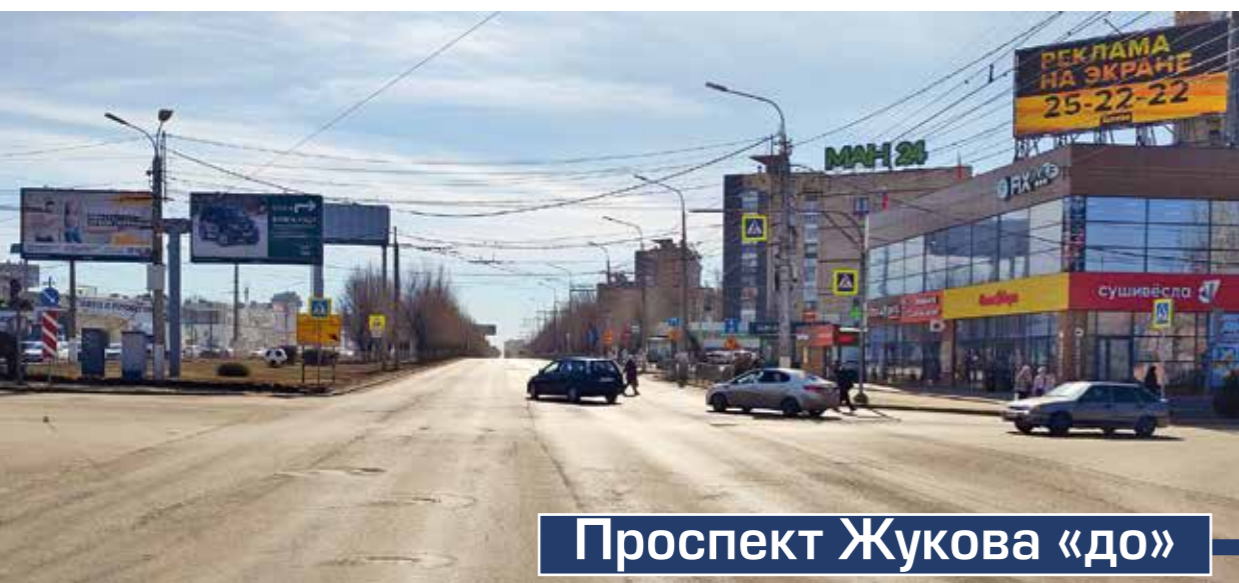
Это очень значимые артерии для Волгограда, поэтому их пришлось выполнять в очень сжатые сроки. Например, участок проспекта Жукова и улицу Рокоссовского специалисты должны были сдать к 1 мая, и в среднем на один объект требовалось порядка 10 единиц техники, а количество

людей, которые там трудились, доходило до 30 человек в смену. На проспекте Ленина количество людей доходило до 35 человек. Проспект Ленина – самый сложный объект из-за интенсивности и значимости, поскольку это центральная улица, лицо города, где движение не прекращается даже ночью. С 3-х до 4-х ночи, когда меньше машин, дорожникам приходилось работать «за троих». Выходили из положения как могли – огораживая участок, оставляя полосу для движения транзитного транспорта, меняли график работ на самый оптимальный и работали днем и ночью.

ПИРУЭТЫ ПОД ПРОВОДАМИ

Причем на оживленных проспектах дорожникам приходилось работать на небольших машинах, чтобы они не задевали провода. На проспекте Ленина контактная сеть расположена не столь низко, как на проспекте Жукова, где до поднятого кузова оставалось сантиметров 30... Но в компании работают очень опытные водители. «Других не держим, – отметил руководитель, – Так же, как и на путепроводах через железную дорогу, нам приходилось работать в лимитированных временных условиях, когда для нас по согласованию через диспетчера отключали контактную электросеть». И когда бывали вынужденные задержки, к примеру, грузовики задержались при переезде на объект, приходилось идти на небольшие хитрости. И, если бы дорожники относились к делу формально, то многие стройки затянулись бы на месяцы.

Кадровый голод волгоградцы ощутили на себе в основном по рабочим специальностям. И несмотря на планы по увеличению объемов, не увеличивают



Проспект Жукова «до»



«после»



ТАТЬЯНА ДАНИШКИНА,
заместитель генерального
директора



СЕРГЕЙ СКУПОВ,
главный инженер



АРТУР МАМЯН,
заместитель генерального
директора

штат – команды в 80 человек пока хватает на все объекты. И во многом благодаря тому, что команда подобрана из опытных мастеров. Напомним, что сам генеральный директор – опытный управленец. Дорожному делу он отдал семь лет, но много лет проработал в нефтегазовой отрасли, имеет много заслуг, а опыт руководителя главы администрации очень пригодился и в организации своего дела, подборе работоспособного, надежного коллектива. Отметим, что только такие люди могут собрать хорошую боееспособную команду.

«Конечно, рабочие руки сегодня очень нужны. Частично мы решаем этот вопрос за счет мигрантов, их у нас более 10 процентов работающих. Кадровый голод в рабочих специальностях ощущает не только наша организация, но и отрасль в целом. Водители и механизаторы в большом количестве призваны для участия в специальной военной операции. А сезонность работ, в частности, вынужденные простои в зимний период, тяжелые нагрузки в горячий дорожный сезон – работа по ночам, удлинённый рабочий день

КОМПАНИЯ «АВЕРС» ПОПОЛНИЛА СВОИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ФОНДЫ ЧЕРЕЗ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ АНГЛИЙСКИМ ДРОБИЛЬНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ И РАСШИРИЛА ПАРК ГРУЗОВЫХ САМОСВАЛОВ ШЕСТИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА

по 10–12 часов, выдерживают не многие», – отметил Сергей Рубенович.

Трудно представить, как можно несколько часов под палящим солнцем, как на сковородке, перебрасывать лопатами раскаленный асфальт. В таких условиях могут работать только закаленные, сильные духом люди.

«Я с 17 лет работал «на асфальте». Те, кто поработал с лопатой на асфальте, знают, что это такое – не песок перебрасывать. Новичкам тяжело, а если привык, то не проблема, – рассказал нам о нюансах дорожной жизни главный инженер ООО «Аверс» Сергей Скупов. – Как и летний дождь, когда дневные температуры зашкаливают за 40 градусов. Какой бы ни был дождь – через 20 минут асфальт сухой. Если прогноз очень неблагоприятный, то отменяем укладку или бетонные работы».

ШЛАКОВЫЙ ЩЕБЕНЬ ДЛЯ ПРОЧНОСТИ

В этом году специалисты восстанавливают улицы в соответствии с новыми ГОСТами. Они были переходящими на этот год, поскольку эти улицы рассчитаны на применение асфальтобетонных смесей по новым ГОСТам. И чтобы все было «по высшему разряду» зимой компании нужно было провести небольшую реконструкцию асфальтобетонного завода, закупить компоненты, чтобы изготовить необходимые материалы, в основном щебень, по новым стандартам.

«Мы широко применяем шлаковый щебень, который стабильно показывает хорошие результаты по износостойкости



Начальник лаборатории
ЕВГЕНИЙ ШЕВЧЕНКО с сотрудником

покрытия, отсутствию колейности на протяжении многих лет», – рассказал Сергей Геннадьевич.

«Аверс» работает быстро и качественно. И хотя дороги компания ремонтирует по классическим технологиям, применяя проверенные разработки, по словам руководителя, для лучшего сцепления и уменьшения колейности на дороге компания примешивает в битум специальную добавку, и получается модифицированный битум, который хорошо показал себя в деле. В ЦМА для увеличения срока службы дороги тоже добавляется стабилизирующая добавка.

