

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 3-4 (85) 2023



**ЛЕОНИД
ЕФРЕМОВ:**

**ИНЖЕНЕР,
УЧИТЕЛЬ,
УЧЕНЫЙ**





« Будем развивать порты Черного и Азовского морей. Особое внимание уделим международному коридору Север – Юг. Уже в этом году по Волго-Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 метров. Это откроет новые маршруты для делового сотрудничества с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока.

...Мы уже начали и будем наращивать масштабную программу социально-экономического восстановления и развития этих новых субъектов Федерации. Речь, в том числе, о том, чтобы возродить предприятия и рабочие места, порты Азовского моря, которое вновь стало внутренним морем России, построить новые современные дороги, как мы это делали в Крыму, который получил теперь надежную сухопутную связь со всей Россией»

В. Путин
(Из Послания к Федеральному Собранию)



Право на жизнь

Каждый день, выходя из дома, я вижу чистые улицы, красивые дома. Большинство жителей России знают, что всегда смогут быстро добраться до магазина, почты, получить помощь в больнице, посетить музей или театр. Безусловно, человеку для счастья всегда чего-то не хватает, но мы привыкли жить с комфортом. У нас есть право на достойные условия проживания, в каком городе или поселке мы бы не жили. Поэтому сегодня главное внимание страны приковано к территориям, пострадавшим от военных действий. Там разрушены дороги и дома, школы и больницы.

Еще в начале этого года Президент России Владимир Путин поручил кабмину утвердить программы развития новых регионов, чтобы не позднее 2030 года социально-экономический уровень развития Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей не уступал среднероссийским показателям. Россия делает все возможное, чтобы поддержать жителей, которым сегодня намного тяжелее, чем нам. Уже в прошедшем году началось восстановление инфраструктуры в новых регионах для нормальной жизни и деятельности людей. На сегодня завершены работы почти на 8,5 тысячах объектов, среди которых дома, дороги, коммунальные сети, поликлиники и больницы, школы. Отремонтировано около 900 км дорог, включая трассу, связывающую новые регионы с Крымом.

В марте Владимир Путин лично посетил Мариуполь, чтобы посмотреть, как идет восстановление и благоустройство города, пообщаться с жителями. Глава государства прилетел в город на вертолете, затем пересел на автомобиль, чтобы объехать сразу несколько районов города. В поездке Президента сопровождал Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин, который доложил о том, как идут строительные и восстановительные работы в городе и окрестностях. Восстанавливать инфраструктуру местным жителям помогают российские дорожники. В планах – реконструкция мариупольского аэропорта, возведение новых дорог, благоустройство территорий, ремонт поврежденных домов, возвращение в хозяйственный оборот подвергшихся разрушению объектов теплоснабжения, возведение и реставрация социальной инфраструктуры, в том числе больниц, школ и детских садов... Местных жителей волнуют вопросы, связанные с задержкой выплат зарплат, оформлением российского гражданства и паспортов. Безусловно, Президент не сможет лично проконтролировать все пострадавшие города и поселки. Но их жители знают, что со временем все трудности будут преодолены. Россия никогда не оставляла в беде своих. И мы вверим, что будут дома и новые дороги, новые школы и больницы. До Победы осталось совсем немного.

Феруза ДЖАББАРОВА



4



56



66



40



8



78

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

4 На пульсе транспортной отрасли

| ГРАНИ СТР

- 8 Виталий Ефимов: «Работаем на благо России»
- 14 Новое сердце Мосметро
- 17 Евгений Москвичев: «Активная позиция и профессионализм»
- 18 Борис Левин: «Неравнодушные к судьбе России люди»
- 20 Мы вместе – общественная сила
- 21 Площадка для выработки консолидированных решений
- 22 Построить М-12, реконструировать «Брянск»
- 26 Мераби Чочуа: «Верный соратник бизнес-сообщества»
- 28 По рельсам к Победе
- 29 Связанные одной целью
- 30 Надежность, безопасность, технологичность

| НОВОСТИ

32 30 дней

| ЛЮДИ ОТРАСЛИ

39 У больших кораблей – большое плавание
Леонид Ефремов – уникальный инженер высокого полета»

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 54 Саратов без аварийных мостов
- 56 Жители довольны дорогами региона
- 62 До «Гагарина» на космической скорости
- 66 Построить Обход Саратова
- 71 Ремонт по высшему разряду

| ТРАНСПОРТ

- 74 По Байкалу на электроходах
- 76 Грузовой порт в Усть-Кара
- 78 «Адмиралы» шагают по стране

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

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(499)962-4363, +7(965)163-0149, +7(495)752-5695, dortransport@mail.ru.
Отдел рекламы: +7(499)962-4363, +7(968)498-3885, +7(965)163-0149, dortransport@mail.ru.
Отдел подписки: +7(499)962-4363, +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.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

- Казанцев Е.Д.**
Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты РФ, председатель редакционной коллегии
- Асабин И.Ю.**
Заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)
- Ершов В.Р.**
Генеральный директор «СВ-ТРАНСЭКСПО»
- Жусупов С.Д.**
Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»
- Кисько А.Б.**
Президент ассоциации «Желдорразвитие»
- Коробовцев В.Д.**
Директор регионального развития Союза транспортников России
- 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
- Павлов А.Н.**
Управляющий директор ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРФИЛД»



НА ПУЛЬСЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

КАК НОВЫЕ ТЕРРИТОРИИ, САНКЦИИ И ГЛОБАЛЬНЫЙ РАЗВОРОТ НА ВОСТОК ОТРАЗИЛИСЬ НА ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ РОССИИ?

Президент России Владимир Путин 21 февраля в Гостинном дворе обратился с Посланием к Федеральному собранию. Конечно же, ключевой частью обращения стала тема восстановления инфраструктуры новых регионов России: Донецкой, Луганской народных республик, Херсонской и Запорожской областей. В числе прочих профессионалов, совершающих ежедневный трудовой подвиг, глава государства назвал и сотрудников дорожно-транспортной отрасли: железнодорожников и водителей, которые снабжают фронт, строителей, которые возводят укрепления и восстанавливают жильё, транспортную инфраструктуру, гражданские объекты.



КАЗНАЧЕЙСКИЕ КРЕДИТЫ НА СЛУЖБУ ДОРОЖНОЙ ИНДУСТРИИ!

По нашим данным, несколько тысяч дорожников и сотни единиц техники уже участвуют в восстановлении транспортной инфраструктуры Новороссии. Это десятки компаний из 63 субъектов РФ, которые зашли на новые территории как регионы-шефы. Механизм шефства позволяет быстро, адресно, а, самое главное прозрачно вкладывать бюджетные средства в строительство. Используются механизм казначейского сопровождения и казначейского бюджетного кредитования проектов, практически по нулевым процентным ставкам. Государственная расчетно-кассовая система, позволяет кредитовать национальную экономику в обход коммерческих банков. Это полезный опыт, как для дорожной отрасли, так и для страны в целом. На казначейских кредитах, Президент остановился отдельно, описав как работает механизм.

До конца 2022 года в новых регионах России было отремонтировано более 500 км дорог. На ближайшее будущее основным приоритетом является строительство сухопутного коридора в Крым: магистрали, соединяющей Симферополь и Ростов-на-Дону. Четырёхполосная автодорога будет аналогом федеральной трассы «Таврида» (открытой в 2020 году дороге федерального значения Керчь – Симферополь – Севастополь) и поможет снизить транспортную нагрузку



ку на Крымский мост. Масштабные строительные работы на объекте стартовали уже в январе. При этом, предвосхищая события, дорожники в течение 2022 года уже успели создать здесь хороший инфраструктурный задел: была полностью построена дорога Мелитополь – Бердянск протяженностью 107 километров. Начаты работы на участке между Мелитополем и Симферополем. Существенно увеличена пропускная способность других дорог в регионе, чтобы упростить логистику в тылу у российской армии. В свете строительства новой магистрали на первый план выходит и другой затянувшийся транспортный проект: достройка кольцевой дороги вокруг Ростова. Без этого узла невозможно включение новой жизненно важной магистрали в транспортную систему Юга России. Сухопутный коридор до полуострова будет на 500 км короче. Вокруг Азовского моря





замкнется транспортное кольцо: подспорье для экономического и туристического развития прибрежных территорий.

Значительная часть послания Президента была посвящена новейшим трансконтинентальным проектам евразийской логистики.

– Будем расширять перспективные внешнеэкономические связи и выстраивать новые логистические коридоры, – заявил Владимир Путин. – Уже принято решение продлить скоростную автомагистраль Москва – Казань до Екатеринбурга, Челябинска и Тюмени, а в перспективе – до Иркутска и Владивостока с выходом в Казахстан, Монголию и Китай, что в том числе существенно расширит наши экономические связи с рынками Юго-Восточной Азии.

Напомним, что с этим эпическим проектом взаимосвязаны национальные планы создания транснациональной магистрали протяженностью более 12 тыс. км от Санкт-Петербурга до Владивостока. В октябре 2022 года заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин анонсировал, что в рамках этой программы будет построено 56 обходов крупных городов. Так что, от глобального разворота страны на Восток одни только преимущества.

ОСОБАЯ ЛИНИЯ В ОБРАЩЕНИИ ПРЕЗИДЕНТА К СОВФЕДУ – ЭТО РАЗВИТИЕ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

– Будем развивать порты Черного и Азовского морей. Особое внимание уделим – уделяем уже (те, кто занимается этим в ежедневном режиме, знают), междуна-

родному коридору Север – Юг. Уже в этом году по Волго-Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 метра. Это откроет новые маршруты для делового сотрудничества с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока. Мы и дальше будем развивать этот коридор.

От себя добавим, что Иран и Россия строят новый 3000-километровый трансконтинентальный маршрут, способный серьезно изменить геополитическую погоду на континенте. В создание магистрали оба государства инвестируют миллиарды долларов. Задействованы железные дороги, речная система и каспийский морской коридор.

Ключевым хабом новой логистической цепи является порт «Солянка» в Астрахани. Тегеран уже вложил в него \$10 млн и контролирует 53% акций. Благодаря этому, все документы можно оформлять, не выходя из Астрахани. То есть, попадая в порт Солянка, груз как будто сразу попадает в Иран. Сверхпродуктивный таможенный маневр.



ЕЩЕ ОДИН СЮЖЕТ В ПОСЛАНИИ СОВФЕДУ – ЭТО СЕВМОРПУТЬ И ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА СИБИРИ

– В наших планах – ускоренная модернизация восточного направления железных дорог, Транссиба и БАМа, наращивание возможностей Северного морского пути. Это не только дополнительные грузопотоки, но и основа для решения общенациональных задач по развитию Сибири, Арктики и Дальнего Востока. К сожалению, из-за объективных трудностей с поступлениями в бюджет от международной торговли, Российской Федерации пришлось изменить приоритеты транспортной стратегии. И те средства, которые изначально планировалось направить на архиважный проект – строительство Северного широтного хода, пришлось перебросить на модернизацию так называемого Восточного полигона (*модернизацию и увеличение пропускной способности железнодорожной сети, ведущей в Китай). Корпорацию РЖД, которая должна была заниматься этим расширением, регулярно и достаточно жестко критиковали за неспешные темпы работы. В итоге, произошли известные международные события, санкции и СВО, инфраструктура железных дорог оказалась перегруженной, а Россия недо-

получает колоссальные средства, которые могла бы иметь от экспорта угля и других полезных ископаемых. То же самое (только в еще более ужасающих масштабах потерь) касается и собственного танкерного флота, судов для перевозки СПГ, контейнеровозов. Об этом Президент в послании Совфеду умолчал. Но проблема есть, и всем транспортникам хорошо о ней известно. Российская гражданская судостроительная отрасль в час икс оказалась даже не на нуле, а в минусе. Хотя соответствующие задачи перед ней ставились заблаговременно и немалое финансирование выделялось. Конечно же, говоря о «Севморпуть», Президент подразумевает и ускоренное развитие собственного судостроения.

РОССИЯ НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ МАСШТАБНЫХ ПЛАНОВ ПРИВЕДЕНИЯ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ ДОРОГ РЕГИОНАЛЬНОГО И МУНИЦИПАЛЬНОГО УРОВНЯ

– Уже в следующем, 2024 году не менее 85% дорог в крупнейших агломерациях страны, а также более половины дорог регионального и межмуниципального значения будут приведены в нормативное состояние. Уверен, мы сделаем это, – заключил Президент.

Глава государства сообщил, что на целевое обновление сетей общественного транспорта в регионах Правительство направило 50 миллиардов рублей. Президент подчеркнул, что это будет сделано на основе современных технологий. В этом контексте новыми красками играют промышленные планы госкорпорации Росатом, по созданию импортозамещающих производств электротехники в союзе с машиностроительными компаниями. Все правильно: государство формирует гарантированный заказ – под который строятся кооперационные производственные цепочки наукоемкой российской промышленности.

Одним словом, глобальный экономический шторм пока что пошел России только на пользу. Это шанс мобилизовать внутренние ресурсы на новых прорывных направлениях, и «жаренный петух» для ускоренной работы в тех отраслях, где наблюдалось хроническое отставание. «Дороги и Транспорт» держат руки на пульсе событий.

Феруза Джаббарова

ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ:



**«РАБОТАЕМ
НА БЛАГО
РОССИИ»**

Союз транспортников России отмечает юбилей – крупнейшее профессиональное сообщество специалистов транспортного комплекса работает на благо страны уже 20 лет. Союз был создан в 2003 году в целях консолидации и координации деятельности в транспортно-дорожной сфере и логистике по созданию оптимальных условий для ведения бизнеса, защиты его интересов в государственных органах власти, а также в международных организациях и объединениях. О деятельности Союза и перспективах развития рассказал его бессменный лидер и основатель – Виталий Борисович Ефимов, депутат Государственной Думы Федерального Собрания РФ, член Правительственной комиссии по транспорту.

– Виталий Борисович, как все началось? На ваших глазах рушился один Союз, а Вы в это время строили другой...

– Да, наша организация возникла в самый трудный исторический момент, когда страна переживала кризис государственности. Развал экономики, ускоренная, непродуманная приватизация и деградация производственных цепочек, полукриминальный рынок. Вместо крупных централизованных систем возникали тысячи новых разрозненных предприятий, которые попросту были выброшены в хаос рынка, где должны были выживать самостоятельно.

Промышленность встала. Люди не получали заработную плату и пенсии. Нужно было каким-то образом переза-

пустить экономику и обеспечивать социальную жизнь населения.

В этих условиях вновь сформированному Министерству транспорта Российской Федерации было невозможно получить достоверную информацию в целях проведения государственной политики по поддержке многочисленных новых собственников, обеспечивающих перевозки грузов и пассажиров для всех секторов экономики и социальной жизни.

Требовалось срочно сформировать консолидированную позицию новых компаний, чтобы их запросы могли повлиять на формирование административных, финансовых и законодательных решений.

В эти непростые 90-е годы я как министр транспорта Российской Федерации понимал, чтобы ведомство функционировало в интересах транспорта и страны, требовалось объединить потенциалы многочисленных разрозненных транспортных предприятий и всех подразделений министерства транспорта РФ.

Мы обратили внимание на практику зарубежных стран, где существенную роль во взаимодействии с властью играли именно профессиональные объединения. Так возникла идея создания профессиональных союзов и ассоциаций в транспортном комплексе. Значительная часть предприятий также понимала, что нужно объединить усилия по защите своих интересов.



ВЛАДИМИР ПУТИН:

« СОЮЗ (СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ, РЕД) СОСТОЯЛСЯ КАК КРУПНЕЙШЕЕ, АВТОРИТЕТНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ, ЗАРЕКОМЕНДОВАЛ СЕБЯ ЭФФЕКТИВНОЙ ПЛОЩАДКОЙ ДЛЯ ВЫРАБОТКИ КОНСОЛИДИРОВАННЫХ, ВЗВЕШЕННЫХ РЕШЕНИЙ ПО ВАЖНЕЙШИМ ВОПРОСАМ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ»

В этой связи министерство транспорта Российской Федерации стало проводить активную политику по инициированию организации профессиональных союзов и ассоциаций, членами которой



СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ ПОМОГАЕТ ПРИНИМАТЬ ПРАВИЛЬНЫЕ ЗАКОНЫ, ЗАЩИЩАТЬ ИНТЕРЕСЫ БИЗНЕСА, РАБОТАТЬ В ПОЛЬЗУ РОССИИ

В 2023 году Союз транспортников России (СТР) отмечает 20-летний юбилей.

Союз был создан в 2003 году в целях консолидации и координации деятельности в транспортно-дорожной сфере и логистике по созданию оптимальных условий для ведения бизнеса, защиты его интересов в государственных органах власти, а также в международных организациях и объединениях.

Со дня основания СТР и по настоящее время возглавляет Союз его президент – Виталий Борисович Ефимов, который с 2011 года является депутатом Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, а также членом Правительственной комиссии по транспорту как президент СТР.

были бы именно предприятия, занимающиеся этой профильной транспортной работой, и практически к 1996 году были сформированы союзы и ассоциации по всем видам транспортной деятельности. В декабре 1995 года завершилось создание Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта.

