

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 5-6 (86-87) 2023



С ДНЕМ ПОБЕДЫ!





Мир без фашизма

Даже нам, поколению, у которого погибли на войне деды и прадеды, трудно представить, что испытывали наши предки, когда гитлеровцы подвезли к Москве несколько тонн гранита для памятника своей победы. И каково было ликование нашего народа, победившего беспощадного врага, когда 9 мая 1945 года в 2 часа 10 минут ночи по московскому времени диктор Юрий Левитан зачитал акт о военной капитуляции фашистской Германии. Сообщение передавалось всю ночь... Как рассказывали очевидцы, весь день Москва была торжественной, солнечной чистой... На улицах много солдат и офицеров, некоторые из которых – совсем мальчишки. Все они – герои и избранные судьбы, потому что дожили до Победы. Не стесняясь переполняющих эмоций и чувств, их целовали и обнимали прохожие, что-то говорили, рассказывая о своей боли или просто плакали. И только к вечеру, в десять часов грянул Салют Победы! Тридцать залпов из тысячи орудий! Ливень огня взмыл к звездам! Как будто ликование прорвало и затопило всю страну. Везде – музыка, танцы, речи взхлеб, счастливые лица. Вот она, наша Победа!

Эту безграничную всенародную боль и радость мы пронесли сквозь почти восемь десятилетий. Это – выстраданный праздник со слезами на глазах. И мы все в неоплаченном долгу перед нашими солдатами и тружениками тыла. Что тут можно еще добавить? Только то, что никто не смеет уничтожать памятники и монументы в честь героев войны. В битве за высоты, за переправы и дороги, города и села полегли сотни тысяч безымянных солдат и офицеров, сгинули в концлагерях и умерли от тяжелых ранений...

И как больно слышать про то, что в некоторых «цивилизованных» странах разрушают мемориалы советским воинам, «подчищают» историю или просто нагло ее перевирают! Это надругательство над памятью, вандализм и преступление. Фашизм, как античеловеческая, ультранационалистическая политическая идеология противоречит самой Жизни. Диктат, милитаризм, насилие, вера в социальную иерархию и подчинение мира одной расе всегда чревато Смертью. И нужно об этом помнить, чтобы не повторилась Великая Отечественная война, сметающая на своем пути миллионы человеческих жизней, ломающая судьбы, стирающая то, что было построено людьми веками.

«Мы видим, как в ряде стран безжалостно и хладнокровно разрушают мемориалы советским воинам, сносят памятники великим полководцам, создают настоящий культ нацистов и их пособников, а память о подлинных героях пытаются стереть и оболгать. Такое надругательство над подвигом и жертвами победившего поколения – это тоже преступление, откровенный реваншизм тех, кто цинично и неприкрыто готовил новый поход на Россию, кто собрал для этого неонацистскую нечисть со всего мира.

... Битвы, решающие для судеб нашей Родины, всегда становились отечественными, народными и священными. Мы верны заветам предков, глубоко и ясно понимаем, что значит быть достойными высоты их ратных, трудовых и нравственных свершений».

В. Путин
(Из выступления на Параде Победы
9 мая 2023 года в Москве)



Феруза ДЖАББАРОВА



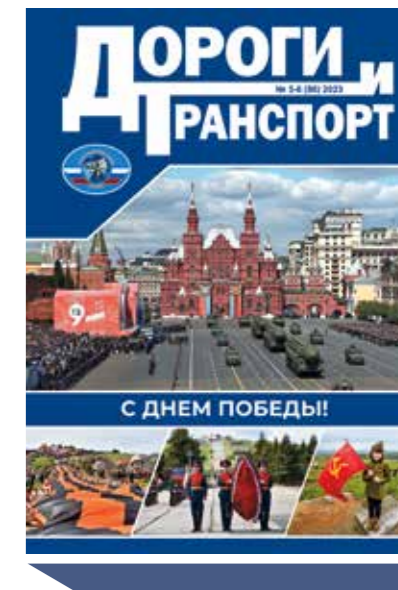
12



4



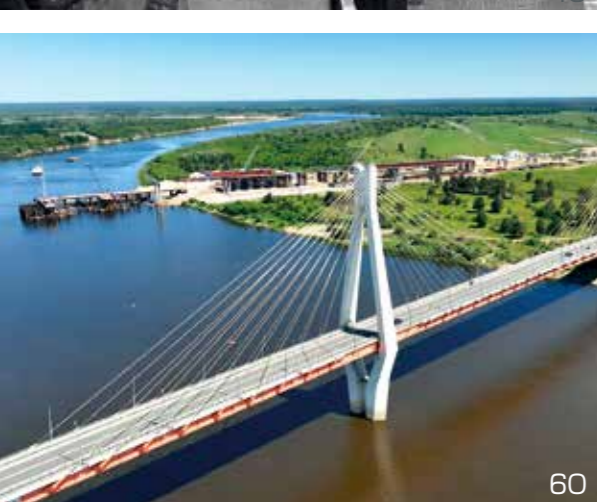
46



32



40



60

СОДЕРЖАНИЕ

| ПАРАД ПОБЕДЫ

4 За нашу Россию! За нашу Победу!

| ДЕНЬ ПОБЕДЫ

12 Лес смерти ради жизни

16 Маршрутами Победы

| МЫ ПОМНИМ

18 Велика Россия, а отступать некуда

20 Врагу не сдается

22 Под знаменем Победы

24 Семейный альбом по QR-коду

| НОВОСТИ

32 Нестареющий асфальт для умеренных нагрузок

| АКТУАЛЬНО

34 Развернулись на Восток

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

40 Стройка века – БАМ

46 Дорога жизни Ивана Варшавского

| СОБЫТИЕ

54 Дорожное строительство в приоритете

| СТРОЙКА ГОДА

60 Исполин над Окой

64 Тяжелее Эйфелевой башни

72 Полуостров из песка

| НАШЕ ИНТЕРВЬЮ

76 Оттепель привела к заморозкам

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.



ЗА РОССИЮ! ЗА НАШУ ПОБЕДУ!

Трудно представить, что с того Великого дня, 9 мая 1945 года, прошло почти восемь десятков лет. Этот срок сравним с человеческой жизнью. Поэтому многих из тех, кто тогда ликовал и плакал, глядя на победный салют, уже нет с нами. Но сколько бы лет ни прошло, Парад Победы все мы, независимо от возраста, национальности и вероисповедания, воспринимаем как знаковое событие, ставшее чертой между миром и войной, жизнью страны и ее гибелью. Никто не хочет, чтобы в твой дом пришел враг, поэтому наши деды и прадеды без раздумий пожертвовали своей жизнью, здоровьем, мечтами и планами. Все, как один. И глядя на шеренги парада мирных лет, веришь, что в случае беды страна опять выстоит. Как и тогда, 7 ноября 1941 года, люди верили, глядя, как с Красной площади участники прямо с Парада уходили на фронт.

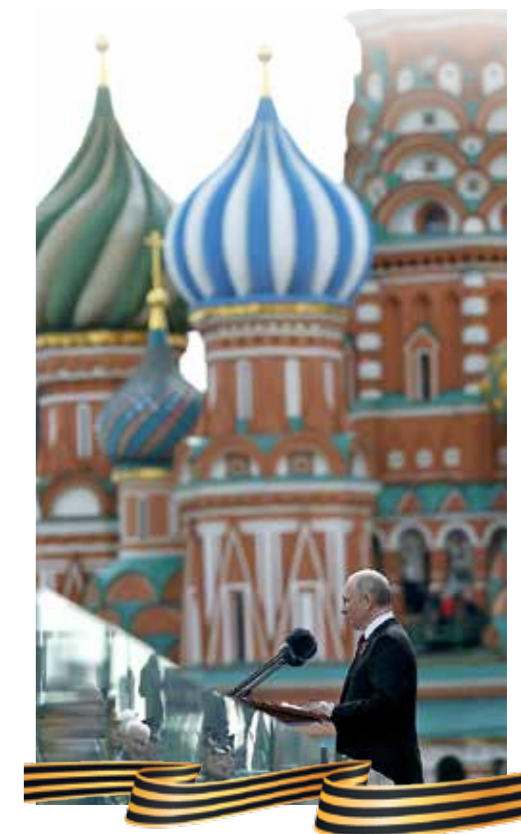
ГЕРОИ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

В этом году в Параде Победы приняли участие бойцы СВО по защите жителей Донбасса – по брусчатке Кремлевской площади прошагали больше 8000 военнослужащих, в том числе 530 участников специальной военной операции. Это кадровые военнослужащие и те, кто пополнил ряды Вооружённых Сил в ходе частичной мобилизации, бойцы Луганских и Донецких корпусов, добровольческих боевых соединений, сотрудники Росгвардии, МВД, ФСБ, МЧС, других специальных служб и ведомств.

Впервые, несмотря на некруглую дату, президент РФ Владимир Путин пригласил на Парад Победы несколько коллег, а не одного, как ранее. И никто из них не побоялся поддержать российский народ – в Москву, несмотря на колоссальное давление США, Европы и их приспешников, прибыли шесть глав государств содружества: Премьер-министр Армении Никол Пашинян, Пре-

ВЛАДИМИР ПУТИН:

«... ЛЮБАЯ ИДЕОЛОГИЯ ПРЕВОСХОДСТВА ПО СВОЕЙ ПРИРОДЕ ОТВРАТИТЕЛЬНА, ПРЕСТУПНА И СМЕРТОНОСНА. ОДНАКО ЗАПАДНЫЕ ГЛОБАЛИСТСКИЕ ЭЛИТЫ ПОПРЕЖНЕМУ ТВЕРДЯТ О СВОЕЙ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТИ, СТРАВЛИВАЮТ ЛЮДЕЙ И РАСКАЛЫВАЮТ ОБЩЕСТВА, ПРОВОЦИРУЮТ КРОВАВЫЕ КОНФЛИКТЫ И ПЕРЕВОРОТЫ, СЕЮТ НЕНАВИСТЬ, РУСОФОБИЮ, АГРЕССИВНЫЙ НАЦИОНАЛИЗМ, УНИЧТОЖАЮТ И СЕМЕЙНЫЕ, ТРАДИЦИОННЫЕ ЦЕННОСТИ, КОТОРЫЕ ДЕЛАЮТ ЧЕЛОВЕКА ЧЕЛОВЕКОМ. И ВСЁ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ И ДАЛЬШЕ ДИКТОВАТЬ, НАВЯЗЫВАТЬ НАРОДАМ СВОЮ ВОЛЮ, СВОИ ПРАВА, ПРАВИЛА, А ПО СУТИ, СИСТЕМУ ГРАБЕЖА, НАСИЛИЯ И ПОДАВЛЕНИЯ»



зидент Белоруссии Александр Лукашенко, Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев, Президент Киргизии Садыр Жапаров, Президент Таджикистана Эмомали Рахмон, Президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов, Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев.

«Очень важно, что сегодня здесь, в Москве, собрались лидеры стран Содружества Независимых Государств. Вижу в этом благодарное отношение к подвигу наших предков: они вместе сражались и вместе победили – все народы СССР внесли вклад в общую Победу. Мы всегда

В ЭТОМ ГОДУ В ПАРАДЕ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ БОЙЦЫ СВО ПО ЗАЩИТЕ ЖИТЕЛЕЙ ДОНБАССА





В ЭТОМ ГОДУ В ПАРАДЕ ПОБЕДЫ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ БОЙЦЫ СВО ПО ЗАЩИТЕ ЖИТЕЛЕЙ ДОНБАССА – ПО БРУСЧАТКЕ КРЕМЛЕВСКОЙ ПЛОЩАДИ ПРОШАГАЛИ БОЛЬШЕ 8 000 ВОЕННОСЛУЖАЩИХ, В ТОМ ЧИСЛЕ 530 УЧАСТНИКОВ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ

будем помнить об этом», – высказал свое почтение главам Путин.

По традиции рядом с Президентом за парадом с трибуны наблюдали и ветераны войны. Например, 98-летний ветеран Великой Отечественной войны, полковник Юрий Двойкин, участвовавший в ликвидации националистического подполья на территории Западной Украины. И в целом, лейтмотивом мероприятия стала не только Победа 1945-го, но и победный настрой в приложении к сегодняшнему дню.

«Сегодня цивилизация вновь находится на решающем, переломном рубеже. Против нашей Родины вновь развязана настоящая война, но мы дали отпор международному терроризму, защитим и жителей Донбасса, обеспечим свою безопасность. Для нас, для России нет недружественных, враж-

дебных народов ни на Западе, ни на Востоке. Как и абсолютное большинство людей на планете, мы хотим видеть будущее мирным, свободным и стабильным. Любая идеология превосходства по своей природе отвратительна, преступна и смертоносна. Однако западные глобалистские элиты по-прежнему твердят о своей исключительности. Похоже, они забыли, к чему привели безумные притязания нацистов на мировое господство. Откровенный реваншизм тех,

Одним из зрителей Парада Победы первоклассник Алеша из села Веселая Лопань, который встречал и провожал российских военных на границе с Украиной в Белгородской области



кто цинично и неприкрыто готовил новый поход на Россию, кто собрал для этого неонацистскую нечисть со всего мира. Их цель – и здесь нет ничего нового – добиться распада и уничтожения нашей страны, перечеркнуть итоги Второй мировой войны, окончательно сломать систему глобальной безопасности и международного права», – заявил Верховный Главнокомандующий Вооружёнными Силами РФ, поздравив всех с Великим праздником. Среди гостей на трибунах были не только бойцы, приехавшие в Москву из зоны проведения СВО и вернувшиеся после ранения в госпиталях, но и родственники тех, кто совершил подвиг ценой собственной жизни.

Все основные традиции парада остались нерушимы, за исключением воздушной части мероприятия, по вполне понятным причинам. Но это не сказалось на настроение зрителей и участников Парада. Когда на площадь церемониальная группа вынесла копию легендарного Знамени Победы, даже пожилые участники войны встали по стойке смирно, как когда-то перед боем. Министр обороны генерал армии Сергей Шойгу снял фуражку, проезжая под иконой через ворота Спасской башни, а главным Сухопутными войсками Олег Салюков доложил Президенту о готовности к началу смотра военной мощи, и тридцать парадных расчетов, представляющие все виды и род войск строевым маршем с темпом 120 шагов в минуту прошли по брусчатке главной площади страны. Сначала барабанщики Московского училища имени Халилова, затем курсанты военных вузов и женщи-



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«НЕТ В МИРЕ НИЧЕГО СИЛЬНЕЕ НАШЕЙ ЛЮБВИ К РОДИНЕ. ИМЕННО ЭТА ЛЮБОВЬ И ПОМОГЛА ИМ ВЫСТОЯТЬ»

ны-военнослужащие, а потом и основные виды войск.

Почтив минутой молчания память погибших в Великой Отечественной, Владимир Путин называл битвы, решающие судьбу Родины, не только отечественными, но и подлинно народными, в первую очередь обратившись к бойцам СВО.

«Мы гордимся участниками специальной военной операции, всеми, кто сражается на передовой, кто под огнем обеспечивает фронт, спасает раненых. Нет сейчас важнее дела, чем ваша боевая работа. Вся страна



сплотилась, чтобы поддержать наших героев. Все готовы помочь, молятся о вас. В годы Великой Отечественной войны наши героические предки доказали, что нет ничего крепче, мощнее и надежнее нашего единства. Нет в мире ничего сильнее нашей любви к Родине!» – сказал Путин.

Боевая техника тоже впечатляет – нашей стране есть чем ответить врагам. По сложившейся традиции механизированную колонну возглавил легендарный «танк Победы» Т-34-85. По Красной площади проехали броневые автомобили «Тигр-М», БТР-82А, БМП «Бумеранг», оперативно-тактический ракетный комплекс «Искандер-М», пусковые установки зенитных ракетных комплексов С-400 «Триумф» и подвижных грунтовых ракетных комплексов «Ярс». Причем, практически вся техника, участвующая в Параде – 2023 прошла «проверку боем» во время спецоперации. И некоторые машины были усовершенствованы и модернизированы. Например, танки и БМП стали более защищенными, поскольку на них сделали новые элементы брони и динамической защиты. Безусловно, главные силы задействованы сейчас на передовой, но народу показали и новую военную технику. Так, впервые участие в параде приняли новейшие бронемашин «Спартак» и З-СТС «Ахмат». Журналисты узнали, что броневый автомобиль З-СТС на базе шасси КамАЗ был спроектирован меньше, чем за месяц. Это – очень крепкая машина с бронекapsулой вместо несущего кузова, рассчитанной одновременно на 10 человек. Причем, она монтируется

прямо на раму грузовика, а двухметровый капот перед кабиной защищает надежно бойцов – даже в случае подрыва противотанковой мины водитель и пассажиры грузовика не погибнут.

Еще одна новинка броневый автомобиль «Урал». Он сделан на базе одноименного грузовика, но в отличие от мирного аналога выдерживает попадание бронебойно-зажигательных пуль и взрыв до шести килограммов в тротиловом эквиваленте.

Несмотря на зрелищность и масштабность мероприятия, главное внимание всех, кто смотрел и слушал парад, было приковано к речи Президента, который очень резко высказался против тех, кто считает возможным уничтожить мемориалы советским воинам и увековечивать память пособников нацистов в отдельных странах.

«Такое надругательство над подвигом и жертвами победившего поколения – это тоже преступление, откровенный реваншизм тех, кто цинично и неприкрыто готовил новый поход на Россию, кто собрал для этого неонацистскую нечисть со всего мира. Их цель, – и здесь нет ничего нового, – добиться распада и уничтожения нашей страны, перечеркнуть итоги Второй мировой войны, окончательно сломать систему глобальной безопасности и международного права, задушить любые суверенные центры развития», – сказал Путин.

По его словам, непомерные амбиции, высокомерие и вседозволенность неизбежно оборачиваются трагедиями.

«Именно в этом причина катастрофы, которую переживает сейчас украинский народ. Он стал заложником государственного переворота и сложившегося на его базе преступного режима его западных хозяев, разменной монетой в реализации их жестоких, корыстных планов. Убежден: опыт солидарности, партнерства в годы борьбы с общей угрозой – это наше бесценное наследие. Прочная опора именно сейчас, когда набирает силу необратимое движение к более справедливому многополярному миру», – высказал свое мнение Президент, отметив, что в годы Великой Отечественной войны наши героические предки доказали, что нет ничего крепче, мощнее и надежнее нашего единства: «Нет в мире ничего сильнее нашей любви к Родине. Именно эта любовь и помогла им выстоять».

Мы всегда помним про подвиг Матросова, 28 героев-панфиловцев, Маресьева и многих других героев военного лихолетья, но у каждого времени есть свои герои и символы.

Одним из современных символов патриотизма стал мальчик Алеша – первоклассник из села Веселая Лопань в Белгородской области, который встречал и провожал российских военных на границе с Украиной. Причем, он специально надевал военную форму, которую ему сшила мама. Маленький мальчик тоже был в числе зрителей Парада Победы. Когда журналисты спросили почему он это делает, Алеша сказал, что встречает бойцов с самого начала военной операции, «потому что они на войне, а дети дома». За доброе сердце наши бойцы подарили мальчику настоящий зимний шлем танкиста. Это был очень трогательный момент, и глядя на таких ребят, веришь, что Россия была и останется непобедимой.

Мария Гошина



ДЕНЬ ПОБЕДЫ ОТМЕЧАЮТ В КАЖДОМ УГОЛКЕ РОССИИ КАК ГЛАВНЫЙ ПРАЗДНИК СТРАНЫ – ПРОВОДЯТ ТЕМАТИЧЕСКИЕ АКЦИИ, КОНЦЕРТЫ, МИТИНГИ, ВСТРЕЧИ С ВЕТЕРАНАМИ, ВОЗЛОЖЕНИЯ ЦВЕТОВ К ВЕЧНОМУ ОГНЮ И ДРУГИМ МЕМОРИАЛАМ, НАРОДНЫЕ ГУЛЯНИЯ, ГДЕ АРТИСТЫ ПОЮТ ПЕСНИ ВОЕННЫХ ЛЕТ, А ЛЮДЯМ РАЗДАЮТ ГЕОРГИЕВСКИЕ ЛЕНТЫ



*Уважаемые
коллеги, друзья,
ветераны!*

Поздравляем Вас с Днем Победы!

9 Мая – священная дата в отечественной истории, ставшая символом беспрецедентного героизма и единения нашего народа, верности Родине.

В этот день всех нас переполняет чувство гордости за поколение победителей, освободившее мир от фашизма.

Бок о бок встали доблестные воины и самоотверженные труженики тыла. В одном строю на фронтах сражались отцы и сыновья, к заводским станкам пришли женщины и дети. Чувство личной ответственности за судьбу страны, своих близких, искренняя любовь к Родине стали основой единения, проложили путь к Победе.

И сегодня память о беспримерном подвиге ветеранов, их стойкости и мужестве укрепляет дух нации, вселяет чувство гордости за наш народ, служит примером и воспитывает в нас чувство патриотизма и долга к защите Родины.

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

Желаем Вам успехов, здоровья и всего самого доброго.

Пусть небо над нашей Родиной всегда будет мирным и безоблачным!

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



*С Днём
Победы в Великой
Отечественной войне!*

Уважаемые ветераны, дорогие коллеги!

Поздравляю вас с Днём Победы в Великой Отечественной войне! Победа 9 мая 1945 года стала важнейшим событием, 78 лет назад определившим дальнейшее развитие мира.

День Победы – это главный праздник нашей страны, чтимый в каждой семье. Это символ доблести наших воинов, мужества народа и высочайшего профессионализма работников транспорта, чей самоотверженный труд стал примером невиданной силы духа и преданности Отечеству.

Наши транспортники внесли огромный вклад в Победу. Мы помним великий подвиг работников морского и речного транспорта, железнодорожников и авиаторов, дорожников и автомобилистов. Проявляя героизм и мужество, они обеспечивали фронт всем необходимым, эвакуировали мирных жителей и раненых, служили на фронтах и в тылу.

Мы благодарны ветеранам транспортной отрасли и всем, кто героически сражался, трудился, пережил тяготы войны и строил новое будущее. Для меня большая честь поздравить ныне здравствующих ветеранов. Ваш пример вдохновляет и дает силы тем, кто сегодня защищает Родину, кто в непростых условиях восстанавливает транспортную инфраструктуру новых регионов. Это герои нашего времени, которые, как и славное поколение ветеранов, выполняют многотрудную работу в интересах людей и государства.

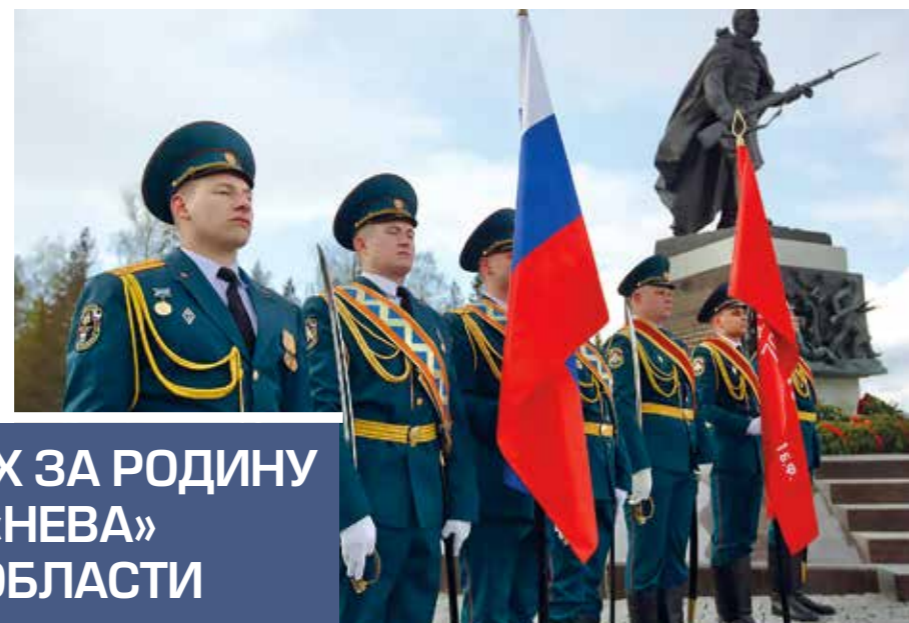
С Днём Победы!

*ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ,
Министр транспорта Российской Федерации*



ЛЕС СМЕРТИ РАДИ ЖИЗНИ

Те, кто проезжал хотя бы раз по М-11 знают, что в нескольких километрах на север от Новгорода есть деревенька Мясной Бор. Там птицы не поют, деревья не растут... Там деревья тянутся к небу из солдатской плоти. В каждом квадратном метре этой земли лежат погибшие. Очевидцы говорят, что в конце 80-х годов их кости лежали даже неприсыпанные землёй, хотя поисковики сделали даже больше, чем могли. В последние годы была проведена большая работа по перезахоронению, но тысячи еще остаются на боевом посту.