В Ерзовке Городищенского района у компании есть свои дробильно-сортировочные установки, дополнительные площадки для складирования материалов, крытые стоянки, для того чтобы транспорт зимой





поддерживался в рабочем состоянии, а также собственный завод, который за смену производит порядка 1200 тонн асфальтобетонной смеси. Этого количества с лихвой хватает на свои объекты. И чтобы шагать в ногу со временем дорожники модернизировали прежде всего дробильное оборудование. С материалом проблем нет, поскольку местные дорожники закупают их у отечественных производителей.

ДВОРЫ «С ИГОЛОЧКИ»

За последние семь лет в Волгограде благоустроено свыше 180 дворовых территорий во всех районах. И дорожники не намерены сбавлять темп. По условиям заключенных контрактов «Аверс» восстановит дворовые территории во многих дворах Волгограда, поставит бордюры, уложит асфальт на проездах и тротуарах, обустроит разъездные и парковочные карманы общей площадью 82,4 тыс. кв. м. И это еще не всё...

«В этом году мы работаем еще на двух важных городских объектах – улице Электроресовской и проезде Тайшетском, – рас-

сказал главный инженер ООО «Аверс» Сергей Скупов. – На последнем заканчиваем частичный монтаж борта и ждем опиловки деревьев. Улица Электроресовская протяженностью 3 км, это продолжение 1-й Продольной, одной из длинных улиц России, порядка 34 км. Там у нас уже выполнено фрезерование, выправлен бортовой гранитный камень, уложен выравнивающий слой. Сейчас идет ремонт смотровых и дождеприемных колодцев. Все работы закончим к середине августа».

С сентября прошлого года компания работает еще на одном объекте, являясь субподрядчиком на строительстве Третьего пускового комплекса через Волгу. На участке протяженностью 1,4 километра, специалисты выполняют работу по устройству дорожной одежды. Дорожный пирог классический: прослойка из арнита, песчано-подстилающий слой, щебеночное основание, георешетка и три слоя асфальтобетонного покрытия.

«На сегодняшний день мы выполнили километр из этого участка и ждем, когда будет готово земполотно на участке протяженностью в более 300 метров, и пойдем дальше. В конце июля прошли переговоры по работам еще на одном участке протяженностью 500 метров. Участки большие, поэтому свою работу мы сделаем ориентировочно весной следующего года. Будем стремиться ускорить процесс. На этом объекте у нас работает в более 15 единиц техники. Одних автосамосвалов не менее десятка», – рассказал Сергей Геннадьевич.

ПАРАЛЛЕЛЬНЫЙ ИМПОРТ

Сложности, связанные с СВО, безусловно сказались на техническом оснащении дорожно-строительных компаний. Но сильные организации уже нашли выход из положения. Сегодня в парке «Аверс» более 80 надежных и проверенных дорожно-строительных машин. За последние два года приобрели несколько современных асфальтоукладчиков, водовозок, самоходную дробильную установку, современные катки с вибраторами, погрузчики, самосвалы-большегрузы, которые позволяют перевозить на каждой машине более 30 тонн стройматериала.

«Мы пополнили свои производственные фонды через параллельный импорт



САМЫЕ ВАЖНЫЕ УЛИЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ НА УЛИЦАХ ЦЕНТРАЛЬНОГО, ВОРОШИЛОВСКОГО И ДЗЕРЖИНСКОГО РАЙОНОВ ВОЛГОГРАДА ВОССТАНОВИЛО ООО «АВЕРС»

английским дробильным оборудованием и расширили парк грузовых самосвалов шести транспортными средствами китайского производства для перевозки собственной продукции для объектов. Когда объемы выручки растут, производственная база неумолимо должна расти параллельно. У нас в работе есть несколько инвестиционных проектов по обновлению и расширению фондов. Но о них в нашей ситуации пока говорить рано», – отметил генеральный директор.

«Аверс» сегодня использует преимущественно импортную технику китайских и немецких производителей, которые хорошо показали себя в работе. Что касается запчастей, то есть варианты, но сейчас дорожники стараются содержать в надлежащем виде имеющуюся импортную технику. «Стараемся, чтобы не ломалась, – отметил руководитель, – в позапрошлом году сделали такую большую ревизию на двух укладчиках и максимально, все, что можно, там поменяли на новое, а старые детали остались на «неприкосновенный» запас, чтобы в случае поломки можно было оперативно отремонтировать проверенные машины».

По словам руководителя компании, его команда, как патриоты своего края и дела, всегда стараются максимально оперативно и качественно выполнять обязательства по контрактам. «Со своей стороны

мы не допускаем просрочки в сдаче объектов, стараемся сдавать их вообще досрочно, как правило, поэтапно. Исключение составляет влияние неблагоприятных погодных условий», – сказал Сергей Рубенович. А что касается перспектив, то желание каждого конкурентоспособного подрядчика, уверенного в своих силах – получить больше работы – сил и ресурсов хватит не только на Волгоградскую область.

«В наших планах за счет производительности труда увеличить на 20 процентов объемы выручки за текущий год относительно прошлого года, и перейти рубеж в миллиард рублей по выполняемым объемам. Портфель заказов по ремонту и строительству автомобильных дорог позволяет надеяться на исполнение наших планов. Мы настроены работать и на областных и городских объектах. Звенья по укладке есть, мощности завода позволяют, сил хватит на всё. Региональные объекты интереснее в плане масштабов и объемов, там меньше интенсивность движения. Есть где развернуться», – отметил руководитель.

И главное, что это желание совпадает с планами власти – привести все российские дороги к нормативным показателям. И некоторым регионам, благодаря таким компаниям, как «Аверс», это удастся сделать быстрее. ■

Марина Алексеева

ОБХОД, КОТОРОГО ЖДАЛИ

НАШ РЕДАКЦИОННЫЙ ДЕСАНТ ЗА ЭТИ ТРИ ГОДА НЕ РАЗ БЫВАЛ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ СКОРОСТНОЙ ДОРОГИ В ОБХОД АКСАЯ, И МЫ ПОМНИМ ПОЧТИ КАЖДЫЙ ЕГО ВЫСТРАДАННЫЙ КИЛОМЕТР



Рождение трассы – самый волнующий момент в работе дорожных строителей, которые вложили в нее многие месяцы напряженного труда. В середине июня мы вместе с дорожниками отметили большое событие – открытие новых скоростных обходов на федеральной трассе М-4 «Дон», которое наконец-то позволило автомобилистам быстро, комфортно и безопасно добираться к черноморскому побережью. Речь идет о восточном обходе Аксая и Дальнем западном обходе Краснодара на федеральной трассе М-4 «Дон». Они завершены досрочно, к пику горячего летнего сезона.



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«КОЛЛЕКТИВЫ БОЛЬШИЕ, ТАК ЧТО ВСЕМ НИЗКИЙ ПОКЛОН И СЛОВА БЛАГОДАРНОСТИ»

НА ДВА ЧАСА КОРОЧЕ

На автобанах нет светофоров, наземных пешеходных переходов и пересечений с другими дорогами в одном уровне. Разрешенная скорость движения – 110 км/час, поэтому дорога к Черному морю стала быстрее почти на два часа. На этих магистралях множество АЗС, многофункциональных зон отдыха, магазинов и гостиниц, так что маршрут

по М-4 «Дон» теперь не только экономит время, но и дает возможность прокатиться на юг с комфортом. Это отметил и глава государства.