Позднее, уже уйдя с должности министра, я поддерживал связь с отраслевыми союзами, и анализировал их потенциалы и проблемы, которые не удавалось решить этим союзам. Возглавляли эти союзы и ассоциации очень профессиональные и авторитетные руководители, которые прошли путь до заместителей министров и министров в Советском Союзе. Иногда и их потенциальных возможностей не хватало для реше-

ния существующих проблем. А межведомственные проблемы узкопрофессиональные союзы и ассоциации решить не могли. Именно этот анализ работы профильных отраслевых объединений в течение 10 лет показал необходимость объединения потенциалов всех союзов и ассоциаций для решения проблем в единый Союз, в котором каждый из них был бы полностью самостоятельным в решении своих проблем.

Именно создание отраслевых союзов и ассоциаций позволило Министерству транспорта Российской Федерации получать сконцентрированную информационную базу не только по проблемам существующей профессиональной деятельности, но и предложения по возможной их реализации. В том числе создание отраслевых союзов и ассоциаций позволило в «лихие» 90-е годы пройти их с наименьшими потерями.

– Идея создания СТР была продиктована политической необходимостью?

– В 90-е годы было более сотни политических партий и каждый из них пытался перетянуть на свою сторону многомиллионных работников транспортной отрасли, тем более при распаде Советского Союза происходили также политические баталии, которые были направлены против Российской Федерации.

В целях функционирования транспортных систем в России и созданных новых государств, мы официально объявили, что транспорт вне политики. Практически во всех странах СНГ нас поддержали. Исходя из этого можно сделать четкий вывод, что создание СТР было продиктовано, как вы правильно задаете вопрос, политической необходимостью, но с чисто выраженной, чисто экономической, чисто про-

фессиональной необходимостью, которая связывала страны СНГ общим образованием, общими технологиями, общей техникой, общими системами управления. Именно то, что «транспорт вне политики», дало возможность сохранения бесперебойного функционирования транспортных систем, как на территории России, так и новых государств.

Мы пришли к выводу, что гораздо большего эффекта и на коммерческом, и на административном уровне можно добиться через создание одной, общей для всех, общественной платформы.

– С идеей создания Союза транспортников все согласились сразу? Или кого-то пришлось убеждать?

– Тогда, в 2003 году, пришлось проделать огромную идеологическую работу. С одной стороны, необходимость объединения усилий понимали крупнейшие отраслевые организации. А с другой, центробежные силы были очень сильны. По тем временам каждый регион и каждый вид транспорта стремился вести свою обособленную экономическую политику. Любое предприятие считало, что само в состоянии что-то решать. А на деле – даже крупнейшие производства балансировали на грани выживания. Однако 5 крупнейших отраслевых союзов приняли решение объединить свои потенциалы и создать Союз транспортников России.

Учредителями Союза стали: Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) в лице президента Сухина Ю.С., Союз российских судовладельцев (СОРОСС) в лице президента Романовского М.А., Ассоциация акционерных обществ и государственных предприятий межотраслевого промышленного железнодорожного транспорта «Промжелдортранс» в лице президента Кукушкина А.И., Российская Ассоциация подрядных организаций в дорожном хозяйстве «АСПОР» в лице генерального директора Малова А.С., Межрегиональная общественная организация «Межотраслевой Союз транспортников и предпринимателей» в лице генерального директора Гуркова Р.М.

– За счет чего удалось преодолеть разобщенность, что стало объединяющим фактором?



ВЛАДИМИР ПУТИН:

« ВАШИ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ ПОДХОДЫ К ПРОБЛЕМАМ, КОТОРЫЕ СТОЯТ ПЕРЕД РОССИЕЙ, ПРОДИКТОВАНЫ ТОЙ ОСОБОЙ СИСТЕМНОЙ РОЛЬЮ, КОТОРУЮ ИГРАЛ, ИГРАЕТ И, КОНЕЧНО, ВСЕГДА БУДЕТ ИГРАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС В ЖИЗНИ НАШЕЙ БОЛЬШОЙ СТРАНЫ! »

– Конечно, другие ассоциации и союзы внимательно присматривались к работе вновь созданного союза. И они видели то, что хотя союз вновь создан, но все-таки те проблемы, которые не могли решить в одиночку каждый из них при обращении в правительственные органы от имени всех пяти членов Союза, находило часто положительное решение.

Также в рамках Союза транспортников России был создан ряд комитетов по основным направлениям транспортной деятельности, а ряд комитетов возглавили уважаемые и авторитетные люди. К примеру, наш комитет по инвестициям возглавлял бывший министр экономики Российской Федерации Нечаев А.А., комитет сельхозмашиностроения взял под свое начало бывший заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Хлыстун В.Н., комитет по взаимодействию со строительной отраслью – экс-министр строительства Российской Федерации Басин Е.В.

Так, шаг за шагом удалось привлечь на свою сторону большую часть производственных объединений, компаний и предприятий отрасли. Тем более, что нормативная правовая база, в которой приходилось





существовать бизнесу, только формировалась. Люди понимали, что среду можно и нужно менять в свою пользу.

– И сегодня СТР отмечает свое 20-летие. Какими результатами подошел Союз к этой дате?

– В настоящее время Союз объединяет 49 организаций автомобильного, речного, морского, воздушного и железнодорожного транспорта, автодорожного хозяйства, логистики и экспедирования, науки и образования, лизинговых компаний, финансовых организаций, из них 19-федерального уровня, 6 региональных союзов и ассоциаций, 24 организации транспортного комплекса, в т.ч. системообразующих.

СТР является членом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, членом Координационного транспортного совещания государств-участников СНГ, имеет соглашение о сотрудничестве и взаимодействии с ВПП «Единая Россия», с Белорусским и Казахстанским союзами транспортников, трехстороннее соглашение о сотрудничестве с Международной ассоциацией «Метро» и Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта, соглашения о сотрудничестве с Ассоциацией профсоюзов транспорта и связи Российской Федерации, с Промышленным кластером Республики Татарстан, Союзом малых городов Российской Федерации и др. Члены СТР активно участвуют в рабочей группе Комиссии Госсовета Российской Федерации по направлению «Транспорт».

– Союз транспортников России стал инициатором создания ЕСТЭЛО.

– В 2011 году в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации,

по инициативе СТР был создан Евразийский Союз транспортных, экспедиторских и логистических организаций (ЕСТЭЛО). В 2019 году в Ереване подписали меморандум о сотрудничестве между Евразийской экономической комиссией и ЕСТЭЛО, целью которого является содействие повышению конкурентности международных перевозок, развитие транспортной инфраструктуры в рамках Евразийского экономического Союза. Подписано Соглашение о взаимодействии с Международным Координационным Советом по трансъевразийским перевозкам.

СТР также тесно сотрудничает с Минтрансом России, Минпромторгом России. В рамках совместно проводимых мероприятий с этими министерствами обсуждаются актуальные транспортные проблемы и вырабатываются пути их решения. Руководители крупных союзов и ассоциаций – членов СТР являются Председателями общественных советов Росавтодора, Росавиации и Росморречфлота.

Особое внимание наш Союз уделяет законотворческой деятельности. В сентябре 2014 г. был подписан Регламент о взаимодействии Комитета Государственной Думы по транспорту и строительству, Союза транспортников России и Минтранса России. Члены Союза участвуют в формировании планов законопроектной деятельности Минтранса России, а также проектов законодательных норм.

– Мы знаем, что на крупных мероприятиях Союза участвует и Президент страны...

– Президент Российской Федерации Владимир Путин принимал участие в четырех масштабных мероприятиях, проводимых по инициативе СТР. Мы очень ценим это. По итогам таких встреч Президентом Российской Федерации был подписан ряд поручений по важнейшим вопросам развития транспортного комплекса страны. Выполнение таких поручений позволило придать новый импульс развитию региональной авиации, доставке грузов в Арктический регион, развитию внутренних водных путей, разработать систему транспортного контроля за иностранными автоперевозчиками, реализовать меры по обновлению парка транспортных средств автотранспортных предприятий и многое другое.



И хочу отметить, что главной задачей Союза транспортников России является объединение потенциалов профессионального транспортного бизнес-сообщества и органов власти всех уровней в целях совместного решения комплексных задач, поставленных Президентом РФ В.В. Путиным и Правительством РФ, по обеспечению устойчивой работы транспортно-логистической системы страны, развития транспортной инфраструктуры регионов, их инвестиционной привлекательности, созданию комфорта и благополучия наших граждан.

– Как и чем жил СТР в сложный для всех период пандемии? Ведь она внесла серьезные коррективы во многие наши планы...

– В особо сложные периоды, в том числе в период пандемии, наша деятельность продолжилась также активно. Более того, по инициативе СТР были проведены отдельные съезды транспортников России, по итогам которых совместными усилиями бизнес-сообщества и органов власти были

СТР 20 ЛЕТ

Главной задачей Союза транспортников России является объединение потенциалов профессионального транспортного бизнес-сообщества и органов власти всех уровней в целях совместного решения комплексных задач, поставленных Президентом Российской Федерации В.В. Путиным и Правительством Российской Федерации, по обеспечению устойчивой работы транспортно-логистической системы страны, развития транспортной инфраструктуры регионов, их инвестиционной привлекательности, созданию комфорта и благополучия наших граждан.

разработаны предложения по стабильному функционированию транспортного комплекса и повышению эффективности его работы. И скажу вам, большая часть наших предложений была принята и реализована согласно поручениям Президента РФ и Правительства РФ.

– Виталий Борисович, поделитесь, пожалуйста, планами Союза на будущее.

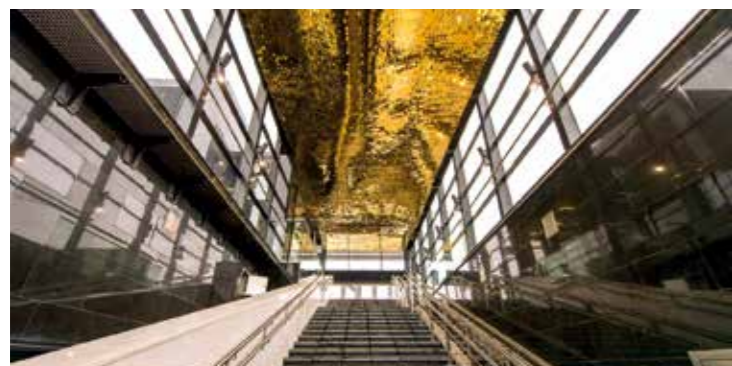
– В апреле этого года Союзом транспортников России планируется организация и проведение Съезда транспортников России с участием Минтранса России и депутатов Государственной Думы с целью объединения потенциалов для анализа, выводов и разработки мер, направленных на интенсивное развитие рынка транспортных услуг и дорожного строительства в условиях санкционного периода.

Союз транспортников России и в дальнейшем видит своими задачами разработку в тесном сотрудничестве с органами власти регионального и федерального уровней эффективных механизмов, направленных на нейтрализацию негативных последствий санкционного воздействия. Грамотное решение проблем в сфере перевозок, транспортного экспедирования, разработка мер по развитию международных транспортных коридоров, определение долгосрочных ориентиров в транспортной отрасли и логистике в условиях новых вызовов будет способствовать сохранению и развитию технического, технологического, кадрового потенциалов транспортно-дорожного комплекса и экономики страны в целом.

Это будет нашим вкладом в защиту и развитие страны, нашей поддержкой и благодарностью за мужество солдатам и офицерам, которые с оружием в руках отстаивают интересы нашей Родины!

Артем Сериков

НОВОЕ СЕРДЦЕ МОСМЕТРО



В МОСКВЕ ЗАВЕРШЕН КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ПРОЕКТ МЕТРОСТРОЕНИЯ

Весна в столице началась с большого события. Президент России Владимир Путин и мэр Москвы Сергей Собянин запустили полноценное движение поездов по всей Большой кольцевой линии Московского метрополитена. Это крупнейший в мире проект метростроения – 70 километров путей, 31 станция и три электродепо, а ввод в эксплуатацию девяти новых станций северо-восточного, восточного и южного участков БКЛ стал финишным этапом его реализации.

«Сегодня мы открываем девять станций Большой кольцевой линии московского метро. Это был завершающий этап масштабного строительства, – сказал Владимир Путин на церемонии открытия. – Сергей Семенович мне неоднократно докладывал о том, как эта стройка идет. Теперь новая кольцевая линия полностью введена в строй, и она стала доступна для поездок по всей протяженности. Я поздравляю москвичей и жителей Московской области с этим замечательным событием».

Президент России отметил оперативность и профессионализм метростроителей, способных в сжатые сроки решать самые сложные технологические задачи и поблагодарил всех, кто был причастен



БКЛ – КРУПНЕЙШИЙ В МИРЕ ПРОЕКТ В ОБЛАСТИ МЕТРОСТРОЕНИЯ. ВСЕГО В СОСТАВЕ БКЛ 31 СТАНЦИЯ, ПРОТЯЖЁННОСТЬ ЛИНИИ СОСТАВЛЯЕТ 70 КМ И СОЕДИНЯЕТ ВСЕ РАДИАЛЬНЫЕ ВЕТКИ НА РАССТОЯНИИ ДО 10 КМ ОТ КОЛЬЦЕВОЙ ЛИНИИ

к проекту, о реализации которого мечтали еще с советских времен. Глава государства напомнил, что с нашей кольцевой не сравнится даже пекинский аналог.

«Но главное – БКЛ качественно изменит всю транспортную систему столицы. Она разгрузит многие автострады, станет хорошим стимулом для развития и благоустройства прилегающих городских территорий, сделает жизнь мегаполиса, его жителей и гостей более удобной и динамичной. Думаю, что пассажиры, которые пользуются действующими участками нового кольца, уже смогли оценить все его плюсы, получили ощутимую экономию времени в пути», – отметил Путин.

На церемонии мэр Москвы назвал открытие линии историческим событием для столицы и поблагодарил главу государства за столь высокую оценку труда стро-

ителей, а также работы города в целом по развитию транспортной системы.

«Это самый большой и трудный проект за всю историю метростроения – новое сердце транспортной системы Москвы, которое объединяет и МЦД, и МЦК, и линии метро в единую транспортную систему и позволяет присоединять новые ветки метро, создавая будущее транспортной системы», – подчеркнул Собянин. И над этим мегапроектом работал весь мегаполис.

«Спасибо огромное за терпение и за тот вклад, а вклад в этот проект есть у каждого москвича. Его строили, конечно, строители, но участвовала в этом вся Москва. Поэтому сегодня я говорю слова благодарности всем москвичам, потому что в той или иной мере их вклад есть в этот проект. Спасибо, конечно, огромное метростроителям. Они совершили без прикрас подвиг. Труд можно назвать героическим, потому что работали они в сложнейших условиях. Спасибо огромное тем предприятиям, которые поставляли материалы, оборудование и, как вы правильно сказали, самые современные поезда, которые были созданы за этот период времени», – сказал мэр.

После поздравлений и торжественных речей Владимир Путин подписал обновленную схему Московского метрополитена, на которой уже появились новые станции Большой



БЛАГОДАря РАБОТЕ БКЛ ЖИТЕЛИ И ГОСТИ СТОЛИЦЫ СМОГУТ СЭКОНОМИТЬ В ПУТИ ДО 45 МИНУТ. ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ БКЛ НА МОСКОВСКОМ МЕТРОПОЛИТЕНЕ БЫЛО СОЗДАНО СВЫШЕ 6 ТЫС. НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ



кольцевой линии. И после этого был дан старт движению поездов по всему кольцу.

Отметим, что в ходе строительства нового кольца были заложены технические решения, которые позволят присоединить к нему новые радиусы: Рублево-Архангельскую линию на станции «Народное

Ополчение», Троицкую линию на станции «Новаторская» и перспективную линию в Бирюлево на «Кленовом бульваре».

Большая кольцевая линия сделала метро более современным. Кроме того, за счет существенного снижения нагрузки на другие линии положительный эффект почувствуют все пассажиры Московского метрополитена. Благодаря ее запуску Кольцевая линия разгрузится до 25 процентов, радиальные направления – до 22 процентов, МЦК – до 20 процентов, МЦД-1 и МЦД-2 – до 10 процентов. На 5 – 15 процентов снизится загруженность МКАД, Третьего транспортного кольца и вылетных магистралей за счет отказа части водителей от поездок на личном транспорте в пользу общественного.

Для БКЛ оптимизируют маршруты наземного городского транспорта – он становится быстрее и удобнее для пассажиров, ведь станции Большой кольцевой линии уже обслуживают 255 маршрутов, из них четыре новых и 149 скорректированных. Ближе к новой суперлинии перенесли 88 остановок общественного транспорта. Так что эффект от этого события москвичи и гости столицы почувствовали уже в первые часы после торжественного открытия.

Мария Гошина

ВВОД БКЛ МЕТРО УЛУЧШИЛ ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ 15 МИЛЛИОНОВ ЖИТЕЛЕЙ СТОЛИЦЫ И МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

**COM
VEX**



Получите бесплатный билет по промокоду **MPCMX8N**

www.comvex.ru

Международная выставка коммерческого транспорта и технологий

23 – 26 мая 2023
Крокус Экспо, Москва



При поддержке
Крокус Экспо
Международный выставочный центр

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ ВЫСТАВКИ

- Грузовой автотранспорт
- Прицепы, полуприцепы, надстройки
- Пассажирский автотранспорт
- Автозапчасти и компоненты
- Легкие коммерческие автомобили
- Телематика, IT и ПО
- Электротранспорт
- Сервисные услуги

БОРИС ЛЕВИН: «НЕРАВНОДУШНЫЕ К СУДЬБЕ РОССИИ ЛЮДИ»

БОРИС ЛЕВИН,
Президент Ассоциации вузов
транспорта,
Президент РУТ (МИИТ)

Союз транспортников России отмечает 20-летие. По общепринятым понятиям эта дата не является значительной, она относится скорее к начальному периоду конкретного события или явления и не считается фактором для всеобщего признания его важности.