ПАМЯТЬ ПОГИБШИХ ЗА РОДИНУ ПОЧТИЛИ НА М-11 «НЕВА» В НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

МЯСНОЙ БОР

В 1942 году в окрестностях Мясного Бора развернулась Любанская военная операция для прорыва блокады Ленинграда, когда около 400 тысяч человек пытались пробить вражеский занавес. Но весной глубокий снег стал непролазным болотом, припасов не хватало, не было согласованности на фронтах, и атаки советских солдат на оборудованные немцами позиции не приводили к результату. Последняя попытка штурма проходила через Мясной Бор. На небольшом участке земли в пару гектаров, по подсчетам поисковиков, полегли 200 000 человек. Там 27 июня 2020 года был установлен памятник «Погибшим при защите Отечества». В состав мемориала также вошел придорожный киот

с двумя мозаиками: образами Новгородской Божией Матери «Знамение» и Святого благоверного князя Александра Невского – покровителей древней новгородской земли.

Каждый год в преддверии Дня Победы там проходят торжественные церемонии в честь погибших бойцов. В этом году в традиционном возложении цветов к памятнику «Погибшим при защите Отечества» на 563 км М-11 «Нева» приняли участие председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко и губернатор Новгородской области Андрей Никитин. Церемония началась с панихиды в честь погибших в Мясном бору бойцов и командиров Красной Армии. Ее провел Митрополит Новгородский и Старорусский Лев. Под от-

крытым небом прозвучали молитвы и торжественные речи.

«Бойцы 2-й Ударной Рабоче-крестьянской Красной армии более 80 лет назад погибли в Мясном бору. Отвлекая на себя силы врага, они внесли свою лепту в прорыв блокады города Ленинграда. В настоящее время тоже идёт бой с фашистской гидрой. Дорожники не остались безучастны. На территории новых субъектов РФ они занимаются не только восстановлением дорог. За короткое время построили большое количество фортификационных сооружений для российских солдат», – сказал Вячеслав Петушенко.

За это многие из них награждены медалями Минобороны РФ «Участнику специальной военной операции».



Андрей Никитин отметил, что трасса М-11 «Нева» изменила жизнь регионов, через которые она проходит, а памятник стал сердцем этой дороги, местом, куда люди заезжают, приносят цветы, вспоминают о событиях великой войны. Участники мероприятия почтили память погибших минутой молчания и возложили венки и цветы к мемориалу.

Дорожники не остались в стороне от акции «Бессмертный полк», которая прошла в этом году в новом формате. На машинах, дорожной технике, которая участвует в укладке асфальта в том числе в новых субъектах РФ, они поставили фотографии своих дедов и прадедов, участников Великой Отечественной войны.

В НОВЫХ СУБЪЕКТАХ РФ ДОРОЖНИКИ ВОССТАНАВЛИВАЮТ НЕ ТОЛЬКО ТРАССЫ, НО И ПАМЯТНИКИ. ДОРОЖНИКИ НЕ ОСТАЛИСЬ В СТОРОНЕ ОТ АКЦИИ «БЕССМЕРТНЫЙ ПОЛК», КОТОРАЯ ПРОШЛА В ЭТОМ ГОДУ В НОВОМ ФОРМАТЕ. НА МАШИНАХ, ДОРОЖНОЙ ТЕХНИКЕ, КОТОРАЯ УЧАСТВУЕТ В УКЛАДКЕ АСФАЛЬТА В ТОМ ЧИСЛЕ В НОВЫХ СУБЪЕКТАХ РФ, ОНИ ПОСТАВИЛИ ФОТОГРАФИИ СВОИХ ДЕДОВ И ПРАДЕДОВ, УЧАСТНИКОВ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



ЗА ПРОЯВЛЕННУЮ ОТВАГУ И МУЖЕСТВО 21 ТЫСЯЧА ВОИНОВ-ДОРОЖНИКОВ НАГРАЖДЕНЫ МЕДАЛЯМИ И ОРДЕНАМИ ЗА ЗАСЛУГИ ПЕРЕД ОТЕЧЕСТВОМ

Стоит отметить, что Госкомпания «Автодор» в память о событиях тяжелых военных лет создала проект, на страницах которого собрали воспоминания о героях и маршрутах Победы. Рядом с их дорогами находится в целом около 40 памятников и мемориалов, посвященных бойцам Красной армии, героям Великой Отечественной войны. Территорию вокруг них каждую весну сотрудники Госкомпании приводят в порядок и возлагают цветы к монументам. В новых субъектах РФ дорожники восстанавливают не только трассы, но и памятники. Так, к 9 мая они привели в порядок мемориалы вдоль дорог, посвященные погибшим в Великой Отечественной войне.

Братская могила в Тельмановском районе Донецкой Народной Республики посвящена подвигу 27 воинов, защищавших свой дом от немецко-фашистских захватчиков. На мемориальной доске обозначены имена и даты жизни солдат, ценою своей жизни защищавших родное село. Следующий мемориал установлен в центре одного из сел. Он создан в память о воинах, погибших при освобождении села в сентябре 1943 г. и воинах-односельчанах. Изначально мемориал представлял собой обелиск Вечной Славы, установленный на месте братской могилы воинов-освободителей в 1954-м году. В 1989 году на его месте был установлен новый памятник – фигура скорбящей матери с лавровой ветвью в руках на поста-

Всего с 1941 по 1945 год на балансе дорожников находилось 359 тысяч километров военно-автомобильных дорог

менте. В братской могиле покоится 22 воина. На мемориальных плитах высечены имена солдат и воинов-односельчан, погибших в годы ВОВ. Всего их более сотни. Еще один мемориал возведен погибшим воинам, освобождавшим в далеком 1943 году землю республики от немецко-фашистских захватчиков, и не вернувшимся с войны односельчанам. В честь воинов-освободителей сооружен памятник. Установлена мемориальная доска, на которой высечены имена 37 воинов, погибших в годы войны. Несмотря на то, что село, в котором расположен один из мемориальных комплексов, небольшое, около 160 его жителей принимали участие в боевых действиях, 42 участника награждены орденами и медалями, 86 человек погибли на поле боя. Согласно мемориальным доскам, большинство селян погибли в 1943 году, что совпадает с годом проведения Донбасской операции, когда за 40 дней от немецких оккупантов была освобождена Донецкая область.

На выезде из села Константиновка близ Мелитополя отреставрирован мемориал «Живые, помните!», установленный в память о более чем 14 000 расстрелянных фашистами жителей в период оккупации с 1941 по 1943 годы. Эта работа продолжится в течение года.

Татьяна Липовецкая

Праздник мужества и героизма! с Днем Победы!



От Федерального дорожного агентства и от себя лично поздравляю вас с 78-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне!

Этот праздник олицетворяет мужество и героизм нашего многонационального народа. Мы навсегда сохраним благодарность за подвиг предков, который стал примером единства, мужества и искренней любви к Родине. Препклоняемся перед теми, кто насмерть стоял за каждый километр родной земли, останавливая вражеское наступление.

Свой вклад в победу внесли 400 тысяч воинов-дорожников. Среди них – свыше 21 тысячи специалистов, награжденных орденами и медалями за заслуги перед Отечеством. В тяжелейших условиях воины-дорожники круглосуточно строили мосты и дороги для продвижения советских войск. Благодаря их самоотверженному труду страна выстояла в самой страшной в ее истории войне. Сложнейшие задачи стояли перед дорожниками и в послевоенные годы: необходимо было восстановить тысячи километров дорог и мостов.

Глубокого уважения и самых искренних слов благодарности заслуживают ветераны за беспримерный героизм на фронте и самоотверженный труд в тылу. Колоссальная сила духа и вера в Победу помогли им пройти все испытания и разбить врага.

В День Победы хочу искренне пожелать всем мирного неба над головой, крепкого здоровья, добра, благополучия и веры в светлое будущее!

РОМАН НОВИКОВ,

Руководитель Федерального дорожного агентства



МАРШРУТАМИ ПОБЕДЫ

ТРАССА М-1 «БЕЛАРУСЬ», СВЯЗЫВАЮЩАЯ МОСКВУ И БРЕСТ, ПРОХОДИТ ЧЕРЕЗ МЕСТА БЫВШИХ СРАЖЕНИЙ, ГДЕ ПОЛЕГЛО НЕСМЕТНОЕ ЧИСЛО НАШИХ БОЙЦОВ



Первые составы нашей армии полегли, усыпав своими телами просторы страны, в 1941 году, когда фашисты шли напролом к сердцу Советского Союза – Москве. Они погибали, чтобы выстоять, чтобы победить. На дорогах войны погибли и те, кто их восстанавливал из руин. Память о них хранят братские могилы, скульптуры, пушки, танки, самолеты, превращённые в памятники. Там даже зимой алеют гвоздики, а в День Победы проходят торжественные мероприятия.

МЕДАЛИ – ГЕРОЯМ

На 71-м км трассы есть такое святое для всех нас место – памятник воинам-дорожникам. И в преддверии 78-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне там прошла традиционная церемония возложения венков в честь погибших дорожников-героев.

Напомним, что возводить Минское шоссе начали еще до войны, но весной 1941 года стройку заморозили до лучших времен, так как нужно было построить более 250 военно-полевых аэродромов для нужд армии. А поскольку отборные части фашистов рвались на Мо-

скову, то западное направление стало эпицентром кровавой мясорубки, и за считанные месяцы враг прошагал почти всю магистраль «Минск – Москва». А в декабре 1941 года, уже отступая, гитлеровские войска превратили военно-автомобильную дороги Западного фронта в месиво, взорвав почти все мосты и путепроводы, заминировав подходы на протяжении 100-150 метров с каждой стороны. В насыпях они заполняли подземные штольни минами, снарядами, авиабомбами, взрывчаткой, и чтобы сделать дорогу совсем непроходимой особенно «постарались», где она шла по болотам или в поймах рек.

В ЭТОМ ГОДУ В ПРЕДДВЕРИИ ДНЯ ПОБЕДЫ НА 71-М КМ М-1 ВРУЧИЛИ МЕДАЛИ МИНОБОРОНЫ РФ «УЧАСТНИКУ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ» – ЗА ОТЛИЧИЯ, ПРОЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ ПРОВЕДЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ

Общий ущерб, нанесённый будущей М-1 за войну, по грубым подсчетам составил около 170 миллионов рублей. В 1942 году магистраль начали восстанавливать под пулями и бомбами. Работы не прекращались ни на минуту. И если напал враг, дорожники брали винтовки вместо лопат и кирок, жертвуя жизнью. Так, на 135-м км магистрали 23 апреля 1942 года семь воинов-дорожников вступили в неравный бой с фашистами. Они ремонтировали подорванный мост через ручей, и приняли бой, не отступив ни на шаг, сдерживая натиск врага, пока не погибли все до одного. В честь подвига потомки установили мемориал. Первая его часть находится на 135-м км М-1, где они сдерживали врага. Свой окончательный облик он обрел в 1985 году – к 40-летию Победы. А 7 мая 2002 года на 71-м км трассы на деньги дорожников был возведен монумент памяти семи героям. Автором

композиции стал заслуженный художник России Андрей Ковальчук.

Наши дорожники и сегодня совершают трудовые подвиги – в прошлом году в новых субъектах Российской Федерации они восстановили 594 км трасс и 19 мостов. В этом году в планах – не менее чем 650 км и 16 мостов.

Память о подвиге военного поколения жива и будет жить, но события последних двух лет внесли коррективы в традиционную церемонию — там прошло и вручение медалей Минобороны РФ «Участнику специальной военной операции» – за отличия, проявленные в ходе проведения специальной военной операции.

«Во все времена дорожники всегда были на передовой. Находясь у этого памятника, чувствуем подвиги и боевые победы дорожников в Великой Отечественной войне. И когда сейчас возникла необходимость, именно дорожники в первую очередь встали на защиту Родины. Тысячи из них восстанавливали и восстанавливают дороги в новых субъектах», – сказал председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, вручая медали дорожникам, которые принимали активное участие в восстановлении дорог в новых субъектах РФ. В церемонии возложения венков также приняли участие руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков, генерал-майор полиции, заместитель начальника главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации Олег Понарьин, министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик, а также ветераны-дорожники и труженики тыла.

Наши дороги хранят память миллионы судеб павших. Каждый ценой невероятных усилий и собственных жизней они приближали нашу Победу, и задача следующих поколений – в строю или на своем рабочем месте – достойно защищать это Великое наследие.

И. Александров



В ПРОШЛОМ ГОДУ В НОВЫХ СУБЪЕКТАХ РФ ОНИ ВОССТАНОВИЛИ 594 КМ ТРАСС И 19 МОСТОВ. В ЭТОМ ГОДУ В ПЛАНАХ – НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ 650 КМ И 16 МОСТОВ

ВЕЛИКА РОССИЯ, А ОТСТУПАТЬ НЕКУДА



ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ, ФРОНТОВИКИ И ТРУЖЕНИКИ ТЫЛА!

Поздравляю вас с праздником, который объединил все поколения нашей страны. День Победы – ваш праздник, день гордости и славы за наших предков, за наше прошлое. Ведь если бы не было прошлого, не было бы и настоящего.

Что такое война? Только с возрастом начинаешь понимать, какие испытания выпали на долю нашего старшего поколения. Моему деду Ивану Андреевичу Ольховскому, уроженцу Брянской области, было всего 17 лет, когда он попал на фронт. Как и все, он мечтал о мирной жизни, но война распорядилась иначе: 1 октября 1943 года он попал в 73-е отделение автомобильного полка, а затем в 194-й артиллерийский Краснознаменный полк. Дед был не только водителем-асом, но и хорошим стрелком, но незадолго до Дня Победы, 23 января 1945 года получил фронтовое ранение руки. Ему почти оторвало два пальца на левой кисти. После госпиталя, несмотря на травму, продолжал участвовать в боях на территории Германии. Дороги Победы мостили в основном рядовые войны. Именно они встали на пути врага, подставив себя под пули и танки. Они заплатили самую большую цену за Победу. Наш солдат умирал от тифа и дизентерии, рыл траншеи, прокладывал колонные пути, исколесил в своих кирзачах тысячи километров, вместо лошадей тащил на себе орудия через овраги и топи, месяцами жил в окопах в жару и мороз, кормил вшей и мошкар, погибал от вражеских пуль и осколков снарядов, подрывался на минах. Мой дед вернулся домой в 1948 году, освободив от фашистов десятки городов. За свои подвиги, мужество и отвагу получил «Орден Отечественной войны 2 степени», медаль «За Победу над Германией».

Именно такие, как он, смогли победить беспощадного врага, планировавшего поработить весь мир, холод и голод, свой страх.

И мы гордимся, что наша компания тоже вошла в историю трудовых подвигов автодорожников, участвовавших в строительстве кольцевой дороги вокруг Москвы во время Великой Отечественной войны. Сражение под Москвой было одной из самых кровопролитных и больших битв в истории человечества. В битве за безымянные высоты, за переправы через речки, за города и села Подмоскovieя погибли сотни тысяч солдат и офицеров. Имена многих из них до сих пор неизвестны. Это была стратегически необходимая для Победы временная дорога: в кратчайшие сроки нужно было построить трассу, чтобы пустить войска и беженцев в обход Москвы. В октябре 1941 года именно этот обходной путь сыграл важную роль при обороне столицы. Гитлеровцы уже подвезли к Москве несколько тонн гранита для памятника своей победе. Они настолько были уверены в своей легкой победе, что сбрасывали с самолетов над нашими войсками листовки, в которых говорилось, что в начале ноября Гитлер, подобно Наполеону, въедет в Москву на белом коне, чтобы принять на Красной площади парад своих войск. В эти решающие дни основным лозунгом для нашего народа стал призыв: «Все на защиту родной Москвы!». «Велика Россия, а отступать некуда... Позади – Москва!» – эту крылатую фразу героев-панфиловцев мысленно повторяли и тысячи тружеников тыла. Именно здесь, на подступах к столице, гитлеровская армия, в течение двух лет легким маршем прошедшая многие европейские страны, потерпела первое серьезное поражение.

В историю грандиозного сражения под Москвой свои славные имена вписали и автодорожники, которые под проливным огнем прокладывали и восстанавливали дороги, наводили мосты и переправы, помогая Красной Армии перейти в наступление. Рокадная прифронтовая дорога на 125 километров облегчила переброску войск и военной техники, помогла ускорить эвакуацию людей. Как гласит история нашего предприятия, после войны дорожно-строительный корпус был расформирован и на его базе в 1956 году создано Управление строительства МКАД. Название «Центродорстрой» трест получил позднее, в 1963 году, но трудовые традиции перешли по наследству.

Поэтому компания и ныне побеждает на трудовом фронте, выполняя масштабные задачи. Мы построили и реконструировали почти полмиллиона объектов, более 5 тысяч километров дорог, в том числе федеральные трассы М-4 «Дон», М-2 «Крым», М-5 «Урал», МКАД, главные аэропорты московского авиаузла – «Шереметьево», «Внуково», «Домодедово», «Пулково» в Санкт-Петербурге, аэропортов в Калужской области, Иваново, Ейска, сотни мостов и путепроводов... Мы гордимся нашими ветеранами, и делаем все возможное, чтобы они нами гордились. Поэтому не намерены снижать высокую планку.

Поздравляю всех с Праздником Победы!

Петр Ольховский,
Генеральный директор АО «Центродорстрой»





ВРАГУ НЕ СДАЕТСЯ...

ВО ВЛАДИВОСТОКЕ ДЕНЬ ПОБЕДЫ НАЧАЛСЯ У ПАМЯТНИКА ПОГИБШИМ МОРЯКАМ

Праздничные мероприятия в честь Дня Победы прошли по всей стране и далеко за ее окраинами. Не остались в стороне и моряки. Так, во Владивостоке 9 мая у памятника «Морякам торгового флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 г.» прошел торжественный митинг.

НЕТОНУЩАЯ БЕСКОЗЫРКА

И это не удивительно, ведь во Владивостоке каждая вторая семья, так или иначе, связана с морем, поэтому к памяти о подвиге моряков здесь относятся с особым почтением и трепетом. Напомним, что за годы Великой Отечественной войны безвозвратные потери флота составили 154 771 человек, в том числе 10 729 офицеров. Погибло 150 крупных и около 700 других кораблей, катеров и судов, около пяти тысяч самолетов.

Владивосток и Приморский край стал настоящей опорой страны – отсюда шло снабжение фронтов, через Владивосток проходил ленд-лиз, здесь формировались новые воинские соединения. Воины-тихоокеанцы участвовали в самых последних боях Второй мировой войны, разгромив японскую

Квантунскую армию на Дальнем Востоке. Всего за годы войны из Приморского края на фронт ушло 201 313 человек. Приморцы сражались на всех фронтах Великой Отечественной, ими были укомплектованы экипажи построенной на средства жителей края танковой колонны «Приморский комсомолец» и других формирований. С войны не вернулся каждый третий, ушедший на фронт житель Приморского края, а 104 человека стали Героями Советского Союза.

В этом году в церемонии возложения цветов к монументу погибшим морякам приняли участие глава Владивостока Константин Шестаков, моряки Дальневосточного морского пароходства, курсанты Морского государственного университета имени Невельского, ветераны, члены общественных и патриотических организаций. После того, как почетные гости, склонив головы, возложили цветы к памятнику погибших моряков, к монументу с алыми гвоздиками потянулись жители города.

Память погибших моряков в День Победы почтили и в южнокорейском городе Инчхон. Представители российской дипломатической миссии в Южной Корее, сотрудники российских загранучреждений и соотечественники с семьями в День Побе-

ды возложили цветы к монументу морякам с крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец».

В памятном мероприятии в Инчхоне принял участие глава российской дипмиссии посол РФ в Сеуле Андрей Кулик, военный атташе при посольстве РФ в Республике Корея Дмитрий Железников, торговый представитель РФ Александр Масальцев, сотрудники российских загранучреждений, соотечественники с их семьями.

Выступая перед участниками торжественной церемонии, Андрей Кулик отметил, что возложение цветов в День Победы к памятнику морякам «Варяга» «логично и закономерно». «Благодарность нашим предкам, которые, проявив невиданный в истории героизм, беззаветное самопожертвование, отстояли нашу страну... Это мужество, героизм, эта безграничная любовь к своей родине возникли не внезапно. Они сопровождают наш народ всю его многовековую историю. Поэтому каждый год, празднуя День Победы 9 мая, мы совершенно правильно благодарим и чтим память всех тех, кто также самоотверженно, как и в Великую Отечественную войну, служил родине, не жалея живота своего, отдал всего себя для процветания и величия страны. Вечная память», – сказал посол. Затем российская делегация вместе с соотечественниками сделала памятные фотографии на фоне величественного монумента.

Крейсер «Варяг» стал символом мужества моряков не случайно. Напомним, что столкновение интересов России и Японии в Маньчжурии и Корее привело

ВЕЛИЧЕСТВЕННЫЙ ПАМЯТНИК КРЕЙСЕРУ «ВАРЯГ» БЫЛ УСТАНОВЛЕН НА ИНЧХОНСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ СПУСТЯ 100 ЛЕТ ПОСЛЕ СВОЕГО ПОСЛЕДНЕГО БОЯ, В ФЕВРАЛЕ 2004 ГОДА

Российская делегация вместе с соотечественниками возложила цветы к монументу морякам

к войне, начавшейся в ночь на 9 февраля 1904 года нападением японских миноносцев на русскую эскадру в Порт-Артуре и блокированием бронепалубного крейсера «Варяг» и канонерской лодки «Кореец» в Чемульпо. Российские корабли, пытаясь прорваться из Чемульпо в Порт-Артур, вступили в неравный бой с японской эскадрой в составе шести крейсеров и восьми миноносцев. За час боя русские моряки сумели уничтожить один эсминец и нанесли серьезные повреждения трем японским крейсерам, но и сами, понеся тяжелые потери, не смогли продолжить бой и вернулись в порт. Чтобы не допустить захвата и сдачи в плен, «Кореец» был взорван, а «Варяг» затоплен.

Величественный памятник крейсеру «Варяг» был установлен на инчхонской набережной спустя 100 лет после этого боя, в феврале 2004 года. Автор творения – российский скульптор Андрей Балашов. Монумент представляет собой массивный трехступенчатый постамент черно-белого цвета. На его верхнем уровне располагалась бронзовая бескозырка.

Эта бескозырка никогда не утонет, как наша память о подвиге тех, кто не сдался и принял в ней свой последний бой.

Наш корр.

ПОД ЗНАМЕНОМ
ПОБЕДЫ



Дорогие наши ветераны, фронтовики и труженики тыла! От всего сердца поздравляю вас с самым значимым днём для всей страны – Днём Победы. 9 Мая – это больше, чем праздник. Он напоминает нам о том, что благодаря вашему героизму и мужеству мы живём в свободной стране. Сколько бы лет ни прошло, этот день навсегда останется днём всенародной гордости и памяти.

Священное наследие, полученное от вас, мы пронесём сквозь года и передадим следующим поколениям, поскольку этот неиссякаемый родник помогает двигаться вперёд к новым победам и достижениям, даёт нам силы в трудные минуты.

Вы спасли мир от фашизма, и в наши дни всемирная акция «Бессмертный полк» ежегодно объединяет неисчислимое количество людей всех возрастов, националь-

ностей и вероисповеданий под общим знаменем Победы. Мы гордимся тем, что все мы – граждане победившей страны, братья и сестры, породнённые общей бедой.

И как бы не изменились границы мира, наша многонациональная страна способна отстоять свою свободу, как и тогда, в страшные годы.

Слушая в детстве рассказы о войне от своих родных, я думал: а смог бы я броситься в атаку, зная, что останусь навечно на поле боя? Смог бы выдержать холод и голод? Смог бы сохранить в себе человечность, каждый день видя, как гибнут люди, взрываются школы, горят дома? Я уверен, что смог бы, потому что самое главное для настоящего мужчины – это защитить свою страну и близких, не уронить честь и достоинство своей семьи.

Моя семья всегда честно служила своему народу – все мужчины в нашем роду

воевали. Мой прадед был удостоен двух золотых крестов за военные заслуги ещё до революции и получил их от Николая II. В годы Великой Отечественной войны мои деды ушли на фронт. Я помню про их бессмертный подвиг, помнят о нем и мои дети. На обелисках остались их славные имена: Ашот Тонаканович Мкртчян, Сергей Тонаканович Мкртчян, Мкртыч Тонаканович Мкртчян и Кероп Тонаканович Мкртчян... Мой родной дядя Вараздат Макарович Гуликян прошёл всю войну, взял Берлин и вернулся домой героем, полным кавалером ордена Славы.

Они всегда со мной. Я часто смотрю на старые фотографии с портретами род-

ных героев, и их лица помогают мне в трудную минуту, заставляют всегда стремиться к высокой планке, установленной самой жизнью, а не только государственными законами.

Я всю жизнь шёл по этой дороге, ведя за собой не только своих детей, но и свою команду единомышленников, которые помогли построить одни из лучших инфраструктурных объектов России. Мы считаем своим Святым долгом помогать ветеранам, поддерживать патриотические акции, способствующие воспитывать молодёжь в славных традициях. Мы верны вашей памяти, дорогие ветераны.



С ДНЕМ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ, УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ!

Примите наши искренние поздравления и низкий поклон всем, кто мужественно и героически сражался в годы Великой Отечественной войны и ковал Победу в тылу. Пусть родные и близкие окружают вас любовью и заботой! Желаем вам от всей души крепкого здоровья! Пусть этот светлый день добавит вам долгих лет жизни на земле, которую вы защитили и спасли от врага.