Президент России лично по видеосвязи поблагодарил за работу всех, кто участвовал в масштабном строительстве. «Коллективы большие, так что всем низкий поклон и слова благодарности», – сказал Владимир

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«БЛАГОДАря СЛАЖЕННОЙ РАБОТЕ ДОРОЖНИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВО УДАЛОСЬ ЗАВЕРШИТЬ С ОПЕРЕЖЕНИЕМ: ОБХОДА АКСАЯ – НА 18 МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ СРОКА, КРАСНОДАРА – НА ПОЛГОДА. ЭТО СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ, В ТОМ ЧИСЛЕ, БЛАГОДАря ОПЕРЕЖАЮЩЕМУ ФИНАНСИРОВАНИЮ, ВЫДЕЛЕННОМУ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА»





ТОЛЬКО ЗА ПЕРВУЮ НЕДЕЛЮ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ПО ОБХОДУ АКСАЯ ПРОЕХАЛО ПОЧТИ 148 ТЫСЯЧ АВТОМОБИЛЕЙ

Путин, отметил, что современные, более удобные скоростные магистрали запущены со значительным опережением графиков и теперь будут долго служить людям, работать на рост экономики и повысят качество жизни, улучшат связанность городов и посёлков, существенно сократят время для туристов, которые едут отдыхать на курорты Крыма и Кубани, а также в целом ощутимо повысят транспортный, промышленный, аграрный, экономический потенциал регионов Юга России.

«Марат Шакирзянович, запускаем?» – перед самым волнительным моментом спросил Президент России заместителя Председателя Правительства Марата Хуснуллина. «Прошу разрешения на запуск», – ответил вице-премьер. «Разрешаю», – сказал Путин. «Поехали!» – дал старт торжественному проезду колонн строительной техники по всем открываемым участкам дорог вице-премьер. И по новым Обходам двинулись первые машины...

«Благодаря слаженной работе дорожников строительство удалось завершить с опережением: Обход Аксая – на 18 месяцев раньше срока, Обход Краснодара – на полгода. Это стало возможным, в том числе, благодаря опережающему финансированию, выделенному по поручению Президента», – отметил на церемонии Марат Хуснуллин, подчеркнув, что важность маршрута возрастает и с учетом ограничений на полеты в южные регионы страны.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев добавил, что дорожная отрасль всегда была стимулом развития территорий и промышленности.

«Первоочередные задачи для всей дорожной отрасли – обеспечение безопасности и комфорта пользователей дорог, развитие внутренних и внешних транспортных связей России», – сказал глава ведомства, и по его словам, досрочное завершение строительства обходов Аксая и Краснодара позволит не только увеличить пропускную способность коридора в Азово – Черноморском направлении, но и снять транзитную нагрузку в густонаселенных городах, повысить транспортную доступность курортов юга России, что особенно важно в начале летнего туристического сезона, когда интенсивность движения увеличивается в 3-4 раза.

«Открытие движения сократит время в пути до Черного моря на 54 минуты. Если к этому прибавить ещё и новый участок – Дальний западный обход Краснодара, с выходом на Крым, то время в пути сократится ещё на 79 минут. В пик на двух объектах работало 3,5 тысячи строителей, тысяча единиц техники», – сказал председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко, особо отметив генподрядчиков двух Обходов, в том числе компанию «ТСМ».

КАК ЭТО БЫЛО

Проект строительства обхода Аксая реализован на условиях государственно-частного партнерства. Участок трассы включает бесплатные и платные участки федеральной автодороги М-4 «Дон» и является частью строящегося Ростовского транспортного кольца – кольцевой автодороги вокруг Ростова-на-Дону. Построить такой серьезный объект – 35 км,



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

« ПЕРВООЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ ДЛЯ ВСЕЙ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ – ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ДОРОГ, РАЗВИТИЕ ВНУТРЕННИХ И ВНЕШНИХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ РОССИИ»

да еще и в пойменных землях, было очень непросто. Но никто и не сомневался, что строители справятся с возложенной миссией – опередить время. Отметим, что команда «ТСМ» смогла сократить сроки строительства благодаря огромному опыту на значимых федеральных стройках, мощным ресурсам и грамотному управлению. «Оптимизация технических решений и методов ведения строительства, применение инновационных технологий позволило существенно сократить сроки строительства с 52 до 34 месяцев и обеспечить досрочный ввод объекта в эксплуатацию. В пиковый момент на строительстве было задействовано более 2265 человек инженерно-технического и рабочего персонала, 420 единиц техники. Все это стало возможно благодаря опережающему финансированию, выделенному для реализации проекта, – сказал генеральный директор

ООО «Трансстроймеханизация» Владимир Монастырев.

Напомним, что компания «ТСМ» приступила к строительству нового 35-километрового участка трассы М-4 «Дон» в октябре 2020 года. Как рассказал руководитель проекта ООО «ТСМ» Андрей Гамаюнов, несмотря на сжатые сроки, работа проходила в штатном режиме.

Как и предполагалось, самой сложной частью стали строительство моста через реку Дон и земляные работы, поскольку значительная часть строящегося Обхода проходит в пойменной части рек Аксай и Дон. Дорожникам пришлось вычерпывать слабый грунт, устраивать высокие насыпи земляного полотна. Плюс, на подтопляемой части потребовалось укрепление откосов земляного полотна матрацами «Рено» и габионными конструкциями, пришлось армировать нижние части земляного полотна.



ВЛАДИМИР МОНАСТЫРЕВ:

«ОПТИМИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ И МЕТОДОВ ВЕДЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА, ПРИМЕНЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ПОЗВОЛИЛО СУЩЕСТВЕННО СОКРАТИТЬ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА С 52 ДО 34 МЕСЯЦЕВ И ОБЕСПЕЧИТЬ ДОСРОЧНЫЙ ВВОД ОБЪЕКТА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ»



При строительстве транспортных развязок на км 1036 и км 1072, в местах примыкания к существующей дороге М-4 «Дон», строителям приходилось работать под движением.

«При этом проектом организации движения было предусмотрено бессветофорное движение, что повлекло за собой строительство большого количества временных съездов, – отметил руководитель проекта. – В местах устройства высоких насыпей, на правом берегу реки Дон, так как в таких местах сначала выполнялись работы по строительству монолитных труб прямоугольного сечения, а уже после осуществлялась послойная отсыпка насыпи с армированием».

Общий объем земляных работ составил более 20 млн м³, на отдельных участках высота насыпи составила порядка 18 метров, а глубина выемки – более 15 метров! Общая протяженность 13-ти искусственных сооружений на Обходе Аксая – пять километров, в том числе красивейший мост через реку Дон протяженностью почти два километра... «Мостоотряды № 10 и № 81, по словам руководителя проекта, справились с сооружением мостов «на отлично».

Современная высокоскоростная магистраль оснащена современной системой автоматизированного управления дорожным движением, смонтированной на 19 П-образных опорах и 78 мачтовых опорах.

СПАСИБО ОТ ТУРИСТОВ

Перспективная среднегодовая суточная интенсивность движения после ввода нового участка автомобильной дороги составила более 40 тыс. машин сутки. Открытие обновленных участков окажет непосредственное влияние на социально-экономическое развитие регионов, станет драйвером жилищного, коммерческого и инфраструктур-

Объект строился по современным технологиям. В частности, при устройстве земляного полотна использовалась система нивелирования 3D/L LEICA PowerSmart с контроллером LEICA iCON CC61/L. Применение плотномера PQL 380 Transtech Systems позволяет оперативно определять плотность асфальтобетонных покрытий при их укладке

ного строительства в Ростовской области и Краснодарском крае. Региональные власти действительно болели душой за этот объект. Губернатор Ростовской области Василий Голубев отметил, что в непосредственной близости от дороги находятся 17 муниципальных образований Ростовской области.

«Это почти 2,5 миллиона жителей, которые будут иметь возможность ехать и на север, и на юг. Меняется инвестиционная и туристическая привлекательность этой части Ростовской области. Люди, которые едут на море или возвращаются с отдыха, могут захватить в том числе в станцию Старочеркасскую, бывшую столицу Всевеликого Войска Донского. Надеюсь, что люди быстро заметят изменения, этого объекта долго ждали», – сказал губернатор.