К СТР это не относится. С самого начала своей деятельности Союз транспортников России заявил о себе, как дееспособная в масштабе транспортной отрасли и страны организация, способная решать самые серьёзные задачи государственного значения.

Этому способствовал ряд факторов: авторитетные и опытные профессионалы – руководители федерального масштаба, чётко сформулированные цели и задачи деятельности, тесная связь с властными структурами, предприятиями и организациями транспорта. Главное же в том, что к работе в СТР пришли неравнодушные к судьбе России люди, патриоты отрасли, готовые отдать все свои силы, опыт и знания для успеха общего объединившего их дела.

Особую признательность надо выразить Виталию Борисовичу Ефимову, возглавляющему СТР с момента его создания. Всю свою жизнь он преданно служит интересам страны и нашего народа. Виталий Борисович занимал самые высокие государственные должности, в том числе пост первого в истории новой России Министра транспорта. Выдающийся руководитель, организатор, законодворец, он создал законодательную и правовую базу деятельности Министерства, способствовал сохранению транспорт-



**СОЮЗ, СПОСОБНЫЙ РЕШАТЬ
САМЫЕ СЕРЬЁЗНЫЕ ЗАДАЧИ
ГОСУДАРСТВЕННОГО
ЗНАЧЕНИЯ**



ной системы страны в 1990-е годы. Высочайший потенциал Виталия Борисовича стал одним из главных факторов эффективной деятельности Союза транспортников России.

Благодаря Виталию Борисовичу и его соратникам, сегодня СТР представляет собой мощную и хорошо организованную структуру, которая пользуется уважением и поддержкой со стороны первых лиц государства, федеральных органов законодательной и исполнительной власти, научно-образовательных организаций и бизнес-структур.

Особо хочу отметить значительную роль Союза транспортников России в сохранении и развитии транспортного образования и науки, повышении их потенциала, общероссийского и международного авторитета.

Руководители и коллективы транспортных вузов постоянно ощущают поддержку СТР, с благодарностью констатируя, что Союз транспортников России неоднократно оказывал транспортному образованию неоценимую помощь в решении самых актуальных и наиболее сложных вопросов и проблем, от которых, без преувеличения, во многом зависело будущее высшей национальной транспортной школы.

Залогом этого сотрудничества является тот факт, что Ассоциация вузов транспорта является членом СТР и активным проводни-



ком государственной и отраслевой политики, реализуемой Союзом транспортников России. Убеждён, что наше партнёрство будет и в дальнейшем набирать обороты, выходить на новые рубежи, отвечающие тенденциям развития транспортной отрасли и России.

От имени руководителей, учёных, преподавателей, работников и студентов транспортных вузов искренне поздравляю с юбилейной датой неизменного президента СТР Виталия Борисовича Ефимова, руководителей и сотрудников аппарата СТР и всех предприятий и организаций, являющихся членами Союза транспортников России.

Уверен, что СТР будет наращивать масштабы и результативность своей деятельности на поприще служения Отечеству!





МЫ ВМЕСТЕ – ОБЩЕСТВЕННАЯ СИЛА

20-ЛЕТНЯЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ – ЭТО ДОКАЗАТЕЛЬСТВО НЕОБХОДИМОСТИ ОБРАЗОВАННОГО СООБЩЕСТВА, ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЕГО ВОСТРЕБОВАННОСТИ



О.И. СТАРОВОЙТОВ,
Президент Российского
автотранспортного союза

В свете столь значимого события позвольте отметить серьёзную роль созданного альянса, одного из самых активных на сегодня! Союз транспортников России, вследствие своей многогранности, объединив усилия и потенциалы, во взаимодействии с госорганами и профильным партнёрством эффективно участвует в координации большой транспортной работы на территории страны!

В период продолжительного делового общения СТР и Российского автотранспортного союза созданы крепкие дееспособные конструкции по выработке единых позиций в отраслевых вопросах и вынесению их на федеральный уровень!

Мы вместе – общественная сила на службе интересов транспортного предпринимательства! Совершенно очевидно, что наш немалый совместный опыт подходов к решению многих проблем, союзнические действия в подготовке инициатив и предложений в сфере транспорта, способствуют созданию качественно новых условий его развития. Особенно важно наше единое участие в разработке и оценке проектов нормативных правовых актов для автотранспорта, наши согласованные шаги в этом направлении!

СТР своей весомой профессиональной позицией результативно влияет на принятие важных решений в вопросах формирования отраслевого законодательства.

Для Российского автотранспортного союза значимо сотрудничество с Союзом транспортников России, так как со стороны СТР оказывается пристальное внимание к проблемам, существующим именно на рынке автотранспорта. В формате союзнического взаимодействия мы всегда можем рассчитывать на поддержку и конструктивный диалог! Уверен в дальнейшем товариществе и упрочении многолетних уз партнёров, что даст возможность сообща оценивать положение дел в автотранспортной отрасли, анализировать его вместе, обсуждать насущные вопросы, определять проекты их решений!



В.Н. КОЗЛОВСКИЙ, Начальник Московского метрополитена



ВАЖНАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ ВЫРАБОТКИ КОНСОЛИДИРОВАННЫХ РЕШЕНИЙ

Н а протяжении двух десятилетий Союз остается авторитетным объединением работников транспортной отрасли всей страны, активно работает над созданием нормативной и правовой базы отрасли, совершенствованием законодательных актов, представляет общие интересы членов Союза в государственных органах, организациях и объединениях, разрабатывает предложения и рекомендации, направленные на повышение эффективности перевозок различными видами транспорта. Сегодня СТР – важная площадка для выработки консолидированных решений, способствующих развитию транспортной отрасли.

Многолетняя плодотворная деятельность Союза заслуживает самой высокой оценки. Уверен, что сотрудничество ГУП «Московский метрополитен» и Союза транспортников России и в дальнейшем будет одним из важных факторов развития пассажирских перевозок в нашем городе и в стране в целом.

Желаем коллективу и организациям-членам Союза транспортников России достижения поставленных целей, профессиональных успехов и личного благополучия.



ПОСТРОИТЬ М-12, РЕКОНСТРУИРОВАТЬ «БРЯНСК»



ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ:

« НАША КОМПАНИЯ ВСЕГДА
СТАВИЛА ПЕРЕД СОБОЙ
ВЫСОКИЕ ЦЕЛИ, СТРЕМЯСЬ

УЧАСТВОВАТЬ В ЗНАКОВЫХ ПРОЕКТАХ,
КОТОРЫЕ РЕАЛИЗОВЫВАЮТСЯ
В РОССИИ»

Несмотря на сложное время, работа на крупных стройках страны кипит, и команда «ЦДС», как всегда – в гуще событий. Наша компания всегда ставила перед собой высокие цели, стремясь участвовать в знаковых проектах, которые реализовываются в России.

Одной из главных дорожных строек последней пятилетки можно без преувеличения назвать строительство скоростной трассы «Москва – Нижний Новгород – Казань», которая является частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» и входит в состав комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры страны. Реализацией проекта занимаются ведущие подрядные организации страны, и мы участвуем в строительстве 6 этапа автомагистрали – км 454 – км 586 в Нижего-



родской области и Чувашской Республике: от пересечения с автодорогой регионального значения 22К-0162 «Работки – Поречное» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск – Ульяновск». На участок, который свяжет Нижегородскую область и Республику Чувашия, мы вышли в апреле 2021 года, и по контракту должны завершить работы в июне 2024 года.

В работе у нас еще один масштабный проект – капитальный ремонт федеральной трассы А-108 «Московское большое кольцо». В прошлом году с мая по декабрь мы сделали участок км 53+000 – км 59+420, одновременно провели весь комплекс работ по капремонту и на участке км 36 + 800 – км 42 + 000, а в октябре этого года закончим ремонт на участке км 515 + 899 – км 527 + 080.

В феврале этого года наша компания приступила ко второму этапу реконструкции Международного аэропорта «Брянск». В рамках проекта, помимо основных работ по реконструкции летной инфраструктуры, предусмотрено устройство ограждения, системы охраны, новой патрульной дороги, ремонтно-восстановительные работы по зданию КПП, строительство очистных сооружений, прокладка новых линий электропитания, сетей связи и др. В прошлом году мы досрочно завершили работы по усилению взлетно-посадочной полосы общей площадью 169 тыс. кв метров. Для этого в конце июня завезли на объект необходимую специализированную технику, а также развернули мобильную установку по производству асфальтобетона, способную выпускать до 180 тонн высококачественной асфальтобетонной смеси в час.

Объект находится под контролем региональной власти. Губернатор Брянской области Александр Богомаз посетив в прошлом году объект, отметил, что он довольно сложный. «То, что подрядчик сделал уже сегодня, за это ему надо отдать должное. За такое короткое время он провел очень большую работу. Начало положено хорошее», – сказал тогда губернатор.

Сейчас ведем работы по реконструкции перрона воздушной гавани – занимаемся разборкой существующей площадки, устройством основания будущего перрона и реконструкции на этом участке водоотводной и дренажной системы, обеспечивающей отвод дождевых и талых вод

СТР



20 ЛЕТ

Весь большой коллектив
АО «ЦДС» от всей души
поздравляет
Союз транспортников России
со знаковым юбилеем – 20 лет!

Объединяя в свои ряды
представителей отрасли со
всей страны, СТР вносит огромную
лепту в развитие основополагающей
отрасли государства. Мы все вместе
делаем очень важное дело. Уверен,
что и следующие 20 лет для Союза
транспортников России будут
такими же плодотворными.
Желаем успехов и процветания!

ПЕТР ОЛЬХОВСКИЙ,
Генеральный директор АО «Центродорстрой»,
заслуженный строитель России,
Почетный строитель России





с взлетно-посадочной полосы. В этом году планируем завершить работы по монтажу светосигнального оборудования вдоль ВПП. На завершающем этапе будет осуществлен монтаж радиотехнического оборудования, поставка которого должна произойти в 2024 году. После завершения работ по реконструкции перрон аэропорта станет шире на 157 метров и сможет одновременно принимать до 8 самолетов. На объекте задействовано более 100 работников и более 25 единиц техники.

Мы продолжаем масштабную работу в своем родном регионе. В прошлом году завершили строительство трассы «Воскресенское – Каракашево – Щербинка» в ТИАО протяженностью 11 километров... Движение по первому участку – от Остафьевского шоссе в Щербинке до Чечерского проезда в столичном районе Южное Бутово открыли еще летом 2021 года, а в октябре прошлого года ввели трассу целиком.

Согласно приоритетам, обозначенным мэром города Москвы Сергеем Собяниным, при реализации данного проекта повышенное внимание уделялось созданию ком-

Осенью прошлого года АО «ЦДС» приступила к реализации программы импортозамещения спецтехники – пополнила автопарк новыми самосвалами «Камаз», которые по своим характеристикам не уступают зарубежным аналогам. Сегодня модели этого бренда входят в число лучших представителей тяжелых грузовиков массой более 16 тонн

фортной для проживания граждан среды. Построенная нами трасса обеспечит работу новых маршрутов общественного транспорта, в том числе от центра поселка Воскресенское к детско-взрослой поликлинике, детскому саду и садовому товариществу, которые соединила между собой также введенная нами автомобильная дорога «поселок Воскресенское – улица Центральная – СНТ «Бархатная роща». Появилось прямое сообщение между населенными пунктами внутри Воскресенского поселения, районе Южное Бутово и городом Щербинкой, обеспечена доступность станций Бутовской линии метро и станции «Щербинка» МЦД-2. Кроме того, завершив строительство дороги и монтаж объектов инфраструктуры, мы выполнили благоустройство прилегающей территории, в ходе которого высажено 770 деревьев, около 20 тысяч кустарников, оборудовано более 400 тысяч квадратных метров газона. Проезжая часть трассы имеет четыре полосы движения – по две в каждую сторону, дополнительные полосы для поворотов. Наши строители выложили пешеходные тротуары, предусмотрели



«карманы» для остановок общественного транспорта. Новая дорога оборудована современной автоматической системой управления дорожным движением, 16 светофорами. Согласно проекту, мы также реконструировали мост через реку Цыганку и плотину, возвели пешеходный мостик с перильным ограждением.

В последние годы наша команда очень масштабно работала в Крыму, построив почти 26 км трассы «Симферополь – Евпатория – Мирный». Отремонтировала много дорог регионального и межмуниципального значения, например, «Черноморское – Воинка», «Керчь – Чистополье – Новоотрадное», «Дубровка – Плодовое», «Котельниково – Краснознаменка». Мы провели проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту региональной трассы «граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта» на участке Алушта – Ялта, вели активную работу по реализации на территории полуострова мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные дороги», отремонтировав сотни объектов улично-дорожной сети города Симферополя, Симферопольского района и дорог регионального и межмуниципального значения.

Чтобы выполнять такой объем работ одновременно на нескольких ответственных объектах, приходится вести грамотную кадровую политику, предоставлять сотрудникам достойные условия и оплату труда, и постоянно обновлять технику. Мы разработали стратегию, предусматривающую импортозамещение определенных наименований специальной техники. В том числе повышенное внимание планируем уделить новым моделям, которые отечественные производители намерены поставить для нужд строительного рынка. Осенью

прошлого года мы приступили к реализации программы импортозамещения спецтехники – пополнили автопарк новыми самосвалами «Камаз», которые по своим характеристикам не уступают зарубежным аналогам. Сегодня модели этого бренда входят в число лучших представителей тяжелых грузовиков массой более 16 тонн. Эти машины уже обслуживают строительство трассы М12 «Москва – Нижний Новгород – Казань», а также реконструкцию международного аэропорта «Брянск». Так что планы у нас самые амбициозные, силы и ресурсы есть. Будем строить, развивать дорожно-транспортную инфраструктуру страны.



ВЕРНЫЙ СОРАТНИК БИЗНЕС – СООБЩЕСТВА

МЕРАБИ ЧОЧУА,
Президент ООО «Корпорация
Мосстройтранс»

Эти годы доказали, что Союз Транспортников России, благодаря, конечно, в первую очередь квалификации и профессионализму его руководителей, стал неотъемлемой частью транспортной жизни страны, проводником отраслевой государственной политики, помощником и другом всех добросовестных перевозчиков, представляя их интересы на всех уровнях власти.

Ваш верный соратник – Корпорация Мосстройтранс всегда ощущала поддержку в решении стоящих перед ней, задач. Наша работа во многих регионах страны начиная с северо-западных окраин и до Дальнего Востока, несомненно, опирается на те законодательные акты, которые были приняты благодаря работе и настойчивости Союза Транспортников России, не умоляя, конечно, заслуги Министерства транспорта РФ и других ведомств.

Сегодня Корпорация Мосстройтранс активно занимается разработкой энергетических месторождений Забайкалья. Для того, чтобы довести конечный продукт до потребителя требуется четкое функционирование всей транспортной цепочки, включающей автомобильный, железнодорожный и морской транспорт. В недалеком будущем мы планируем использовать для трансграничных перевозок современный беспилотный магистральный транспорт, работающий на основе применения современных линейных электродвигателей и имеющий полностью автоматизированную цифровую систему управления. Мы уверены, наши



*Уважаемый Виталий Борисович!
Уважаемые учредители
и члены Союза Транспортников России!*

Корпорация Мосстройтранс имеет честь поздравить Вас с 20-летием со дня основания!

Кажется, что совсем недавно Союз Транспортников России объединил и возглавил лучшие в стране транспортные предприятия и организации, а прошло уже два десятилетия напряженной и эффективной работы на благо нашей страны и транспортной отрасли!

уважаемые коллеги, что и в этом начинании Корпорация Мосстройтранс будет поддержана Союзом Транспортников России, и наше взаимодействие позволит сократить до минимума сроки реализации данного проекта, который очень ждут как отечественные производители, так и зарубежные партнеры.

Поздравляя с юбилеем Союз Транспортников России нельзя не отметить его роль в решении задач по улучшению социальных условий, работающих в транспортной отрасли. Это – важная составляющая привлекательности профессии, а также задел для привлечения молодых сил на смену уходящим кадрам. Союз Транспортников России всегда старается не только воздействовать на эффективность принятия мер в данном направлении, но оказывает поддержку и помощь конкретным работникам отрасли.

Неоценима роль Союза Транспортников России в увековечении памяти заслуженных ушедших из жизни профессионалов, усилиями которых становилась отрасль. Благодаря личной инициативе руководства Союза изданы книги, рассказывающие об их жизни и трудовом пути. Трудно преувеличить значение такой литературы и для подрастающего поколения, которое выбрало свою транспортную профессию и останется ей верна на долгие годы.

Памятные знаки и медали Союза Транспортников России, которые были вручены активным и заслуженным представителям отрасли, являются предметом гордости за себя, своих коллег, а также играют воспитательную роль в семьях, где подрастают потенциальные работники транспорта.

СТР



Уважаемый Виталий Борисович, уважаемые учредители и члены Союза Транспортников России!