Эдгар Арамян,
Председатель Совета директоров компании «R-1»,
Заслуженный строитель РФ



К о Дню Победы во всех регионах дорожники облагораживают памятники, благоустраивают территорию возле монументов, устанавливают новые мемориальные объекты в честь героев войны. Необычный мемориальный стенд установили в Сибирском филиале ведомственной охраны Минтранса России.



СЕМЕЙНЫЙ АЛЬБОМ по QR-КОДУ

ПАМЯТЬ ГЕРОЕВ УВЕКОВЕЧИЛИ СОВРЕМЕННЫМ ЦИФРОВЫМ СПОСОБОМ

Под каждой черно-белой фотографией времен Великой Отечественной войны 1941-1945 годов размещен QR-код, нанесенный лазером на зеркальную пластину. Штрихкод считывается смартфоном и переводит на профильную страницу героя, где размещена информация про его боевой путь и награды. На отдельных страницах можно посмотреть копии приказов и других документов, сохранившихся в архивах.



Новые технологии позволяют любому посетителю предприятия пройти по ссылке и узнать о подвиге ветеранов так, как будто ему показали семейный альбом

«Мы увековечили память о ветеранах ВОВ, изготовив персональные коды – так наши гости могут прочитать об их подвиге. Таким современным цифровым способом мы решили увековечить память героев той страшной войны», – сказал директор филиала Сергей Ермолаев. – Фотография моего отца тоже размещена на стенде среди других воинов, приближавших День Победы. Новые технологии позволяют любому посетителю предприятия пройти по ссылке и узнать о подвиге ветеранов так, как будто ему показали семейный альбом».

Напомним, что Сибирский филиал ФГУП «УВО Минтранса России» обеспечивает безопасность более 300 объектов транспортной инфраструктуры, в числе которых периметры аэропортов, железнодорожные

и автовокзалы, объекты водного транспорта, мосты, гидротехнические сооружения.

Мероприятия ко Дню Великой Победы прошли во всех командах Северо-Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России». Сотрудники предприятия возложили цветы и мемориальные венки к 11 памятным монументам в 9 субъектах РФ. В преддверии знаменательной даты в управлении Северо-Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» состоялось торжественное мероприятие «Они живы, пока мы их помним...» в рамках проекта «Мост поколений». На этот праздник были приглашены представители ветеранских организаций Санкт-Петербурга, сотрудники филиала и их дети. Во время встречи прозвучали истории жизни детей – сирот войны, очевидцев событий. Под звуки метронома память об ушед-

ших почтили минутой молчания. Дети работников филиала, приглашенные на это мероприятие, читали стихи, посвященные Великой Победе. В завершении встречи состоялось ставшее уже традиционным чаепитие и общая фотография на память. В День Победы, 9 мая, сотрудники крупнейшего филиала, в зоне ответственности которого находится 128 охраняемых объектов в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Мурманской, Калининградской, Вологодской, Новгородской, Архангельской областях, Ненецком округе и Республике Карелия, обеспечивали безопасность участников праздника в Михайловском саду Русского музея. Сотрудники предприятий дорожно-транспортного комплекса страны приняли активное участие во всероссийских патриотических акциях «Диктант Победы» и «Георгиевская ленточка», многие коллективы подхватили эстафету «Бессмертного полка», который перешел в онлайн-формат, но не утратил при этом свою значимость, а наоборот, стал еще масштабнее.

Память героев Великой Отечественной войны также почтили в Северо-Кавказском филиале, где в преддверии праздника состоялись мероприятия, посвященные 78-й годовщине Дня Победы. В Ростове-на-Дону состоялось возложение венков к Вечному огню у памятника «Павшим воинам». Памятные акции состоялись во Владикавказе, Таганроге, Астрахани, Каменске-Шахтинском, Махачкале, Ейске, Грозном и Волгограде.

Мария Алексеева

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ! ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ДНЕМ ПОБЕДЫ!

9 Мая – это великий день для нашей Родины. Мы храним историческую правду о подвиге героев, самоотверженных борцов за свободу и мир. День Победы и вчера, и сегодня, и завтра будет объединять поколения в стремлении сохранения независимости и создания счастливого, стабильного будущего России!

В этот светлый праздник хочу пожелать вам крепкого здоровья на долгие годы, бодрости духа и веры в собственные силы!

АЛЕКСЕЙ КОВЫРШИН
Генеральный директор ФГУП «УВО Минтранса России»

**СУПЕРШИНЫ
ДЛЯ «СУПЕРДЖЕТ 100»**

Авиакомпания «Россия» меняет авиацины зарубежного производства

В соответствии с планами по импортозамещению авиакомпания «Россия», как крупнейший эксплуатант самолётов «Суперджет 100», приступила к поэтапной замене авиацин иностранного производства и эксплуатации отечественных шин на воздушных судах этого типа. Первые укомплектованные отечественными шинами «Суперджеты» из парка перевозчика уже летают по маршрутной сети «России».

Поставщиком комплектов является крупнейший российский разработчик и производитель шин для самолётов, вертолётов и наземной техники «ЯШЗ Авиа». В настоящее время на склад поступила первая партия из 73 шин. Два



самолёта «Суперджет 100», полностью укомплектованные отечественными шинами, приступили к перевозке пассажиров по всей маршрутной сети авиакомпании.

ОБНОВЯТ ПО ВЫСШЕМУ РАЗРЯДУ

В 2023 году в России будет введено в эксплуатацию 14 объектов аэродромной инфраструктуры



Это модернизированные объекты аэродромов в населенных пунктах Большое Савино, Вилуйск, Воронеж, Елизово, Киров, Орел, Певек, Сеймчан, Томск, Усть-Камчатск, Усть-Нера, Чара, Черский, Якутск.

Работы ведутся по нацпроекту «Модернизация транспортной инфраструктуры», причем темпы увеличиваются. Если за первые четыре года введен в строй 21 объект, то общее количество обновленных объектов в 2024 году достигнет 52.

«Только с 2019 года в рамках нацпроекта модернизирована аэродромная инфраструктура 19 аэропортов в 11 регионах страны, в том числе работы в 8 аэропортах в 5 субъектах завершены в 2022 году.

Это взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок для самолетов, служебно-пассажирские здания, контрольно-пропускные пункты и другие объекты, — сообщил заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин. — Важно, что также есть аэропорты, которые возведены или реконструированы с привлечением средств инвесторов, и это тоже большой вклад в развитие регионов».

МС-21 ИЗ ИРКУТСКА

Самолет с отечественными комплектующими запустят в серийное производство



Полпред президента РФ в Сибирском федеральном округе Анатолий Серышев и глава Иркутской области Игорь Кобзев в пятницу обсудили перспективы развития авиастроительной отрасли с руководством Иркутского авиационного завода. На авиазаводе развернута масштабная программа технического перевооружения. Производство сертифицировано по международным стандартам. Поставка первых лайнеров МС-21 с отечественными комплектующими планируется в 2024 году. Запущена инвестиционная программа по выходу на темпы серийного производства. Срок реализации — 2022–2026 годы.

В настоящее время завод создает новые рабочие места. На предприятии трудятся порядка 12 тысяч человек. К 2024 году число сотрудников планируется увеличить до 13,5 тысяч.



ОДНА НА ВСЕХ – ПОБЕДА

Дорогие наши ветераны, фронтовики и труженики тыла, герои Великой Победы. От всей души поздравляю вас с праздником, который объединяет все поколения нашей страны – пролитой кровью солдат и офицеров, непосильным трудом тружеников тыла, слезами вдов и лишениями детей. И сколько бы лет ни ушло в память после той страшной войны, исторический масштаб и значение подвига вашего поколения неподвластны годам и границам. Ведь именно наша страна выстояла, когда почти весь мир дрогнул и пал на колени перед жестокостью, напором и мощью фашистов. Именно наш народ встал стеной под пули и танки, и победил, благодаря непобедимой силе духа, мужества и беззаветной любви к своей Родине.

Эти страшные дни стали огромным испытанием для всей страны и дорожники внесли большой вклад в общую Победу. Ведь в годы Великой Отечественной войны в результате многочисленных ожесточенных боев были разрушены не только города и села, но и автомобильные дороги. Военные дорожники, объединенные под общим названием ВАДовцы, расчищали и восстанавливали разрушенные мосты и трассы, строили колейные дороги, реконструировали главные боевые артерии страны. Наряду с боевыми частями дорожники внесли неоценимый вклад в завоевание победы, проявляя храбрость не только на передовой, но и в тылу.



УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ!

Желаю вам крепкого здоровья, долголетия, светлых дней, душевного тепла, внимания и заботы близких и родных! С праздником всех! С Днем Победы!

Михаил Кубышкин,
генеральный директор ООО «ДЭП №12»



**В МОНГОЛИЮ
ПО СВЕЖЕМУ АСФАЛЬТУ**

В Бурятии и Иркутской области отремонтируют 25 км автомобильной дороги А-333.

На федеральной трассе А-333 Култук – Монды – граница с Монголией уже стартовал ремонт четырех участков дороги. Основные работы пройдут в Тункинском районе Бурятии, где отремонтируют три участка общей протяженностью 19 км. На отрезке со 140-го по 151-й км специалисты заменят существующее покрытие дорожной одежды, восстановят систе-

му поверхностного водоотвода, исправят профили проезжей части с целью устранения просадок.

На участке с 151-го по 155-й км для основания дорожного покрытия будет использован асфальтогранулобетон. Этот дорожно-строительный материал из щебня, цемента, битумной эмульсии и переработанного асфальтобетона позволит значительно сэкономить средства и сохранить при этом прочностные характеристики дорожного покрытия.

Также в рамках обустройства предусмотрено восстановление остановочных пунктов, пешеходных дорожек и барьерного ограждения.

«ДОН» СТАЛ ШИРЕ

Пропускная способность М-4 в Геленджике стала выше еще до пика курортного сезона.

Уже сейчас поездки по М-4 «Дон» на территории города-курорта Геленджика стали быстрее и комфортнее для автомобилистов. Дорожники запустили рабочее движение по четырем полосам на протяжении всего участка с 1512-го по 1517-й км трассы М-4 – от кольца на въезде в Геленджик до Марьиной Рощи. Кроме того, на въезде в Кабардинку открыли рабочее движение по новой транспортной развязке. Это позволило ликвидировать левый поворот на 1522-м км М-4 «Дон» и убрать светофор, перед которым раньше в часы пик часто скапливались автомобили. Также открыты все съезды транспортных развязок в районе Голубой бухты и кольца на улице Луначарского, разворотная петля около Марьиной рощи.

Теперь автомобилисты смогут быстрее и с ещё большим комфортом добираться до популярных черноморских курортов, расположенных в этом районе.



ДОРОЖНИКИ САЖАЮТ ЛЕС

Федеральные дорожники приступили к лесовосстановлению в рамках строительства обхода Нижнекамска и Набережных Челнов в Татарстане.



На участке площадью около 60 га планируется по заказу ФКУ «Волго-Вятскуправтодор» высадить более 150 тысяч саженцев сосны с закрытой корневой системой, которая обеспечивает практически 100% приживаемости. К переводу из земель лесного фонда под строительство обхода Нижнекамска и Набережных Челнов предусмотрены земельные участки общей площадью 260 га. В рамках компенсации за использование этих участков необходимо будет высадить 650 тысяч деревьев.

Первый участок, выделенный под лесопосадки, находится на северо-востоке Нижнекамска в районе Корабельной рощи, остальные места для высадки будут определены Министерством лесного хозяйства Республики Татарстан. Планируется, что после выделения земельных участков все основные компенсационные лесовосстановительные работы начнутся уже в этом году, а в следующем году будут полностью завершены. После этого дорожники в течение трех лет будут следить за приживаемостью саженцев.

**«ЛЕНУ» В ПРИАМУРЬЕ
ОБНОВЯТ ДОСРОЧНО**

Реализовать проект намерены с опережением графика в 2023 году вместо 2024 года.

В Тындинском районе Амурской области продолжается реконструкция федеральной трассы А-360 «Лена» на участке с 38-го по 58-й км. За счет строительства обхода Соловьевска участок работ уменьшится с 20 до 18 км. Проектом предусмотрены укрепительные работы на 24 водопропускных трубах, а также строительство трех новых переправ и реконструкция одной старой. Общая длина всех искусственных сооружений составит около 975 метров. По итогу реконструированный участок будет соответствовать III категории дорог с асфальтобетонным покрытием и двумя полосами движения. Для удобства водителей на 43-м км оборудуют площадку отдыха. В целях повышения уровня безопасности движения на объекте установят около 20 км металлического барьерного ограждения. На сегодняшний день после строительства и реконструкции в эксплуатацию введено более 425 км трассы А-360 «Лена» с устройством асфальтобетонного покрытия.



**ТОННЕЛЬ НА МСД ПОЧТИ
ГОТОВ**

Проезд под железнодорожной веткой строится на участке диаметра от Павелецкого направления железной дороги до МКАД

В Москве готовность на участке Московского скоростного диаметра от Павелецкого направления железной дороги до МКАД оценивается в 90%. Сооружение длиной 46 метров соединит два участка основного хода МСД. Сейчас на объекте завершается внутренняя отделка левого и правого тоннелей – уложен гранит по нижней части подпорных стен, начался монтаж металло-керамических панелей.

Общая площадь отделочных работ превышает 2 тыс. кв. метров. Также специалисты занимаются установкой освещения, систем видеонаблюдения, автоматической противогололедной системы и АСУДД. Добавим, всего в ходе строительства южного участка МСД от путей Павелецкого направления МЖД до МКАД построят около 10 км дорог.



В ДНР И ЛНР ВОССТАНАВЛИВАЮТ ТРАССЫ

К середине лета восстановят порядка 50 км дорог к пунктам пропуска с Ростовской областью

Согласно поручению руководства страны, на шести участках автомобильных дорог в ДНР ведутся оперативные работы. Идет подготовка территории на подъезде к пункту пропуска в ЛНР.

Всего за два месяца, к разгару летнего сезона, участки дорог общей протяженностью порядка 50 км будут приведены в нормативное состояние. Сократится время в пути до пунктов пропуска на границе с Ростовской областью. Дорога станет комфортной, исчезнут заторы, произойдет распределение транспортных потоков. Уже завершаются работы по восстановлению участка автомобильной дороги к новому КПП «Ульяновское-Щрамко». Идет работа по укладке асфальтобетона и на других участках дорог.



ПАМЯТНИК МЕТРОСТРОЕВЦАМ

На площади в парке «Сокольники» в Москве установят шестиметровый памятник строителям метро.

Разрабатывать концепцию будущего монумента начали еще в ноябре 2022 года. В настоящее время она уже утверждена, подготовлен макет. Автором памятника, который планируется выполнить из бронзы, выступил известный скульптор Вильдгар Юсупов. Монумент представляет собой фрагмент тоннеля в натуральную величину диаметром 6 м. Установлен он будет на постаменте высотой в 2 метра.



**НОВЫЙ ПУТЬ
РЕШТ – АСТАРА**

Россия и Иран договорились о строительстве железной дороги для развития международного транспортного коридора «Север – Юг»

Президент Российской Федерации Владимир Путин и Президент Исламской Республики Иран Эбрахим Раиси по видеосвязи приняли участие в церемонии подписания Соглашения между Правительством России и Правительством Ирана о сотрудничестве по финансированию проектирования, строительства и поставок товаров и услуг для создания железной дороги Решт – Астана на территории Ирана для развития перевозок по международному транспортному коридору



«Север – Юг». Протяженность железной дороги составит 162 километра. В своем выступлении Путин отметил значимость выстраивания этой сквозной транспортной артерии, которая призвана связать российские порты на Балтике и северных морях с иранскими портами на побережье Персидского залива и Индийского океана. Президент особо подчеркнул, что уникальная транспортная артерия «Север – Юг»,



частью которой станет железная дорога Решт – Астана, поможет существенно диверсифицировать глобальные транспортные потоки. «Заметно вырастут объёмы грузопотоков, будет укрепляться транзитный потенциал двух наших государств, российские и иранские товары получат более удобный и разнообразный по географическим направлениям доступ к внешним рынкам», – сказал глава государства.



МОСТ КО ДНЮ ПОБЕДЫ

Открыто движение по второму железнодорожному пути Крымского моста, который был закрыт для восстановительных работ 8 октября 2022 года.

Всего за 7 месяцев строители заменили два пролётных строения на втором железнодорожном пути, работая круглосуточно в две смены в непростых погодных условиях. Вся работа координировалась

Правительственной комиссией, созданной в день происшествия по поручению Президента России Владимира Путина. И 5 мая, при участии заместителя Председателя Правительства Марата Хуснуллина и первого заместителя Министра транспорта Андрея Костюка, был дан старт движению по второму пути железнодорожной части Крымского моста.

«Хочу отметить, что и заказчики, и проектировщики нашли нестандартные решения, которые позволили в такие короткие сроки и без остановки соседнего железнодорожного пути полностью восстановить дополнительный путь... Считаю символичным, что движение по Крымскому мосту возобновлено в преддверии одного из самых важных праздников в нашей стране – Дня Победы. Окончание работ – это, конечно, победа всей команды», – заявил Марат Хуснуллин. До 1 июля будет полностью выполнен ремонт первой нитки пути. Отдельные слова благодарности прозвучали в адрес проектировщиков, строителей, железнодорожников, дорожников, моряков, руководства регионов.

**НА D4 ЗАПУСТИЛИ
ДВУХПУТНОЕ
ДВИЖЕНИЕ**

Пропускная способность участка между Белорусским и Савёловским вокзалами увеличилась с 84 до 172 пар поездов в сутки.

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров проверил готовность инфраструктуры к запуску, осмотрев участок будущего четвёртого столичного диаметра

между Белорусским и Савёловским вокзалами. С 10 мая здесь отметили реверсивное движение, электрички стали курсировать по двум новым путям. Интервал движения даже в часы пик теперь не превышает 10 минут. Аэроэкспрессы в Шереметьево возобновили курсирование через каждые 30 минут. Работы на участке начались в 2021 году, сейчас они находятся на завершающей стадии. За полтора года рабочие вынесли городские коммуникации, построили 1,3 км

подпорных стен, подготовили земляное полотно для реконструируемых путей МЦД-1 и перспективных путей МЦД-4.



НА ТИХОРЕЦКУЮ СОСТАВ ОТПРАВИЛСЯ

В Краснодарском крае завершилась модернизация станции Северо-Кавказской железной дороги.

Реконструкция объекта началась в 2016 году и была разделена на три этапа без остановки работы станции. «Глава государства поставил задачу увеличить интенсивность доставки грузов в морские порты Тамани и Новороссийска. Исчезло еще одно так называемое «узкое горлышко», которое мешало наращивать поток грузов».

Мы все знаем, что данное направление имеет огромное значение для национальной экономики страны и создания транспортно-логистических коридоров, – отметил Министр транспорта Виталий Савельев на церемонии открытия движения поездов. – Тихорецкая позволиткратно увеличить интенсивность доставки грузов в морские порты Тамани и Новороссийска. Исчезло еще одно так называемое «узкое горлышко», которое мешало наращивать поток грузов».

Завершение реконструкции станции позволит дополнительно провозить около 8 млн тонн грузов в год. А вместе с другими мероприятиями по развитию подходов к АЧБ повысит пропускные возможности по направлению из Поволжья на Юг в 2,5 раза, до 101 пары грузовых поездов в сутки.

**«ГРУШИНСКИМ ЭКСПРЕССОМ» –
НА ФЕСТИВАЛЬ**

Туристический двухэтажный поезд доставит любителей авторской песни на 50-й Грушинский фестиваль.



Два года назад популярный бардовский фестиваль получил собственную платформу – остановочный пункт 135-й км стал носить имя Валерия Грушина. Тематический пригородный

поезд «Грушинский экспресс» начал курсировать в прошлом году. В этом году туристический двухэтажный поезд «Грушинский экспресс» проедет по маршруту: Санкт-Петербург – Москва – Самара – Платформа Имени Валерия Грушина – Тольятти. Отправление из Санкт-Петербурга – 29 июня, в обратный путь состав отправится поздно вечером 2 июля. Будут курсировать регулярные и дополнительные электропоезда. Предусмотрено два варианта ночевки: на площадке фестиваля в палатках у костров и в купе поезда, который будет ждать туристов на вокзале Тольятти. Во второй день туристы смогут отправиться на экскурсию по Тольятти.

ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ

20 июня возобновятся перевозки на курорты Северного Кавказа



АНО «Единая транспортная дирекция» Минтранса России готовится возобновить мультимодальные пассажирские перевозки из регионов Российской Федерации на курорты Приэльбрусья, в Домбай, Архыз и в обратном направлении. Билеты на летний сезон 2023 года уже доступны для покупки. Перевозки будут осуществляться с пересадкой на железнодорожной станции Невинномысская, а также на железнодорожном вокзале и в аэропорту Минеральных Вод с 20 июня по 30 сентября. Запуск «единого» билета



на этих маршрутах облегчает логистические процессы и помогает сократить время в пути следования. Это является немаловажной составляющей для привлечения туристов. А маршруты в Домбай и Архыз также направлены на обеспечение транспортной доступности жителей Карачаево-Черкесской Республики, для чего организованы остановочные пункты в городах республиканского значения – Карачаевске и Черкесске.



НЕСТАРЕЮЩИЙ АСФАЛЬТ ДЛЯ УМЕРЕННЫХ НАГРУЗОК



ЛУКОЙЛ продолжает расширять ассортимент битумных продуктов для дорог с различными уровнями транспортных нагрузок и климатическими условиями.

«Вечно молодой асфальт» – насколько это реально? В России большинство битумных материалов, способных обеспечить высокую прочность дорог, производится по технологии окисления нефтяных остатков*. Такие материалы оптимальны для автомобильных дорог, однако в силу естественных законов физики и химии эти битумы старятся в течение 3-8 лет. Битумное вяжущее – главный связующий элемент – в процессе горячей транспортировки, в ходе производства и укладки асфальтобетона, а затем уже в составе готового дорожного покрытия постепенно теряет силу. Из него «выветриваются» легкие фракции, и асфальтобетон начинает хуже держать нагрузки. Замедлить это старение помогает правильный подбор модифицирующих добавок, и тогда период высокой эффективности окисленного битума уверенно возрастает до 8-12 лет. Разумеется, многотонные грузовики и зимняя шипованная резина рано или поздно сделают свое дело, и наступит время замены дорожного покрытия. Но качественный окисленный битум и полимерные добавки не позволяют случиться этому слишком рано.

СПРАВКА

* Самый популярный в России способ производства битумов – окисление нефтяных остатков на специальных окислительных колоннах, в окислительных кубах или в трубчатых реакторах. Связано это прежде всего с обилием в стране нефтяного сырья с высоким содержанием парафина. Высокое содержание парафинов негативно сказывается на качестве битумных материалов, а процесс окисления позволяет нейтрализовать этот эффект. Чем дольше в процессе нефтепереработки окисляется сырье, тем более высокая марка товарного битума получается на выходе.

Менее прочная, но практически не подвергающаяся старению основа для асфальтобетона – неокисленные, так называемые остаточные битумы. Исторически в России их производили относительно мало и большого внимания им не уделяли. В течение 2022-2023 гг. НИЦ битумных материалов компании «ЛУКОЙЛ» провел серию исследований и испытаний неокисленных битумов, разработав рецептуры вяжущих материалов, которые позволят дорожным и строительным организациям значительно эффективнее использовать ценный ресурс.

Новая линейка неокисленных битумных материалов «ЛУКОЙЛ БНН» включает ординарные продукты. Они подходят для покрытий, рассчитанных на умеренные нагрузки, то есть для дорог, где разрешено движение только легковых автомобилей, для тротуаров, пешеходных и велосипедных дорожек, отмосток стен, а также для оснований спортивных площадок. Также новинки могут применяться в составе гидроизоляции и защитных мастик. Срок службы асфальтобетонных и кровельных материалов на основе таких неокисленных битумов будет зависеть исключительно от интенсивности воздействия на него людей и транспорта. Как рассказали «Дорогам и транспорту» в ЛУКОЙЛе, при стандартных условиях межремонтный период эксплуатации покрытия с ординарными неокисленными битумами может достигать не менее 10 лет. В обозримой перспективе компания дополнит свой продуктовый портфель и полимер-модифицированными неокисленными битумами, обеспечивающими еще более длительный срок службы дорожного полотна.

Линейка «ЛУКОЙЛ БНН» – один из примеров более чем 60 инновационных разработок, созданных в НИЦ битумных материалов компании. Это единственный в стране профильный R&D-центр, расположенный на территории нефтеперерабатывающего завода (ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез). НИЦ включает в себя лабораторные комплексы для испытаний и разработки битумных материалов и асфальтобетонов, а также блок пилотных установок, моделирующих производство битумной продукции в процессе нефтепереработки. Центр активно взаимодействует с дорожно-строительными организациями, помогая им в проектировании асфальтобетонных смесей, а также занимается обучением участников отрасли.



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 DQC III-18 / Mack EO-N / JASO DH-1

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

РАЗВЕРНУЛИСЬ НА ВОСТОК



**В ПРОШЛОМ ГОДУ
СДЕЛАНО ВСЕ ДЛЯ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ
СТАБИЛЬНОЙ РАБОТЫ
И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА**

Несмотря на транспортную блокаду, в прошлом году все поставленные задачи были выполнены: по развитию инфраструктуры и обеспечению транспортной доступности, созданию комфортных условий перевозок пассажиров и соблюдению сроков доставки грузов. Некоторые показатели стали рекордными, и, подводя итоги года, на заседании коллегии профильного министерства глава ведомства Виталий Савельев прежде всего поблагодарил трудовые коллективы всех предприятий отрасли за бесперебойную работу транспорта и трудовую доблесть в непростых условиях года текущего. Ведь именно подрядные организации – главные герои всех строек, и наш журнал весь год знакомил своих читателей о том, как реализовываются директивы чиновников на местах.