И водители уже успели оценить преимущества новых участков – только в первое воскресенье после запуска движения по обходу Аксая проехало более 26 тысяч автомобилей, поскольку произошло перераспределение транспортных потоков – 45% транзитного трафика ушло на этот новый участок М-4 «Дон». А за первую неделю после открытия – почти 148 тысяч автомобилей.

Отдельное спасибо строителям можно сказать и от туристов, поскольку известные туристические достопримечательности стали доступнее: город великих православных традиций Задонск, государственный заповедник Галичья гора в центре Северо-Донского реликтового ботанического района, столица вольного донского казачества – станция Старочеркасская, живописный город Каменск-Шахтинский в Ростовской области, расположенный на берегу реки Северский Донец, и многие другие. А у наших дорожников еще много дел, поэтому после торжественного открытия, они продолжили другие грандиозные стройки. ■

Феруза Джаббарова



СИБИРСКИЕ ДОРОГИ
VI МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИЧЕСКАЯ
СЕМИНАР-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИННОВАЦИИ И ОПЫТ ИРКУТСК

1-2 ФЕВРАЛЯ 2024

ПОДАЧА ЗАЯВОК ДЛЯ УЧАСТИЯ НА ОФИЦИАЛЬНОМ САЙТЕ

🌐 сибирскиедороги.рф
✉ irkutsk38@mail.ru
☎ 8-924-38-38-38-1





**РУСЛО ОБХОДА
АКСАЯ ДОРОЖНИКИ
«УДМС» АРМИРОВАЛИ
И УКРЕПИЛИ ГАБИОНАМИ
ИЗ КАМНЯ И МЕТАЛЛА**

ТРАССА НА КАМЕННОЙ ПОДУШКЕ

Построить современный автобан невероятно сложно, поскольку он проходит сквозь всевозможные преграды, пересекая ручьи, болота, овраги, малые реки... Современная магистраль – не слой асфальта, а сложнейшая конструкция, сделанная с помощью современных технологий и материалов, где ключевую роль играют и укрепительные сооружения. Берега этой скоростной обходной магистрали на М-4 в Ростовской области возвели мастера габионных конструкций из воронежской компании «УДМС»

Обход Аксая, протяженностью 35 километров, является предпоследним участком строительства Ростовского транспортного кольца. На этом участке кольца много пойменных земель, путепроводов и мостов через донские реки... На открытии объекта мы увидели лишь верхнюю часть айсберга, но и так понятно, что без матрацев Рено, магистраль довольно быстро утратила бы профиль, особенно в нестабильных грунтах или при серьезной нагрузке.

«Магистраль идет в обход Аксая по Левому берегу и выходит на Краснодар через Ростов на-Дону. Мы укладывали матрацы Рено в пойме реки Дон у выхода на Краснодарское направление. В конце прошлого года все свои работы там успешно закончили, уложившись в график. В прошлом году мы все силы бросили не только на М-4, но и строительство нулевого этапа М-12. Это очень масштабные объекты, формула и принцип укладки габионных конструкций примерно одинаков, но каждая трасса



имеет свои особенности, конфигурацию, высоту земляного полотна. Поэтому нам приходится конкретно под каждый объект рассчитывать и оптимизировать рабочий процесс, учитывать все условия места строительства», – рассказал генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев.

Главная цель – сделать быстрее, качественнее и с минимум потерь, поскольку на некоторых участках идет перерасход стройматериалов. Приходится рассчитывать так, чтобы после укладки не оставалось отходов камней и металла, искать самый оптимальный вариант монтажа конструкций. Гарантийный срок службы габионных конструкций – 50 лет, однако, по словам экспертов, конструкция продержится без капремонта и дольше.

«На Обходе Аксая мы делали матрацы тюфячного типа на насыпь, в отличие от нулевого этапа М-12, где габионы сделаны как высокая вертикальная стена и горизонтальная армонасыпь с ответвлениями, засыпанными песком», – продолжил тему Сергей Борисович.

Конструкция делается по инновационной технологии, с большим количеством геосинтетических материалов. Причем, как обычно, преимущественно вручную, поскольку тяжелые камни нужно оббить, уложить на металлическую сетку, распилить на необходимые куски и завернуть геосинтетическую ткань.

Побывав на объекте, во время его строительства, мы видели своими глазами, как сложно выложить мозаику из глыбчатых камней. Сначала воронежцы готовили основание, выравнивая насыпь и выстеливая ее геотекстилем, затем смонтировали короба для камней. По словам гендиректора, на Обходе, мешки раскраивали на месте, чтобы исключить неточности расчетов. Основания матрацев работники вручную раскладывали рядком на подготовленном склоне. Затем их необходимо было стянуть и анкеровать в грунт: мешки дорожники набивали камнями, зашивали и переходили к следующему ряду. И так, поэтапно, виток за витком шли от основания трассы вверх, поэтапно формируя монолит откоса. Машины были нужны, когда шла набивка матрацев камнями, где погрузчики формировали лишь основной объем. И нужно гармонично сделать



СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

« НА ОБХОДЕ АКСАЯ МЫ УЛОЖИЛИ 120 ТЫС КВАДРАТНЫХ МЕТРОВ МАТРАЦЕВ РЕНО, А ТАКЖЕ ПРОЛОЖИЛИ ТОННель ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 93 МЕТРА, ТОЛЬКО ОДНО ПЕРЕКРЫТИЕ КОТОРОГО СОСТАВЛЯЕТ 1,3 МЕТРА В ТОЛЩИНУ»





и верхний слой – лицо габиона, поскольку – это не только укрепительные бастионы без пустот, но и гармоничный фасад трассы. Мастера со стажем умеют и это, поскольку решали и не такие задачи на многих объектах федерального значения, в том числе при строительстве и реконструкции М-11, М-12, М-4... И вот, взята очередная высота! И опять досрочно. На этот раз всего

НА МОНТАЖ ГАБИОНОВ СПЕЦИАЛИСТЫ ДАЮТ ГАРАНТИЮ ПОЛВЕКА

на 18 месяцев. Напомним, что Обход Аксая планировали открыть только в 2024 году, но поступило указание открыть движение как можно раньше.

«Нам пришлось задействовать дополнительные технические силы и людские ресурсы, разворачивать участок большей площади, покупать новые вагончики, оптимизировать график работ. Но несмотря на дополнительные трудности, наша компания сделала все вовремя, не подвела генерального подрядчика – ООО «ТСМ», с которым мы работали на многих объектах, в том числе и на М-12 в Подмосковье, обходе Лосева и Павловска на М-4. И все, кто причастен к строительству Обхода Аксая, на открытии были исполнены чувством гордости за то, что вместе сделали большое дело», – сказал Сергей Борисович.

БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ ПУТИНА

Наверное, у каждого, кто выстрадал каждый метр магистрали, сжимается сердце, когда колонна строительной техники первой отправляется по ней в путь. Это – боевое крещение новой трассы. Перед открытием Обхода на М-4 скопилось пробка.

«А когда вслед за спецтехникой засигналили обычные машины, у меня пошли мурашки по телу. Ради таких моментов и можно строить эту дорогу», – поделил-

ся впечатлениями Сергей Рязанцев. Особой помпезности на церемонии не было, но все отнеслось к этому с пониманием. Тем более, что строителей дистанционно поздравили губернатор Ростовской области Василий Голубев, вице-премьер Марат Хуснуллин, глава «Автодора» Вячеслав Петушенко и даже сам глава государства Владимир Путин. Благодарность от Президента – дорогого стоит!