Проходят года, в транспорт приходят новые люди, совершенствуются технологии управления процессами перевозок грузов и пассажиров, используются новые современные транспортные средства, но неизменным остается одно: преданность родине и профессии, а также уважение к людям, которые в этой отрасли работают. Ваша роль в поддержке эффективности работы транспортной системы страны огромна!

Желаю всем крепкого здоровья, профессиональных успехов, счастья вашим семьям и близким людям!



ПО РЕЛЬСАМ К ПОБЕДЕ

Победа в боевых действиях сейчас во многом зависит от скорости передвижения вооруженных частей и грузов, а значит от уровня развития инфраструктуры страны. Главным транспортом в конце 19 века стала железная дорога. И хотя в 20 веке к ней добавились автомобили, а затем авиация, железнодорожные магистрали остаются опорной сетью России.

Хотелось бы отметить, что в условиях чрезвычайных ситуаций, особенно при проведении специальных операций Министерства обороны требуется повысить оперативность доставки груза от железнодорожной магистрали до места его выгрузки. Например, в условиях боевых действий доставить в максимально сжатые сроки ракетную установку от магистральной железной дороги в глубь территории на несколько километров, где ее не ожидает противник или от разрушенного моста к ближайшей понтонной переправе без перегруза из эшелона на другое транспортное средство.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ОПЕРАТИВНОГО РАЗВЕРТЫВАНИЯ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

Впервые в мире российские ученые предложили способ формирования железнодорожного пути оперативного развертывания, защитив мировой приоритет группой патентов на изобретение.

Железнодорожный путь оперативного развертывания укладывается на неподготовленную поверхность, а уровень рельсовой нити регулируется тем, что подрельсовое основание выполнено в виде пустотелого короба, в который укладывается резинокордовая оболочка, наполняемая воздухом под давлением.

Оперативность развертывания временного железнодорожного пути достигается сокращением объема подготовительных операций за счет укладки подрельсового основания оригинальной конструкции на неподготовленную поверхность.

Уровень рельсовой нити устанавливается изменением давления в оболочке, что позволяет не выравнивать грунтовую поверхность строительными работами. Скорость перемещения эшелона по такому пути 5-15 км/час.

Железнодорожный путь оперативного развертывания поставляется в виде комплектов рельсовой нити, быстро собираемой вручную. Комплект состоит из двух подрельсовых оснований, быстро разъемных крепежных элементов, вспомогательных опорных плит и мерного рельса, вес которых не превышает нормативные значения для их перемещения вручную.

Изготовление возможно на промышленных предприятиях под контролем Министерства обороны РФ для последующего использования воинскими частями.

ВЯЧЕСЛАВ СЫЧЕВ,
председатель Совета по образованию, науке и инновациям СРО СУЖДР, доктор технических наук, профессор РУТ

СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ ЦЕЛЬЮ



СЕРГЕЙ АГЕЕВ,
генеральный директор СРО СУЖДР, член Общественного совета при Минтрансе РФ

Почти 15 лет Союз Участников Железнодорожного Рынка защищает интересы транспортников, чья профессиональная деятельность связана с железнодорожной отраслью. И большую часть пути это сообщество прошло в тесной связке со своим «старшим братом» – СТР

Саморегулируемая организация Союз Участников Железнодорожного Рынка, образована в 2009 году и сегодня объединяет 43 железнодорожных предприятия. Основные цели и задачи Союза: защита прав, интересов своих членов, оказание помощи в отношениях с органами государственной власти, органами местного самоуправления. Создание и внедрение высокотехнологичных инновационных продуктов, повышение конкурентоспособности отечественных предприятий.

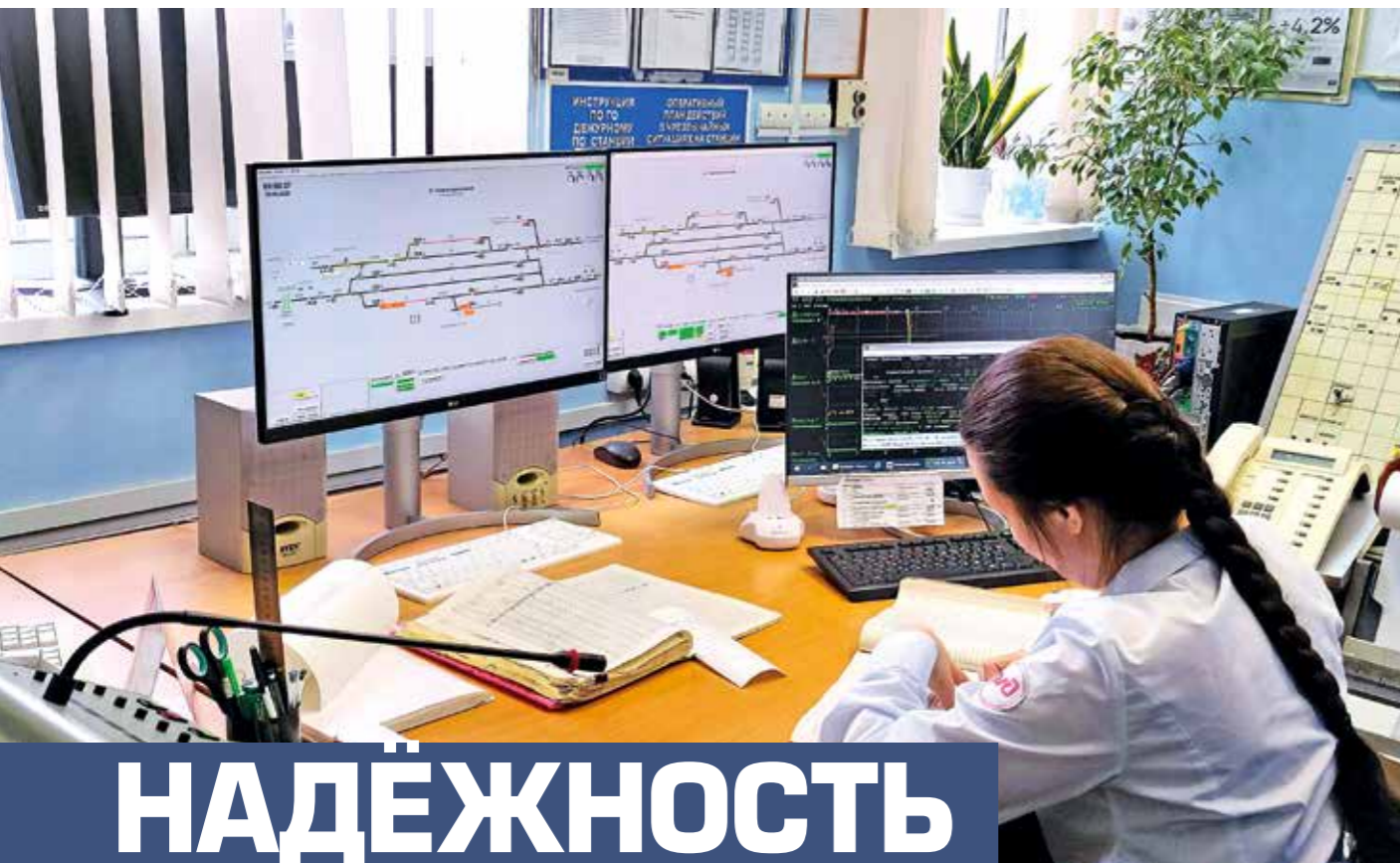
Создавая СРО и вступая в Союз транспортников России, мы намерены были использовать эту площадку для выработки конструктивных идей, направленных на повышение конкурентной способности промышленного железнодорожного транспорта. В 2015 году, получив статус Саморегулируемой организации, мы приняли решение о вступлении в Союз транспортников России.

За период с 2015 года по настоящее время совместными усилиями успели многое сделать, участвуя в координационных советах при Минтрансе РФ, экспертных рабочих группах профильного комитета Государственной думы, общественных советах при Ространснадзоре, Минтрансе России.

Со словами благодарности вспоминают члены нашего Союза совместное участие с СТР в обсуждении нового проекта Правил технической эксплуатации железных дорог РФ. В обсуждении только от нашей организации принимали участие шесть экспертов. Высокую оценку получили организация, и проведение совместных Викторин на знание Правил технической эксплуатации железных дорог РФ среди студентов профильных образовательных учреждений, состоявшиеся в городах Екатеринбурге и Новосибирске.

Многие актуальные вопросы совместно с Союзом транспортников России рассматривались на площадках российских железных дорог. Хотел бы отметить, что под эгидой СТР в 2022 году проведено шесть совещаний в формате круглых столов.

Результаты нашей совместной деятельности с Союзом транспортников России важны и заметны, но реалии жизни таковы, что к нерешенным вопросам добавляются новые вызовы. Уверен, что совместными усилиями мы их решим.



НАДЕЖНОСТЬ БЕЗОПАСНОСТЬ ТЕХНОЛОГИЧНОСТЬ

В новых экономических условиях импортозамещение и технологический суверенитет становятся одними из главных факторов развития промышленности. Научно-производственный центр «Промэлектроника» более 30 лет создаёт микропроцессорные системы автоматики и телемеханики для магистрального и промышленного транспорта, а также для метрополитенов. Компания обеспечивает полный жизненный цикл продукции: от разработки, проектирования, производства и установки оборудования до его обслуживания и утилизации.

Научно-производственный центр «Промэлектроника» – один из флагманов импортозамещения, поскольку его продукты построены в основном на отечественных компонентах. Разработки центра отмечены наградами в конкурсе ОАО «РЖД» на лучшее качество подвижного состава и сложных технических систем. Команда разработчиков микропроцессорной автоматической блокировки АБТЦ-И удостоена премии имени Черепановых.

НПЦ «Промэлектроника» обладает несколькими сотнями патентов на изобретения в области железнодорожной техники, владеет конструкторской и технологической документацией. Компания входит в тройку крупнейших российских производителей систем железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ), занимает пятое место в мире по объёму внедрения систем счета осей. Микропроцессорная централизация стрелок и сигналов МПЦ-И и система счета осей ЭССО имеют между-

НПЦ «ПРОМЭЛЕКТРОНИКА» ВХОДИТ В ТРОЙКУ КРУПНЕЙШИХ РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ (ЖАТ), ЗАНИМАЕТ ПЯТОЕ МЕСТО В МИРЕ ПО ОБЪЕМУ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ СЧЕТА ОСЕЙ

народный сертификат соответствия наивысшему уровню полноты безопасности SIL 4 стандарта CENELEC, что даёт возможность их внедрения в странах дальнего зарубежья.

Научно-производственный центр состоит в СРО «Союз участников железнодорожного рынка» с самого основания СРО. Таким образом, через членство в СРО СУЖДР компания активно участвует в деятельности Союза транспортников России. В 2022 году НПЦ «Промэлектроника» совместно с СТР и СРО СУЖДР внес вклад в разработку новых Правил технической эксплуатации железных дорог РФ. В настоящее время ведётся работа по совершенствованию прочих нормативных актов в сфере железнодорожного транспорта.

Компания регулярно принимает участие в региональных, федеральных и международных отраслевых мероприятиях. Кроме того, НПЦ «Промэлектроника» является организатором и генеральным спонсором международных научно-практических конференций ПромТрансЖат, «25 лет инноваций в области железнодорожного транспорта», «30 лет: устойчивое развитие в условиях изменений» и т.д. В ходе этих мероприятий с участием руко-

водителей и специалистов железнодорожного транспорта, представителей органов государственной власти, профессиональных объединений обсуждаются актуальные в отрасли вопросы, вырабатываются меры по решению текущих проблем, намечаются планы по дальнейшему развитию.

**Коллектив
НПЦ «Промэлектроника»
ПОЗДРАВЛЯЕТ
СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ
с 20-летием.**

**Мы ценим ваш труд, нацеленный
на повышение эффективности
и безопасности работы транспортного
комплекса нашей Родины.**

**Желаем Союзу дальнейшего
процветания, успехов и всего самого
наилучшего!**

**СЕГОДНЯ СИСТЕМЫ
КОМПАНИИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ
В 19 СТРАНАХ**

**В 2022 ГОДУ НПЦ
«ПРОМЭЛЕКТРОНИКА»
СОВМЕСТНО С СТР И СРО
СУЖДР УЧАСТВОВАЛ
В РАЗРАБОТКЕ НОВЫХ ПРАВИЛ
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РФ**





В ПОЛЕТ ПО МОБИЛЬНЫМ ТАЛОНАМ

С 1 марта услуга доступна для всех перевозчиков, выполняющих рейсы на российских направлениях.

Рост пассажиропотока в 2023-м году и политика импортозамещения, проводимая аэропортом в рамках индустриального центра компетенций «Аэропорты», диктует новые требования

к ИТ-ландшафту предприятия и формирующих его систем в целях сохранения высочайшего качества обслуживания пассажиров.

В Пулково система на базе ПО развернута в рекордные сроки – за один месяц. Услуга нацелена на путешественников, планирующих перелет с ручной кладью. Чтобы воспользоваться сервисом, пассажиру нужно зарегистрироваться на рейс онлайн и



получить электронный посадочный талон. Для прохождения предполетного контроля и посадки на рейс посадочный талон потребуется предъявить на мобильном устройстве.

СЕРВИС ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЁТОВ

В красноярском аэропорту создадут центр послепродажного обслуживания

Уральский завод гражданской авиации примет участие в работе создаваемого в Красноярске Центра послепродажного обслуживания отечественных региональных воздушных судов. Завод станет участником Единого оператора сервисной поддержки – якорного резидента будущего центра ППО.

Меморандум о сотрудничестве в части создания Центра на базе красноярского аэропорта Емельяново был подписан в ходе Красноярского Экономического Форума в марте. Среди задач Единого оператора сервисной поддержки – обучение персонала, поставка запасных частей, выполнение технического обслуживания воздушных судов ЛМС-901 «Байкал»

и ТВРС-44 «Ладога». Ожидается, что до 2030 года в зоне тяготения ЕОСП, простирающейся от Западной Сибири до Забайкалья, будет эксплуатироваться не менее 100 самолётов «Байкал» и «Ладога».



Права на перевозку пассажиров получают три авиакомпании

Согласно решению межведомственной комиссии по допуску перевозчиков, число авиарейсов из Владивостока в Харбин возрастет с одного до семи раз в неделю, также планируется запуск рейсов из Владивостока в Шэньян, Ордос, Хух-Хото, Маньчжурию, Яньцзи и Чанчунь. Права на перевозку пассажиров получают три авиакомпании: «Аэрофлот», «Россия» и Red Wings Airlines. Это важный шаг в развитии авиасообщения между Россией и Китаем, который направлен на укрепление культурных и экономических связей между двумя странами. Напомним, что кратному увеличению авиарейсов в Китай в 2023 году способствует снятие ограничений на пресечение границы китайской стороной, ранее введенных из-за пандемии коронавируса, а также восстановление процедуры организации безвизовых поездок групп туристов.

В ПОДНЕБЕСНУЮ ПО НЕБУ



АЭРОПОРТ «ВОРОНЕЖ» МОДЕРНИЗИРУЮТ

В воронежском аэропорту возводится новый аэровокзальный комплекс внутренних воздушных линий

Монтаж металлоконструкций и монолитные работы в здании аэровокзального комплекса Воронежа выполнены на 100%. В частности, в терминале установлены перегородки из газобетонных блоков, залит пол, смонтирован металлокаркас кровли здания. Также выполнен монтаж металлоконструкций контрольно-пропускного пункта, готовы наружные и внутренние стены и наружное освещение. Сейчас специалистами прокладываются инже-



нерные сети, автоматические системы пожаротушения, противодымная вентиляция, комплекс технических средств безопасности. Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Воронежа позволила ему с апреля 2014 года принимать воздушные суда класса Boeing 737 и Airbus A319.

АЛТАЙ — ТУРИСТСКИЙ ХАБ

Край будет авиационно-туристическим хабом Сибири

На заседании координационного совета Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» по туризму были достигнуты договоренности о развитии внутреннего и въездного туризма в Сибири. Большое внимание уделяется расширению авиасообщения. Наша задача – сделать так, чтобы как жители, так и гости могли легко путешествовать между сибирскими регионами», – отметил глава Республики Алтай Олег Хорохордин. Сегодня из Горно-Алтайска организовано регулярное авиасообщение с Новосибирском и Красноярском. Ведутся переговоры об организации рейсов в Омск, Иркутск, Томск, Новокузнецк. «В этом смысле всем главам сибирских регионов важно лоббировать перевозки внутри нашего федерального округа», – отметил губернатор. Кроме того, рассматривается возможность создания авиамаршрута между «горнолыжными» территориями Сибири, что будет востребовано среди любителей зимних видов спорта со всей России.



САМОЛЕТЫ ДЛЯ БЕЛОРУССИИ

Власти республики изучают возможность покупки в России самолётов для своей гражданской авиации



Об этом сообщил министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко. В условиях санкций Запада в отношении белорусской авиаотрасли Беларусь прорабатывает возможность использования своими авиакомпаниями российских самолётов, а также переориентирует работу авиаперевозчиков в восточном и южном направлениях. Кроме того, в министерстве заявляли, что авиаремонтным предприятиям необходимо расширять сотрудничество с Россией и развивать импортзамещающее производство комплектующих к самолётам Sukhoi Superjet 100 и MC-21.