БЮДЖЕТНЫЙ РЕКОРД

Но без поддержки, а самое главное – доверия Президента и Правительства России, многие проблемы решить было бы невозможно. «Вместе мы делаем все для обеспечения стабильной работы и развития транспорта, – подчеркнул Виталий Савельев. – Мы смогли добиться рекордного кассового освоения. В прошлом году минтрансом России обеспечено кассовое освоение средств федерального бюджета в рекордном размере – 2 трлн 58 млрд рублей, что составляет 99,91%. Хочу напомнить, что в прошлом году мы освоили 1 трлн 690 млрд рублей, освоение – 99,4%». Поскольку в прошлом году международное взаимодействие в сфере транспорта было жестко скорректировано санкциями в отношении России, нужно было оперативно сформировать новые эффективные и рентабельные логистические цепочки для перевозок российских внешнеторговых грузов, в частности с Турцией, Китаем, Ираном, Индией. И это было сделано, предприятия выполнили поставленные задачи – было перевезено 6,9 млрд тонн грузов, что всего на 0,4% ниже 2021 года. Снижение связано с общим падением экономической активности, но объем перевозок пассажиров увеличился на 4,1% и составил 14,3 млрд пассажиров.

Без развития дорожной сети дальнейшее развитие отрасли невозможно, и правительство ежегодно увеличивает объем финансирования дорожной сети за счет дорожных фондов. За 5 лет рост финансирования составил 100%, с 1,6 трлн рублей в 2018 году до 3,2 трлн рублей в 2022 году. При этом 1,5 трлн рублей направлено на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание из федерального бюджета, а 1,7 трлн рублей – из региональных и местных бюджетов.

«Показателем нашей работы являются построенные вовремя значимые для людей и бизнеса дороги и мосты, напрямую обеспечивающие экономический рост и связанность территории страны», – сказал Савельев. Например, в прошлом году было открыто движение на 107 км дороги М-12 «Москва – Казань» и Архангельский мост через реку Шексну в Череповце Вологодской области, а также движение по автомобильному переходу через реку Амур. Среди



значимых событий года стоит отметить завершение строительства северного обхода Калуги, участка обхода Екатеринбурга, третьей очереди обхода Майкопа, а также открытие движения по первому этапу Северного обхода Лобни и основному ходу трассы «Лобня – аэропорт Шереметьево» в Московской области. В планах на этот год – реализовать несколько не менее важных проектов.

«ЗЕЛЕНАЯ ПОВЕСТКА»

Представитель Президента Российской Федерации по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов отметил, что государство принимает последовательные меры и по обеспечению экологической безопасности России.

«Так называемая «зеленая повестка» не является сдерживающим фактором социально – экономического развития, а напротив выступает в качестве его ключевого драйвера, открывает новые возможности для выявления наилучших доступных технологий. Отрадно, что практически все российские крупные транспортные компании разделяют подобный подход и стремятся на принципах экологической ответственности инвестировать в ресурсы и энергосберегающие механизмы», – сказал Иванов, особо отметив, что при строительстве и ремонте автомобильных и железных дорог законами сегодня предусмотрено сохранение биоразнообразия. Обычным явлением



стало строительство экодуков, планомерно и в полном объеме производится компенсационное озеленение.

Несмотря на трудности, наша страна не меняет планов по ускоренному переходу на использование техники, работающей на альтернативных источниках энергии. Особенно показателен в этом отношении городской транспорт. «В прошлом году в рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» в регионы опережающим порядком были поставлены электробусы, троллейбусы, трамваи, подвижной состав, работающий на газомоторном топливе, на метане, на дизельном двигателе экологического класса не ниже «Евро-5». Все это делается в «шоковых» условиях», – отметил спикер.

ГРУЗ – МОРЕМ

На коллегии очень много говорилось об антикризисных мерах. Наши транспортники в «шоковых» условиях смогли оперативно развернуть импорт и экспорт с Запада на Восток. В 2022 году сохранился объем перевозки грузов в 7 млрд тонн, а также до 14,5 млрд увеличилось число перевозок пассажиров.

«Эти показатели свидетельствуют о том, что транспортная отрасль в настоящее время находится в очень хорошей форме. Это означает, что коллективы транспортных предприятий и сотрудники Министерства с высокой ответственностью справились со всеми вызовами 2022 года», – сказал Первый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов, отметив роль оперативного штаба минтранса в обеспечении устойчивой грузовой логистики.

По его словам, в области гражданской авиации сохранен отечественный воздушный флот, а также результат в 95 млн перевезенных пассажиров при 11 временно закрытых аэропортах. Первый вице-премьер

подчеркнул рекордный объем перевалки грузов в морских портах – 842 млн. тонн, а также сохранившийся объем перевозок грузов автомобильным транспортом – 5,5 млрд. тонн. Объем приведенной работы на железнодорожном транспорте достиг исторического максимума – более 3,6 трлн. приведенных тонно-километров.

Первый вице-премьер обратил внимание на необходимость максимально сбалансированного выполнения заявок на грузоперевозки по железным дорогам. В части авиации важно обеспечить сохранение воздушного флота и его безопасную эксплуатацию, развитие маршрутной сети, организацию воздушного движения и доступность авиабилетов по социально востребованным маршрутам. В части водного транспорта необходимо обеспечить стабильное функционирование судоходных компаний в интересах российских экспортеров, в том числе решить вопросы по снабжению их необходимым флотом и страхованию перевозок. Кроме того, должны быть выполнены планы по строительству новых портовых мощностей в объеме 59 млн тонн, завершены работы по реконструкции пункта пропуска Верхний Ларс, обеспечено устойчивое функ-

ционирование пунктов пропуска на российско-китайской границе. Среди задач, стоящих перед транспортным комплексом в этом году Президент страны Владимир Путин особо выделил обеспечение развития международных транспортных коридоров. По словам первого вице-преьера, при реализации утвержденных правительством дорожных карт создаются достаточные условия и мощности для стабильного обслуживания перспективных объемов внешнеторговой деятельности. Их реализация должна контролироваться очень жестко.

Особое внимание Белоусов акцентировал и на необходимость поддержания автомобильных дорог в нормативном состоянии. «Мы запланировали ввод ряда ключевых дорог, сшивающих Запад и Восток, в том числе дороги Москва – Казань – Екатеринбург, но при этом необходимо не забывать о том, что поддержание дорог в нормативном состоянии, федеральных дорог, должно безусловно выполняться, – подчеркнул первый заместитель Председателя Правительства РФ, отметив, что все эти работы должны быть профинансированы. – Мы достигли значимых результатов, сейчас подтягиваем региональные дороги, но в отношении федеральных трасс не должно быть никакого провала».

Председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов акцентировал внимание на сохранности трасс. Известно, что самый большой ущерб им приносят большегрузы, тоннаж которых значительно превышает норму. Особое внимание уделяется сохранности мостов и путепроводов. В частности, Совет



ПЛАНЫ-2023

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Открытие движения на всем протяжении трассы М-12 Москва – Казань, завершение строительства обходов г. Краснодара и г. Аксая на дороге М-4 «Дон», обхода г. Канска на дороге Р-255 «Сибирь» в Красноярском крае, этапов обхода г. Саратова, работ по строительству моста через р. Зeya в г. Благовещенске

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Прирост производственной мощности морских портов на 59 млн тонн

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Объем перевозок – 101,2 млн пассажиров
Объем перевозок по субсидируемым маршрутам – не менее 4,2 млн пассажиров

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Увеличение суммарной провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 173 млн тонн в год

Федерации в рамках рабочей группы по мониторингу реализации нацпроектов проводит постоянный анализ текущего состояния искусственных сооружений.

Отмечено, что в прошлом году совместно с Минтрансом удалось в оперативном порядке оптимизировать требования по обеспечению транспортной безопасности для аэропортов малых воздушных линий, привести их в соответствие с реальными условиями эксплуатации. Не менее важным вопросом является модернизация парка воздушных судов для региональных и местных линий.

ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВА

Без бюджетной поддержки государства добиться таких результатов в условиях введенных ограничений не было бы возможности. Аудитор Счетной палаты РФ Валерий Богомолов напомнил, что Правительством РФ, Минтрансом России и его подведомственными структурами в прошлом году был принят целый ряд мер по поддержке и развитию транспортной отрасли – на эти цели был направлен значительный объем бюджетных ассигнований.

«Принятые государством меры позволили не только обеспечить нормативное содержание объектов дорожной инфраструк-

туры, внутренних водных путей, пунктов пропуска через государственную границу, но и возместить часть доходов, недополученных организациями транспортного комплекса, покрыть их убытки, сохранить рабочие места, избежать существенного падения грузовых и пассажирских перевозок», – отметил Богомолов

На коллегии были озвучены и результаты годовой законотворческой работы. Как отметил статс-секретарь – заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев, было принято два федеральных закона, два Указа Президента, 47 правительственных актов, направленных на обеспечение транспортной доступности населения и поддержку профильных организаций во многих видах транспорта. Кроме того, министерство оказало методологическую помощь органам государственной власти новых регионов при разработке более 120 местных документов. Например, для закрепления особенностей регулирования отношений в сфере дорожной деятельности и госрегистрации прав на земельные участки трасс Минтранс внес в правительство проект постановления, который позволит обеспечить создание и содержание всей сети дорог в новых субъектах.

Учитывая сложную ситуацию в связи с блокадой, в прошлом году правительство приняло решение о подписании 14 международных договоров, в том числе в области безопасности полетов и воздушного сообщения, автомобильного сообщения, а также развития пунктов пропуска, морского транспорта. В частности, обеспечена и возможность многократного использования на территории России контейнеров, перевозимых железнодорожным транспортом, на морских судах, судах внутреннего водного транспорта. Также предусмотренные этим законом изменения обеспечили открытие пунктов пропуска в упрощенном порядке. Что касается заботы о населении, то среди важных решений отмечено принятие законов, предоставивших право бесплатного проезда дошкольников в пригородных поездах, а также бесплатного проезда по скоростным автобанам в школьных автобусах и организованных детских групп на этом виде транспорта. Что касается авиации, то Россия присоединилась к Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской

авиации, положения которой направлены на укрепление антитеррористической защищенности. Также ратифицировано Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок.

В планах на ближайшую перспективу до 2025 года – идти той же дорогой и с тем же темпом. В следующем году в план законопроектной деятельности вошло 37 законопроектов, четыре из которых уже подписаны Владимиром Путиным. В сфере дорожного хозяйства – нужно завершить работы на значимых переходящих объектах. Стоит задача и по восстановлению и развитию транспортной инфраструктуры на новых территориях, которые являются неотъемлемой частью нашей страны. В настоящее время уже отремонтировано почти 600 км автомобильных дорог, в том числе 16 дорожных сооружений, которые находились в разрушенном и критическом состоянии. Также в текущем году запланировано продолжить работы по капитальному ремонту автомобильных дорог и улично-дорожной сети населенных пунктов в новых субъектах, предстоит восстановить более 700 км дорог, в том числе 20 дорожных сооружений.

Что касается обновления транспортно-парка регионов, то в настоящее время выясняются потребности субъектов в поставке необходимой техники и оборудования. В прошлом году для перевозки пассажиров на территориях минтранс передал на безвозмездной основе более чем тысячу автобусов. Плюс более 500 единиц техники и оборудования, в том числе дорожно-коммунальной, уборочной, а также легкового транспорта.

«Хочу отметить, что все наши мероприятия направлены на основную задачу, с которой мы сейчас непрерывно работаем: развитие транспортной системы страны в интересах ее граждан, бизнеса и государства. Ровно так мы и формулировали цели Транспортной стратегии. По итогам текущего года мы рассчитываем реализовать все наши планы – у нас впереди много работы», – подчеркнул Савельев, высказав уверенность что вместе, в команде Президента и Председателя Правительства РФ транспортникам и дорожникам по плечу любые рекорды.

Феруза Джаббарова

ОТСТОЯЛИ РОДНЫЕ ЗЕМЛИ

УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ И ТРУЖЕНИКИ ТЫЛА!

В этот святой для каждого гражданина нашей страны праздник мы вспоминаем свершенный вами подвиг. Его невозможно переоценить: каждую минуту на передовой вы были у края жизни, бесстрашно глядя смерти в лицо. Слава и тем, кто до изнеможения практически круглые сутки стоял у станков в тылу и восстанавливал инфраструктуру. Этот день – наше вечное послание от поколения к поколению о том, какой ценой досталась нам Победа, напоминание о жертвах во имя семьи, о горьких потерях и слезах радости, когда вы отстояли родные земли. Эти страшные дни стали огромным испытанием и для Саратовской области. Саратовские дорожники и транспортники внесли большой вклад в общую Победу.

По данным документов областного Госархива, накануне войны в Саратовской области работало 823 промышленных предприятия, а протяженность железных дорог составляла 1546 км. Из 64 районов в 22-х не имелось рельсовых путей. Общее количество автомашин в 1941 году едва переваливало за 10 тысяч, практически все они были грузовыми. До войны в нашей области почти не было асфальтовых дорог – в щебне было около 11 км, а «черное шоссе» не больше 10 км, и около 330 км можно было назвать дорогами с «твердым покрытием». Поэтому наши земляки, отцы, деды и прадеды работали в крайне жестких условиях. Все было для фронта и для Победы. И нам, современным дорожникам стыдно жаловаться на трудности сегодняшних дней. Нужно трудиться, помнить наших героев войны, равняться на них, заботиться о тех, кто пока с нами.



УВАЖАЕМЫЕ ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ!

Спасибо вам за ваш бессмертный подвиг!
Желаю всем доброго здоровья, бесконечного счастья, уверенности
в благополучном будущем и бодрого настроения!
Живите дольше и радуйтесь каждому дню.

Тигран Киракосян,
генеральный директор ООО «АВТОБАН»

СТРОЙКА ВЕКА – БАМ



ГЕЙДАР АЛИЕВ ВНЕС НЕОЦЕНИМЫЙ ВКЛАД В РЕАЛИЗАЦИЮ ГЛАВНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОЕКТА СССР

Э тот стратегически важный объект, построенный на земле, можно сравнить с орбитальной станцией «МИР» в космосе. Тысячи километров рельсов Байкало-Амурской магистрали – от Тайшета до Тихого океана – пролегли через горные хребты, топи и тайгу, зоны вечной мерзлоты, сейсмоопасные районы и реки. С точки зрения сегодняшнего дня БАМ – это не только значимое звено транспортной инфраструктуры России, но и важный элемент нового проекта развития на Евразийском континенте. Безусловно, комсомольская стройка века, соединившая железнодорожные транспортные узлы на Евразийском пространстве СССР – заслуга всей страны, но были люди, сыгравшие особую роль в ее истории. Гейдар Алиев внес неоценимый вклад в реализацию этого мегапроекта. Поэтому на торжествах посвященных 100-летию общенационального лидера азербайджанского народа лейтмотивом звучала и тема строительства БАМа в канун грядущего 50-летия магистрали в 2024 году.

ЗОЛОТАЯ СТРАНИЦА ИСТОРИИ

Во время начала строительства БАМа Гейдар Алиев руководил Азербайджанской ССР, и будучи главой республики в составе СССР, принимал непосредственное участие в работах по этому важному проекту всесоюзного значения. Он возглавлял комиссию по строительству Байкало-Амурской магистрали, и сделал все возможное, чтобы строительство продвигалось семимильными шагами. Нужно отметить и социально-идеологическую роль стройки, объединившей народы, весь многонациональный Советский Союз. Ведь вместе со стройкой рождались новые людские

судьбы, строились новые города на просторах Забайкалья и Сибири. Колоссальный общенародный энтузиазм дал толчок патриотическому движению молодых бамовских строителей, воспитывая у молодежи чувство ответственности и сопричастности не только с делами стройки, но и всей страны. Поэтому знаковые моменты стройки до сих пор в памяти, как золотые страницы истории страны. Например, осень 1984 года знаменательна тем, что на разъезде Балбухта бригады путеукладчиков Ивана Варшавского и Александра Бондаря состыковали свои участки. 1 октября здесь было уложено «золотое звено», символи-

ИГОРЬ ЛЕВИТИН:

« **О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА БАМ ПРОХОДИЛИ БОЛЬШИЕ ДИСКУССИИ, ПОТОМУ ЧТО ЭТО И ДЕНЬГИ, И ЛЮДИ, И РЕЗЕРВЫ. ГЕЙДАР АЛИЕВ БЫЛ ОДНИМ ИЗ ЧЛЕНОВ ПОЛИТБЮРО, ПОДДЕРЖАВШИЙ СТРОИТЕЛЬСТВО МАГИСТРАЛИ. БЛАГОДАРЯ ТОМУ, ЧТО ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ СТРОИТЬ ЭТУ МАГИСТРАЛЬ, МЫ СЕГОДНЯ МОЖЕМ ВЕЗТИ ГРУЗЫ НА ВОСТОК»**

зирующее окончание строительства великого железнодорожного пути. А «золотой костыль» в шпалу БАМа забил член Политбюро ЦК КПСС, первый заместитель председателя Совета министров СССР, выдающийся государственный и общественный деятель Гейдар Алиев. Это событие было не раз упомянуто на торжествах в честь его столетнего юбилея, которое широко отмечалось в этом году в Москве.

Эстафета торжеств началась знаменательным событием: 26 апреля на площа-



ди трех вокзалов открылась экспозиция, посвященная 100-летию общенационального лидера азербайджанского народа Гейдара Алиева и его вкладу в дело строительства Байкало-Амурской магистрали. На Ярославском вокзале, возле памятной доски в честь строителей БАМа состоялись выступления официальных лиц. Мемориальная доска установлена на Ярославском вокзале, потому что именно оттуда 27 апреля 1974 года, сразу после 17-го съезда ВЛКСМ, на строительство БАМа отправился первый всесоюзный ударный комсомольский отряд, в составе которого было около 600 представителей республик СССР.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

« **ГЕЙДАР АЛИЕВИЧ АЛИЕВ НАВСЕГДА ВОШЕЛ В ИСТОРИЮ, ЕГО ИМЯ БУДЕТ ВСЕГДА УПОМИНАТЬСЯ, И ОНО ЗОЛОТЫМИ БУКВАМИ ДЛЯ НАС ВПИСАНО В СТРОИТЕЛЬСТВО БАМ»**

С речью к присутствующим обратились помощник президента РФ Игорь Левитин и Герой Социалистического Труда, президент Общероссийской общественной организации «Бамовское содружество» Ефим Басин, который был



РАШАД НАБИЕВ:

«ОДНИМ ИЗ САМЫХ ГЛАВНЫХ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ РЕАЛИЗОВАЛ ГЕЙДАР АЛИЕВИЧ, КОНЕЧНО ЖЕ, БЫЛО СТРОИТЕЛЬСТВО И ЗАВЕРШЕНИЕ БАМ. НАРЯДУ С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМИ КАЧЕСТВАМИ КОЛЛЕГИ ВСЕГДА ОТМЕЧАЛИ ЕГО ЛИЧНЫЕ КАЧЕСТВА, ДУШЕВНОСТЬ, ТРУДОЛЮБИЕ, НАСТОЙЧИВОСТЬ, ЧЕТКОЕ И ЗАБОТЛИВОЕ ОТНОШЕНИЕ К КОЛЛЕГАМ И РАБОЧИМ. ИМЕННО ЭТИ КАЧЕСТВА, КАК ОТМЕЧАЮТ ЕГО СОВРЕМЕННОКИ, ПОЗВОЛИЛИ ЕМУ ЗАВЕРШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО БАМ»

заместителем министра транспортного строительства СССР и начальником Главбамстроя – управления строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали с 1986 по 1988 год.

По словам экс-начальника «ГлавБам-строя» на БАМе было построено 50 городов и поселков, проложено свыше 4 тысяч километров железнодорожных путей, возведено 2200 мостов, 8 тоннелей. А грунта перелопачено столько, что им можно было загрузить поезд, который протянулся бы на весь экватор, обогнув Земной шар. И сегодня БАМ работает на страну.

«Гейдар Алиевич возглавлял комиссию по строительству Байкало-Амурской магистрали. Это была поистине всесоюзная стройка. Решение о строительстве БАМа принималось еще до начала Великой Отечественной войны, но было очень тяжело потянуть эту стройку. О начале строительства БАМа проходили большие дискуссии, потому что это и деньги, и люди, и резервы. Гейдар Алиев был одним из членов Политбюро, поддержавший строительство магистрали. Благодаря тому, что правительство приняло решение строить эту магистраль, мы сегодня можем везти грузы на Восток», – сказал Игорь Левитин, отметив, что выставка открывается в преддверии столетнего юбилея Гейдара Алиева по согласованию президентов России и Азербайджана.

«Сегодня мы можем видеть, насколько мудрыми были люди, которые приняли это решение. Поэтому я хочу поблагодарить Министерство транспорта России, Министерство транспорта Азербайджана, руководителей железнодорожных администраций и, конечно, ветеранов Содружества БАМ, которые здесь стоят. Это министры, начальники железных дорог, ветераны, олицетворяющие собой нашу бамовскую семью, составляющую 2 млн человек. Я вам очень благодарен, что мы сегодня стоим у этой памятной доски в здании, откуда 50 лет назад молодые люди, ехали в незастроенные поселки, жили в вагончиках, в палатках и строили БАМ и города. Особенно важно, что сегодня здесь ветераны, которые проживают в Азербайджане и России, сделавшие все, чтобы эта магистраль была построена», – заключил Левитин.

Для большинства строителей БАМа это была отличная школа жизни, время молодости, дружбы, патриотизма, испытания характера, выработки силы воли и, конечно, очень мощный профессиональный опыт. БАМ до сих пор востребован и их молодые годы прошли не зря. Сегодня эта дорога имеет огромную пропускную способность и играет большую роль в экономике и жизни не только Восточной Сибири и Дальнего Востока, но и всей нашей страны.

Посол Азербайджанской Республики в России Полад Бюльбюль оглы рассказал о том, что он неоднократно выступал перед строителями БАМа, ездил в Тынду.

«Я принимал участие в праздничном концерте, посвященном стыковке БАМа, когда так называемый золотой костыль был вбит для того, чтобы Байкало-Амурская магистраль могла начать работу. Стройка БАМ – это действительно большой подвиг, который совершили все народы, жившие в составе Советского Союза. Но особая роль в завершении БАМа принадлежит выдающемуся государственному и политическому деятелю, руководителю Азербайджана, потом первому заместителю председателя Совета министров СССР и потом президенту суверенного Азербайджана Гейдару Алиевичу Алиеву, сделавшему все возможное, чтобы в кратчайшие сроки эта дорога начала работать», – сообщил он.

«У нас в посольстве бережно хранятся фотографии с БАМа, где много раз бывал Гейдар Алиевич Алиев. Эти фотографии очень ярко рассказывают о том огромном вкладе, который он внес в важнейшее строительство для огромного Советского Союза. Я хотел бы поблагодарить руководство железной дороги, уважаемого господина министра и уважаемого господина Левитина за то, что в преддверии столетия Гейдара Алиевича Алиева вы проводите такое мероприятие. Специально прилетел наш министр, господин Рашад Набиев с большой представитель-



ЮБИЛЕЙ УЧАСТНИКА УКЛАДКИ «ЗОЛОТОГО ЗВЕНА» ИВАНА ВАРШАВСКОГО И ОТКРЫТИЕ ВЫСТАВКИ К 100-ЛЕТИЮ АЛИЕВА СТАЛИ ПЕРВЫМИ МЕРОПРИЯТИЯМИ ПРАЗДНИЧНОГО МАРАФОНА В ЧЕСТЬ 50-ЛЕТИЯ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ, ПРАЗДНОВАНИЕ КОТОРОГО СОСТОИТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РФ ВЛАДИМИРА ПУТИНА В 2024 ГОДУ

Сейчас БАМ обретает новую жизнь и это лучшим образом скажется на развитии всего региона

ской делегацией руководства Азербайджанской железной дороги. Мне, как послу Азербайджана в России, очень приятно, что на таком высоком уровне проводится это замечательное мероприятие. А ветеранам БАМа я хочу пожелать долгих лет жизни, здоровья и успехов», – сказал посол.