«Услышать слова благодарности лично от Владимира Владимировича Путина всем нам было очень приятно. На торжестве было много людей – все друг друга знают – не один пуд соли съели на разных стройках. Мы помнили все вместе нашего дорогого Олега Геннадьевича (Олег Иванов – руководитель проекта ООО «ТСМ», *ред*). Успокаивали себя, что он здесь, с нами, радуется такой успешной сдаче своего детища. Его внезапная смерть – огромная потеря не только для нас, его друзей и коллег, но и всего дорожного строительства». (Очерк об истинном человеке читайте на стр 84-87)

ЕСТЬ АЛЬТЕРНАТИВА

Не секрет, что 2023 год был для дорожного строительства напряженным, поскольку были нарушены логистические связи по поставке импортной техники и запчастям. Но финальный этап федеральной стройки прошел в штатном режиме.

СВОЙ ПУТЬ КОМПАНИЯ «УДМС» НАЧАЛА С УКЛАДКИ ГАБИОНОВ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ НАСЫПЕЙ НА СЕВЕРНОМ КAVКАЗЕ

Для строительства Обхода Аксая потребовалось много техники – ООО «УДМС» подтянули на свой фронт работ порядка 20 машин, а если говорить в комплексе, про весь объект, то одновременно в работе более 200 единиц техники.

«Честно сказать, я не ощутил особого напряжения и дефицита по технике или запчастям. На рынке всегда есть альтернатива. Есть спрос – будет и предложение. Ни разу поставщики нам не сказали, что нет необходимых нам запчастей. Но были сдвиги по срокам поставки. К примеру, нам говорят, что завтра привезем отечественные реплики, а оригинал из Англии надо ждать месяца два. Естественно, мы выбирали наших производителей, и с таким подходом заказывали все необходимые запчасти», – отметил Сергей Борисович.

Работали, как обычно – посменно, практически без выходных. С кадрами не было проблем. В пиковый момент на объекте трудились 150 человек, в основном не местные наемные кадры, а белорусы – асы дорожного строительства. Они хорошо





КОМПАНИЯ «УДМС» ЗАКОНЧИЛА СВОЮ ЧАСТЬ РАБОТ НА ОБХОДЕ АКСАЯ В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА, УЛОЖИВШИСЬ В ГРАФИК

знают эту компанию, поскольку работали почти на всех ее объектах, и уверены в том, что никто их не обманет. Для того, чтобы обеспечить для работников комфортное проживание, первым делом, еще в 2020 году, был построен базовый городок со своей столовой. Спасибо Олегу Ивановичу – он выделил для этих целей участок. Еду доставляли людям прямо на участки.

«Подводя итоги, можно сказать, что объект был сложный. Мы же здесь построили еще и большой тоннель в сторону Старочеркаска. Проблем и неожиданностей не было. Все трудности были предсказуемы, и мы, исходя из своего опыта догадывались, что срок строительства сократится. Так и было – объект сдали за два года, вместо трех запланированных. А нам не привыкать, не первый объект сдаем досрочно! Наша команда умеет работать в авральном режиме. На Обходе Аксая мы сделали 120 квадратных метров матрацев Рено, а также проложили тоннель протяженностью 93 метра, только одно перекрытие которого составляет 1,3 метра в толщину. Мы такое никогда не строили. Глаза боялись – руки делали, вот и получилось!»

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ – ТРУБЫ

Сейчас воронежцы работают на Обходе Набережных Челнов, где строители прокладывают 33,5 км новой дороги по землям Тукаевского и Заинского районов, а также расширяют существующий участок М-7 возле города. Задача «УДМС» – уложить матрацы Рено.

В этом году они зашли на строительство продолжения М-12 в Пермской области вместе с ООО «ТСМ», которая возводит 93-километровый этап платной автотрассы от города Дюртюли до поселка Ачит в составе магистрали М-12 на участке от Казани до Екатеринбурга. На участке четырехполосной трассы категории 1Б предполагается создание двух транспортных развязок, семи мостов, 13 путепроводов и десятка экодуков тоннельного типа.

«Дорога с чего начинается? С труб! Но а в этом объекте мы проводим сейчас 24 водопропускные трубы через ручейки, малые речки. Будем ли заниматься габионами, пока не знаю, потому что проекты еще запаздывают, на некоторых участках он еще не согласован, но медлить нельзя – нужно строить. Будут габионы – будем работать, а если нет – будем делать, то, что поручат, – рассказал Рязанцев о том, где сегодня сосредоточила свои силы компания.

И только с таким подходом можно пройти через все трудности и победить. И устоять, как их прочные габионы. ■

Мария Гошина



ДОРОЖНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ 2023

21-22 сентября 2023

Рязань • РОССИЯ

road.3kevents.org



ТЕМЫ КОНФЕРЕНЦИИ

01

Состояние рынка битумов и ПБВ в РФ и перспективы дальнейшего развития

02

Государство и его роль в улучшении конъюнктуры рынка

03

Развитие сети битумных терминалов

04

Оптимизация логистического сектора

05

Модернизация производств и терминалов

06

Лабораторное оборудование и приборы контроля качества

СПИКЕРЫ КОНФЕРЕНЦИИ



Андрей Козлов
Начальник НТО
Автодор-Инжиниринг



Михаил Славуцкий
Заведующий лабораторией
ОЦК РосдорНИИ



Омер Окур
Член совета директоров
Okur Makina

В рамках конференции пройдет технический визит на производственную компанию «АльянсНефтеХим» в Рязани



При регистрации используйте промокод **ROAD_ТРАНСПОРТ** и получите скидку на участие

10%

info@3kevents.org | +7 (495) 120-35-82

3kevents.org

Организатор:



НА ЭТОТ ВОПРОС ОТВЕТИЛ НАМ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «МОБИЛЬНЫЕ КАДРЫ РОССИИ»
ВЛАДИСЛАВ ШАМИН

КАК МОЖНО ПРИВЛЕЧЬ МОЛОДЕЖЬ НА СТРОЙКИ?

В своих многочисленных докладах о кадровом потенциале для масштабных строек, таких, как Обход Аксая, М-12, многие эксперты и руководители компаний на разных форумах и конференциях говорили о том, что проблема нехватки кадров и отдельных специалистов в дорожной отрасли стоит очень остро. Дефицит молодых и квалифицированных специалистов наблюдается по всей стране! О том, как сегодня обстоят дела на трудовом фронте, и как решается проблема дефицита молодых кадров для реализации крупных инфраструктурных проектов, мы поговорили с Председателем общероссийской общественной организации «Мобильные Кадры России» Владиславом Шаминам.



– Владислав Адельевич, какие шаги были приняты для решения этой глобальной проблемы?

– Ситуация стала лучше, но нехватка специалистов компенсируется, скажем так, стахановскими методами. В результате идет экстренный поиск кадров под конкретные проекты, нужно больше и срочно.



ВЛАДИСЛАВ ШАМИН:

«**МЫ НЕ ПРЕСЛЕДУЕМ ЦЕЛИ БРАТЬ ГОТОВЫЕ МОЛОДЫЕ КАДРЫ – НАМ ВАЖНО, ЧТОБЫ РЕБЯТА ХОТЕЛИ ПОПРОБОВАТЬ И НАЧАТЬ СВОЮ ТРУДОВУЮ ЖИЗНЬ НЕПОСРЕДСТВЕННО НА ОБЪЕКТАХ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА»**

По направлению работы по привлечению молодежи пока не сложилось широкой системной работы. Наша организация – Мобильные кадры России – работает на системной основе, в этом наша задача, чтобы создавать постоянный, готовый оперативно приступить к работе, резерв. Но и нам нужно содействие, в первую очередь, со стороны органов власти, чтобы мы могли расширять сеть наших контактов в образовательных учреждениях, работать с органами занятости и молодежными структурами, и органами. Думаю, что донастройка нашей системы у нас займет ближайшее время, но мы никогда не отказываемся от задачи увеличения объемов нашей работы.