АНТИДРОНОВЫЕ РУЖЬЯ

На полигоне в Омской области продемонстрировали новое оружие против дронов

В связи с политической обстановкой участились атаки дронов, и возникла необходимость в средствах противодействия. Обеспечить эффективную защиту от беспилотников можно только при комплексном подходе. «Росэлектроника» продемонстрировала представителям промышленных предприятий и силовых структур Омской области комплексное решение по построению систем безопасности для защиты особо важных объектов от несанкционированных вторжений беспилотников. На полигоне эксперты показали возможности противодронных ружей «Пищаль-Про» и «Днепр», переносного комплекса всенаправленного действия «Купол» и системы подавления «СЕРП-ВС5», способной работать автономно на удаленной позиции и защищать как мобильные, так и стационарные объекты.



СОЕДИНИЛИ ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ

В Волгоградской области завершена надвигка 350-метрового пролета на правой половине моста

Начальник ФКУ Упрдор Москва-Волгоград Юрий Сорокин и глава региона Андрей Бочаров с рабочим визитом побывали на участке строительства первого этапа обхода Волгограда. Работы здесь ведутся с 2019 года и уже выполнены на 60%.

Один из самых сложных и важных объектов не только первого этапа, но и всего обхода – мост через Волго-Донской судоходный канал, протяженность которого вместе с эстакадной частью составит более 1300 м. Важнейшим этапом строительства сооружения является надвигка пролета над руслом канала. Третья стадия надвигки, которая сейчас завершается, продлилась около двух недель и включала в себя монтаж четырех оставшихся блоков, их перемещение до проектных отметок и демонтаж вспомогательного аванбека.

В этом году мы приступим к формированию проезжей части правой половины моста – это две полосы движения. Что касается левой части сооружения, то к надвигке пролета приступят во втором полугодии.

ЭЛЕКТРОННАЯ ОЧЕРЕДЬ НА ГРАНИЦЕ

Осенью на автомобильных пунктах пропуска для проезда грузовых автомобилей будут введены электронные очереди



Президент РФ Владимир Путин одобрил внесение изменений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года ФЗ-257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», разрешающие введение механизма предварительного резервирования времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска для грузовых автомобилей. Закон вступает в силу с сентября 2023 года. Введение электронной очереди сократит время ожидания для водителей коммерческого грузового транспорта на пунктах пропуска. Это бесплатный сервис резервирования времени пересечения государственной границы России грузовыми автомобильными транспортными средствами.

Президент РФ Владимир Путин одобрил внесение изменений в Федеральный закон от 8 ноября 2007 года ФЗ-257 «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», разрешающие введение механизма предварительного резервирования времени подъезда к автомобильным пунктам пропуска для грузовых автомобилей. Закон вступает в силу с сентября 2023 года. Введение электронной очереди сократит время ожидания для водителей коммерческого грузового транспорта на пунктах пропуска. Это бесплатный сервис резервирования времени пересечения государственной границы России грузовыми автомобильными транспортными средствами.

ИЗ УЛЬЯНОВСКА В МОСКВУ

Сократить время в пути можно будет уже в конце этого года

Возможности автомобильного сообщения между Ульяновском и Москвой по М-12 обсудили на рабочей встрече председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко и губернатор Ульяновской области Алексей Русских. Связь региона со столицей по новой трассе будет обеспечена развязками с двумя автодорогами: Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск и 16К-0925 Большие Кайбицы – Камылово. Также на встрече шла речь о новом маршруте, который свяжет экономические центры Уральского, Сибирского и Приволжского федеральных округов – Юго-Западной хорде. Примерная протяженность этого маршрута от Екатеринбурга до портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов составит около 2 тысяч км. Он даст возможность жителями Приволжского федерального округа быстрее доехать до южных курортов.



НА М-11 «НЕВА» ОТКРЫТ НОВЫЙ СЪЕЗД НА ЦКАД

Новые отечественные локомотивы пополнят парк в 2023 году

На 49-м км трассы М-11 «Нева», при движении со стороны Санкт-Петербурга, теперь можно заехать на ЦКАД в восточном направлении, в том числе в сторону М-12. С открытием нового съезда снизится нагрузка на дорогу А-107 «Московское малое кольцо». Также это позволит увести часть транзитных транспортных потоков, которые следуют со стороны Санкт-Петербурга в обход Москвы в направлении других федеральных дорог, таких как М-8 «Холмогоры», М-7 «Волга», М-5 «Урал», М-4 «Дон».



ЯРАГ-КАЗМАЛЯР ПОЧТИ ГОТОВ

В Дагестане завершены работы по первому этапу реконструкции автомобильного пункта пропуска на границе с Азербайджаном

Реконструкция самого загруженного в Республике сухопутного погранперехода, входящий в створ международного транспортного коридора «Север – Юг», ведется в рамках комплексной модернизации приоритетных пунктов пропуска. Заказчиком работ выступает подведомственное Минтрансу России ФГКУ Росгранстрой. В настоящее время на территории МАПП Яранг-Казмаляр построено более 30 новых зданий



НА ЭЛЕКТРОМОБИЛЕ ПО АВТОБАНУ

За первые сутки 208 раз владельцы электромобилей воспользовались возможностью бесплатно проехать по федеральным платным дорогам



С 1 марта стартовала акция для владельцев электромобилей. Те, кто их использует в личных целях, могут бесплатно проезжать по платным участкам федеральных автомобильных дорог до конца 2023 года. Но для этого надо иметь транспондер T-pass со статусом «Электромобиль». К 10 утра 2 марта 280 владельцев электромобилей подключились к акции, обратившись в центры поддержки и обслуживания ООО «Автодор – Платные Дороги».

За первые сутки с начала эксперимента было зафиксировано 208 проездов. Самым популярным маршрутом стал Северный обход Одинцова. Эксперимент распространяется на трассы М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», М-12 Москва – Казань и А-113 «ЦКАД».

КРЫМСКИЙ МОСТ ОТКРЫТ

Он полностью восстановлен после разрушений в результате теракта

Движение по полностью восстановленной автомобильной части Крымского моста было открыто в День защитника Отечества. Строительные работы были завершены с опережением срока на 39 дней, несмотря на масштабность повреждений и сложные погодные условия. Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин сообщил, что, благодаря слаженной работе штаба, удалось осуществить весь комплекс мер за четыре с половиной месяца, в то время как в обычном режиме на реализацию подобных проектов требуется порядка года.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев отметил, что движение легковых автомобилей по мосту было восстановлено в течение нескольких часов после ЧП и практически не прекращалось на время ремонта: «После произошедшего 8 октября теракта на Крымском мосту первоочередной задачей была организация бесперебойной логистики между Республикой Крым и Краснодарским краем. Эта задача была выполнена оперативно».





НАГРАДА ГЕРОЮ

Президент России наградил медалью за отвагу помощника машиниста

Машинисты поезда, где загорелись цистерны, отцепили и увели 25 из 59 вагонов, потратив на это 10 минут. Помощник машиниста Виктор Прошин, согласно инструкции, вышел на путь, чтобы визуально оценить повреждения. Он увидел, что часть состава можно спасти, доложил о ситуации машинисту, после чего было принято решение отцепить горящие вагоны. Локомотивной бригаде оперативно удалось отцепить всплывшие цистерны, а неповрежденный поезд вывести на станцию в Керчи. Владимир Путин лично вручил награду герою.

ФЕВРАЛЬСКИЙ ПИК

В первые два месяца года пассажиропоток в поездах дальнего следования составил 16,1 млн человек

По сравнению с аналогичным периодом 2022 года спрос на железнодорожные путешествия вырос на 28,6%. Особенно заметно выросли перевозки пассажиров в феврале – 7,3 млн человек, на 41,7% больше чем год назад. В долгие выходные, приуроченные к празднованию Дня защитника Отечества, холдинг «РЖД» назначил более 260 дополнительных поездов. 23 февраля в рейсы отправились сразу пять круизных составов: «Серебряный маршрут», «В Карелию», «Байкальский экспресс», «Белорусский вояж» и «Яркие выходные на Урале». Самыми популярными направлениями для поездок с праздничной скидкой стали маршруты Москва – Санкт-Петербург, Москва – Казань, Москва – Самара. Пассажиры активно путешествовали и в рамках акции из столицы в Саранск, Пензу, Ростов-на-Дону и Воронеж, а ещё из Краснодара в Сочи и из Санкт-Петербурга в Мурманск.



НА ВОСТОКЕ МОДЕРНИЗИРУЮТ ИНФРАСТРУКТУРУ

В рамках проекта развития Восточного полигона «РЖД» выполняют работы на 31 объектах

Изменения коснутся 10 железнодорожных станций в Амурской области. Кроме того, начнётся реализация мероприятий второй очереди реконструкции приграничной станции Забайкальск. Продолжится разработка проектно-сметной документации на строительство трёхпутной вставки на перегоне Яблонная – Лесная. Также запланированы работы по модернизации 19 объектов транспортной энергетики. На 17 тяговых подстанциях предусмотрен монтаж дополнительного оборудования. На участках Харагун – Могзон и Буря – Карьерный главного хода Транссиба будет установлено оборудование для усиления надёжности энергоснабжения.



ОТ МОХЭ ДО МАГАДАНА

Китай заинтересован в создании нового транспортного коридора

Партнёры из Поднебесной готовы развивать свою транспортную инфраструктуру на приграничной с Россией территории. Акционерная компания «Железные дороги Якутии» и Китайская ассоциация развития промышленности за рубежом подписали меморандум о сотрудничестве по вопросам подготовки и реализации проекта создания нового международного транспортного коридора на основе железнодорожной магистрали Мохэ (КНР) – Джалинда – Сквордино – Якутск (Нижний Бестях) – Магадан (порт) с железнодорожным пограничным переходом через реку Амур (Хэйлуцзян). Документ подписан в рамках рабочего визита заместителя генерального директора по стратегическому развитию акционерной компании «Железные дороги Якутии» Алексея Местникова в КНР.

ЗЕРНО ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



Правительство РФ решило удвоить субсидии, которые выделяются производителям аграрного сектора для компенсации транспортных затрат.

Кабмин материально мотивировал аграриев на отправку зерна по железной дороге. Господдержка в сфере перевозок сельхозпродукции обеспечит рост объёмов этого вида грузов на 1 млн тонн. «Субсидии пойдут в первую очередь на обеспечение аграриям льготных железнодорожных тарифов», – заявил Михаил Мишустин. Отметим, что на протяжении 4 лет Правительство РФ субсидировало отправку грузов в железнодорожных вагонах и контейнерах.

«В целом в 2023 году правительство направит на поддержку таких перевозок более 4 млрд руб.», – отметил глава кабинета. Таким образом, объёмы перевозок в общей сложности увеличатся на 1 млн тонн. Госфинансирование позволит аграриям снизить транспортные расходы и увеличить поставки в российские регионы зерновых и масличных культур, овощей и рыбной продукции, а также минеральных удобрений.

СКОРАЯ ПОМОЩЬ МОСТАМ

Железнодорожники подготовились к пропуску паводковых вод, чтобы минимизировать риски подтопления железнодорожного полотна

На Московской железной дороге сформированы 17 противоразмывных поездов. В состав каждого из них входят: крытый вагон с инструментами и инвентарем, платформа со шпалами и пиломатериалами, полувагоны со щебнем. Особое внимание уделяется железнодорожным мостам, которые расположены на полноводных реках Ока, Волга, Десна или в болотистых местностях. Для диагностики подводных частей опор будут привлекаться сотрудники водолазно-обследовательской станции МЖД.

ДВУХЭТАЖНЫЕ ВАГОНЫ В ХОДУ

Маршрутная сеть двухэтажных поездов расширяется за счёт Екатеринбурга, Чебоксар и Уфы

Развитие маршрутной сети двухэтажных поездов обусловлено стабильно растущим спросом на такие перевозки. Так, в январе – феврале 2023 года поездки в них совершили свыше 1,7 млн пассажиров, что почти на 30% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В 2023 году парк Федеральной пассажирской компании пополнят 100 современных двухэтажных вагонов. «РЖД» расширяет полигон курсирования двухэтажных поездов, которые заменят собой одноэтажные на новых маршрутах, а также позволят



увеличить количество двухэтажных поездов на тех направлениях, где они уже курсировали. В 2023 году ультрасовременные купейные двухэтажные вагоны будут включены в состав поездов из Екатеринбурга в Москву и Имеретинский. Также повысится их число между Москвой и Чебоксарами – на данном пути будут курсировать сразу две пары таких составов.



ВИРТУАЛЬНАЯ СЦЕПКА В РАБОТЕ

Железнодорожники внедряют новую технологию движения поездов



Технология виртуальной сцепки позволяет сократить интервал попутного следования грузовых поездов до 4–6 минут. Новая технология организации перевозочного процесса впервые была применена на магистрали в 2020 году.

Активное применение виртуальной сцепки на ЗабЖД началось в 2021 году, когда было организовано движение 1871 пары поездов. В прошлом году по этой технологии было проведено уже 5947 пар поездов. Принцип действия технологии виртуальной сцепки заключается в установке между локомотивами двух и более поездов соединения по специальному радиоканалу. На Забайкальской железной дороге в январе – феврале 2023 года по технологии виртуальной сцепки было проведено 1653 пары грузовых поездов.

18–20 мая

Организатор



При поддержке



Устроитель



У БОЛЬШИХ КОРАБЛЕЙ –



Есть такое выражение, что в любой профессии незаменимых людей нет. Но герой нашего очерка Леонид Григорьевич Ефремов на любом рабочем месте, в любой организации является одним

Материалы блока подготовили Артем Сериков и Мария Гошина

из незаменимых специалистов, способных решать любую проблему. Вклад его в развитие не только этих предприятий, но и вообще в дорожно-строительную отрасль России, неоценим. Из нынешних восьмидесяти лет, более полувека он посвятил своему делу. Таким людям трудно найти достойную замену. И, конечно, это не только недюжинный ум, лидерские качества и талант, но и преданность выбранному пути, трудолюбие. Причем трудолюбие для Леонида Григорьевича – норма жизни с детства, поскольку родился он в годы военного лихолетья, в 1943 году. Рос вместе с городом Комсомольск-на-Амуре, который начали строить в 30-х годах прошлого века. Отец его, Григорий Андреевич, был инженером-железнодорожником. В послевоенные годы специалисты, закончившие Московский институт железнодорожного транспорта, были на вес золота, их направляли на самые горячие трудовые точки, на самые сложные предприятия.

Леонид Григорьевич, доцент кафедры строительства и эксплуатации дорог Московского автомобильно-дорожного института, мог бы спокойно посвятить себя только науке и педагогической деятельности. Но у больших кораблей – большое плавание...

БОЛЬШОЕ ПЛАВАНИЕ...

HELIRUSSIA 2023

www.helirusia.ru

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
ВЕРТОЛЕТНОЙ ИНДУСТРИИ

XVI

УНИКАЛЬНЫЙ ИНЖЕНЕР ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Благодаря Ефремову я, будучи по образованию железнодорожник, прошел всю школу дорожно-аэродромного строительства

Борис Сакун



БОРИС САКУН,
генеральный директор ООО «РСК»

**ОПРЕДЕЛЯЕТ НА ГЛАЗ,
СЧИТАЕТ В ГОЛОВЕ...**

Леонида Григорьевича Ефремова я впервые увидел в 1998 году на финальной стадии строительства МКАД, на строительстве третьего транспортного кольца города Москвы. Он уже тогда произвел на меня сильное впечатление, как профессионал.

Но первое близкое знакомство произошло на строительстве взлетно-посадочной полосы аэропорта «Пулково» в 2004 году. В рамках двух масштабных проектов наша организация – ООО «Трансстрой», в качестве генерального подрядчика реализовала комплексную реконструкцию аэродромной инфраструктуры Пулково. В ходе которой были обновлены две взлетно-посадочные

полосы общей площадью около 400 тыс. кв. м, построены рулежные дорожки общей площадью более 220 000 кв. м., проложены более 40 км водосточно-дренажной сети и канализации, установлены светосигнальное оборудование, системы радионавигации и средств связи, возведены объекты энергетического хозяйства. Тогда было задействовано одновременно пять бетонных заводов. Я, как заместитель генерального директора ООО «Трансстрой», нес ответственность за весь комплекс работ. А крупнейшая организация на тот момент в России ОАО «Центродорстрой», в котором с 1998 года по 2006 год Леонид Григорьевич трудился главным инженером, была на субподряде. Они сделали все основные работы, связанные с устройством покрытия. И благодаря ему я, будучи по образованию железнодорожник, прошел всю школу дорожно-аэродромного строитель-

ства. Он взял надо мною шефство, научил понимать, что такое на самом деле асфальтобетон, цементобетон. Именно там я впервые увидел, как Ефремов, держа в руках цементобетонную смесь, определял на глаз сколько добавить в нее воды, цемента, убрать добавок. Специалисты из Грузии, которые устанавливали завод, были удивлены, что русские строители на такое способны. А секрет прост: нужен огромный опыт и обширные знания. Современная молодежь подбирает состав по интернету, используя компьютер, а Ефремов подходит к процессу творчески, учитывая свойства, химический состав местного песка, щебня, их параметры, количество воды, и просчитывает все сам, в голове или как говорили в школе, считает в уме.