В ЦАРСКОЙ БАШНЕ

Затем участники мероприятия переместились на Казанский вокзал, в Царскую Башню. В открытии знаковой экспозиции приняли участие помощник Президента России Игорь Левитин, глава Минтранса России Виталий Савельев, министр цифрового развития и транспорта Азербайджана Рашад Набиев, Чрезвычайный и Полномочный Посол Азербайджана в России Полад Бюльбюль оглы и генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

Виталий Савельев отметил, что участники церемонии открытия хорошо пом-

18 ИЮЛЯ 2008 ГОДА В ОДНОЙ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ СТАНЦИЙ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В АНГОЕ НА 1181-М КИЛОМЕТРЕ БАМА СОСТОЯЛОСЬ ИСТОРИЧЕСКОЕ ДЛЯ ПЕРВОСТРОИТЕЛЕЙ И НАСЕЛЕНИЯ БАМА СОБЫТИЕ. ВОКЗАЛУ АНГОИ БЫЛО ПРИСВОЕНО ИМЯ ВЫДАЮЩЕГОСЯ ДЕЯТЕЛЯ СССР, ОБЩЕНАЦИОНАЛЬНОГО ЛИДЕРА АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО НАРОДА ГЕЙДАРА АЛИЕВА. ПРИСВОЕНИЕ ИМЕНИ ГЕЙДАРА АЛИЕВА ВОКЗАЛУ АНГОИ, ЭТО НЕ ТОЛЬКО ДАНЬ УВАЖЕНИЯ ЕМУ, НО И ВСЕМ СТРОИТЕЛЯМ МАГИСТРАЛИ. СОБЫТИЕ – БОЛЕЕ ЧЕМ ЗНАЧИМОЕ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ РЕСПУБЛИКИ И ВСЕЙ СТРАНЫ, А ОСОБЕННО ДЛЯ ТЕХ, КТО ПРОДОЛЖАЕТ ДЕЛО ПЕРВЫХ БОЙЦОВ ЛЕГЕНДАРНОЙ СТРОЙКИ

нят, каким человеком и руководителем был Гейдар Алиев.

«Гейдар Алиевич Алиев навсегда вошел в историю, его имя будет всегда упоминаться, и оно золотыми буквами вписано в строительство БАМа. К его столетию, которое будет совсем скоро, приурочена эта выставка, где мы можем посмотреть, насколько сложной была стройка. Многие представляли этот проект малореалистичным. Но все было выполнено – выполнено вами, наши дорогие ветераны», – поблагодарил он строителей БАМа.

Министр рассказал о контактах транспортных ведомств России и Азербайджана. «Наши министерства плотно работают, у нас много совместных транспортных проектов. Наши народы связывает глубокая история, политические отношения у нас на достаточно серьезном уровне. Задача сегодняшних министров транспорта – развивать нашу

транспортную инфраструктуру, помнить те традиции, которые заложили вы, наши ветераны. Я от всей души хочу вас всех поздравить и с надвигающимся юбилеем Гейдара Алиевича Алиева, и с 50-летием БАМ, который будет в следующем году. На этот великий праздник мы приглашаем всех, в том числе и азербайджанских коллег, потому что много строителей работало на легендарной стройке века со стороны Азербайджана», – сообщил Виталий Савельев.

Рашад Набиев подчеркнул, что Баку приветствует празднование столетнего юбилея общенационального азербайджанского лидера Гейдара Алиева в Москве.

«Хочу с удовольствием отметить, что, будучи первым заместителем председателя Совета министров СССР, Гейдар Алиевич наряду со многими отраслями экономики курировал транспорт. Наверное, сложно будет перечислить его заслуги

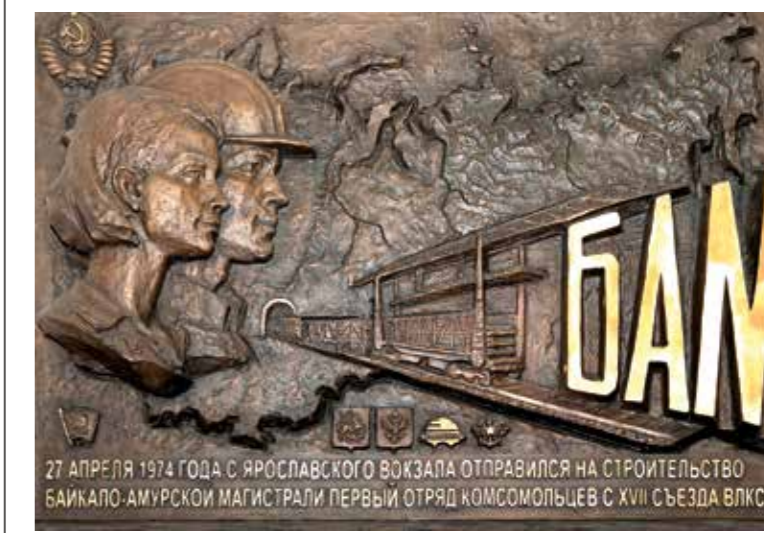


на этом посту, но одним из самых главных проектов, которые реализовал Гейдар Алиевич, конечно же, было строительство и завершение БАМ. Наряду с профессиональными качествами коллеги всегда отмечали его личные качества, душевность, трудолюбие, настойчивость, четкое и заботливое отношение к коллегам и рабочим. Именно эти качества, как отмечают его современники, позволили ему завершить строительство БАМ. Сегодня на этой выставке мы видим лица людей, героизм которых позволил превратить невозможное в реальность, и мы видим Гейдара Алиевича среди рабочих, строителей, железнодорожников, которые абсолютно непринужденно с ним общаются, а самое главное – прислушиваются», – обратил внимание Рашад Набиев.

«То, что мы сегодня в Москве отмечаем столетие Гейдара Алиевича, еще раз показывает, что любовь и уважение русского народа к личности Гейдара Алиевича незыблемы. Говоря о российско-азербайджанских отношениях, стоит отметить, что они сегодня носят стратегический характер во всех отраслях. По тому портфелю, за который отвечает наше министерство, я могу уверенно сказать, что наши отношения очень динамично развиваются. Мы успешно реализуем проект «Север-Юг». В прошлом году

мы наблюдали резкий скачок транзитных грузов в направлении «Север-Запад». Конечно, это все не случайность, а результат настойчивой и упорной работы лидеров Ильхама Гейдаровича Алиева и Владимира Владимировича Путина», – сказал министр транспорта Азербайджана, поблагодарив коллег за гостеприимство и радушный прием. И эти знаковые мероприятия – только начало предъюбилейных торжеств в честь полувекowego юбилея БАМа.

Татьяна Липовецкая



БАМ:

ЛЕГЕНДАРНОГО БРИГАДИРА
МОНТЁРОВ ПУТИ СМП-596 ТРЕСТА
БАМСТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ В НАРОДЕ
НАЗЫВАЮТ «СЕНАТОР» ТЫНДЫ

ДОРОГА ЖИЗНИ ИВАНА ВАРШАВСКОГО

Бригадир «золотой» стыковки БАМа Иван Варшавский давно уже стал легендой железнодорожной истории нашей страны. И за полвека он с этим смирился. «Если кто-то так считает – его дело, но легенда – это все строители БАМа, те, кто отдал легендарной стройке большую часть жизни. И конечно, БАМ – это не просто железная дорога, это эпохальный путь страны», – устав от постоянного внимания журналистов рассуждает Иван Николаевич. Но, как бы ни умалял свои личные заслуги наш собеседник, именно он вместе с Александром Бондарем в 1984 году вбил «золотой колышек» на разъезде Балбухта при стыковке БАМа. Новый путь был открыт, и эти эпохальные кадры облетели всю планету, как когда-то гагаринский полет. В следующем году мы отметим юбилей этого события, а в этом году Ивану Николаевичу – Герою социалистического труда и почетному гражданину Тынды – исполнилось 85... Тоже эпоха.



РАДИ ОБЩЕГО ДЕЛА

Про него, одного из главных героев строительства Байкало-Амурской магистрали, написаны книги и сняты фильмы, так что общение с прессой для Ивана Николаевича дело привычное. Перед началом нашей беседы ветеран БАМа заметил, что за сорок лет «с гаком» дал сотни интервью – рассказал обо всем, и добавить уж вроде нечего. Много статей написано про то, как он с женой и двумя детьми из солнечной Молдавии сорвался в Сибирь, а потом на Дальний Восток, как собрал на комсомольской стройке свою легендарную бригаду и после золотой стыковки «бамовцы»-герои пили из строительных касок

«северное сияние» – шампанское с водкой, или как секретарь ЦК КПСС Владимир Долгих вручил бригадире звезду Героя Социалистического Труда... Но даже сотни раз пересказанные истории этого человека вызывают удивление и восторг.

Несмотря на свою известность, в общении он демократичен, любит побалагурить, порассуждать. Но за этой простотой чувствуется глубина, мудрость, природное понимание сути вещей. Он видит людей насквозь, на дежурные вопросы отвечает довольно кратко и резко, а на искренний интерес – так же откровенно. Наша беседа с Иваном Николаевичем растянулась на несколько часов, и если кратко, то я по-

нял, почему наша страна смогла построить БАМ – потому что в стране были такие люди.

«Не так давно мне один журналист задал несколько странный вопрос: «а зачем вы вообще этот БАМ построили?» – начал разговор Иван Николаевич. – Мы не задавали себе таких вопросов. Если Родина скажет «надо», значит надо... Никто не сомневался в значимости и необходимости своей работы, в том, что ты строишь дорогу в лютый мороз, пробиваешься через скалы и тайгу, живешь в общем бараке и сутками не спишь ради значимого дела».

Строители БАМа вошли в историю, потому что ехали «за туманами», не за длинным рублем, а с желанием проявить себя, поучаствовать в самой большой стройке страны. Они считали домом весь Советский Союз, а не только свои «четыре стены». Это поколение всей душой верило в себя, поэтому выдержало испытания, которые не снились нынешней рафинированной молодежи. Ведь основная часть дороги строилась более 10 лет – с июля 1974 года по октябрь 1984 года, а 1 ноября 1989 года весь новый трёхтысячекилометровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объёме пускового комплекса. Так что триумфальной укладке стыковочного «золотого звена» предшествовали годы тяжёлой работы. Если бы солдаты, строители или представители иных профессий спрашивали «зачем», то вряд ли бы страна победила в войне или построила легендарный объект.

Кстати, именно война, возможно, и воспитала бойцовский характер у нашего героя. Ведь его детские годы пришлось на очень трудное, голодное и холодное для всей страны время – родился он 10 апреля 1938 года в деревне Загнитков Кодымского района, ныне Одесской области.

КУВАЛДА ОТ МОРОЗА

«Семья была многодетная, я был самым младшим, восьмым ребенком, «по-скрёбьшем». И, конечно, жили мы впроголодь... – вспоминает Варшавский. – Бывало и голова с голоду кружилась, но дети есть дети – бегали, играли, несмотря на голод и лишения. Хорошо помню, как будучи совсем маленьким ходил с матерью и старшими сёстрами на колхозное поле. В обеденное время туда привозили огромный котёл,



БРИГАДА ИВАНА ВАРШАВСКОГО ВМЕСТЕ С БРИГАДОЙ АЛЕКСАНДРА БОНДАРЯ 29 СЕНТЯБРЯ 1984 ГОДА СОЕДИНИЛА «ЗОЛОТЫМ ЗВЕНОМ» РЕЛЬСЫ БАМА НА РАЗЪЕЗДЕ БАЛБУХТА В ЧИТИНСКОЙ ОБЛАСТИ, ОЗНАМЕНОВАВ ТЕМ



САМЫМ ОТКРЫТИЕ СКВОЗНОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ВСЁМ ПРОТЯЖЕНИИ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ





- ДЛИНА БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ ОТ СТАНЦИИ ТАЙШЕТ ДО СОВЕТСКОЙ ГАВАНИ – 4324 КМ.
- ОСНОВНУЮ ЧАСТЬ ДОРОГИ СТРОИЛИ С 1974 ПО 1984 Г.
- НА СТРОЙКЕ ТРУДИЛИСЬ РАБОЧИЕ И ИНЖЕНЕРЫ 108 НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ, 60% БЫЛИ МОЛОЖЕ 30 ЛЕТ.
- ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГИ ПОЯВИЛОСЬ 63 НОВЫХ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТА.
- НА БАМ БЫЛО ЗАТРАЧЕНО 17,7 МЛРД СОВЕТСКИХ РУБЛЕЙ

в котором варили густую похлебку. И вкус этого кулеша, ощущение приятного тепла и сытости, я помню до сих пор».

Даже обычный сахар был тогда роскошью. Как-то фашисты разбомбили магазин, и мама Ивана Николаевича принесла в подоле «подушечки» напололам с землёй. Этот вкус он тоже запомнил на всю жизнь – ничего лучше в жизни не пробовал.

Понятно, что и дома тогда мальчишки не засиживались – работать было некому, в деревнях остались старики, женщины и дети, а мужчины, которые вернулись с фронта, были в основном покалеченные

да раненые. И подростки работали за троих. Поэтому наш герой после семилетней школы в 1953 году пошёл работать в колхоз, строил автомобильную дорогу в Кодымском районе – укладывал брусчатку. А сразу после армии устроился монтером пути, стал бригадиром, заочно окончил железнодорожный техникум, и в 1969 году вырос до руководителя группы рабочих Киншинёвской железной дороги.

В жизни Варшавского есть такой случай, который заинтересовал бы профессоров медицины. Когда Иван Николаевич работал в Молдавии, у него постоянно болело

горло – гнойная ангина, высокая температура. А ведь дорожники строят и в мороз, и в дождь! И однажды хирург ему посоветовал: «Уезжай отсюда, тебе тут не климат». Поэтому в 1972 году он уехал на строительство Абакан-Тайшетской железной дороги, и за десятки лет походно-дорожной жизни на БАМе – ни одной ангины. «Рецепт» опытного врача помог!

«Сразу, как услышал про строительство БАМа, в 1974-м году, я приехал туда на разведку. Смелый был, горячий, молодой. Интересно было попробовать свои силы. И меня сразу взяли. Приехал не один, а с семьёй – жена и двое детишек. Поселились у друга в крошечной времянке. Вот так и жили – в тесноте, да не в обиде! Вокруг – тайга, грибов полно – как говорится, хоть косой коси. Буквально из-под ног рябчики взлетают, глухари – места дикие, нетронутые. Дорог, конечно, нет, кругом топкая и непролазная грязь. Но никто не грустил – и на танцы успевали ходить, и у костров с гитарами посидеть, пошутить, посмеяться... Жизнь на БАМе была ключом! Но вот с отоплением – проблема. Тогда в Тынде было много кочегарок – почти каждый барак, вагончик, или просто землянку отапливала своя котельная. Экология была еще та: как утро, так все машины начинали прогревать – в 50-градусный мороз это непростое дело. Поэтому смог стоял на всю Тынду», – вспоминает трудовую молодость ветеран БАМа.



Поздравляем!

**ТЕЛЕГРАММА
ВЫСШАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ**

ЗАСЛУЖЕННОМУ СТРОИТЕЛЮ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ,
ГЕРОЮ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА
И.И. ВАРШАВСКОМУ

УВАЖАЕМЫЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ!

ПРИМИТЕ МОИ СЕРДЕЧНЫЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ С ЮБИЛЕЕМ!

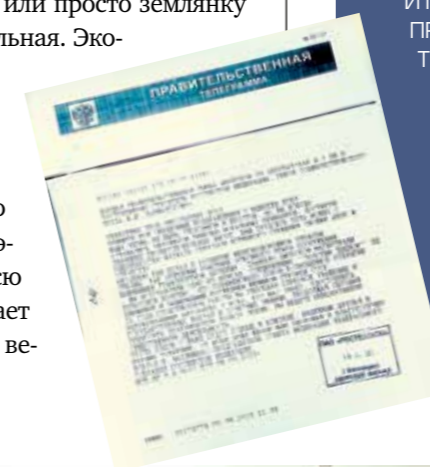
ВАША ЖИЗНЬ НЕ БЫЛА СПОКОЙНОЙ И ПРОСТОЙ, НО ВЫ ВСЕГДА ОСТАВАЛИСЬ ЧЕЛОВЕКОМ ТВЕРДЫХ МОРАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ, ДОСТИГЛИ ЗНАЧИМЫХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВЫСОТ, ВАШ ТРУДОВОЙ ПУТЬ МОЖНО С УВЕРЕННОСТЬЮ НАЗВАТЬ ОБРАЗЦОМ ИСТИННОГО СЛУЖЕНИЯ СВОЕМУ ДЕЛУ И ОТЕЧЕСТВУ.

НЕОЦЕНИМ ВАШ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ. КАК АКТИВНЫЙ УЧАСТНИК ОСНОВНОГО ЭТАПА СООРУЖЕНИЯ ВАЖНЕЙШЕЙ ТРАНСПОРТНОЙ АРТЕРИИ – БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ – ВЫ ВОЗГЛАВЛЯЛИ ОДНУ ИЗ БРИГАД, СОЕДИНИВШИХ «ЗОЛОТЫМ ЗВЕНОМ» ЕЕ РЕЛЬСОВОЕ ПОЛОТНО, ЧТО ОЗНАМЕНОВАЛО СОБОЙ ПОЛНОЦЕННОЕ ОТКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ И ЗАВЕРШЕНИЕ ПОСЛЕДНЕЙ ВЕЛИКОЙ СТРОЙКИ СССР.

ЗА ГОДЫ ПЛОДОТВОРНОЙ РАБОТЫ ВЫ СНИСКАЛИ ГЛУБОКОЕ УВАЖЕНИЕ И НЕПРЕРЕКАЕМЫЙ АВТОРИТЕТ У ВСЕХ, КТО ВАС ЗНАЕТ, УДОСТОИЛИСЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ НАГРАД И ПОЧЕТНЫХ ЗВАНИЙ. ПРОДОЛЖАЯ СЕГОДНЯ ПРИНОСИТЬ ПРАКТИЧЕСКУЮ ПОЛЬЗУ ЛЮДЯМ, ВЫ ВЕДЕТЕ ИНИЦИАТИВНУЮ ОБЩЕСТВЕННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.

ПУСТЬ РЯДОМ С ВАМИ БУДУТ РОДНЫЕ И БЛИЗКИЕ, НАДЕЖНЫЕ ДРУЗЬЯ И ВЕРНЫЕ ТОВАРИЩИ. ОТ ВСЕЙ ДУШИ ЖЕЛАЮ ВАМ ЗДОРОВЬЯ И БЛАГОПОЛУЧИЯ!

В.И. МАТВИЕНКО,
ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО
СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



СЕНАТОР ТЫНДЫ

Конечно, великая стройка закаляет не только организм, но и характер. Пожив в бараке на восемь коек, ты начинаешь ценить комфорт даже крошечной «малосемейки», после постоянного недосыпа по 5 часов в сутки, начинаешь ценить сон, а пережив месяцы лютой стужи – обычный солнечный день. Те, кто ходил в какой-нибудь поход за Полярный круг знают, что при морозе за 60 градусов очень сложно даже дышать... На БАМе «зимняя» солярка застывала в кисель, импортные машины глохли от холода, а люди выдерживали. Был у Варшавского случай на Гилное: на градуснике минус 64°C. Вся техника встала намертво,



а люди забивают шпалы. Если летом костыль в шпалу «залуживаешь» за пару ударов, то в такой мороз бить приходилось по нему по десять и больше раз. Вот так, с кувалдой и ломом в руках и грелись. Даже без полушубков работали – жарко!

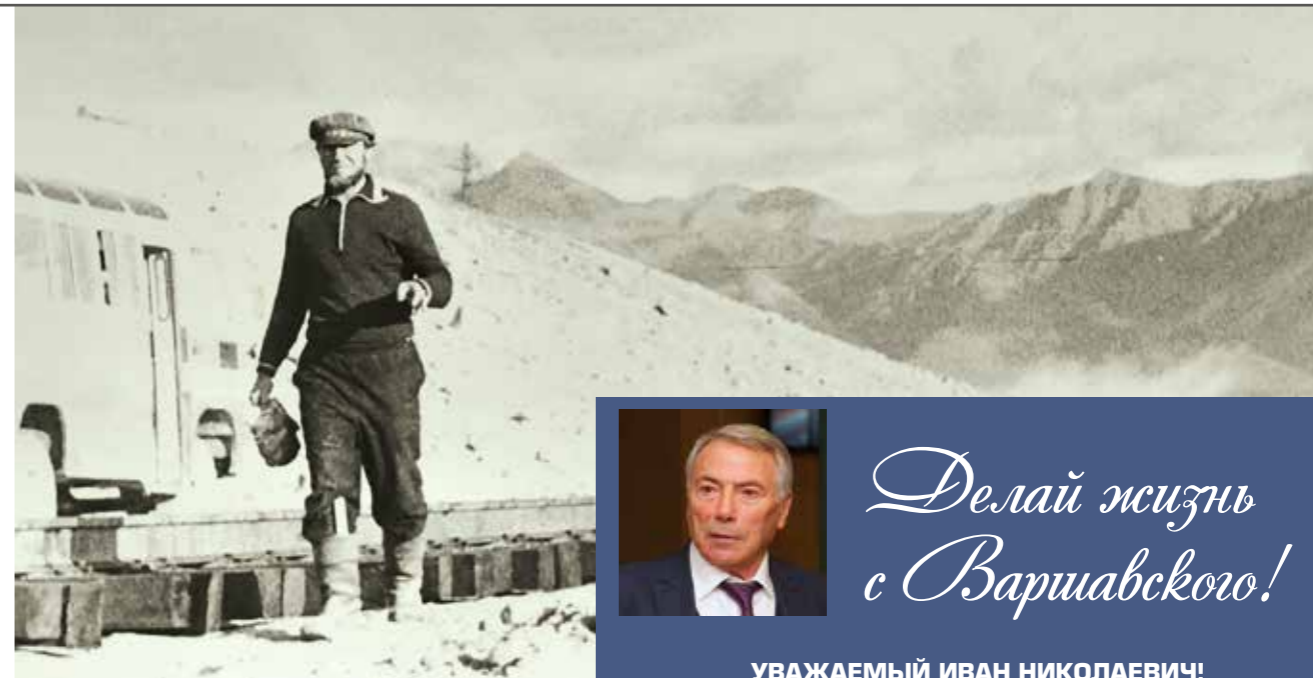
«На спине образовывалась изморозь, проступавший пот превращался в наледь. Полчаса машешь ломом, а полчаса в вагончике приходишь в себя. Чайку горячего глотишь, у печки ноги вытянешь, в себя придешь и опять на мороз, – делится воспоминаниями Иван Николаевич. – Работали как звери, спали по четыре часа в сутки. Чем дальше жилые вагончики ставили от трассы, тем дальше тебя везут на вахтовке, значит, есть лишние минуты покемарить в машине».

Варшавскому очень обидно было услышать фразу, брошенную известным юмористом, что БАМ строили эки и солдаты, а комсомол только наблюдал и руководил процессом. Он счи-

тает, что так мог сказать человек, который там никогда не был. БАМ строили труженики и романтики, причем не только мужчины. Бригада монтеров пути СМП-596 треста БАМстроймеханизация была на треть женской, но не требовала себе поблажек. Некоторые девчонки и шпалы на плечо в одиночку поднимали. Это потруднее, чем коня на скаку остановить! Причем, с шутками-прибаутками. С дисциплиной все было в порядке, и со взаимопониманием, хотя люди приезжали разные, со всего Советского Союза. Потому что время было «созидательное», без конфликтов. Работали в одном строю – мостовики, взрывники, мехколонна, строители промышленных и гражданских сооружений – все делали одно дело.

«Один ваш коллега назвал в статье стыковку БАМа на разъезде Балбухта «смычкой». Мне кажется, что «космический» термин – «стыковка», всё-таки более уместен», – заметил Иван Николаевич.

И зарабатывали строители БАМа очень неплохо. Взрывники получали по тысяча советских рублей – месяца за три можно было купить хорошую машину. Иван Николаевич получал около 700 советских рублей, и отсылал домой, матери. Колхозная пенсия у матери-героини, которая подняла восьмерых детей, была около 70 рублей.



Делай жизнь с Варшавского!

УВАЖАЕМЫЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ!

ОТ ИМЕНИ ОБЩЕРОССИЙСКОГО «БАМОВСКОГО СОДРУЖЕСТВА» ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС С ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМ ЮБИЛЕЕМ – 85-ЛЕТИЕМ!

ГЛЯДЯ НА ВАС, МЫ РАДУЕМСЯ, ЧТО ВЫ НЕ СТАРЕЕТЕ. И В ДУШЕ ВАШЕЙ ГОРИТ ВСЕ ТОТ ЖЕ ОГОНЬ, ЧТО И ПОЛВЕКА НАЗАД, КОГДА ИЗ СОЛНЕЧНОЙ МОЛДАВИИ ВЫ ПОЕХАЛИ В ХОЛОДНУЮ СИБИРЬ.