– В рамках строительства М-12 за 5 лет планировалось привлечь к строительству 30 тысяч выпускников. Эта планка взята?

– Пока еще нет, но строительство М-12 продолжается. Мы со своей стороны привлекли свыше 3 тысяч выпускников. Это очень большая работа, и мы благодарим всех – Минтранс России, ФДА, ГК «Автодор», все образовательные организации и наших ребят. Это был прекрасный опыт для всех!

– Ваши отряды участвовали в строительстве многих федеральных магистралей. Перечислите самые важные.

– Хочу отметить такие проекты, как М8 «Холмогоры», М5 «Урал», М7 «Волга», М2 «Крым». Важно отметить проекты строительства федеральной автодороги М1 «Беларусь», автодороги М-4 «Дон», скоростной автодороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург», ЦКАД в Подмосковье. Лучшие ребята были поощрены грамотами и дипломами руководства. Хочу поблагодарить каждого нашего заказчика за предоставление возможности молодым специалистам испытать свои способности на ударных стройках России.

– Ваша молодежь задействована в каких видах работ? Ребят специально обуча-

ют, или берутся только готовые молодые кадры?

– Важно, что наши подопечные работают и на физической работе, и по контрольно-измерительным вопросам, участвуют в инженерной работе. Мы не ведем специализированного обучения в части присвоения специальностей, наш основной работник – это студенты и выпускники средне-специальных учебных заведений, которые ищут временную занятость. Но в результате многие, около 15%, остаются уже на постоянной работе в дорожно-строительных компаниях. Мы не преследуем цели брать готовые молодые кадры – нам важно, чтобы ребята хотели попробовать и начать свою трудовую жизнь непосредственно на объектах дорожного строительства.

– Чтобы трудоустроить молодежь, обучающуюся на дорожных специальностях, вы организуете молодежные трудовые коллективы – организованные группы выпускников из профильных учебных заведений. Насколько это сложно? Когда возникла эта идея? Как все начиналось? И какова ситуация сейчас?

ВЛАДИСЛАВ ШАМИН:

«НАШ ПРОЕКТ ЗАПУСТИЛ В РАБОТУ САМ ПРЕЗИДЕНТ РОССИИ ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ПУТИН – ЭТО УЖЕ ЗНАК КАЧЕСТВА»



– Идея возникла давно. По своему характеру я и наша команда – общественники, мы занимались самыми разными вопросами работы с молодежью, это нам удавалось. Потом мы столкнулись с тем, что многим молодым людям нужна временная занятость на качественных и стабильных рабочих проектах. Мы и запустили тогда наш проект. В основе находится то, что называется трудовым воспитанием. Суть работы в составе временного трудового коллектива, сформированного из людей, близких по возрасту, образованию состоит в формировании важных навыков труда, общения и совместной деятельности в коллективе. Скажу честно, некоторые наши ребята даже расценивают это, как способ завести знакомства по всей стране, найти себе возможные направления работы, испытать себя.

Если говорить о формировании трудовых коллективов – то это работа достаточно непростая. Нам удалось выстроить успешное взаимодействие с профильными образовательными учреждениями, в 56 регионах страны у нас есть контакты, активно ведем работу. Через нашу систему прошло всего более 38000 человек, это большая цифра для нас. Тем более, что мы начинали с нуля, заводили контакты, работали с малого.

– Почему так важно трудоустроить молодежь в дорожном хозяйстве? И как можно привлечь ее на стройки?

– А кто, как не молодежь может помочь нашей стране в модернизации инфраструкту-

ры? Молодые – это активные и работающие люди, они готовы применять новые методы и технологии, у них сплоченные коллективы и внутренние взаимоотношения, поддержка и понимание друг друга всегда на высоте. Как бы это не звучало, но молодежь лучше всего привлекать с использованием игровой формы, а именно, командной работы. Мы – одна команда, каждый помогает друг другу, у нас общее дело. Вот такие тезисы помогают обеспечивать нужный настрой и мотивацию. Скажу так, мы попробовали этот подход и у нас всё получилось!

– Есть и еще одна проблема – отсутствие квалифицированных кадров. Мы постоянно говорим, что строительной отрасли нужны молодые кадры, что нужно привлекать молодежь и «взращивать» специалистов, но дальше этих слов обычно дело не заходит. Какие меры вы принимаете для популяризации профессии строителя?

– Круглогодично мы выезжаем в образовательные учреждения, общаемся с ребятами, рассказываем о нас, работе, о результатах уже отработавших ребят. Нет ничего лучше доверительной личной встречи. А наш опыт уже сейчас позволяет работать по принципу «сарафанного радио». Наши опытные ребята рассказывают своим знакомым, курсникам, младшим курсам, что они у нас работали, что им понравилось, с какими сложностями столкнулись и как их решали. В результате ребята сами звонят нам, записываются в наш кадровый резерв или отправляются на работу.

– Как правильно работать с молодежью? В каких регионах работать приятнее всего? Зависит ли это от климата, рельефа, активности местной администрации?

– Правильно работать с развитой мотивацией, молодые люди склонны к общению, жить и работать в коллективе, вместе проводить время отдыха. Это все позволяет нашим ребятам быть мотивированными к труду, активно искать себя в работе. Наш опыт показал, что лучше всего работать с молодежью из Северного Кавказа и Центральной России. Но и остальные регионы работают очень хорошо. Сейчас мы налаживаем связи с Дальним Востоком. А если говорить о самих условиях труда – то у нас все просто,

проекты разные по своей сути, одни связаны со строительством в основном полотна, в других мы участвуем в обустройстве придорожных объектов, где-то мы выходим и на обустройство мостов и переправ. Тут сложно говорить, где лучше. Везде есть свои плюсы. Скажу одно – если работать с душой, с мотивацией – то везде будет хорошо!

– Каковы планы, есть ли новые идеи?

– Наши планы – это расширение региональных контактов. Уже сейчас к нам поступает очень много запросов от самих ребят, они заходят на наш сайт, пишут в социальных сетях, на наш телефон горячей линии. Но тут важно прорабатывать взаимодействие с образовательными учреждениями, многие для нас пока новые, и нужно пройти определенный путь – заключить соглашение, сформировать коллективы, обеспечить им проезд к месту работы. Эта работа занимает много времени, но у нас есть уверенность в будущем.

Мы продолжаем реализовывать проект, который именуем «Молодёжный кадровый резерв», в основе которого – формирование резерва трудовых коллективов, готовых оперативно выехать на строительные объекты. Сейчас в нашем резерве 5000 человек, и это только начало пути!

Уверены, что у нас все получится, особенно если нас будут поддерживать региональные и муниципальные власти в области образования и занятости, это очень важная совместная работа!

– Какую бы вы оценку поставили своим молодежным кадрам?

– Конечно же – «ОТЛИЧНО!». Причем большими буквами. Знаете, наш проект запустил в работу сам Президент России Владимир Владимирович Путин – это уже знак качества. Значит, мы смогли, значит, мы работаем качественно, значит, мы можем больше! А еще хочу сказать, что сами ребята благодарят за возможность поработать, найти новых друзей, научиться работе в коллективе. Много ребят сказали, что будут работать на наших новых проектах! Это прекрасно! Спасибо им большое!

– И вам спасибо за большую работу, в которую вы вкладываете много сил и времени! ■

О работе МКР на строительстве Обхода Аксая

– Расскажите подробно о работе вашей молодежи на Обходе Аксая. Сколько человек, какие работы выполняли, на каких участках?