**ОДИН ИЗ ПЯТИ ИЛИ ЕФРЕМОВ
НИКОГДА НЕ ОШИБАЕТСЯ**

В своей жизни я видел только пять человек, которые рассчитывают состав грунтов не по компьютерной программе. И один из них – Ефремов. У Леонида Григорьевича всегда с собой красивая «именная» ручка, и он буквально за 20 минут, выдает ответ «на коленке». Компьютер, безусловно, делает это быстрее, но я не раз видел, что и умная машина ошибается. Поскольку ей управляют люди, которые делают так, как их учили – по шаблону... а иногда – и формально. А Ефремов всегда подходит к делу творчески и никогда не ошибается. Я утверждаю это, поскольку, начиная с Пулково работаю с ним неразлучно.

В 2009-м Леонид Григорьевич перешел на должность начальника управления ин-

БОРИС САКУН:

« Я НЕ ВИДЕЛ ИНЖЕНЕРА СИЛЬНЕЕ, ЧЕМ ЕФРЕМОВ. ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ – ИНЖЕНЕР ВЫСОКОГО ПОЛЕТА, УНИВЕРСАЛ, ПОЭТОМУ И СЕГОДНЯ СТОПРОЦЕНТНО ВОСТРЕБОВАН, И В НАУКЕ, И НА ПРОИЗВОДСТВЕ»

женерной подготовки производства ООО «Корпорация Инжтрансстрой». И дальше мы с ним уже продолжили работу вместе в одной корпорации. Мы с ним строили кольцевую дорогу вокруг Санкт-Петербурга, в ходе которого многое узнал о секретах дорожного строительства.

Человек крайне талантливый, крайне грамотный, начитанный, и в отличие от современной молодежи, да и меня, крайне скрупулезно относится к работе. Его трудолюбие и познания вызывают огромное уважение. Он знает все отечественные и зарубежные труды и новшества аэродромного и дорожного строительства. Мы очень много работали вместе и на Дальнем Востоке, реконструировали ВПП в 2009 году в аэропорту Владивостока. Строили российский морской порт «Восточный» федерального значения, в бухте Врангеля залива Находка Японского моря. Он входит в крупнейший транспортный узел России на Тихом океане. Мы строили там большой железнодорожный узел и морскую часть терминала Транснефти. Олимпийские объекты в Сочи мы с ним тоже строили вместе.





М-11: ВЗРЫВЫ НА ГЛУБИНЕ

При строительстве трассы М-11 на подходах к реке Коломенка он лично обнаружил ошибку проектировщиков. Оказалось, что там слабые грунты доходят до глубины 42 метров. Мы пытались погружать в выемки земполотно и не могли понять, почему идут просадки. Добурили сначала до 16-метровой глубины, потом дошли до 40 метров, и только тогда нашли твердую породу! А как сделать замену грунта на такой глубине, никто не знал, и я в том числе. А Ефремов нашел выход!

Он предложил смелое и нетривиальное решение – произвести объемный взрыв. Поверьте, решиться на такой взрыв(!) не каждый решится. Хотя это было необходимо для замены слабого грунта. И проблема была решена – подходы к реке по качеству и прочности не уступают остальным участкам трассы.

17 АЭРОПОРТОВ ВМЕСТЕ

Еще один памятный совместный объект – реконструкция аэропорта в Ростовской области. Реконструкция осложнялась тем, что работа воздушной гавани не прекращалась, и у нас было всего 12 часов в сутки, когда мы могли работать. Ефремов распорядился вывести 6 укладчиков, и в день подрядчик умудрялся уложить по 200 метров полосы. А в целом я вместе с Леонидом Григорьевичем построил 17 аэропортов, из которых многие «с нуля». Было и два военных аэродрома. Его наставничество мне многое дало. Он – инженер высокого полета, универсал, поэтому и сегодня стопроцентно востребован и в науке, и на производстве.

Ефремов глубоко понимает химию и физику тех процессов, которые многие специалисты знают только поверхностно. Я не видел инженера сильнее, чем он. Про битумы и цементы он знает все практически до молекул. И сегодня мы с ним продолжаем вместе, плечом к плечу работаем в ООО «РСК». На Леониде Григорьевиче, как и прежде, лежит ответственность за организацию строительства, оптимизацию производственного процесса. Мы работаем на очень ответственных объектах, и условия по срокам ставятся очень жесткие. И пока те сроки, которые нам ставит правительство, мы выполняем.

Отмечу, что человек, Леонид Григорьевич – строгий, жесткий, но в то же время добрый, чуткий и мягкий. Это тоже уникальное сочетание. А самое главное – он жизнерадостный человек, никогда не унывающий, не падающий духом. Оптимист по жизни. Он трепетно относится к близким, большой семьянин.

В канун большого юбилея я выражаю Леониду Григорьевичу Ефремову огромную благодарность от всего коллектива ООО «РСК» и от себя лично за воспитание целой плеяды кадров, за его ум и дар инженера! Крепкого здоровья, дорогой Леонид Григорьевич, счастья, радости. Оставайтесь таким же энергичным, требовательным и заботливым руководителем и нашим Учителем!

Вы – наш пример патриота профессии и беспримерного труженика. Спасибо Вам.

Уверен, что мы вместе с Вами построим еще много самых лучших дорог!

ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР, УЧИТЕЛЬ, УЧЕНЫЙ, ЭКСПЕРТ ...

ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ – ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР, ЧЕЙ МАСШТАБ ЗНАНИЙ И УМЕНИЙ НАМНОГО ПРЕВОСХОДИТ ФОРМАЛЬНЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ РАМКИ



«ЯСНОВИДЕНИЕ» ПРОЦЕССОВ

Страна держится на технических специалистах старой школы. Об этом знают все, кто мало-мальски сталкивался с реальным производством в любой отрасли. И дорожное строительство не исключение. За такими людьми сила принятия решений, которую признают не за деловую ловкость и не за капитал, – а за фундаментальные знания и организаторский талант. Таким человеком, безусловно, является Леонид Григорьевич Ефремов.

Герой нашего очерка – глубокоуважаемый человек не только для коллег, студентов или молодых ученых, но и для профильных журналистов. Пообщавшись с ним, ты веришь, что объект будет сдан вовремя и построен на совесть. Так оно было и есть. Мы уверены, что и свой юбилей наш Леонид Григорьевич встретит не на даче или рыбалке, а на работе. У него на отдых просто нет времени, поскольку он нужен всем. Как главный инженер, как учитель, ученый, консультант, эксперт, разработчик новых технологий...



ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ:

« **НАША ЗЕМЛЯ ПРЕКРАСНА, И КАЖДЫЙ ЕЕ УГОЛОК КОНЕЧНО ЖЕ ЗАСЛУЖИВАЕТ САМЫХ ЛУЧШИХ ДОРОГ, И САМОГО НАДЕЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ»**

Сегодня он главный инженер крупной компании РСК (*Региональная строительная компания), подрядчика, который отлично проявляет себя на крупнейших стройках России. А вообще, в послужном списке Ефремова наберется с десяток флагманов стройки, крупнейших производственных концернов, работавших на разных этапах жизни страны в последние 30 лет. За спиной Ефремова тысячи километров автомобильных дорог, множество

мостовых сооружений, тоннелей, аэропортовой и морской портовой инфраструктуры во всех регионах страны – от Санкт-Петербурга до Владивостока.

Менялись названия компаний, менялись объекты, но наш герой всегда был мозговым центром масштабных строителей. Будь то М-11, М-12, МКАД, олимпийские объекты Сочи, Формула-1, аэропорт Пулково или порт «Восточный»... Поэтому и в приемной у главного инженера ООО «РСК» всегда людно. К нему идут за советом и вердиктом по самым разным вопросам: от состава закупочной документации, до себестоимости строительных процессов. На каждый вопрос у Ефремова есть аргументированный ответ, основанный на цифрах и глубоком понимании дела. Мы знаем, что у него есть волшебная ручка – красивая, именная, которой он подписывает бумаги, и корректирует проектные решения. Ему не нужен компьютер, поскольку все знания у нашего героя в голове. И ни один, даже самый мощный, компьютер не выдаст формулу строительного материала вернее и нужнее на конкретном участке, чем он. И дорогу он видит, как рентген – чувствует и понимает, как живой организм. Поэтому именно в этот кабинет, к этому человеку стекаются невидимые нити со всех объектов, находящиеся в разных уголках страны, которые строит компания «РСК».

Сейчас «РСК» работает на строительстве участка магистрали «Дюряли – Ачит», который войдет в состав скоростного маршрута от Казани до Ека-

теринбурга, как продолжение М-12 «Москва – Казань». К тому же продолжают строить 5-й этап М-12 км 347 – км 454 в Нижегородской области, есть объекты на Севере и на Юге страны. Но речь сейчас не о ратном труде «РСК», а о человеке, который смог заслужить уважение у многотысячной армии дорожных строителей, многие из которых тоже прошли «огни, воды и медные трубы».

ПОКОЛЕНИЕ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

В чем секрет уникальности Леонида Ефремова? Безусловно, его Инженерный Гений был помножен на фантастическое трудолюбие. Наверное, сказалось послевоенное детство, которое закалило детей, родившихся в годы Великой Отечественной войны. Это – поколение сынов и дочерей героев, на которых пришлось все тяготы и лишения военного времени, отличает удивительная работоспособность и трудолюбие. Пример труженика-отца и матери, которая всегда поддерживала мужа, как жена декабриста, тоже был перед глазами с детства. Самоотверженный труд не считался подвигом в их семье.

«Мои родители молодыми людьми приехали строить Комсомольск-на-Амуре. Отец окончил Московский институт железнодорожного транспорта. Я ему многим обязан в понимании человеческих взаимоотношений, навыков работы с людьми. Он был удивительно глубоким и порядочным человеком. Отец с мамой старались воспитывать во мне такие черты характера как ответственность, честность. У них я учился отношению к делу, порядочности во всем. Жаль, что папа рано ушел из жизни. И мамы не стало в 2005-м. Но я и сегодня меряю свою жизнь, свои поступки по ним», – говорит Ефремов.

Денег на жизнь семье хватало, но Леонид Григорьевич еще студентом устроил-

ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ:

« **СЧАСТЛИВЫЕ ДНИ – ЭТО ПАУЗЫ МЕЖДУ НЕСЧАСТЬЯМИ. И ХОРОШО, ЧТО ТАКИХ ПАУЗ У МЕНЯ В ЖИЗНИ БЫЛО МНОГО»**

Побольше бы нам таких инженеров – учителей!

Имя Леонида Григорьевича Ефремова очень хорошо известно в кругах профессионалов инфраструктурного строительства России. Сложнейшие и важные объекты, в строительстве которых принимал участие этот незаурядный уважаемый человек, тоже у всех на слуху. Это МКАД, Третье транспортное кольцо Москвы, скоростная платная автомагистраль М-11, десятки воздушных гаваней и морских портов, будущая трасса М-12. Все его объекты сложно даже перечислить. А для того, чтобы их возвести нужны глубочайшие знания теории, огромный практический опыт, талант, большие организаторские способности, трудолюбие и преданность делу.



Леонид Григорьевич всеми этими качествами одарен сполна и от Природы, и от воспитания, и в силу своего характера. Его вклад в развитие отрасли большой. Он прошел все проверки на профессионализм в любом месте, где нужен был человек именно такого уровня, инженер от Бога. Еще в год подготовки столицы к летним Олимпийским играм 1980 года, он принимал участие в возведении гребного канала и велотрека, а также других сооружений в Крылатском. Во время подготовки к Олимпийским играм 2014 года, когда нашей стране необходимо было в крайне сжатые сроки построить тоннели, трассы, в том числе и гоночные, Леонид Григорьевич был в гуще Олимпийских строек Сочи: в строительстве автодороги Дублер курортного проспекта, трассы от горноклиматического курорта «Альпика-Сервис» до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор». Строить горные дороги очень сложно, поскольку оползни могли в считанные минуты перечеркнуть труд строителей. Возникло много проблем со слабым состоянием грунтов, и необходимо было укрепить объекты десятками километров подпорных стен, установить тысячи свай. А Леонид Григорьевич не только принимал с колес правильные решения, определяя мгновенно состояние и состав грунтов и смесей, но и мог вдохновить людей работать с такой же самоотдачей, мотивировать, найти нужные слова, потребовать, показать личный пример.

Его уважают все – от студентов до чиновников высокого ранга. К его мнению прислушиваются даже опытные коллеги – профессионалы. Леонид Ефремов умеет заражать молодых людей любовью к профессии. Побольше бы нам таких инженеров – учителей!

От имени всего коллектива Союза транспортников России и от себя лично, поздравляю Леонида Григорьевича Ефремова с юбилеем! Желаю ему, как можно дольше оставаться в строю. Желаю новых строек, красивых интересных объектов, олимпийского здоровья, долголетия и всяческого благополучия!

Виталий Борисович Ефимов,
Президент СТР,
депутат Государственной Думы РФ





ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ:

«**ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ СВОЕЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ЖИЗНИ Я ПОСВЯТИЛ ИССЛЕДОВАНИЯМ В ОБЛАСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ И ЦЕМЕНТОБЕТОННЫХ ПОКРЫТИЙ. КОНЕЧНО, ЖЕ ЭТИ ЗНАНИЯ ТЕПЕРЬ ПОМОГАЮТ В ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ»**

ся на работу. Он считает, что если ты уже взрослый, то должен сам себя обеспечивать. А просить деньги на свои увлечения, походы в кино, или букет любимой девушке у родителей просто стыдно. К слову сказать, что на развлечения наш герой тратил минимум времени, поскольку очень много работал и одновременно учился.

«По окончании Московского автомобильно-дорожного института, меня рекомендовали в аспирантуру, но я предпочел работу на производстве. А потом у меня возникли некоторые технические вопросы, на которые я самостоятельно не мог найти ответа. Мне требовалась консультация. Я поехал в МАДИ к профессору Владимиру Константиновичу Некрасову, а он меня за руку отвел к заведующему кафедры. Я поступил в аспирантуру МАДИ».

НАУКА НА ВСЮ ЖИЗНЬ

После окончания аспирантуры Леонид Григорьевич продолжил научные исследования и был принят доцентом на кафедру Строи-

тельства и эксплуатации дорог МАДИ. Благодаря высокой степени организованности и собранности, целеустремленности и серьезному, творческому подходу к любому начинанию, молодому ученому в эти годы удалось создать уникальный комплекс по циклическому испытанию асфальтобетона на изгиб. Он предложил и оригинальную методику оценки долговечности асфальтобетонов на основе результатов усталостных испытаний. Коллеги Леонида Григорьевича рассказывают, что они, тогда еще студенты, экспериментируя, нередко советовались с ним по разным вопросам, брали с него пример, часто просили помочь.

«Вот так я стал дорожником. И до сих пор я благодарен судьбе, что тогда выбрал именно эту профессию», – отмечает юбиляр. Неутолимая жажда к знаниям, поиску новых прогрессивных технологий, оригинальность мышления в решении тех или других проблем отрасли, дали ему возможность проявить себя в дорожной отрасли.

Задержался он в науке и преподавательской деятельности на четверть века. Поэтому Леонид Григорьевич очень хорошо понимает физику и химию материалов, строительных процессов, и полагаясь на свой опыт может дать прогностическую картину состояния дорожной конструкции, как она поведет себя в определенных условиях района строительства. Прогноз погоды состоит из сотен «если», и вывести формулу поведения атмосферных потоков с максимальной точностью, дано не каждому. Иногда опыт метеоролога, его знания региональной синоптики заменяют любой компьютер. Говорят, что у таких людей «чуйка». У нашего героя интуиция тоже опирается на огромные теоретические и практические знания. Это – не чудеса. И он всегда стремится узнать новое, разработать новый метод, сделать открытие прикладного свойства, чтобы это можно было претворять в жизнь.

СРЕДИ НЕХОЖЕНЫХ ДОРОГ

Смелым покоряются не только моря. Когда настали трудные для высшей школы «девятьдесятые» годы, Ефремов ушел в производство, чтобы реализовать свои научные труды. Здесь и раскрылся его незаурядный не только инженерный, но и организаторский талант, и он завоевал уважение и ав-

С Сергеевича делали проекты



Леонид Григорьевич – уникальный специалист. Мы с ним вместе работали на сочинских стройках, возводили Олимпийские объекты. Один из запомнившихся мне объектов, где ярко проявился его талант ученого и практика – это строительство олимпийской дороги №21, ведущей к горному курорту «Роза

Хутор», расположенному на берегах реки Мзымта в Адлерском районе Сочи. Нам нужно было построить 12 км серпантинной трассы в очень сжатые сроки. Причем, это и самый сложный объект по инженерно-геологическим условиям. Леонид Григорьевич находил совместно с Ростовским проектным институтом очень верные решения, которые позволили выполнить поставленную задачу в этих сложнейших условиях. Горная трасса была построена за год. Мы сделали все, вплоть до укрепления откосов грунтовыми анкерами и железобетонными плитами. Это очень большой объем работы. Стоит отметить, что работа проводилась параллельно с разработкой рабочей документации, и все производственные процессы актуализировались «с колес», исходя из условий. Тут всецело пригодился богатейший багаж знаний Ефремова.

Можно отметить еще непосредственное участие Леонида Григорьевича в решении задач по строительству трассы «Формула-1». Возведение гоночной трассы на нестабильных грунтах Имеретинской низменности – сложнейшая и нетривиальная задача, поскольку впервые в российской практике строили подобные объекты. По наблюдениям метеорологов, здесь ежегодно выпадает по полторы тысячи миллиметров осадков. Там были особые требования и к земляному полотну, и особые условия по кривым, плюс нужно было сделать новую полноценную дренажную систему, и вообще учесть много нюансов. Это была очень сложная работа с точки зрения проектирования и выполнения. Ради трассы «Формулы-1» пришлось менять 270 тысяч тонн грунта: инертный материал завозили из Лабинска на востоке Краснодарского края. Стройка, можно сказать, шла на «каждом сантиметре». Леонид Григорьевич справился блестяще.