НА БАМЕ БЫЛИ НУЖНЫ ИМЕННО ТАКИЕ КАК ВЫ – ПУТЕЙЦЫ-ПРОФЕССИОНАЛЫ, ЛЮДИ С НРАВСТВЕННЫМ СТЕРЖНЕМ ВНУТРИ. ВЫ СОЗДАЛИ СВОЮ БРИГАДУ И ВЫВЕЛИ ЕЕ В ПЕРЕДОВЫЕ, СТРОЯ ПОДЪЕЗДНЫЕ И СТАНЦИОННЫЕ ПУТИ. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО ВЫ – МУДРЫЙ НАСТАВНИК. ИМЕННО ПОЭТОМУ ВАМ ПОРУЧИЛИ ВОЗГЛАВИТЬ БРИГАДУ МОНТЕРОВ ПУТИ, ВЕДУЩУЮ УКЛАДКУ ГЛАВНОГО ПУТИ БАМА. В ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЯХ ВЫ ВЕЛИ ЕЕ, И ДАЖЕ В 50-ГРАДУСНЫЕ МОРОЗЫ ВАШИ СПЕЦЦОВКИ НЕ ПРОСЫХАЛИ ОТ ПОТА. ВСЕ БЫЛО НА ПУТИ – ВСЕ ПРЕОДОЛЕЛИ И ПРИШЛИ ПОБЕДИТЕЛЯМИ К «ЗОЛОТОМУ ЗВЕНУ» ВМЕСТЕ С БРИГАДОЙ АЛЕКСАНДРА БОНДАРЯ. И БЫЛИ УДОСТОЕНЫ ЗВАНИЯ ГЕРОЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА. ЗА МИНУВШИЕ ГОДЫ ВЫ УСПЕЛИ МНОГОЕ – ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПЕРВОЙ В ЯКУТИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, НАЧИНАЛИ ЛИНИЮ УЛАК-ЭЛЬГА, ЗАНИМАЛИСЬ ЭЛЕКТРИФИКАЦИЕЙ ТРАНССИБА... И ВСЕГДА ЗАЩИЩАЛИ ГОРДОЕ ИМЯ НАШЕЙ МАГИСТРАЛИ, ОТСТАИВАЛИ ИНТЕРЕСЫ ЛЮДЕЙ, ПРОЖИВАЮЩИХ НА БАМЕ. ПОЭТОМУ, ЕСЛИ СПРОСИТ МОЛОДЕЖЬ: «ДЕЛАТЬ ЖИЗНЬ С КОГО?», МЫ ОТВЕТИМ: «ДЕЛАЙ ЕЕ С ИВАНА ВАРШАВСКОГО!».

МЫ ЖЕЛАЕМ ВАМ ЛЕТ ДО СТА ЖИТЬ БЕЗ СТАРОСТИ! ПУСТЬ НЕ ОСТАВЛЯЕТ ВАС ЖАЖДА ЖИЗНИ И ЖЕЛАНИЕ ИЗМЕНИТЬ ЖИЗНЬ, СДЕЛАВ ЕЕ ЛУЧШЕ!

Е.В. БАСИН

Президент ОРОО «БАМ», Герой Социалистического Труда, Герои Социалистического Труда: Казаков Л.Д., Лакомов В.И., Аксенов В.И., Кагатыко Г.И. Председатель правления ОРОО «БАМ» Голубева Г.А., руководители 50 региональных отделений ОРОО «БАМ» и члены правления.

Москва-Тында. 10.04.2023 год

«Но она, как оказалось, их не третила. Когда я в отпуск приехал, отдала мне узелок с деньгами – сказала, что мне надо жизнь устраивать, а она привыкла экономить. Я тогда ей на все эти деньги нарядов и подарков набрал в магазине», – рассказал о своем отношении к «длинному рублю» Иван Николаевич. Ему ни в молодости, ни сейчас не нужно было славы, почестей и огромных денег. Поскольку с детства понимал, что для того, чтобы чувствовать себя счастливым, нужно не так и много: жить в гармонии с собой, своей совестью, природой, людьми. Поэтому после окончания строительства магистрали он остался в любимой Тынде. Несмотря на то, что мог бы уехать в Северную столицу, где ему предлагали квартиру, или к сыну в Хабаровск. Но он знает, что без БАМа жить уже не сможет, потому что БАМ – дорога и его жизни.

Иван Николаевич живет в гармонии с собой и с природой. Частенько выбирается за сотни километров за хариусом или тайменем. Говорит, что пару суток рыбалки продлевают жизнь на неделю. Он знатный грибник, причем, сам делает заготовки на долгую зиму – сушит, солит и маринует. Половину отправляет сыну в Хабаровск. Дикой живности в лесу не боится, говорит, что она чувствует тех, кто им не по зубам. Иван Николаевич любит жизнь во всех проявлениях, и она отвечает ему взаимностью – в свои 85 наш герой выглядит лет на 20 моложе. Сохранять хорошую физическую форму помогает и огород – не всякий может в северном климате вырастить знат-



Поздравляем!

**ТЕЛЕГРАММА
ВЫСШАЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ**

Герою Социалистического Труда
И.Н. ВАРШАВСКОМУ

УВАЖАЕМЫЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ!

ПРИМИТЕ МОИ ИСКРЕННИЕ ПОЗДРАВЛЕНИЯ С 85-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ!

В ЭТОТ ЗНАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ ОТ ВСЕЙ ДУШИ ХОЧУ ПОБЛАГОДАРИТЬ ВАС ЗА ПЛОДОТВОРНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА БЛАГО РОССИИ И ПОЖЕЛАТЬ ВАМ ЭНЕРГИИ И ОПТИМИЗМА В РАБОТЕ, ДОБРОГО ЗДОРОВЬЯ, СЧАСТЬЯ, БЛАГОПОЛУЧИЯ, УДАЧИ И УСПЕХОВ ВО ВСЕХ ДЕЛАХ И НАЧИНАНИЯХ.

С УВАЖЕНИЕМ,
ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ
И. ЛЕВИТИН



ные урожаи помидоров, огурцов, редиски и картошки.

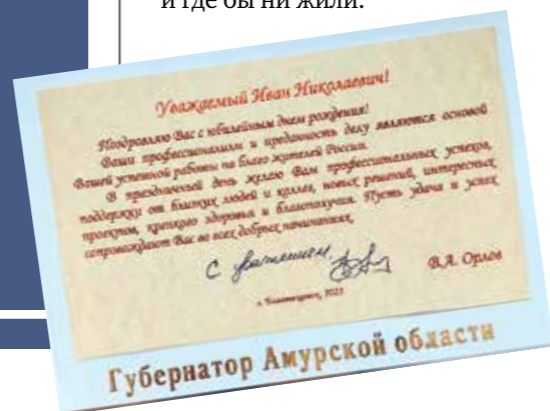
При этом у него хватает времени активно участвовать в жизни города, общаться с молодежью, своими коллегами-бамовцами, лоббировать интересы своего края. Его даже называют «сенатором» Тынды. Иван Николаевич прошел суровую школу жизни, и ему есть что сказать за чашкой чая журналистам, коллегам на стройплощадке и чиновникам в верхней палате российского парламента. Летом, в год 45-летия начала строительства БАМа, в жизни Варшавского случился второй «звездный» момент – его имя снова прогремело на всю страну после исторического выступления в Совете Федерации. На заседание он приехал по приглашению Валентины Матвиенко.

«Про меня сняли фильм корреспонденты из Петербурга – взяли интервью, я их свозил в лес, показал наши местные красоты. Валентина Ивановна, увидев этот фильм по телевидению, пригласила выступить на заседании Совета Федерации. Сначала не хотел ехать, поскольку в Москву надо лететь на следующий день после празднования юбилея магистрали. У меня дома за столом собралось четыре Героя Соцтруда – Казаков, Бондарь, Лакомов и Аксенов. А губернатор отправил за мной машину, чтобы доехать до Благовещенска. Сразу «с корабля на бал». К вы-



ступлению перед сенаторами я не готовился, тезисов не писал, так, без бумажки все и рассказал», – признался герой Соцтруда. И его бесхитростная речь о наболевшем, о сегодняшних реалиях БАМа и людях, его построивших, произвела фурор – несколько раз прерывалась бурными аплодисментами. Он рассказал про то, что самолёты в Тынду не летают, и что поезд с неподъемными ценами на билеты до Благовещенска ходит через сутки, и про бамовские временки, в которых живут тысячи людей, и про лесные богатства, которые много лет вырубает «на корню», а в Тынде нет даже своей пилорамы, об оттоке населения. И главное – про больницу, которую городу передали железнодорожники, где 40 лет не было нормального ремонта. Ветеран БАМа попросил помочь выделить недостающие 170 миллионов рублей. Теперь и самолёты летают. Деньги на ремонт выделили, и после возвращения Варшавского, его в Тынде стали звать «сенатор». Правду говорят – не место красит человека. И такие люди, как Иван Николаевич, проявили бы себя, где бы ни работали и где бы ни жили.

Мария Гошина



Поздравляем!

УВАЖАЕМЫЙ ИВАН НИКОЛАЕВИЧ!

ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС С ЮБИЛЕЙНЫМ ДНЕМ РОЖДЕНИЯ! ВАШИ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ И ПРЕДАННОСТЬ ДЕЛУ ЯВЛЯЮТСЯ ОСНОВОЙ ВАШЕЙ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ НА БЛАГО ЖИТЕЛЕЙ РОССИИ.

В ПРАЗДНИЧНЫЙ ДЕНЬ ЖЕЛАЮ ВАМ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ УСПЕХОВ, ПОДДЕРЖКИ ОТ БЛИЗКИХ ЛЮДЕЙ И КОЛЛЕГ, НОВЫХ РЕШЕНИЙ, ИНТЕРЕСНЫХ ПРОЕКТОВ, КРЕПКОГО ЗДОРОВЬЯ И БЛАГОПОЛУЧИЯ. ПУСТЬ УДАЧА И УСПЕХ СОПРОВОЖДАЮТ ВАС ВО ВСЕХ ДОБРЫХ НАЧИНАНИЯХ.

С УВАЖЕНИЕМ, В.А. ОРЛОВ
ГУБЕРНАТОР АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

г. Благовещенск 2023

ПОКЛОНИМСЯ ВЕЛИКИМ ТЕМ ГОДАМ

Уважаемые ветераны, наши защитники, наши герои!

Поздравляю вас со знаменательным великим праздником всего нашего народа – Днем Победы! Мы всегда помним о ваших заслугах, но в этот день открыто выражаем вам свою благодарность, отдаем дань памяти всей страной. Честь и слава всем тем, кто героически боролся за свободу нашей Родины, преодолел все тяготы и ужасы войны, тем, кто приближал победу, как только мог – и на фронте, и в глубоком тылу. Все это – великий подвиг. В памяти народа навечно остались двадцать девять трагических дней, не покорившихся врагу защитников Брестской крепости, двести

пятьдесят дней героической обороны Севастополя, девятьсот дней блокадного Ленинграда, давшему миру непревзойденные образцы стойкости человеческого духа, двести один день насмерть стоявшего Сталинграда, пятьдесят дней сражения на Курской дуге и сто три дня великой битвы под Москвой. Этот список можно продолжить. На защиту своей страны поднялся весь народ: солдаты, офицеры, женщины, дети, старые и молодые – каждый считал своим долгом остановить врага. Они не говорили о подвигах и героизме, они просто не могли иначе.

Героизмом можно назвать и ту черновую работу, что легла на солдатские плечи в годы вой-

ны – километры, которая отпахали, приближая Победу, наши доблестные воины, бесчисленные часы, проведенные без отдыха и сна, пуды перетасканного металла... Читая документальную хронику о военных буднях рядовых героев, можно представить, какой вклад внес только один солдат этой беспощадной войны – расстрелял тысячи мин, уничтожил десятки противотанковых орудий и минометов, сотни пулеметов, автомашин и бронетранспортеров. Вот он солдатский труд в цифрах. Цифры, без которых не было бы Победы. Низкий поклон и тем, кто ковал Победу в тылу, стоял у станка, работал в полях, восстанавливал и строил дороги...



Мы помним об этом и всегда равняемся на наше старшее поколение, поколение победителей. И пусть в наше непростое время этот знаменательный день станет символом мужественности, воли, любви к Родине и стойкости духа всех народов России! От всей души желаю всем здоровья и долгих лет жизни. Пусть в ваших домах всегда будет мир, счастье и благополучие!

Гарик Оганесян,
генеральный директор ООО «Гранит»



ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ПРИОРИТЕТЕ

ИНФРАСТРУКТУРА НА ШАГ ВПЕРЕД

Представительный форум собрал более 400 участников, в числе которых представители органов государственной власти, государственные заказчики, подрядные организации, а также поставщики строительных ресурсов. Участники рынка обсудили главные задачи, стоящие перед дорожниками и транспортниками, а также меры под-

держки и перспективы развития отрасли в условиях новых экономических вызовов.

Выставка специализированной техники и материалов, на которой участники и гости мероприятия могли ознакомиться с отечественными разработками и проверенными временем образцами оборудования и комплектующих, показала, что наши производители готовы ответить на вызовы времени. А основными темами деловой программы стали пятилетний правительственный план дорожного строительства на 2023 – 2027 годы, привлечение внебюджетного финансирования в перспективные проекты, совершенствование правового регулирования отрасли, а также импортозамещение и обеспечение дорожно-строительных компаний необходимыми ресурсами.

«Мы планируем построить или реконструировать 4 тыс. км дорог и еще порядка 140 тысяч привести в нормативное состояние», – поделился планами на ближайшие годы директор Департамента строительства Правительства РФ Максим Степанов. По его прогнозам, ожидаемый прирост ВВП от реализации 5-летнего плана чуть ниже 7 триллионов рублей.

ОПЕРЕЖАЮЩЕЕ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА СЕГОДНЯ ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНЫМ ДРАЙВЕРОМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Эта тема стала главной на пленарном заседании Национального Форума Инфраструктурных Компаний «Основные приоритеты транспортного строительства: основные вызовы и пути решения», организованный Национальной ассоциацией инфраструктурных компаний. Форум прошел 25 апреля в Москве при поддержке Российского Союза промышленников и предпринимателей и Государственной компании «Российские автомобильные дороги».



НАТАЛЬЯ ЯРМАЛЬЧУК:

«СЕГОДНЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ КРАЙНЕ ВАЖЕН ПЕРЕХОД НА РЕСУРСНО-СМЕТНУЮ МОДЕЛЬ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ»

В частности, у Госкомпании «Автодор» на ближайшие годы 7 проектов в портфеле заказов на более чем 4 триллиона рублей.

«По трем из них даже есть положительное заключение Главгосэкспертизы, еще по четырем готово технико-экономическое обоснование», – отметил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. – Эти проекты готовы к реализации, и есть подрядчики, готовые их строить».

Один из ключевых спикеров форума – Президент Российского союза Александр Шохин поблагодарил Национальную ассоциацию инфраструктурных компаний, Госкомпанию «Автодор» за работу по объединению компаний и бизнеса, участвующих в строительстве инфраструктуры.

ЦЕНЫ. ПЕРЕЗАГРУЗКА

Первый заместитель председателя правления по инвестиционной политике Государственной компании «Автодор» Игорь Коваль провел заседание рабочей группы на тему: «Внебюджетное финансирование транспортного строительства в Российской Федерации в условиях экономических огра-

ничений. Перспективные транспортные проекты». В рамках мероприятия приняли участие представители главных банков России, представители крупнейших строительных компаний. Эксперты отметили важность привлечения внебюджетных инвестиций и механизма субсидирования процентных ставок, необходимость разработки приоритетного перечня дорожных проектов, реализуемых за счет внебюджетных источников, а также установления прозрачного порядка взаимодействия инвесторов и государства на всех этапах движения проекта к точке готовности для выделения федеральных средств.

Участники круглого стола согласились, что четкий список проектов, гарантированно получающих федеральную поддержку, избавит от лишней работы и сделает экономику проектов более понятной. Они также



ИТОГОМ ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ СТАЛА ЦЕРЕМОНИЯ ВРУЧЕНИЯ ПРЕМИЙ НАИК. ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР» В ЛИЦЕ ВЯЧЕСЛАВА ПЕТУШЕНКО ВРУЧИЛИ ПРЕМИЮ В НОМИНАЦИИ «ЗА ПОДДЕРЖКУ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ»

призвали ввести государственное субсидирование процентных ставок, как это уже сделано в сельском хозяйстве и промышленном строительстве. Представители ПАО «Сбербанк» предложили использовать софинансирование, чтобы сделать ставку фиксированной для заемщиков на уровне 4% на весь срок действия кредита.

Заместитель генерального директора АО ДСК «Автобан» Денис Анисимов отметил, что суммы в 1 трлн рублей хватит на реализацию целого ряда проектов, и компания готова работать как по 44-ФЗ, так и в рамках концессии. Он добавил, что использование дополнительных финансовых инструментов позволит начать строительство сейчас, а не через несколько лет, когда проекты станут значительно дороже.

В рамках стратегической сессии «Совершенствование правового регулирования в сфере транспортного строительства. Перезагрузка» эксперты обсудили ход реализации отраслевой Дорожной карты, вопросы подготовки кадров и повышения производительности труда, установление механизма гибкого реагирования на изменение цен на строительные ресурсы по госконтрактам, оптимизацию «клиентского пути» для подготовки «калькулятора процедур» в сфере строительства.

Директор Департамента строительства Правительства Российской Федерации Максим Степанов в своем выступлении подчер-

кнул, что разработанная дорожная карта сыграла очень существенную роль в развитии отрасли. Работа в этом направлении началась в 2021-м году, в условиях последствий COVID и нестабильной ситуации на рынке строительных ресурсов. Большой рост цен на ценообразующие строительные ресурсы только усугубил ситуацию. Затем началось санкционное давление, геополитические условия изменились, и все отрасли столкнулись с периодом турбулентности и нестабильности. Однако, отметил спикер, дорожная отрасль стала одной из тех, которая показывает стабильный рост в течение последних лет. Рост объемов строительных работ за последние три года составил порядка 15%. Одной из проблем, предшествующих разработке дорожной карты, стало то, что уже выделенных средств было недостаточно для строительства необходимого объема, включая инфраструктуру.

В прошлом году было выделено дополнительное финансирование в размере 240 млрд рублей из бюджета из-за увеличения стоимости проектов, а в этом году планируется выделить еще 100 млрд рублей. Законодатели в настоящее время работают над ускорением поступления средств к контрактным организациям.

Главгосэкспертиза изменила подход к рассмотрению проектов строительства дорожной инфраструктуры и линейных объектов, скорректировав подходы к ценообразованию. За первый квартал 2023 года уже 79 регионов перешли на ресурсно-индексный метод определения сметной стоимости, а до конца года остальные регионы присоединятся. Это позволит участникам рынка приблизить цены материалов в смете к реальным ценам. Кроме того, предлагается ввести индексы-дефляторы, чтобы показать, когда цены на рынке значительно вырастут, и время пересматривать стоимость проектов в сторону увеличения. Авторы законопроекта предлагают запускать этот процесс ежеквартально в будущем. В настоящее время инициатива обсуждается в правительстве и может быть внедрена с начала следующего года. Следующим вопросом на повестке дня становится повышение производительности труда через раскрытие кадрового потенциала. По мнению участников обсуждения, этого будет сложно достичь без грамотной подготовки новых специалистов.

ОПЫТ ЛИДЕРОВ

Ключевыми спикерами форума стали и руководители ведущих дорожно-строительных компаний. Например, генеральный директор ООО «Трансстрой-механизация» Владимир Монастырев рассказал, что его компания активно участвует в процессе преобразования образовательных программ, связанных с обучением дорожной инфраструктуре в ведущих университетах. Комитет, ответственный за этот процесс, тщательно анализирует, какие предметы изучаются студентами и сколько времени уделяется практике. «На основе этого анализа мы подготовим предложения для будущей Академии дорожного хозяйства, которые затронут подготовку преподавателей основных и дополнительных предметов, а также будут направлены на сближение теории и практики», – подчеркнул руководитель.

Генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев в свою очередь отметил, что для того, чтобы обеспечить кадрами отрасль, необходимо поддерживать вузы. «Мы, как подрядная организация, заключили договор о сотрудничестве с высшими учебными заведениями, и в соответствии с этим договором мы берём студентов на практику. С третьего курса они проходят практику в нашей компании. Мы обучаем студентов на производственных площадках и в то же время следим за тем, кто из них выделяется, и кого мы могли бы привлечь в нашу компанию. Показываем, что строительство автомобильных дорог – дело достойное», – рассказал Алексей Андреев.

Участники встречи, посвященной основным потребностям дорожно-строительного комплекса в инновациях, выразили мнение о необходимости создания стимулирующего механизма, который бы способствовал внедрению инноваций в инфраструктурные компании. Кроме того, они также по-



делились информацией о развитии ускоренных испытаний дорожных материалов, которые считаются важной составляющей развития дорожной науки.

В рамках сессии «Обеспечение дорожно-строительной отрасли техникой, материалами и оборудованием» участники форума отметили важность льготного лизинга как эффективного инструмента финансирования, который помогает компаниям приобретать как зарубежную, так и отечественную строительно-дорожную технику. Они также пришли к выводу, что доходы от повышения утилизационного сбора должны быть целевым образом направлены на субсидирование приобретения отечественной техники дорожниками. Заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации Сергей Музыченко рассказал о работе министерства по созданию механизма гибкого реагирования на изменения цен на строительные ресурсы. Этот вопрос решается во исполнение поручений Президента. Музыченко также объявил, что предприятия будут переходить на метод индексов, основанный на ресурсах, для определения сметной стоимости строительства.

«Переход на ресурсно-ориентированный индексный метод повысит точность определения сметной стоимости за счет устранения неточностей в расчетах, связанных

РУКОВОДИТЕЛИ КРУПНЕЙШИХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КОМПАНИЙ, ВЕДУЩИХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ СТРАНЫ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ И ОРГАНОВ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ВЛАСТИ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ПРЯМОГО ЧАСТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ В ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



с использованием агрегированных индексов и разной структуры затрат для различных типов объектов капитального строительства, а также снизит количество сбоев в тендерных процедурах», – отметил заместитель министра.

Согласно Постановлению Правительства №1452, переход субъектов РФ на ресурсно-ориентированный индексный метод будет осуществляться постепенно с 1 по 3 квартал 2023 года. Условием, определяющим переход на RIM, является одновременное размещение субъектом РФ в федеральной государственной информационной системе ценообразования в строительстве индексов изменения сметной стоимости строительства по группам однородных строительных ресурсов и расчетных цен на строительные ресурсы на текущий квартал. Семь субъектов РФ уже перешли на ресурсно-индексный метод. Во втором квартале 2023 года планируется, что переход осуществят еще как минимум 13 субъектов РФ.

ПЕРСПЕКТИВЫ ОТРАСЛИ

Официальная часть Форума завершилась пленарным заседанием, модератором которого выступил вице-президент РСПП, председатель совета НАИК Игорь Вдовин. Эксперты отметили, что ключевой вопрос для отрасли сегодня – это перспективы развития инфраструктуры в широком смысле и дорожной сети, в частности. В этом контексте взоры инфраструктурного рынка обращены на пятилетний план Правительства России, на который возлагаются большие надежды.

Жизненно важно не снижать темп стройки и сохранить уникальные компании, занятые в сфере транспортного строительства, являющегося драйвером развития экономики страны. Для наращивания темпов введения объектов инфраструктурно-

го строительства необходимо привлечение внебюджетного финансирования.

Участники подчеркнули, что стройкомплекс Правительства РФ внимательно относится к проблемам дорожно-строительной отрасли и тем предложениям, которые иницируются представителями рынка. В то же время остаётся ряд вопросов, требующих повышенного внимания и совместного обсуждения. «Считаю, что наше мероприятие получилось очень результативным, а повестка насыщенной. В прошлом году мы достигли значительных результатов, с точки зрения поддержки подрядчиков в рамках реализации Постановления Правительства №1315, – сказала генеральный директор НАИК Мария Ярмальчук. – В этом году наша совместная работа со строительным комплексом Правительства и Федеральным казначейством продолжается. У нас есть предложения, которые позволят дополнительно оптимизировать строительно-инвестиционный цикл, это ускорит ввод строящихся объектов в эксплуатацию и снизит затраты подрядчиков и государства. Ускоренный ввод позволит генерировать дополнительные налоговые и иные бюджетные поступления».

Сегодня для строительной отрасли крайне важен переход на ресурсно-сметную модель ценообразования. Мы договорились продолжить работу с Главгосэкспертизой и Минстроем для того, чтобы этот переход прошел максимально безболезненно».

На первое место в отраслевой повестке выходит вопрос кадрового обеспечения и роста производительности труда. Качественно новый уровень подготовки кадров и внедрение инноваций являются основными составляющими роста производительности труда. «Мы выработали ряд конкретных предложений по ускорению внедрения инноваций, а также корректировке образовательных программ ВУЗов для того, чтобы выпускники отвечали современным требованиям рынка и обладали отличными базовыми знаниями», – отметила Ярмальчук.

Ключевые инициативы, прозвучавшие на площадке форума, будут направлены в адрес Заместителя Председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина с просьбой дать оценку предложениям отраслевого сообщества и поддержать их реализацию.

И. Александров



«КАПИТАН ДРАНИЦЫН» ВЕРНУЛСЯ ДОМОЙ

Ледокол прибыл в порт приписки после завершения сезона ледовой навигации

Дизель-электрическое судно первое из трех ледоколов Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт» завершил навигацию 2022–2023 в акватории Северного морского пути, он обеспечивал ледокольную проводку судов в западной части Северного морского пути в акватории Карского моря, включая Енисейский залив, а также в Горле Белого моря. За время работы ледокол обеспечил проводку во льдах 25 судов, пройдя более 9,2 тыс. морских миль. После прохождения регламентных ремонтных работ ледокол будет полностью готов к новой работе в осенне-зимнюю навигацию 2023–2024 годов. В 2020 году «Капитан Драницын» участвовал в международном проекте MOSAiC и доставил снабжение на исследовательский ледокол Polarstern, вмороженный в лед в высоких широтах Арктики, став первым в мире дизель-электрическим ледоколом, который достиг самой высокой точки в Арктике, 88 градусов 36 минут северной широты зимой.



ГРУЗЫ- МОРЕМ

Грузооборот морских портов России за январь–апрель 2023 года увеличился на 11,6 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого и составил 300,5 млн тонн.