– Наши ребята успешно трудились на самых ответственных участках. Это участки УСБР, транспортная развязка 10380, 10522, 10690 пикеты. Важно, что на работу по строительству Обхода Аксая мы собрали большой коллектив, всего через него прошло свыше 1100 человек. В результате наши ребята хорошо трудились вместе с опытными профессиональными кадрами ООО «Трансстроймеханизация». Мы получили благодарности от заказчиков и строительного подрядчика, отдельные ребята – их 46 человек – получили письменные благодарности, поощрения. Мы этим гордимся.

– Были ли сложности?

– Без сложностей не бывает не только работы, но и в жизни вообще. Были сложности с погодой, где-то пришлось осваивать новую механизацию, другие вопросы возникали. Тут главное – что мы все справились, причем сообща. Опытные профессионалы помогли нашим ребятам с техникой, погода переносилась легче, когда укрепилось товарищество в коллективе. Скажу так – мы все преодолели.

– Все ли выполнили как планировали?

– Да, выполнили все. И даже больше. У нас сформировался очередной сплоченный коллектив, готовый работать на Юге России. Мы теперь можем оперативно собрать костяк коллектива, укомплектовать кадрами и снова пойти на трудовую вахту!



ПАМЯТИ ДРУГА

ПОСЛЕДНИЙ ОБХОД

ОЛЕГА ИВАНОВА

ДОРОГИ ЖИВУТ ДОЛЬШЕ ЛЮДЕЙ

Олег Иванов фактически всегда был на работе, никто не знал, когда же он отдыхает. Больничных не брал, на болячки и проблемы не жаловался. Последний наш разговор с Олегом Геннадьевичем был про готовность Обхода Аксая в октябре прошлого года. А через месяц его не стало.

В конце нашего последнего, как оказалось, интервью Олег Геннадьевич, как всегда сдержанно и немногословно сказал: «Планы есть сдать объект досрочно, поэтому пуск движения намечен на июнь 2023 года». И свое обещание выполнил. Обход открыли. Но уже без него, после смерти.

«Помянули на открытии дороги мы нашего Олега Геннадьевича, – вспоминает генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев. – Это такая большая потеря. И для нас, и для всего дорожного строительства. Успокаивали себя, что он здесь, радуется вместе с нами сдаче своего детища».

Олег Геннадьевич фактически всегда был на работе, никто не знал когда же он отдыхает. Больничных не брал, на болячки и проблемы не жаловался. И умер практически на работе. Всё дорожное братство уважало и ценило его не только как профессионала, умеющего быстро и грамотно решать любую производственную проблему, но и как человека – настолько он умел работать с людьми, заряжал своей энергией, вселял уверенность и оптимизм, поражал работоспособностью. Рядом с ним стыдно



Иванов, как бессленный руководитель масштабных проектов ООО «ТСМ», практически всегда сопровождал нас в рабочих поездках по своим строящимся объектам... И мы вместе с ним пережили все радости и трудности больших строек. Он ушел, не дожив всего несколько месяцев, по сути, два рабочих «квартала» до открытия своего последнего объекта – Обхода Аксая на М-4. Все за глаза называли эту стройку «Обходом Иванова». Его имя останется в истории дорожного строительства России и нашей памяти.

**ПРОШЛОЙ ОСЕНЬЮ ОБОРВАЛАСЬ ЖИЗНЬ НАШЕГО
БОЛЬШОГО ДРУГА, ДОРОЖНИКА ВЫСОКОГО КЛАССА,
СВЕТЛОГО, ДОБРОГО ЧЕЛОВЕКА И БОЛЬШОГО
ТРУЖЕНИКА – ОЛЕГА ГЕННАДЬЕВИЧА ИВАНОВА**

было халтурить. А если бывали конфликты, то только по рабочим напряженным моментам, которых на большой стройке – хоть отбавляй.

«Я познакомился с Олегом Геннадьевичем больше 10 лет назад, когда мы строили обход Воронежа (*Торжественная сдача его в эксплуатацию состоялась 15 ноября 2013 года. Ред.*) – вспоминает Сергей Борисович. – Он только начинал свою стремительную карьеру в «ТСМ», работал прорабом, потом начальником участка, вырос до руководителя проекта. Его всегда ценили, уважали на любой стройке и в любом статусе. Бывало, зайдешь к нему в кабинет с ворохом проблем, он мог в секунду создать позитивное рабочее настроение – «глаза боются руки делают».

Помню, на строительстве Обхода Лосево и Павловска в Воронежской области был момент, когда мы с ним поспорили на эмоциях, фактически разругались. Он был руководителем проекта «ТСМ» – генподрядной организации, а наша компания, как давний партнер и субподрядчик, укрепляла трассу габионами. Случился у нас производственный спор, о чем уже и не помню, и я сгоряча сказал, мол, все, больше мы с вами работать не будем. Потом остыл, понял, что был не прав, хотел извиниться. Ходил кругами около его двери... А он вдруг сам вышел из кабинета, и, как ни в чем ни бывало хлопнул меня по плечу: «Борисыч, здравствуй, давно не виделись...». Мы обнялись, и конфликт был забыт. Он умел работать с людьми, уважал коллег, болел за общее дело. Не жалел себя. До последней минуты, пока не остановилось сердце. Для всех это – невосполнимая потеря. Мы с ним последний раз созванивались накануне его смерти. Утром, по дороге в штаб, я, как всегда, хотел сразу заглянуть к Олегу Геннадьевичу, а он говорит: «Борисыч, что-то я второй день кашляю, и температура по-моему высокая. Схожу-ка я в больницу, а после обеда ко мне загляни». А на следующий день, 1 ноября прихожу в 10 часов в штаб, а секретарь говорит, что наш Олег Геннадьевич умер в больнице. Прямо под капельницей. Но он всегда с нами, в нашей памяти».

Для всех сослуживцев, соратников и сотрудников весть о смерти Олега Иванова было неожиданностью, шоком.

СЕРГЕЙ ШИШКИН:

«**ОН ОБЕЩАЛ НАМ, ЧТО, КОГДА ЗАВЕРШИМ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА АКСАЯ, ПЕРЕД ОТКРЫТИЕМ ОБЯЗАТЕЛЬНО УСТРОИМ ВЕЛОПРОБЕГ. ДАЖЕ ПОДСМЕИВАЛСЯ НАД НАМИ: «ВСЕМ ШТАБОМ У МЕНЯ ЭТИ 35,5 КМ НА ВЕЛОСИПЕДАХ ПРОЕДЕТЕ» ... НЕ УСПЕЛ»**



«Я знал Олега Геннадьевича лично, еще со строительства Обхода Лосево-Павловск на М-4 в Воронежской области, – говорит председатель общероссийской общественной организации «Мобильные Кадры России Владислав Шамин. – Мы вместе строили объект на протяжении трех лет. Он был замечательным человеком и большим профессионалом своего дела, и у него было открытое и справедливое отношение к нашим ребятам. Любой строительный проект держится на таких специалистах. Это большая утрата».

СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

«**БЫВАЛО, ЗАЙДЕШЬ К НЕМУ В КАБИНЕТ С ВОРОХОМ ПРОБЛЕМ, А ОН МОГ В СЕКУНДУ СОЗДАТЬ ПОЗИТИВНОЕ РАБОЧЕЕ НАСТРОЕНИЕ – «ГЛАЗА БОЯТСЯ РУКИ ДЕЛАЮТ»**



ОЛЕГ ИВАНОВ НАЧИНАЛ СВОЮ КАРЬЕРУ В ООО «ТСМ», РАБОТАЛ ТАМ ПРОРАБОМ, ПОТОМ НАЧАЛЬНИКОМ УЧАСТКА, ВЫРОС ДО РУКОВОДИТЕЛЯ ПРОЕКТА. ЕГО ВСЕГДА ЦЕНИЛИ, УВАЖАЛИ НА ЛЮБОЙ СТРОЙКЕ И В ЛЮБОМ СТАТУСЕ

ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО

Олег Иванов действительно прошел всю дорожную школу с «низов». В 2007 году закончил Сибирскую Государственную автомобильно-дорожную академию. Но не предал производство, работал прорабом, начальником участка... Только в должности руководителя структурного подразделения ООО «Трансстроймеханизация» он проработал больше десяти лет, с 2012 года.