Хочу пожелать ему, прежде всего крепкого здоровья и новых интересных объектов.

*Вячеслав Климов,
заместитель главного инженера
АО «Дороги и Мосты»*

Человек – открытая книга

Присутствие сегодня специалистов уровня Леонида Ефремова в дорожно-строительной отрасли имеет большое значение, поскольку такие фигуры буквально заполняют собой провалы системы образования и провалы в развитии прикладной науки. Ведь чего греха таить, в недалеком прошлом мы стали свидетелями спада нашей отрасли. Несколько лет я собственными глазами наблюдал это, будучи председателем государственной экзаменационной комиссии. Иногда даже неудобно было задавать вопросы студентам, защищающим дипломы, поскольку не знали, сможет ли ответить будущий специалист. Но уже обнадеживает, что мы постепенно возвращаемся к старому, доброму советскому образованию. Поэтому, пока в строю такие люди как Леонид Григорьевич Ефремов, у них надо учиться.

Пользоваться этой возможностью на все сто! Не случайно к нему обращаются профессионалы разного возраста и даже разного опыта за ответами по строительным и проектным работам. Он носитель системных знаний. Таких учителей теперь днем с огнем не сыщешь.

Ефремов проявил себя как исследователь в разных направлениях науки. К примеру, в 1970–1980х годах мы вместе с ним и «Союздорнии» участвовали в разработке рекомендаций по возведению земляного полотна, дорожных одежд различных типов. У Леонида Григорьевича обширный пласт собственных исследований по свойствам асфальтобетона. Потом неоднократно контактировали с ним на строительстве множества объектов. На каждом из них он показывал свой точный ум и ор-

ганизаторский талант. Больше всего запомнились Обход города Коломны, трасса М–11. Особая сторона его натуры – это преподавательский дар и опыт. Ефремов – это человек-открытая книга. К нему идут за обновлением системных знаний, чтобы вспомнить технические подходы, нормы и требования, которыми мы изначально пользовались, на которых все держится и без которых невозможно создание сложных сооружений, реализация масштабных проектов, а, по большому счету, невозможно адекватное развитие отрасли. Очень важно, что Ефремов не просто сам пользуется этим научным богатством, а делится с другими!

*Татаринев Виктор Борисович,
главный инженер проекта
а/д «Москва – Санкт-Петербург»
института «Союздорпроект».*

Новатор и рационализатор

С Леонидом Григорьевичем я взаимодействовал на многих федеральных объектах, заказчиком которых была Госкомпания «Автодор». На стройке сразу видны сильные и слабые стороны характера человека, насколько он компетентен в своем деле, уровень его теоретической



и практической подготовки. Про Ефремова можно сразу сказать – профессионал высокого класса, с ним можно пойти «на любой объект» – не подведет. Он пользуется непререкаемым авторитетом даже у тех, кто сам прошел огни и воды знаковых строек. И что важно, Леонид Григорьевич по своей природе – новатор, рационализатор, не утративший это редкое качество с годами. Ведь, не секрет, что с возрастом даже маститые специалисты предпочитают проверенные временем и собственным опытом методы и технологии – от добра добра не ищут. А Ефремов ищет. Он всегда старается применить инновации, опираясь на свои обширные и глубокие знания химии и физики строительных процессов, материалов и базовых технологий, выдавать оригинальные решения проблем, возникающих в процессе реализации проектов. А проблемы при масштабном строительстве возникают нередко.

Талант выдающегося инженера у Леонида Григорьевича в полной мере проявился на сложнейшем участке строительства федеральной скоростной автодороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург». Я работал тогда заместителем руководителя госкомпании «Автодор» по техническим вопросам. А он – главным инженером одной из подрядных организаций – ООО «ТСМ». Нашим опытным инженерам во главе с Ефремовым пришлось проделать огромную работу, поскольку эта трасса проходила по болотистым местам, и сложные геологические условия, нестабильные грунты задерживали график работ. А Леонид Григорьевич с подчиненными разработал уникальные методы строительства в зоне распространения болот, позволившие в конце концов нам значительно ускорить строительство.

Самым проблемным местом на 6-м этапе строительства М-11 оказались подходы к речушке Коломенка, через которую нужно было возвести мост, не представляющий особой сложности. Участок подходов к реке в инженерном проекте тоже был несложным, но, когда мы стали этот проект реализовывать, при устройстве земельного полотна, столкнулись с огромными проблемами. В проекте было отражено, что после семи метров торфа в глубину, далее идут пески. Оказалось, что «под нами» слоеный пирог, поскольку пески залегают на глубине в 10 м, а под ними – большое количество сильно обводненного торфа. Что делать? Ведь уже построены практически сотни километров основной части дороги. И тут Леонид Григорьевич показал весь масштаб своего таланта. Мы долго пытались найти какие-то решения, пробовали разные способы... В итоге там были применены современные технологии бурения, осадка грунта микровзрывами и глубинное уплотнение слабых грунтов на глубине более 25 м. В конечном итоге шестой этап был сдан своевременно, к началу чемпионата мира по футболу в России – 2018.

Поэтому я уверен, что Леонид Григорьевич не подведет в любой ситуации, возьмет на себя инициативу и ответственность, и все сделает на совесть. Этот человек обладающий огромным багажом знаний и практического опыта, всегда стремится к новому. И при этом стремится передать свой опыт окружающим. Он талантлив и как педагог,

наставник, давший путевку в жизнь целой плеяде знаменитых дорожных строителей, поскольку умеет доходчиво, грамотно, доброжелательно объяснить сложные вещи. Ученики ловят каждое его слово. Кстати, у него большой стаж преподавания не только в СССР и новой России, но и за рубежом, например в Венгрии. Он там некоторое время жил и преподавал, и даже выучил венгерский язык, один из сложнейших европейских языков. Причем, Леонид Григорьевич никогда не стремился завоевать дешевую популярность, «заигрывая» с аудиторией. Совсем нет, он довольно жесткий и требовательный человек, и за упущения спуска подчиненным не дает, свое мнение отстаивает твердо, перед начальством не заискивает. Но никогда не унижает человеческого достоинства.

И даже после горячих споров с ним, касающихся строительных решений, ты не чувствуешь обиды или раздражения в душе, даже тогда, когда наши мнения не совпадали. Если человек искренне болеет за свое дело, его мнение стоит того, чтобы выслушать и сделать выводы. Леонида Григорьевича можно назвать героем нашего времени, и за годы совместной работы я мог убедиться в этом не раз. Он уникальный специалист и порядочный человек.

Я хочу от всей души пожелать ему бодрости духа, позитивного настроения. Дорожным строителям, как правило, желают побольше работы, но Леонид Григорьевич должен себя немного поберечь, несмотря на востребованность. Работа сегодня для него должна быть как хобби, а для того, чтобы это хобби было в радость нужны огромное здоровье и силы. Этого ему и желаю от всей души!

Игорь Урманов,
Заслуженный строитель России

торитет у производителей, продолжая оставаться «своим человеком» в науке.

Если перелистать его профессиональную биографию, то большое плавание, наверное, началось в 1997 году, где до 2006 года Леонид Григорьевич трудился главным инженером ОАО «Центродорстрой».

«Работая в институте, я поддерживал связь со строительными организациями, выполнял для них определенные научные исследования. А когда началась масштабная реконструкция МКАД (1996-1997, ред.), управляющий трестом Центродорстрой, Арутюнов Владимир Суменович, пригласил меня на должность главного инженера», – вспоминает наш герой.

В 2009-м Ефремов перешел на должность начальника управления инженерной подготовки производства ООО «Корпорация Инжтрансстрой». С 2011 года он стал главным инженером ООО «Трансстроймеханизация». И проще упомянуть те отрасли стройки, в которых Ефремов не успел проявить себя как выдающийся профессионал. По словам Леонида Григорьевича, пожалуй, только в промышленном строительстве. Взять любой его строительный объект, например, МКАД, Третье транспортное кольцо, Олимпийские трассы, скоростная платная трасса М-11, аэропорты и морские порты – он везде стремился оптимизировать строительство, оригинальным способом решая проблемы, связанные со сложными грунтами. Он отлично разбирается в проектной документации, замечает все нюансы, отмечает недостатки. Если вопрос касается грунтов, то он тут любым проектировщикам даст фору. И часто идет на риск, ведь никто не даст гарантию на победу. В Сочи, в период подготовки к зимней Олимпиаде

ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ:

«ИНЖЕНЕР ДОЛЖЕН
УЧИТЬСЯ НЕПРЕРЫВНО,
ПОСТОЯННО

СЛЕДИТЬ ЗА ИЗМЕНЕНИЯМИ
НОРМАТИВОВ, ЗА ТЕХНИЧЕСКИМИ
НОВШЕСТВАМИ,
ИЗУЧАТЬ МАТЕРИАЛЫ
И ИХ СВОЙСТВА»

Метод Ефремова



Инженеров много, но таких, как Ефремов – единицы. Такого инженера, который одновременно по-настоящему глубоко знает и теорию, и производство очень мало. Завидую тем, кому он читал лекции. Я на его лекциях, конечно не был, но построил с ним немало значимых объектов. И был свидетелем, как он всегда понятно

и грамотно разъясняет любой, даже самый сложный вопрос, находит выход из любой ситуации, умеет убеждать любого... Так как владеет обширными знаниями и опытом. Примеров этому десятки. Вот одно из решений, которое, пожалуй, можно назвать методом Ефремова. При строительстве скоростной трассы М-11, мы постоянно сталкивались с неожиданными препятствиями. Особенно много проблем было с болотами, по которым надо было строить дорогу. И вот, на одном из этапов стройка начала утопать в жижу, в болото. Традиционные методы осушения не помогли. Что бы ни делали, котлован моментально наполнялся жижей... Я до этого не встречал такого явления. И тогда Ефремов предложил идею – не черпать жижу, а выдавить ее. Так и сделали – постепенно отсыпали болото-котлован песчаной насыпью и выдавливали эту жижу. Это довольно непростой метод, нужен особый контроль. Эффективный метод оказался успешным и мы продолжили путь...

Вообще, мне очень нравится сотрудничать с компаниями, где работает Леонид Григорьевич. Так как там во главу угла всегда – забота о людях. Будь это свои или подрядных компаний. Ведь одна из главных задач генподрядчика состоит в том, чтобы дать фронт работ всем. А они обеспечивают работой компании. Организация во главе Сакуна и Ефремова, даже в ущерб своим интересам, обеспечивает техникой, средствами и работой своих субподрядчиков. Поэтому и успех такой пришел к ним, так они хорошо поработали в ТСМ.

Ефремов чувствует стройку. Ни одна проблема не останется не решенной, если там присутствует Ефремов. Я сам не раз убеждался в этом. Бывали случаи – проектировщик зашел в тупик, заказчик – тоже. А Ефремов – человек с колоссальным опытом, большими техническими познаниями, берет лист бумаги и спокойно начинает рисовать: схемы, расчеты и в итоге выкладывает готовое решение – выход из проблемы! Это здорово! Поэтому его всегда ждут, он везде востребован.

Мы от всей души поздравляем Леонида Григорьевича с юбилеем! Его ум, знания сегодня особенно востребованы и нужны нашей отрасли, да и всему Отечеству. Мы его любим, обнимаем и всегда равняемся на него. Это я говорю серьезно, потому что каждому есть чему у него поучиться!

Коротин Виктор Никитович,
советник генерального директора АО «Дороги и мосты»

Строитель от Бога

Я работаю с Леонидом Григорьевичем Ефремовым четверть века.

Сначала он был моим преподавателем в МАДИ, я защищал под его руководством диплом. Но главное для любого человека – не только выбрать свой путь, делающий жизнь осмысленной, но и убедиться в этом на практике.

Леонид Григорьевич помог мне найти свое призвание не только за студенческой партией, но и пригласив как молодого специалиста к себе на работу. Работать под руководством такого неординарного человека – лучшая школа и в профессии, и в жизни.

Я многому научился у Леонида Григорьевича при строительстве 1-го и 2-го этапов платной скоростной автотрассы М-11, несмотря на то, что сам был уже довольно опытным специалистом. Мы ее строили на болотах – это сложнейшая трасса. Леонид Григорьевич – серьезный специалист, который буквально «на коленке» может сделать проект – дать правильные распоряжения по его исполнению. Создается впечатление, что у него в голове «компьютер». Он помнит не только многочисленные нормативы, цифры, необходимые в строительстве, законодательную базу, сопровождающую производственный процесс. Я не перестаю удивляться – как можно удерживать все это в голове? Он сразу улавливает суть проблемы, может задать несколько вопросов, если необходимо, просмотреть проектную или другую документацию, которая всегда под рукой. Он выдает решения сразу после проведения лабораторных испытаний грунтов. Их правильность подтверждали все последующие экспертизы, как будто бы он видел трассу как рентген.

Безусловно, Леонид Григорьевич очень одаренный человек от природы, но самое главное, что он предан до глубины души дорожно-строительному делу. Он – строитель от Бога, как говорят, «до мозга костей». При этом он грамотный, честный, очень справедливый, довольно жесткий и требовательный к себе и другим человек. Работает сам и другим не дает прохладиться.

Сейчас мы вместе работаем на «Дюрьяли – Ачит». Это отрезок нового строительства в рамках проекта по продлению скоростной платной трассы М12 «Москва – Казань» до Екатеринбурга. Он ведет проект. И в этот большой юбилей хочу пожелать своему Учителю, прежде всего, крепкого здоровья, исполнения желаний, а также новых интересных строек, чтобы нам, его ученикам и коллегам можно было и дальше продолжать трудиться под его началом, поскольку всегда есть чему поучиться.

Илья Бокша,
Заместитель генерального директора
по производству ООО «РСК»



2014 года при его активном участии были построены автодорога Дублер курортного проспекта, трасса от горноклиматического курорта «Альпика-Сервис» до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор». Как говорили не только его подчиненные, но и специалисты других предприятий, что лучшего советчика, который мог найти в трудной ситуации верное решение, чем Леонид Григорьевич, не было. Во многом благодаря ему «Формула-1» и олимпийский «серпантин» были сданы вовремя, несмотря на то, что пришлось укреплять дорогу в нестабильных обводненных грунтах.

Ефремов помнит нюансы каждой из своих строек. Во многом благодаря ему, и достойных его коллегам, генподрядчикам самых серьезных объектов и удается реализовывать самые смелые планы.

«Не знаю, насчет самого трудного, могу рассказать о самом интересном с точки зрения исполнения работ, – ответил на наш вопрос о самом сложном объекте Ефремов. – Где потребовалось включить все свои знания и умения – это, пожалуй, олимпийские транспортные объекты в Сочи. В горных условиях довелось и проектировать, и строить автомобильные дороги. К примеру, пришлось принимать нестандартные решения по укреплению оползневых участков. Интересным было строительство М-11, КАД».

Когда мы спросили у Леонида Григорьевича что ему ближе – строительство дорог, морской или аэропортовой инфраструктуры, наш собеседник отметил, что это разные миры, и каждый по-своему увлекает: «В свое время, когда строился ВСТО (трубопроводная система «Восточная Сибирь – Тихий океан», (ред.), мне довелось строить нефтеналивной порт Козьмино на Дальнем Востоке. А сейчас, например, РСК выполняет проектные работы для строительства нового морского порта. Это очень интересная задача, а самое главное – полезная для страны».

УЧИТЬСЯ И УЧИТЬ

Леонид Григорьевич настоящий патриот своего дела и своей страны: «Я видел практически всю Россию, пришлось потрудиться и на Западе страны, и на Дальнем Востоке. Но отдыхать мне больше всего нравится на Севере. Наша земля прекрасна,

и каждый ее уголок конечно же заслуживает самых лучших дорог, и самого надежного транспортного обеспечения».

А на вопрос про секрет своего «ясновидения» всех глубинных процессов дорожного строительства, он заметил, что «нужно иметь умозрительное представление всей стройки. Много в дорожном строительстве – это хорошо забытое старое. Большая часть инноваций касается строительных материалов. А сами технологии – это достаточно консервативная среда. Значительную часть своей профессиональной жизни я посвятил исследованиям в области проектирования и строительства асфальтобетонных и цементобетонных покрытий. Конечно, же эти знания теперь помогают в принятии решений».