При этом, объем перевалки сухих грузов вырос на 21%, составив

146,4 млн тонн, наливных грузов – на 4% до 154,1 млн тонн. Грузооборот морских портов Арктического бассейна увеличился на 3,4% до 33 млн тонн. Перевалка сухих грузов там выросла на 32,3% до 9,7 млн тонн, наливных – сократилась на 5,2% до 23,3 млн тонн.

По сравнению с показателями первых двух месяцев (январь–февраль



МОРЯКИ НЕ БОЯТСЯ МОРОЗА

В МГУ имени адмирала Невельского прошли переговоры с морским ведомством Индии о подготовке индийских моряков для работы в полярных водах.

Дальневосточный морской тренажерный центр МГУ им. адм. Г.И. Невельского посетила делегация Министерства портов, судоходства и водных путей Индии. Обсуждались вопросы сотрудничества с Морским университетом по подготовке индийских моряков для работы в полярных водах. Среди тем – возможность организации базового и продвинутого курсов подготовки индийских моряков для работы в полярных водах. Стороны обменялись подходами по решению этой задачи, наметили пути реализации эксклюзивного международного проекта по подготовке во Владивостоке иностранных моряков для работы в экипажах судов, следующих по Северному морскому пути.



2023 года) (+2,6%), и первого квартала текущего года (+10 %) показатель прироста грузооборота морских портов РФ сохраняет положительную динамику. Второй месяц подряд впервые за период с начала 2022 года ни в одном из пяти морских бассейнов России не отмечено сокращения общего объема грузоперевалки.



ИСПОЛИН НАД ОКОИ

**В СЕНТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА
ДВИЖЕНИЕ ПО М-12 БУДЕТ
ЗАПУЩЕНО ДО АРЗАМАСА**

ВАНТОВЫЙ И УНИКАЛЬНЫЙ

Центральный русловой пролет мостового перехода был замкнут в торжественной обстановке в конце апреля этого года. В церемонии приняли участие председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко, губернатор Владимирской области Александр Авдеев, министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павел Саватеев, председатель Совета директоров АО «Бамтоннельстрой-Мост» Руслан Байсаров и, конечно же, проектировщики и создатели этого исполинского сооружения массой более 6500 тонн и длиной почти в 1,4 километра.

Заместитель председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин поблагодарил строителей за отличную работу и дал команду на завершение монтажного стыка.

«Сегодня мы присутствуем на стыковке уникального искусственного сооружения – единственного вантового моста на этой автодороге – через реку Ока. Его

Благодаря технологическим решениям, уникальный мост возвели за 2,5 года. Ни один мост в стране в такие сроки не строится

Очень скоро, уже этой осенью, Владимир и Муром будут в 2-3 часах доступности от Москвы. Мечта стала реальностью после того, как специалисты, возводящие вантовый автомобильный мост через реку Оку для трассы М-12, замкнули последний блок пролета, полностью завершив монтаж металлоконструкций на важном для всей страны объекте. Переход связал Владимирскую и Нижегородскую области в районе Муром, соединив Центральный и Приволжский федеральные округа.



длина составляет 1,4 км. Суммарный вес металлоконструкций в обоих направлениях – более 6,5 тыс. тонн. В сентябре этого года с опережением на 10 месяцев будут завершены работы на мосту и открыто движение», – сказал вице-премьер.

Он напомнил, что решение о строительстве самого масштабного дорожного проекта России – трассы М-12 «Восток» общей протяженностью 810 км – было принято Правительством РФ в 2020 году. Уже в прошлом году госкомпания «Автодор» на два года раньше намеченного срока ввела в эксплуатацию участки М-12 общей протяженностью 107 км. А в этом году планируется досрочный запуск движения транспорта по оставшимся участкам скоростной трассы протяженностью 703 км. Таким образом, в конце года будет открыто движение на всем протяжении дороги от Москвы до Казани.

«Мост через Оку на 4 этапе М-12 уникален не только тем, что он единственный вантовый мост на М-12, но и тем, что сама вантовая система нового моста под Муромом больше, чем наполовину состоит из российских компонентов. Мост стал испытательным полигоном, который позволит развивать российские технологии вантового мостостроения на следующих дорожных объектах», – подчеркнул Вячеслав Петушенко.

А губернатор Александр Авдеев отметил, что во Владимирской области уже открыто 86 километров трассы М-12 и поблагодарил мостовиков за работу, выполненную в рекордные сроки: по сути, замыкание двух частей моста можно назвать выходом на полное завершение его строительства, теперь

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО:

**«МОСТ СТАЛ
ИСПЫТАТЕЛЬНЫМ
ПОЛИГОНОМ, КОТОРЫЙ
ПОЗВОЛИТ РАЗВИВАТЬ
РОССИЙСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ
ВАНТОВОГО МОСТОСТРОЕНИЯ
НА СЛЕДУЮЩИХ ДОРОЖНЫХ
ОБЪЕКТАХ»**



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

**«...МЫ ПРИСУТСТВУЕМ НА СТЫКОВКЕ
УНИКАЛЬНОГО ИСКУССТВЕННОГО
СООРУЖЕНИЯ – ЕДИНСТВЕННОГО
ВАНТОВОГО МОСТА НА ЭТОЙ
АВТОДОРОГЕ – ЧЕРЕЗ РЕКУ ОКА. ЕГО
ДЛИНА СОСТАВЛЯЕТ 1,4 КМ. СУММАРНЫЙ
ВЕС МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ В ОБОИХ
НАПРАВЛЕНИЯХ – БОЛЕЕ 6,5 ТЫС. ТОНН.
В СЕНТЯБРЕ ЭТОГО ГОДА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ
НА 10 МЕСЯЦЕВ БУДУТ ЗАВЕРШЕНЫ РАБОТЫ
НА МОСТУ И ОТКРЫТО ДВИЖЕНИЕ»**

здесь остаётся уложить асфальт и облагородить сооружение.

«Строительство моста, да еще на трассе, которая связывает сквозной нитью всю страну от Балтики до Владивостока – важнейшее событие. Мы это ощущаем во Владимирской области, потому что запуск первых участков автодороги уже привлекает новых партнеров, инвестиции, слу-





ДВА СТАЛЕЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ПИЛОНА ОБЪЕДИНИЛИ РУСЛОВЫМ 254-МЕТРОВЫМ ПРОЛОТОМ. СИСТЕМА, КОТОРАЯ СОСТОИТ ИЗ 34 ВАНТ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ ОКУ, РАЗРАБОТАНА И СЕРТИФИЦИРОВАНА В РОССИИ И БОЛЕЕ ЧЕМ НА 50% СОСТОИТ ИЗ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, КОТОРЫЕ РАНЕЕ ПОСТАВЛЯЛИСЬ ИЗ ЕВРОПЫ

жит развитию территории вокруг трассы. И сегодняшнее событие – замыкание моста, соединение двух областей – это история», – отметил глава региона.

Благодаря технологическим решениям, уникальный мост возвели за 2,5 года. Ни один мост в стране в такие сроки не строится. Два сталежелезобетонных пилон мостовики объединили русловым 254-метровым пролетом. Система, которая состоит из 34 вант на мосту через Оку, разработана и сертифицирована в России и более чем на 50% состоит из отечественных комплектующих, которые ранее поставлялись из Европы.

«Это не только единственный вантовый мост на всей трассе М-12, но и первый в истории отечественного мостостроения объект, при сооружении пилонов которого был использован метод непрерывного бетонирования с помощью скользящей

Мост через Оку на 4 этапе М-12 уникален не только тем, что он единственный вантовый мост на М-12, но и тем, что сама вантовая система нового моста под Муромом больше, чем наполовину состоит из российских компонентов

опалубки. Примененный строителями «Бамтоннельстрой-Мост» способ обеспечил высокую точность и качество при бетонировании», – рассказал заместитель генерального директора – руководитель проекта АО «Бамтоннельстрой-Мост» Александр Дмитришин.

Работы на мосту продолжаются. Уже в начале июня после бетонирования плиты проезжей части по мосту будет обеспечен технологический проезд. А в конце июня строители уложат первый асфальтобетон на мосту через реку Оку. Если говорить про все 124 км 4 этапа М-12 от Мурома до Арзамаса, то в августе на каждом километре будет уложен асфальтобетон. Эта трасса связывает сквозной нитью практически все регионы. Сейчас от Санкт-Петербурга до Казани, а дальше Екатеринбург, Оренбург и дальше до Владивостока.

И в этом никто уже не сомневается, глядя, как один за другим сдаются участки трассы. Стоит отметить, что Госкомпания «Автодор» активно реализует очень многие крупные инфраструктурные проекты, развивая сеть скоростных федеральных дорог. Проектирование, строительство, весь цикл создания дорожной инфраструктуры не обходится без новых технологий, использования вторичных материалов, местных ресурсов. Дорожники сообщают новые решения для того, чтобы обеспечить достойные условия для пользователей автомобильных дорог.

Феруза Джаббарова



ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

ИННОВАЦИИ, ТЕХНОЛОГИИ, КАЧЕСТВО

16-17.05.2023 | МОСКВА

Азимут отель Олимпик

innodor.ru



При поддержке и участии

Официальный партнер	Партнер	Партнер	Партнер	При участии
Спонсор сессии	Организатор	Генеральные информационные партнеры	Информационные партнеры	Оператор

ТЯЖЕЛЕЕ ЭЙФЕЛЕВОЙ БАШНИ,

В ПИК СТРОИТЕЛЬ-
НОГО СЕЗОНА ОБЩЕЕ
КОЛИЧЕСТВО СТРОИ-
ТЕЛЕЙ 8 ЭТАПА М-12
ДОСТИГНЕТ ЧЕТЫРЕХ
ТЫСЯЧ ЧЕЛОВЕК



ВЫШЕ НЕБОСКРЕБА...

С ВЫСОКОГО СТАРТА

Мы, журналисты, с первых дней следим за ходом стройки, и поэтому хорошо помним первую осень 2020 года, когда только начались изыскательские и проектные работы, вырубались леса, строились производственные базы, подъездные и притрасовые «временки».

Принимая во внимание разобщенность и протяженность участка, который

проходит по двум берегам Волги, было принято решение обустроить две основные административно-производственные базы. Одну – на правом берегу в районе ПК165 у деревни Гребени, а вторую на левом, у деревни Кирби на ПК450. К тому же для строительства моста через Волгу был задействован отдельный штаб на ПК250. Поэтому объект строили сразу по всей площади.

И вот, строительство вышло на финишную прямую. Даже ночью здесь не смолкает техника. Кругом – самосвалы, экскаваторы, грейдеры, бульдозеры, катки и целая армия строителей – более двух тысяч рабочих, механизаторов, ИТР... А в пик строительного сезона 2023 года их общее количество достигнет четырех тысяч человек.

Трасса М-12 «Восток» строится стахановскими темпами. Еще на стадии проектирования автобан был поделен на восемь этапов, причем нулевой этап – обход Балашихи и Ногинска и последний – в Татарстане, от пересечения с федеральной трассой Р-241 «Казань – Буинск – Ульяновск» до пересечения с региональной дорогой «Сорочьи Горы – Шали», строит одна из лучших компаний страны – ООО «ТСМ». От готовности этого, 70 километрового участка зависит многое, поскольку он самый сложный, а движение от Москвы до Казани планируется открыть в конце этого года, поэтому работа здесь кипела даже зимой. А этой весной строительство вышло на финишную прямую



ВЛАДИМИР МОНАСТЫРЕВ:

«КАЖДЫЙ ЭТАП СТРОЯЩЕЙСЯ М-12 ПО-СВОЕМУ СЛОЖЕН И УНИКАЛЕН, И НАШ 8 ЭТАП – НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ. К ОСНОВНЫМ СЛОЖНОСТЯМ, НАВЕРНОЕ, СТОИТ ОТНЕСТИ УСТРОЙСТВО ДОСТАТОЧНО ГЛУБОКИХ И ОБЪЕМНЫХ ВЫЕМОК ПРИ СООРУЖЕНИИ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА, И УНИКАЛЬНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВОЛГА»

«Люди работают в две смены, поскольку перед нами поставлена сложная задача – выполнить очень большой объем в сжатые сроки... Работы предстоит много, одного только асфальтобетона необходимо уложить порядка 850 тыс. тонн, – отметил генеральный директор ООО «ТСМ» Владимир Монастырев. – К тому же многие технологические процессы тоже требуют непре-





ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ СКОРОСТНУЮ ТРАССУ В СЛОЖНОМ РЕЛЬЕФЕ БЕЗ РЕЗКИХ СПУСКОВ И ПОДЪЕМОВ, СТРОИТЕЛИ ДЕЛАЮТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ВЫЕМКУ ГРУНТА. ОСОБЕННО НА ПРАВОМ БЕРЕГУ ВОЛГИ, ГДЕ ОБЪЕМ ВЫЕМКИ СОСТАВЛЯЕТ 45 ТЫСЯЧ КУБОВ В СУТКИ

рывного цикла производства. Дорожный пирог на М-12 классический: верхний слой основания из крупнозернистого щебня, нижний слой покрытия из мелкозернистого щебня и верхний слой покрытия из ЦМА. Единственным условием для качественного выполнения работ является наличие благоприятных погодных условий».

Уже возведены путепроводы и малые мосты, готовы выемки и насыпи земляного полотна. В этом году предстоит завершить устройство конструктивных слоев дорожной одежды по основному ходу и на искусственных сооружениях, а также закончить выполнение работ по устройству инженерных сетей – ливневой канализации, системы водоотведения, электроснабжения и освещения, дренажной системы и системы АСУДД. Также предстоит выполнить комплекс работ по укреплению, благоустройству и расстановке средств организации дорожного движения.

Что касается систем взимания платы за проезд по участкам скоростной трассы, то на объекте будет работать система «Свободный поток», поэтому строительство привычных отдельных ПВП не предусматривается. Максимальная разрешенная скорость на всей М-12 составит до 110 км/час, и все ждут с нетерпением, когда же можно будет с ветерком домчаться от Москвы до Казани.

СЛОЖНО, НО МОЖНО

Побережье Волги в Татарстане имеет сложный рельеф, и чтобы построить там ско-

ростную дорогу без резких спусков и подъёмов, строителям нужно было возвести высокие горы и вычерпать гигантские котлованы.

«Действительно, из всех этапов М-12, наш восьмой этап уникален своими глубокими выемками земляного полотна, глубина которых на подходах к мосту через Волгу достигает 55 метров, – рассказал руководитель штаба ООО «ТСМ» на 8 этапе Анатолий Мозоль. – Для обеспечения требуемого продольного профиля на подходах к Волге разрабатываются выемки, общим объемом больше 21 млн. кубов. Также следует учесть потенциальную оползнеопасность глубоких выемок, и для снижения вероятностей оползней проектом предусмотрено обеспечение постоянного водоотвода и проведение геотехнического мониторинга. К основным сложностям стоит отнести и возведение достаточно протяженного моста через Волгу».

Из-за сжатых сроков, которые были отведены на проект, запланированные решения подрядчику пришлось оперативно корректировать, взаимодействуя с заказчиком и проектантами. Но это не форс-мажор, а нормальный рабочий процесс.

«Безусловно при реализации таких масштабных строек, тем более в такие сжатые сроки, всегда есть сложности и нюансы, которые возникают лишь только в ходе выполнения работ, ну и, конечно, не могут быть учтены на этапе проектирования, – отметил Анатолий Иванович. – Так в ходе проектирования земляного полотна, мы понимали, что окончательные данные о физико-механических свойствах грунтов для устройства выемок сможем получить только на этапе их сооружения. Таким образом, после прохождения проектной докумен-

В ПЛАНАХ ЗАКАЗЧИКА – ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ «АВТОДОР» И ГЕНЕРАЛЬНОГО ПОДРЯДЧИКА – ООО «ТСМ», ЗАПУСТИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО М-12 В КОНЦЕ ЭТОГО ГОДА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ДОГОВОРНОГО ГРАФИКА





тации государственной экспертизы, было предусмотрено проведение научно-исследовательских работ по изучению свойств грунтов выемки, по результатам которых, для обеспечения устойчивости откосов, были приняты дополнительные технические решения по уположиванию откосов глубоких выемок земляного полотна».

Были и еще нюансы. План трассы проектируемой дороги проходил по пересеченной местности Верхнеуслонского и Лаишевского муниципальных районов Татарстана, в обход существующих и развивающихся поселков и городов.

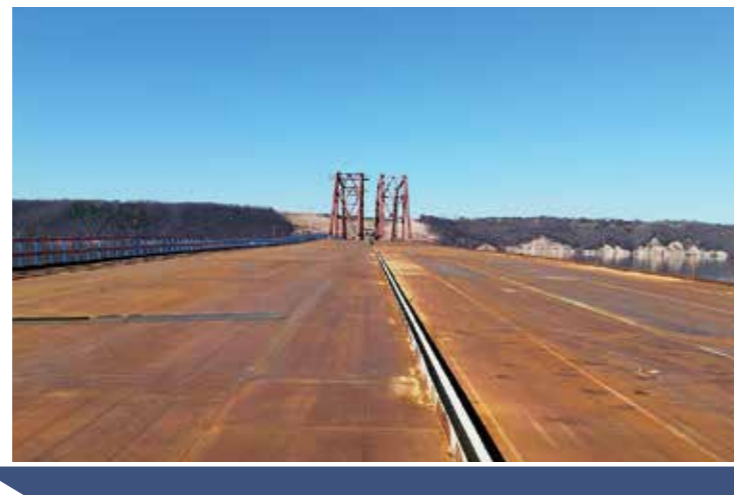
«В связи с необходимостью обхода населенных пунктов в Лаишевском районе, пришлось менять прохождение плана трассы с ПК390 по ПК720. Вопросы изъятия и оформления земельных участков для формирования постоянной полосы отвода решались силами заказчика – госкомпании «Автодор». Проявление недовольства от жителей мы не наблюдали», – отметил руководитель проекта ООО «ТСМ» Денис Коликов.

ПРОИЗВЕДЕНИЕ ИНЖЕНЕРНОГО ИСКУССТВА

Напомним, что восьмой этап считается самым сложным в основном из-за большого количества искусственных сооружений, одно из которых – уникальный мостовой переход через Волгу. Субподрядчиком по его строительству стало АО «Дороги и Мосты». Побывав на объекте, мы увидели

ОБЩАЯ ВЫСОТА ОПОРЫ №7 ОТ ОСНОВАНИЯ СВАИ ДО ВЕРХА ПЛОЩАДКИ ОПИРАНИЯ СОСТАВЛЯЕТ 90 МЕТРОВ – С 30-ТИ ЭТАЖНЫЙ ДОМ, А ОБЩАЯ МАССА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ ДОСТИГАЕТ ПОЧТИ 45 ТЫСЯЧ ТОНН ИЛИ ЧЕТЫРЕХ ЭЙФЕЛЕВЫХ БАШЕН

и услышали от строителей, в чем его сложность и уникальность. Во-первых, он станет самым протяженным сооружением не только в Татарстане, но и на всей скоростной трассе, и строят его по самым современным технологиям. Во-вторых, глубина реки здесь достигает 19 метров – по высоте это больше, чем пятиэтажный дом. И устройство опор в акватории Волги достаточно



сложный и трудоёмкий процесс, поэтому каждая опора сделана по особым расчетам. Высота опор не везде одинаковая, так как правый берег гораздо выше левого. Сложность работы на правом берегу заключается в том, что уровень воды не позволяет построить временный мост, и строительные материалы приходится доставлять по воде.

«Свайное основание устраивается в котлованах реки глубиной до 30 метров из буронабивных железобетонных свай, номинальным диаметром 1,5 и длиной до 50 метров. Для выполнения подобных работ мы построили временный рабочий мост и организовали отдельные площадки у каждой опоры, – рассказал руководитель КУП «Казань» АО «ДиМ» Виталий Агабеков. – На сегодня возведены основные конструкции на 28 искусственных сооружениях и до конца года построим остальные 13 объектов, среди которых и мостовой переход через реку Волга».

После технико-экономического сравнения мостовой переход решили строить с неразрезными цельнометаллическими пролетными строениями и 28-ю монолитными железобетонными опорами. Чтобы избежать казусов, как с «танцующим» волгоградским мостом, для исследования влияния ветровой нагрузки на пролетное строение были проведены аэродинамические испытания уменьшенной копии.

Чтобы оградить котлован для сооружения ростверков от воды, мостовики сделали защитную «чашу» с дном ниже уровня воды – круглую стальную оболочку диаметром 10 метров и высотой 20 метров, состо-

ЦИФРЫ И ФАКТЫ / МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Протяженность моста	3,6 тыс. м
Общая масса металлоконструкций	45 тыс. т
Длина судоходных пролетов	150 м
Общая высота опоры №7	90 м
Общая масса металлоконструкций	45 000 т
Общий объем бетона на мост	порядка 52 000 куб. м
Высота проезжей части над судовым ходом	порядка 50 м

ящую из пяти секций общей массой более 90 тонн. Люди работали на дне котлована, и под ними была толща воды высотой в более 35 метров. Но это совсем не опасно, поскольку стальная оболочка позволяет строить в максимально герметичном, сухом котловане, и не тратить время на дополнительную откачку воды. Конструкция быстро собирается – на одну опору уходит около 10 дней, и металла на нее нужно порядка 100 тонн. Прочные стальные «лепестки» делали на производственной базе в селе Шеланга, перевозили по реке, монтировали и опускали гидравлическими домкратами. Затем мостовики уложили тампонажный слой бетона, откачали воду и занялись сооружением ростверков в сухом котловане. «При обследовании дна котлованов перед сооружением тампонажного слоя на опорах 13, 14, 17, 18 и 21 были выявлены значительные водопритоки в неустойчивых водонасыщенных грунтах, – отметил главный инженер «Мостоотряд-6» (Филиал АО





«ДиМ») Владимир Кабанов. – Для повышения прочности и водонепроницаемости неустойчивых водонасыщенных грунтов мы применили инъекционный метод Jet grouting – струйную цементацию, при котором происходит разрушение и одновременное перемешивание грунта с барьерным раствором».

Были некоторые сложности с доставкой материалов, из-за крутизны правого берега. Мостовики вышли из положения: с помощью двух бетононасосов перекачивали бетон в бетоносмесители и переправляли к месту производства работ по наведенному наплавному мосту из барж. Что касается поставки и качества материалов, то здесь все в полном порядке – география поставки материалов, конструкций и изделий для строительства объекта достаточно обширная, можно сказать, что они поставляются со всей России.

Масштаб сооружения поражает: общая высота опоры №7 от основания сваи до верха площадки опирания составляет 90 метров – это 30-этажный небоскреб! При этом надводная часть возвышается на 40 метров, а общая масса металлоконструкций достигает почти 45 тысяч тонн или четырех Эйфелевых башен. Общий объем бетона на мост составляет порядка 52 тысяч кубических метров.

Чтобы быстро построить такой гигант были привлечены пять крупных заводов России по изготовлению основных металлоконструкций пролетных строений. Сами пролетные строения возводятся методом укрупнения на берегу с последующей над-

вижкой в глубь реки. Таким же методом «надвижки», строился и Крымский мост. Визуально это выглядит так: 150-метровый пролет медленно движется по салазкам с помощью гигантских домкратов, которые опираются на стапель. При этом толкающее усилие на домкратах составляет более 2 тысяч «тонна сил».

Опоры моста строили даже в мороз – основание, на которое укладывается бетонная смесь, а также сам бетон обогрели горячим воздухом в технологических укрытиях. Пролетные сооружения в процессе сборки на стапеле красили как в «теплице», используя теплогенераторы, так что все сроки удалось выдержать.

Виталий Гариевич сообщил, что опоры сооружены на 90%, из 20-ти пролетов осталось собрать и надвинуть 6 пролетов. Так что в части устройства искусственных сооружений 8 этапа, все работы завершаются в этом году, только работы по демонтажу временных сооружений – рабочий мост, рабочие площадки, городки, технологические площадки, частично переходят на 2024 год.

Изначально завершение работ планировалось на июнь следующего года, но пересмотрели график производства работ. Движение по скоростной магистрали запланировано запустить в конце этого года. А значит, совсем скоро наш журналистский десант опять отправится в Татарстан, но уже на открытие моста через Волгу, а потом и всей трассы.

Мария Гошина



ВСЕГДА НА ВЫСОТЕ

Наш телеграм-канал



**МИНПРОМТОРГ
РОССИИ**

Ростех

АВИАСАЛОН
30 ЛЕТ С ВАМИ

www.aviasalon.com

МАКС 2023

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКИЙ
САЛОН**



25-30 ИЮЛЯ • ЖУКОВСКИЙ • МОСКВА • РОССИЯ

ПОЛУОСТРОВ ИЗ ПЕСКА



БЕРЕГ ЛЕВЫЙ, БЕРЕГ ПРАВЫЙ

Эта многопрофильная организация помимо строительно-монтажных работ занималась на самом сложном этапе строительства трассы «Москва-Казань» поставкой нерудных материалов – начиная с добычи, заканчивая подвозом песка к пикетам на самосвалах. Напомним, что генподрядчиком 8-го этапа является ООО Трансстроймеханизация, а субподрядчиком по строительству моста через Волгу – компания «Дороги и Мосты», и казанцы должны были сделать плацдарм для возведения перехода – по сути «намыт» искусственный полуостров из песка. Сначала забивается шпунт, туда выгружается песок, послойно уплотняется, потом засыпается щебнем и демпферным слоем песка, а сверху укладывается дорожная плита. Процесс это не сложный, но трудоемкий, приходится привлекать не только экскаваторы и самосвалы, но и крупные плавсредства.