Он сразу зарекомендовал себя, как грамотный специалист, относящийся к выполнению поручений добросовестно, оперативно и с высоким чувством ответственности, высокой работоспособностью. Его

достижения в области развития транспортной инфраструктуры отмечены в 2021 году благодарностью государственной компании «Автодор», которая была заказчиком скоростных федеральных дорог.

Можно без преувеличения сказать, что Олега Иванова, как профессионала с Большой буквы знали практически все уважаемые дорожники России, поскольку объекты, которые он строил были у всех на слуху. Чего стоил знаменитый Обход населенных пунктов Лосево и Павловска на М-4 в Воронежской области. Главный инженер проекта ООО «ТСМ» Сергей Шишкин работал на этом объекте с ним «плечом к плечу».

«Завершив работы на 4-м этапе – подготовке к строительству Обхода Лосево и Павловска, я перешел на 5-й этап, – рассказывает Сергей Сергеевич. – Олег Геннадьевич приехал к нам, на пятый этап, руководителем проекта. Мы безгранично благодарны этому человеку. Как руководитель структурного подразделения, грамотно все планировал, и, если возникали производственные проблемы, всегда находил выходы из всех абсолютно, каких бы ни было сложностей и проблем. Он очень держался за коллектив, который сам подбирал. И люди его уважали, доверяли, считали своим. Мы просто были одной командой – один за всех и все за одного. Я ни разу не слышал, чтобы он кого-то грубо, на повышенных тонах отчитывал, кричал. Со всем штабом строительства вел себя культурно, корректно, выслушивал и вникал в проблемы сотрудников и подчиненных, помогал. Никогда



не жаловался на болячки, вел здоровый образ жизни, ходил в тренажерный зал, в столовой с утра пил молоко, по вечерам катался на велосипеде по строящейся дороге. Он обещал нам, что, когда завершим строительство, перед открытием обязательно устроим велопробег. Даже подсмеивался над нами: «Всем штабом у меня эти 35,5 км на велосипедах проедете»... Не успел. Обход Аксая был его объект. Накануне была планерка, а утром на следующий день мне сказали, что он умер. Для всего подразделения это был удар, шок. Его заместитель Сергей Николаевич Герасимов первым принял удар, взяв на себя руководство подразделением, очень старался чтобы люди не упали духом. Обход мы сдали досрочно».

Люди работали не ради грамот и премий, а ради памяти Олега Геннадьевича. Это же его стройка, поэтому Обход Аксая журналисты и коллеги-дорожники называли даже после его смерти «имени Иванова». Хочется верить, что он сейчас смотрит сверху на свои дороги. Светлая память этому замечательному человеку, профессионалу и настоящему патриоту своего дела, большому труженику. ■

Коллектив журнала «Дороги и транспорт»



В КОНЦЕ НАШЕГО ПОСЛЕДНЕГО, КАК ОКАЗАЛОСЬ, ИНТЕРВЬЮ ОЛЕГ ГЕННАДЬЕВИЧ, КАК ВСЕГДА СДЕРЖАННО И НЕМНОГОСЛОВНО СКАЗАЛ: «ПЛАНЫ ЕСТЬ СДАТЬ ОБЪЕКТ ДОСРОЧНО, ПОЭТОМУ ПУСК ДВИЖЕНИЯ НАМЕЧЕН НА ИЮНЬ 2023 ГОДА». И СВОЕ ОБЕЩАНИЕ ВЫПОЛНИЛ. ОБХОД ОТКРЫЛИ. НО УЖЕ БЕЗ НЕГО, ПОСЛЕ СМЕРТИ

ПРИРОЖДЕННЫЙ ОРГАНИЗАТОР

«Олег Геннадьевич внимательно следил за передовым опытом в своей сфере деятельности и стремился его внедрить на своем участке работы. В своей работе постоянно добивался хороших результатов, вносил важный вклад в работу коллектива. Очень плотно использовал свой рабочий день, умел правильно распределить время и силы на выполнение порученной работы. Прекрасно справлялся с вопросами координации действий работников и подразделений. Мог держать под своим контролем многие вопросы, учитывать их в работе, вовремя реагировать на любое отклонение от плана и внести необходимые коррективы для достижения желаемого результата.

Прирожденный организатор, отлично умел расставить людей и распределить наилучшим образом между ними обязанности, организовать коллектив на выполнение сложных производственных задач».

Коллектив ООО «ТСМ»

ГОРДОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

НЕ СТАЛО БОРИСА АЛЕКСЕЕВИЧА ЛЁВИНА



Союз транспортников России с глубоким прискорбием сообщает, что 30 июня 2023 года после тяжёлой болезни на 74-м году жизни ушёл из жизни президент Ассоциации вузов транспорта, президент Российского университета транспорта, Председатель Президиума Союза транспортников России, признанный российский учёный, доктор технических наук, профессор Лёвин Борис Алексеевич. Это невосполнимая утрата для всего транспортного сообщества, российского образования и науки.

Борис Алексеевич Лёвин родился 11 августа 1949 г. в г. Железнодорожный Московской области в семье потомственного железнодорожника и прошёл путь от радиомонтажника до ректора своей «альма-матер», ведущего транспортного университета России – РУТ (МИИТ).

Вся его жизнь связана с родным вузом, который он возглавлял более двадцати лет. Этот период для университета со всем основанием можно считать «эпохой Лёвина». РУТ (МИИТ) совершил грандиозный прорыв в своём историческом развитии, впервые в истории транспортного образования получил федеральный статус и сегодня является самым передовыми научно-образовательным комплексом, безусловным лидером транспортного образования и России.

Борис Алексеевич внёс весомый вклад в развитие транспортной науки, создал авторитетную на международном уровне научную школу, подготовил более тридцати докторов и кандидатов наук, многие из которых сегодня являются гордостью транспортной отрасли.

Борис Алексеевич посвятил свою жизнь науке. Он является международным авторитетом научной школы. Его труды известны не только в России, но и за рубежом. Б.А.Лёвин является автором более 530 научных трудов. Им подготовлены 21 кандидат и 12 докторов наук; под его руководством осуществлён ряд крупных проектов кадрового и научного обеспечения реализации стратегических документов развития транспорта и транспортного строительства государства, разработаны механизмы сближения учебно-методической деятельности транспортных вузов страны, интеграции существующих и введения новых транспортных специальностей, подготовки для транспортного комплекса страны специалистов нового поколения по управлению взаимодействием различных видов транспорта, проведения сертификации персонала транспортных отраслей.

Результаты научной и педагогической деятельности Б.А.Лёвина отмечены орденами «За заслуги перед Отечеством» III и IV степеней, Александра Невского, Почёта, «Знак Почёта», званием «Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации», а также другими советскими, российскими и зарубежными наградами.

Б.А.Лёвин является лауреатом премии Правительства РФ за 2003 г. в области науки и техники, лауреатом премии Правительства РФ за 2010 г. в области образования.

Выражаем искреннее соболезнование родным и близким покойного. ■

Члены Союза транспортников России



80 ЛЕТ

победы в Курской битве





РСК НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