Специалисты «ДЭМУС» как первоходцы высадились в Лаишевском районе на берегу Волги осенью 2020 года. Начали работу со строительства вспомогательной площадки в створе возведения моста на правом берегу. Там находится временный рабочий мост, который строился параллельно. Эта площадка на 2 тысяч квадратных метров используется сейчас для укрупнения металлоконструкций, там



ДЖАХАНГИР МУСАЕВ:

«ТАК КАК ПРАВЫЙ БЕРЕГ ЗНАЧИТЕЛЬНО ВЫШЕ ЛЕВОГО И ПЕРЕПАД ВЫСОТ БОЛЬШОЙ – ПОРЯДКА СТА МЕТРОВ, ТО БЫЛО ПРИНЯТО ПРОЕКТНОЕ РЕШЕНИЕ – УКРУПНИТЬ ТЕРРИТОРИЮ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА И ПОСТРОИТЬ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ПРИЧАЛ, НА КОТОРОМ БЫ ОСУЩЕСТВЛЯЛИСЬ ПОДВОЗ И ПЕРЕГРУЗКА МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ, РАЗЛИЧНЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ»

находится и покрасочный цех. После завершения строительства «полуостров» будет использоваться для обслуживания моста.

«Высадились мы на берег со своими экскаваторами там, где расположена база отдыха «Актер». Был рабочий настрой, но и небольшое волнение, поскольку объем работы большой, а сроки сжатые – до холодов нужно было многое успеть. В Татарстане нет особой жары или лютых морозов, поскольку там умеренно-континентальный климат средних широт, но всякое бывает. А мы работали с реки – вычерпывали и намывали песок, и если бы она быстро замерзла, то возникли бы трудности», – рассказал генеральный директор ООО «ДЭМУС» Джахангир Мусаев.

Одновременно компания работала и там, где идет строительство основного моста – створ строительства моста через реку Волга. Мост через Волгу строится с двух сторон с помощью «надвижки» – это технология продвижения пролетов моста между его опорами. Смысл самой конструкции

и метода – «надвижка», в том, чтобы громадный пролет весом под несколько сотен тонн плавно переместился над водоемом, и в данном случае соединил два пролета с противоположных берегов на 9-й опоре. Так как правый берег значительно выше левого и перепад высот большой – порядка ста метров, то было принято проектное решение – укрупнить территорию для строительства и построить вспомогательный причал, на котором бы осуществлялись подвоз и перегрузка металлоконструкций, различных строительных материалов.

«Мы намывали вспомогательный причал на левом берегу, поскольку на правом глубины позволяли работать с воды – там судовой ход, – пояснил Джахангир Эдуардович. – А на левом берег пологий, и глубины не позволяли подойти строительным плавкранам и баржам близко к берегу. Это был ноябрь 2020 года, только-только начиналась работа. Подъездных путей автотранспортом еще не было, и было принято решение осуществить выгрузку песка гид-



КОМПАНИЯ ИЗ КАЗАНИ ПОСТРОИЛА НА М-12 В ТАТАРСТАНЕ ПРИЧАЛ ДЛЯ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

«ДЭМУС» ОДНА ИЗ ПЕРВЫХ ВЫСАДИЛАСЬ НА БЕРЕГ СО СВОЕЙ ТЕХНИКОЙ ОСЕНЬЮ 2020 ГОДА – НАЧАЛИ РАБОТУ СО СТРОИТЕЛЬСТВА ВСПОМОГАТЕЛЬНОЙ ПЛОЩАДКИ В СТВОРЕ ВОЗВЕДЕНИЯ МОСТА НА ПРАВОМ БЕРЕГУ. ТАМ НАХОДИТСЯ ВРЕМЕННЫЙ РАБОЧИЙ МОСТ, КОТОРЫЙ СТРОИЛСЯ ПАРАЛЛЕЛЬНО



ронамывным способом – столько, сколько успеет для того, чтобы забить в зимний период шпунт, и этот песок уложить в образовавшуюся чашу. Корабль стоял в акватории реки, где позволяют глубины, и баржи намывали на берег песок – вода стекала, а песок оставался. Этим способом мы осуществляли выгрузку песка на берег. После того, когда река замерзла, бульдозерами забили

шпунт и намывли песок до необходимого уровня, чтобы не было подтопления производственной площадки весной», – рассказал генеральный директор.

Специалисты компании выгрузили порядка 20 тысяч тонн песка, а дальше грянули морозы и установился лед на реке, поэтому технику пришлось увезти. В 2021 году довели до указанного проектом уровня песок, после этого его послойно уплотнили, уложили щебень и плиты. Также укрепили стенку бутовым камнем, чтобы не было подмыва песка. На сегодняшний день этот причал используется в строительстве основного моста.

Одновременно в 2020 году компания работала еще на одной «горячей точке» этапа: в ноябре к месту строительства из Тимрюка пришли два морских теплохода, груженные металлоконструкциями. И строители «ДЭМУС» в русле реки своими силами, на баржах, перегрузили эти «Волгодонь», и потом эти баржи ушли в створ моста в зиму для строительства временного моста.

«В 2021 году мы построили эти причалы, выгрузили на правый берег привезенный материал плавкранами с барж, чтобы забить шпунт на месте будущего причала, а затем туда засыпали песок. Пришлось еще довести недостающий песок автотранспортом – машинами поставляли с причалов Казани, пробираясь на левый берег в створ строительства моста на эту площадку. В том же году мы построили площадку и под бетонный завод в районе села Тарлаши, – рассказал руководитель. – И достроили технологическую площадку, где специалисты «ДИМ» забили шпунт под причал для перевалки песка под строительство трассы».

Также компания поставила большой объем песка на правый берег. Потребность в стройматериалах у генподрядчика очень большая. В прошлом году «ДЭМУС» добыла

и доставила для строительства объекта порядка 450 тыс тонн песка. Стройматериал добывали со дна реки, переваливали на берег, выгружали на причал, и тут же с колес загружали в самосвалы и развозили по пикетам.

АРМОГРУНТОВЫЕ СТЕНЫ

«Мы построили и подпорные армогрунтовые насыпи на пикете №389, завершив эту работу в прошлом году, а в конце прошлого года приступили к пикету №545, и на сегодня он практически завершен. Эти пикеты по мере утверждения проектной документации выходят в тендер и сейчас мы приступили к очередному пикету – №718. В основном стены делаются для укрепления трассы около мостов, путепроводов. Технология до боли понятная, проверенная временем, несложная, но пришлось работать в межсезонье из-за сжатых сроков строительства. Ночью температура опускается до 5 градусов мороза, а работать приходится 24 часа в сутки. Резкие колебания температуры отрицательно сказываются и на уплотнении материала, и на производительности труда – снегопады, вода талая кругом. Армогрунтовые насыпи делаем сразу с двух сторон, либо сначала делаем одну, потом переходим на вторую, в зависимости от готовности и особенностей почвы, рельефа», – отметил Мусаев.

КОНТРБАНКЕТ ДЛЯ МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ

Восьмой этап считается самым сложным на М-12 из-за больших объемов в сжатые сроки, но рабочий процесс на объекте хорошо организован и отлажен, поэтому строительство идет нормально, без задержек. Здесь надо завершить устройство армогрунтовых стенок на пикете №518 и поставить около 100-150 тыс кубов песка – 220-250 тонн, завершить берегоукрепление второй опоры моста через Волгу и построить контрбанкет на правом берегу в районе мостового перехода через Волгу. Существуют разные технологии строительства контрбанкета, и на 8 этапе она еще не утверждена. В первом варианте в отведенное по координатам проектантам место русла реки нужно будет уложить щебень с хорошим циклом морозостойкости и прочности. Поэтому будут использованы привозные материалы. Мест-

ные не подходят, так как они из слабой доломитовой породы. Приходится везти по воде из Карелии или Ростова. По второй технологии нужно будет забить металлический шпунт, заполнить его песком, и уложить плиты. Завершение строительства намечено на 20 декабря 2023 года.

Компания «ДЭМУС» хоть и молодая, поскольку образована 4 года назад, но работают в ней строители с большим опытом. Как надежный субподрядчик, она участвует и в других проектах «ДИМ», например, строительстве мостового перехода через Каму протяженностью около 2,2 км у села Соколка в рамках обхода Набережных Челнов в составе автодороги М-7. Этот мост с двумя эстакадами входит в грандиозный проект М-12, поскольку из Татарстана она идет в Башкирию, затем в Пермский край и далее. А что касается дальнейших планов, то компания планирует участвовать в строительстве дороги Дюртюли – Ачит – продолжении трассы М-12 до Екатеринбурга и Обхода Твери. Как только завершит свои работы на 8 этапе, пойдет дальше вместе с «ТСМ» и «ДИМ».

И. Александров



ОТТЕПЕЛЬ ПРИВЕЛА К ЗАМОРОЗКАМ



– Андрей Яковлевич, вы прошли долгий профессиональный путь, и много лет остаетесь верным отрасли и стране. Что вам помогало в работе, в чем черпали силы?

– Профессиональный путь действительно долгий – 50 лет на руководящей работе в транспортной отрасли. Причем, даже в армии, после института, я два года служил в танковом полку офицером, руководителем автомобильной службы, на Дальнем Востоке в Амурской области. Наш полк стоял на китайской границе, где на базе наших частей потом создали космодром «Восточный»... А черпали силы в том, что всегда шел на работу с удовольствием, не чувствуя себя подневольным. Конечно, деньги имели значение, но у меня никогда не стоял на первом плане вопрос: сколько я заработаю. Если бы мне не нравилась моя профессия, то обязательно бы поменял профиль. Главное, что я чувствовал отдачу и результат своего труда, благодарность людей. Мои

Сложные внешнеполитические обстоятельства заставили нас думать, анализировать, учиться жить в новых реалиях. По словам Президента России в Послании Федеральному Собранию 21 февраля, год назад ради защиты людей на наших исторических землях, для обеспечения безопасности нашей страны, для ликвидации угрозы, которая исходила от неонацистского режима, сложившегося на Украине после переворота 2014 года, было принято решение о проведении специальной военной операции. И страна шаг за шагом, аккуратно и последовательно, решает первоочередные задачи – поднимает промышленность, замещает импортные товары и технологии во всех отраслях, развивает дорожно-транспортную инфраструктуру...

Обращение главы государства не оставило никого равнодушным и его позицию разделяют большинство авторитетных людей, профессионалов, отдавшие десятки лет своему делу. Открывая новую рубрику, мы пригласили поделиться своим мнением Президента Ассоциации «Авторесурс», Председателя Совета ветеранов РОО «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта» Минтранса РФ Андрея Жильцова.



коллеги до сих пор вспоминают с добром нашу совместную деятельность.

– Расскажите, как нужно растить профессионалов сегодня? Ведь, не секрет, что в отрасли сейчас не хватает патриотов своего дела.

– Нужно прививать любовь к своей профессии и преданность делу. Я считаю, что если абитуриент подает документы в 3-4 вуза сразу, то получается, что ему все равно кем работать – поваром, дорожником или врачом. Лишь бы где-то «зацепиться». Честные, преданные своей профессии, люди так, как правило, не поступают. Нужно учиться по призванию и по мере своих

АНДРЕЙ ЖИЛЬЦОВ:

« **МЫ СТАРАЕМСЯ УДЕЛЯТЬ ВНИМАНИЕ ПАТРИОТИЧЕСКОЙ И ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ, НАСТРАИВАТЬ ВЕТЕРАНОВ, ЧТОБЫ ОНИ В СЕМЬЯХ РАССКАЗЫВАЛИ ДЕТЯМ И ВНУКАМ ПРАВДУ О СВОЕМ РАТНОМ ТРУДЕ, ВЕРНОСТИ ПРОФЕССИИ, О ПОДВИГЕ НАШЕГО НАРОДА В ГОДЫ ВОЙНЫ»**

умственных способностей, со студенческих лет воспитывать в себе чувство ответственности перед государством, которое вкладывает колоссальные деньги в твое обучение. А ведь многие отучатся, и уезжают туда, где «бутерброд толще». Поэтому в отрасли и не хватает патриотов. И когда заходишь в большие структуры, видишь мальчиков и девочек в белых рубашках, которым по большому счету все равно в какой отрасли работать. Это, с моей точки зрения, неправильно. Безусловно, образованный человек с большими талантами, знаниями и организаторскими способностями сможет проявить себя в разных сферах деятельности, и тому есть примеры. Но это исключительный случай для особо одаренных людей. А что касается образования, то я считаю, что если ты, к приме-





ру, автотранспортник, то повышай свой уровень в колледже или профильном институте, а если у тебя «семь пядей во лбу», то есть смысл получать знания в многопрофильных ВУЗах. Именно такие образовательные учреждения должны называться университетами. А у нас сейчас практически любое учебное заведение может называть себя академией или университетом.

– Сегодня сложилась очень трудная ситуация для страны. Что необходимо предпринять в первую очередь, чтобы транспортная сфера не испытывала стагнации?

– Как и в любой отрасли, нужно сохранить то, что имеем. Это подвижной состав всех направлений, в том числе и автомобильный. В том числе и импортного производства. А параллельно нужно усилить свое производство подвижного состава всех видов транспорта, используя лучшие технологии и опыт ведущих транспортных держав и промышленных предприятий-производителей.

У нас порядка миллиона грузовых автомобилей и более 4 тысяч автобусов импортного производства, и заменить

Нельзя всем подряд доверять молодое поколение. А некоторые педагоги вдалбливают то, что может погубить страну. Их я считаю идеологическими врагами.

их в одночасье на отечественную технику мы не сможем, как бы мощно наша промышленность не работала. А если и заменим, то сразу не обеспечим выпуск необходимого количества автомобилей и автобусов и, что греха таить, такого качества, каким обладает импортный подвижной состав. При массовом производстве это практически невозможно, к тому же бюджетные деньги нужны и на другие важные вопросы. Могут возникнуть проблемы с перевозкой людей и грузов. Поэтому мы должны сохранить то, что имеем и держать отрасль на плаву. В условиях отсутствия поставки импортного подвижного состава и запасных частей, мы должны организовать производство, ремонт, восстановление и реставрацию запасных частей и агрегатов своими силами в России и дружественных нам странах. Например, в Белоруссии и Казахстане, где промышленный сектор сохранился в хорошем состоянии. А закупки оригинальных запасных частей и агрегатов возможно осуществлять через третьи страны такие, например, как Китай, Арабские Эмираты, Саудовская Аравия и др. Есть такие предприятия и у нас, которые могут заниматься вопросами импортозамещения, нужно только провести мониторинг, выявив то, что осталось.

В свое время в системе Минавтотранса было примерно 80 – 90 региональных подразделений двух главков – Росавторемпром и Росавтоспецоборудование, которые вполне могли бы выполнять работы по модернизации подвижного состава, ремонту и изготовлению соответствующих запасных частей и агрегатов. Они поставлялись, в частности, для подвижных ремонтных мастерских вооруженных сил страны. В 1990-е годы эти производства развалились или были распроданы, но что-то осталось. Как вариант, можно задействовать, частично перепрофилировав, крупные гиганты – ВАЗ, КамАЗ, ГАЗ, БелАЗ, если там есть свободные мощности, чтобы они кроме своего подвижного состава, организовали производство, ремонт, восстановление, реставрацию запасных частей и агрегатов и проводить капитальные ремонты импортного подвижного состава.

– Какие виды транспорта, на ваш взгляд, нуждаются в поддержке прежде всего?

– Все виды транспорта нуждаются в поддержке. В первую очередь нужно сделать акцент на эксклюзивные виды транспорта. Ни у кого в мире нет таких ледоколов, как у нас. Ни атомных, ни обычных. Необходимо развивать эти эксклюзивные виды транспорта, где мы можем конкурировать и иметь приоритет. И это принесет большие деньги, если всё будет грамотно организовано. А полученные средства и возможности бюджета можно будет, после тщательного анализа возможностей и очередности, направить во все транспортные подотрасли.

– Расскажите о своей позиции по отношению к военной Спецоперации на Украине.

– Начиная с 2014 года Донбасс сражался, отстаивал право жить на своей земле, говорить на родном языке, и верил, что Россия поможет. Я не буду говорить сейчас о действиях со стороны киевского режима, о постоянных обстрелах, ненависти, притеснениях, вплоть до блокады и терроризма. Правильность действий нашей страны очевидна. На регулярных встречах с ветеранами нашей организации, начиная с 2022 года, регулярно давалась информация о военной спецоперации, где ветераны могли выразить открыто свое мнение и все обсудить. Я лично полностью поддерживаю позицию главы нашего государства и руководства страны. И все ветераны, с которыми я общаюсь, среди которых есть бывшие министры и заместители министров, полностью в этом солидарны.

– Как вы думаете, почему рядом с нами, по сути в соседней братской республике, где испокон веков проживали наши братья и сестры, вдруг возник неофашизм?

– В первую очередь виноваты руководители нашей страны во второй половине 1980-х и, особенно, в пресловутые 90-е годы, а также их ближайшее окружение, которое подпустило близко, как раньше называли советников и «партнеров», а по сути тех, кто маскировался и продался за лучшую жизнь, или не имел своей позиции... Помните крылатую фразу из фильма про войну: «Мы псковские...». Отдав Крым, чтобы усилить агропромышленный сектор Украины, а также Днепропетровск, весь Донбасс,

«В УСЛОВИЯХ ОТСУТСТВИЯ ПОСТАВКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ, МЫ ДОЛЖНЫ ОРГАНИЗОВАТЬ ПРОИЗВОДСТВО, РЕМОНТ, ВОССТАНОВЛЕНИЕ И РЕСТАВРАЦИЮ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АГРЕГАТОВ СВОИМИ СИЛАМИ»

Донецк и Луганск, Харьков и Запорожье для усиления промышленного потенциала Украины, правители не могли даже представить, что дойдет до такого беспредела. Ведь на этих территориях остался наш менталитет, очень отличающийся от западного. Нельзя на это было закрывать глаза, играя в демократию.

Попустительство началось в оттепель, когда «многоуважаемый» Никита Сергеевич Хрущев с барского плеча незаконно и неоправданно раздавал наши территории, и продолжилась, когда Михаил Сергеевич Горбачев и Борис Николаевич Ельцин кулуарно решал политические и экономические вопросы, раздавали суверенитеты возможно от недопонимания того, к чему это могло привести. Оттепель привела к заморозкам. На первых порах они может быть и хотели добра, но были окружены людьми, которые, как мы уже знаем, были фактически завербованы и использовались нашими врагами. Повторюсь, что ситуация особенно усугубилась в 1990-е годы.

Правители новой России, запутавшись и погрязнув в долгах, своей демагогии, предпочитали не видеть, что зреет в «дружеской» республике. В те годы даже были потуги окончательно развалить страну, например, создать Сибирскую республику, отделить Татарстан. Это же богатые территории! Потом началась Чеченская кампания, беспорядки в южных республиках... Кому это было выгодно? Только не России!

– Да и наша Победа в 1945-м западной Украиной воспринималась мягко говоря «неоднозначно» ...

– Совершенно верно, ненависть к русским у них передалась по наследству, с незапамятных времен. Что такое Западная Украина? Немцы, поляки и литовцы. Это народы, которые испокон веков пытались захватить Россию. Более того, у кого-то в войну на наших фронтах погибло много родственников, и от-

«СПЕЦОПЕРАЦИЯ БЫЛА НЕИЗБЕЖНОЙ. МЫ ОПЕРЕДИЛИ ШАГИ ЗАПАДА, ИНАЧЕ БЫЛО БЫ ХУЖЕ. ЧТОБЫ ЖИТЬ, НУЖНО СОХРАНИТЬ СУВЕРЕНИТЕТ И ЦЕЛЬНОСТЬ НАШЕЙ СТРАНЫ КАК МИРОВОЙ ДЕРЖАВЫ»

ношение к России у них соответствующее. У меня в роду два родных дядьки – фронтовики. Первый – генерал Александр Андреевич Быков во время Великой отечественной войны был начальником артиллерии у командующего фронтом Ивана Даниловича Черниховского. Второй дядя – Яков Михайлович Жильцов прошел три войны – Финскую, Великую Отечественную и Японскую. И они мне говорили, что всегда злейшим врагом нашей страны была Западная Украина. И когда через ее территорию наши солдаты гнали трофейный скот в голодную, разрушенную и обездоленную страну, им стреляли в спину и грабили. Раньше эту ситуацию замалчивали, полагая что само рассосется, и было это большим упущением и ошибкой. Постепенно пришло понимание и уверенность, спецоперация неизбежной. Мы опередили шаги Запада, иначе было бы хуже. Чтобы жить, нужно сохранить суверенитет и целостность нашей страны как мировой державы.

– И как не допустить подобного в будущем?

– Государство должно быть государством, а не кружком по интересам. Оно должно направлять и контролировать, не допуская анархии, делая упор на патриотическое воспитание. Книг у нас хороших хватает. И даже неоднозначную литературу не нужно прятать и запрещать, поскольку пресловутое воздействие оказывает противодействие, но нужно честное разъяснение, в школе некоторые произведения лучше заменить на воспитательные – патриотические и внести соответствующие изменения в школьные программы, то что порочит нашу страну, искажает историю и расшатывает наши устои, может оказаться погубно для незрелых умов. Нельзя всем подряд доверять молодое поколение. А некоторые педагоги вдалбливают то, что может погубить страну. Их я считаю идеологическими, если не врагами, то противниками, а не просто оппонентами.

– В годы войны с фашизмом и тяжелые послевоенные годы транспорт-

ники объединились в мощный кулак. И выстояли. Расскажите, что им помогло на этом пути?

– Жизнь заставила всю страну объединиться, встать плечом к плечу ради Победы. Нужно было выстоять, несмотря ни на что. Это понимали все – руководители государства и отрасли, и сами люди. Сейчас нужно сделать то же самое, ведь мы идем против всего западного «демократического» мир. Это прозвучало и в обращении В.В.Путина к Федеральному Собранию. И сейчас иначе не выжить, не победить. В годы Великой Отечественной войны огромную роль сыграли самосознание, правильное руководство власти и руководителей отрасли, и боевой дух всего народа. И сегодня нужно активнее заниматься просветительско-патриотической работой. Нельзя забывать про людей, особенно важно и нужно работать с молодежью.

– Мы знаем, что ваша организация «Ветераны войны и труда автомобильного транспорта» Минтранса РФ уделяет патриотическому воспитанию большое внимание?

– Мы стараемся уделять внимание патриотической и воспитательной работе, настраивать ветеранов, чтобы они в семьях рассказывали детям и внукам правду о своем ратном труде, верности профессии, о подвиге нашего народа в годы войны. Мы оказываем максимально возможную гуманитарную помощь нашим ветеранам, особенно больным и одиноким. Это, прежде всего, средства на лекарства, подарки юбилярам, и продуктовые заказы к праздникам. В прошлом году мы впервые сделали продуктовый заказ на 5 тыс. рублей каждому ветерану, закупив самые необходимые продукты, и развезли их по домам. Спасибо Краснодарской фирме «Магнит» и ее руководству за спонсорство в этом вопросе. А к участникам войны, блокадникам и труженикам тыла у нас особый подход. Они это заслужили. Но это большая и серьезная тема, возможно, для следующего разговора.

– Спасибо за интересную беседу.

Марина Алексеева



ДОРОГИЕ ФРОНТОВИКИ И ТРУЖЕНИКИ ТЫЛА!

От всей души поздравляем вас с Днем Победы! Этот замечательный праздник соединяет в себе и горечь огромных утрат, и бесконечную радость долгожданной Великой Победы. Великая Отечественная война постепенно уходит в прошлое, становится страницей истории, но мы помним о ней, потому что ради нас старшее поколение не пожалело своей жизни. На войне нет ни одного дня, который можно было бы вычеркнуть из памяти. Каждый день был подвигом для миллионов. Пусть надолго останется светлая память в наших душах и сердцах о героях, отдавших свою жизнь за наше счастливое будущее и благополучие, за возможность жить, работать, растить детей, заниматься в свободное время любимым делом. А ведь все могло сложиться совсем иначе.

В «Памятной записке» от 15 мая 1940 года рейхсфюрер СС Гиммлер писал: «Население Востока будет находиться в нашем распоряжении как народ рабов и ежегодно поставлять Германии рабочую силу для особых работ». Фашистская хунта прошагала Европу без особого сопротивления, но реализовать свои планы в Советском Союзе Гитлеру не удалось. Потому что в ответ весь советский народ в едином порыве поднялся на защиту своей Родины. Несмотря на сложное положение в стране в начале войны, у нашего народа было главное оружие – мужество советских людей на фронте и в тылу, патриотизм и вера в Победу. Мужчины, женщины, дети – все «от мала до велика» ковали Победу. За что вам низкий поклон на все времена. Ваши подвиги никогда не будут забыты!

Слава, честь и огромная благодарность героям, фронтовикам и труженикам тыла! Желаем всем доброго здоровья, долгих лет счастливой жизни, уверенности в благополучном будущем, бодрого настроения, созидательного вдохновения и положительной энергии!

С Днем Победы!



Редакция журнала «Дороги и транспорт»



РСК НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