Леонид Григорьевич считает большим везением, что его научными руководителями были очень замечательные люди, уважаемые профессора. Вместе с другими преподавателями они пробудили в нем тягу к новому, к различным исследованиям и экспериментам. Но по словам самих педагогов, уже тогда Леонид Григорьевич отличался от многих других аспирантов тем, что, глубоко овладев теоретическими аспектами разрабатываемой темы, стремился практически реализовать их в виде уникальных приборов и оборудова-



У ЕФРЕМОВА ЕСТЬ ВОЛШЕБНАЯ РУЧКА – КРАСИВАЯ, ИМЕННАЯ, КОТОРОЙ ОН ПОДПИСЫВАЕТ БУМАГИ И КОРРЕКТИРУЕТ ПРОЕКТНЫЕ РЕШЕНИЯ. ЕМУ НЕ НУЖЕН КОМПЬЮТЕР, ПОСКОЛЬКУ ВСЕ ЗНАНИЯ У НАШЕГО ГЕРОЯ В ГОЛОВЕ. И НИ ОДИН, ДАЖЕ САМЫЙ МОЩНЫЙ КОМПЬЮТЕР НЕ ВЫДАСТ ФОРМУЛУ СТРОИТЕЛЬНОГО МАТЕРИАЛА ВЕРНЕЕ И НУЖНЕЕ НА КОНКРЕТНОМ УЧАСТКЕ, ЧЕМ ОН. И ДОРОГУ ОН ВИДИТ, КАК РЕНТГЕН – ЧУВСТВУЕТ И ПОНИМАЕТ, КАК ЖИВОЙ ОРГАНИЗМ



ния, опытных участков. Коллеги считают, что на пользу пошла ему и работа в Венгрии, где он освоил довольно сложный венгерский язык.

«Учителя у меня, что в школах, что в институте, были замечательными. Вообще мне в жизни в большинстве своем встречались чудесные люди, – считает Леонид Григорьевич. – Советская система образования мне дала основу и в точных, и в гуманитарных науках». Но главный учитель – это сама жизнь, которая заставляет человека решать трудные задачи, не дает плыть по течению.

«Все знания я приобрел в институте и через самообразование. В дорожной отрасли достаточно много людей, которые когда-то учились у меня, – подтверждает Леонид Григорьевич. – Недавно в РСК пришел мой студент 1986-1987 года. Приятно их встречать».

И сегодня тысячи учеников Ефремова покоряют свои профессиональные высоты в разных уголках страны. Некоторые из них стали генеральными директорами компаний, педагогами и учеными. Многие маститые дорожники считают его своим Учителем. Они сегодня сами передают свои знания следующим поколениям – студентам, молодым коллегам, своим детям, которые выбрали дорожную отрасль своей тропой жизни. Люди, когда-то работавшие под началом Ефремова или непосредственно учившиеся у него в университете, – это в своем роде инженерная династическая сеть, пронизывающая многие компании. Леонида Ефремова можно без лишнего пафоса назвать педагогом-производителем. Сегодня это настолько редкое явление, что о нем надо писать книги. И дай Бог, чтобы таких людей в России было побольше.

До сих пор Ефремов продолжает учиться, называя процесс самообразования самым главным для профессионала. «Инженер должен учиться непрерывно, постоянно следить за изменениями нормативов, за техническими новшествами, изучать материалы и их свойства. Я до сих пор постоянно просматриваю эти материалы», – на финальных минутах разговора сказал наш собеседник.

И было очевидно, что возраст человека определяют не годы, а желание идти

вперед, желание докопаться до сути, быть нужным людям и своей стране. Пока есть это желание – человек молод душой. И мы от всего коллектива «Дороги и транспорт» желаем нашему дорогому Леониду Григорьевичу и дальше идти по своей жизненной дороге, решая сложные, но интересные задачи. И чувствовать себя Инженером собственной жизни!



Коллектив журнала
«Дороги и транспорт»

от всего сердца поздравляет

ЛЕОНИДА ЕФРЕМОВА

с 80-летием! Желаем Вам, дорогой Леонид Григорьевич, здоровья, энергии! Ваш ум, знания и опыт нужны сегодняшней и завтрашней России!

XVI

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
НАВИГАЦИОННЫЙ ФОРУМ
И КОНГРЕСС «СФЕРА»



РОСКОСМОС



1
ДЕНЬ



1500
ДЕЛЕГАТОВ



75
ДОКЛАДЧИКОВ-
ЭКСПЕРТОВ



400
КОМПАНИЙ

Конгресс

СФЕРА

+7 (495) 641 57 17

glonass-forum.ru

13
апреля

2023

ЦВК «Экспоцентр»

Автонет
Национальная технологическая
инициатива

ЭКСПОЦЕНТР

Российская неделя
высоких технологий
РНВТ





САРАТОВ БЕЗ АВАРИЙНЫХ МОСТОВ

В Саратовской области не только успешно выполняют поставленные цели дорожной «пяtilетки» по ремонтам и реконструкциям трасс, но и реализовывают проекты грандиозных строек. Например, Южный обход, который станет продолжением объездной дороги вокруг Саратова.

В БЛИЖАЙШИЕ ДВА ГОДА В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ РЕКОНСТРУИРУЮТ ЧЕТЫРЕ САМЫХ ПРОБЛЕМНЫХ ПУТЕПРОВОДА



Он входит в топ-3 автодорожных проектов России. «При строительстве перехода, транспортных развязок и подъездов будут применяться самые передовые технологии», – рассказал о планах этого года губернатор Саратовской области Роман Бусаргин. В Москве на недавнем совещании по вопросу строительства Южного обхода был предложен вариант трассировки нового моста через Волгу. Проектировщики «Росавтодора» просчитали, чтобы маршрут не попадал на жилые дома частного сектора и многоэтажки.

В бюджете Саратовской области на 2023 год предусмотрено более 9 млрд рублей на дорожную сеть. Это средства федерального и регионального бюджетов. Кроме ремонта региональных трасс на эти средства власти планируют построить и отремонтировать 13 мостов. Наиболее крупные объекты – строительство второй очереди путепровода в районный поселок Татищево, путепровода на подъезде к поселку Жасминный, моста через Большой Иргиз на дороге «Горный – Березово», окончание ремонта

моста через Глубучев овраг, ремонт путепровода на улице Ермощенко в Пугачеве.

На ремонт дорог в Саратове и Энгельсе планируется направить 846 млн рублей. В областном центре в этом году отремонтируют 14 улиц в рамках проекта «Безопасные качественные дороги», в городе-спутнике Энгельсе – 9 улиц, а еще ряд объектов отремонтируют и построят за счет транспортного налога. Самые крупные объекты – дорога от улицы Жуковского до Плодородной в Саратове, улицы Колотилова, Пристанская и Ленина в Энгельсе.

Роман Бусаргин также поручил включить в программу ремонта на 2023 год аварийный путепровод на въезде в Саратов со стороны Алтынной горы. Мост ждет ремонта с незапамятных времен. Кроме того, необходимо приступить к строительству моста на Новоастраханском шоссе в районе Зуборезного поселка. Этот объект обсуждался на встрече Председателя Госдумы РФ Вячеслава Володина с жителями Заводского района.

«В ремонте нуждаются еще несколько мостов в Саратове – путепроводы на улице Ипподромной возле крупной остановки «3-я Дачная», на улице Технической в районе остановки «1-я Дачная» и на улице Орджоникидзе в Заводском районе. Эти объекты планируем включить в программу на 2024 год. До этого времени специалисты будут готовить необходимую проектную документацию», – отметил глава региона.

То, что состояние отрасли меняется к лучшему, отмечают не только жители, но и статистика. На старте реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» на территории региона показатели состояния региональных дорог были значительно ниже среднестатистических по России. Доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляла всего 9%. А к началу этого года доля качественных дорог городской сети составляет 88%, региональной – 30,1%.

В ЭТОМ ГОДУ В РЕГИОНЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 12 УЧАСТКОВ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕЙ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 137,3 КМ

РОМАН БУСАРГИН:



**В РЕМОНТЕ НУЖДАЮТСЯ
ЕЩЕ НЕСКОЛЬКО МОСТОВ
В САРАТОВЕ – ПУТЕПРОВОДЫ
НА УЛИЦАХ ИППОДРОМНОЙ, ТЕХНИЧЕСКОЙ
И ОРДЖОНИКИДЗЕ. ЭТИ ОБЪЕКТЫ ПЛАНИРУЕМ
ВКЛЮЧИТЬ В ПРОГРАММУ НА 2024 ГОД»**

На всероссийской конференции по повышению качества программы дорожных работ, которая прошла 19 января в Саратове, генеральный директор ассоциации РАДОР Игорь Старыгин, отметил, что задача нацпроекта: до конца 2024 года достигнуть как минимум показателя доли нормативного состояния 50%. «К сожалению, на старте проекта не все субъекты находились в равной степени по этому показателю. Например, Саратовская область стартовала с 9%, сегодня уже 30% и есть основания полагать, что к концу первого этапа нацпроекта необходимый показатель будет достигнут, – заявил Игорь Старыгин.

И власти региона в этом уверены. По словам губернатора Саратовской области, на ремонт саратовских дорог только в прошлом году направили около 45 млрд рублей. Дополнительные 8 млрд рублей регион получил благодаря поддержке спикера Госдумы Вячеслава Володина. В общей сложности было отремонтировано 1,6 тысяч км магистралей. В частности, новую жизнь получили трассы «Балаково – Ершов», «Аткарск – Песчанка» и «Саратов – Пенза», расширена часть Саратовской кольцевой автодороги, построены развязки на улице Тельмана в Энгельсе и на въезде в Саратов со стороны Заводского района. Были отремонтированы автоподъезды к поселку Советское и селу Рыбушка, построена дорога к Утесу Степана Разина. А также отремонтированы 10 мостовых переходов и завершён первый этап строительства Татищевского путепровода. Там уже открыто движение.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Алексей Петаев отметил, что за прошедший год в регионе привели в норму 678 км – 117 участков дорог. Для одной из самых протяженных областей России, это очень актуально.

И. Александров



**АДРЕСНЫЙ ПОДХОД
К РАЗВИТИЮ
ДОРОЖНОЙ СЕТИ ДАЕТ
ПОКАЗАТЕЛЬНЫЕ
РЕЗУЛЬТАТЫ**

ЖИТЕЛИ ДОВОЛЬНЫ САРАТОВСКИМИ ДОРОГАМИ



Еще лет пять назад про саратовские дороги многие водители рассказывали грустные истории – про оставленные в колдобинах подвески, хронические ямы, колеи и непролазные лужи. Даже пожарные в сельских пунктах жаловались, что после выездов им нередко приходилось ремонтировать машину: коробку передач, кардан, менять поддон... Но с каждым дорожным сезоном ситуация менялась, и сегодня в регионе привели к норме многие трассы, особенно связывающие районы. Очень основательно обновили опорную сеть после подписания в ноябре прошлого года Меморандума о пятилетнем развитии дорожной сети в Саратовской области.



«Дороги и транспорт» №3-4

ДО КАЖДОГО СЕЛА

Об этом на февральском совещании в Федеральном дорожном агентстве сказал министр транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области Алексей Петаев, отметив, что таких результатов удалось достичь благодаря взаимодействию с разными структурами. В прошлом году Росавтодор совместно с субъектами страны провел масштабную работу. И Саратовская область – не исключение. Сельским поселениям была выделена из областного дорожного фонда субсидия на ремонт дорожной сети в границах этих населенных пунктов в размере почти 1,5 млрд рублей. В программу мероприятий вошли 911 объектов общей протяженностью 516,6 км. Эти участки очень облегчат жизнь местным жителям – это почти 493 тыс. человек.

«Субсидия в 2022 году была выделена нами впервые. Условно говоря, получается по 3 тыс. рублей на каждого сельского жителя. Необходимо отметить, что при этом полномочия по приведению в нормативное состояние дорог в границах сельских поселений переданы самим сельским поселениям. Такой подход безусловно учитывает интересы непосредственно жителей. И в дальнейшем поможет нам максимально адресно приводить дороги в порядок», – подчеркнул министр. И такой подход к развитию дорожной сети дает показательные результаты.

Это отметил и депутат Государственной думы Российской Федерации и Президент СТР Виталий Ефимов: «Могу подтвердить, что жители Саратовской области действительно видят преобразования, которые происходят в регионе, и дают им положительную оценку. Отрадно, что подходы к организации дорожной деятельности меня-



ВИТАЛИЙ ЕФИМОВ:

« МОГУ ПОДТВЕРДИТЬ, ЧТО ЖИТЕЛИ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ВИДЯТ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ, КОТОРЫЕ ПРОИСХОДЯТ В РЕГИОНЕ, И ДАЮТ ИМ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ОЦЕНКУ. ОТРАДНО, ЧТО ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕНЯЮТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАПРОСАМИ ГРАЖДАН. РЕГИОН ГЕОГРАФИЧЕСКИ УНИКАЛЕН. И СЕЙЧАС НЕОБХОДИМО ПРОДОЛЖИТЬ РАБОТУ ПО СВЯЗНОСТИ РАЙОНОВ СУБЪЕКТА»

ются в соответствии с запросами граждан. Регион географически уникален. И сейчас необходимо продолжить работу по связности районов субъекта».

Для Саратовской области – связность районов очень актуальна, чтобы доехать от Ртищево до Алгая на машине можно потратить полдня. На сегодняшний день протяженность опорной сети Саратовской области составляет почти 2,5 тыс. км. Это 12 участков федеральных трасс протяженностью около 2250 км, из которых в нормативном состоянии находится более 57%, а также 9 участков региональных дорог общей протяженностью свыше 191,7 км – и все они находятся в норме.

В настоящий момент в регионе работают надежные подрядчики. Напомним, что весной 2020 года директором ГКУ СО «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» стал Эльдар Узбяков – опытный управленец, досконально знающий дорожное дело. Он считает, что всегда, в любом деле нужно ставить еще более амбициоз-

ЭЛЬДАР УЗБЯКОВ:

« В ПРОШЛОМ ГОДУ БЫЛО ВВЕДЕНО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ БЕСПРЕЦЕДЕННОЕ КОЛИЧЕСТВО КИЛОМЕТРОВ ОТРЕМОНТИРОВАННЫХ ДОРОГ, ТАКИХ ОБЪЕМОВ РАБОТ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ ОБЛАСТЬ НЕ ОСВАИВАЛА НИКОГДА»



РОМАН НОВИКОВ:

«**ЗАДАЧА СЕГОДНЯ – ЕЩЕ РАЗ ПРОРАБОТАТЬ ВСЕ ДЕТАЛИ ПРЕДСТОЯЩЕЙ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ОПОРНОЙ СЕТИ ДОРОГ С УЧЕТОМ УНИКАЛЬНОСТИ КАЖДОГО РЕГИОНА И КОНКРЕТНЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ЖИТЕЛЕЙ. НЕОБХОДИМО НЕ ТОЛЬКО ДОСТИЧЬ ЗАПЛАНИРОВАННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ НОРМАТИВНОСТИ, НО И СОХРАНИТЬ ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ»**

ПЛАН НА 2023 ГОД

- Реконструкция автоподъезда к с. Вязовка от автомобильной дороги «Р-158 «Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов» на участке моста через р. Чекуриха на км 2+167 в Татищевском районе
- Реконструкция автомобильной дороги «Перелюб – Натальин Яр – Тараховка» на участке моста через овраг Широкий на км 26+114 в Перелюбском районе
- Реконструкция автомобильной дороги «Ершов – Орлов Гай» на участке моста через реку Таловка на км 29+999 в Ершовском районе Саратовской области
- Строительство мостового перехода через р. Большой Иргиз на участке км 25+000 – км 25+580 автомобильной дороги «Горный – Березово» в Пугачевском районе.

ные задачи, но результаты трехлетней работы дорожного комплекса региона, безусловно, заслуживают внимания: с 2020 по 2022 годы было приведено в нормативное состояние 1153,54 км дорог регионального или межмуниципального значения на сумму 23,4 млрд рублей. В текущем году планируется привести в нормативное состояние 282,937 км дорог за счет средств НП «БКД» и дополнительно 561,937 км за счет средств дополнительного финансирования из федерального бюджета в размере 11 млрд рублей. Это решит много оставшихся проблем.

ЧЕРЕЗ БОЛЬШОЙ ИРГИЗ

В регионе проводится масштабная диагностика объектов с использованием современного оборудования. «Мы постоянно следим за обновлением нормативной базы и актуализируем требования к подрядным организациям», – отметил руководитель управления.

Очень значимую роль в обновлении всех российских регионов сыграли национальные проекты. «Качество дорог увеличилось в значительной степени по сравнению с их состоянием на начало реализации национального проекта – темпы и качество работ с каждым годом возрастают, как и финансирование дорожной отрасли. За прошлый год доля дорог регионального или межмуниципального значения увеличилась на 9,3% и составила 30,1%. Тогда как на начало реализации НП «БКД» их доля составляла 9%. Камней преткновения нет, все возникающие трудности оперативно решаются по мере их возникновения при тесном взаимодействии со всеми заинтересованными организациями», – отметил Узбяков.

Например, жители жаловались на качество трассы «Калининск – Свердловло – Ко-

локольцовка – Кленовка», которая проходит через пять населенных пунктов Калининского района: Шклово, Владыкино, Свердловло, Новоалександровка, Колокольцовка, а также имеет выход на Волгоградскую область. И в прошлом году в рамках нацпроекта методом холодного ресайклинга был отремонтирован последние 11,4 км из 40 км этой трассы. В Пугачевском районе отремонтировали мост через реку Большой Иргиз. Напомним, что работы на мостовом переходе начались в 2021 году, в 2022 году были продолжены в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Глава региона Роман Бусаргин дал поручение специалистам запустить движение транспорта по мосту как можно раньше, отметив важность магистрали, и подрядчик весь объект сдал досрочно – в октябре.

Кроме того, в 2022 году построены и отремонтированы путепроводы и мосты в Татищевском, Духовницком, Аткарском и Новобурасском районах. В конце прошлого года было открыто движение по новому путепроводу в Татищевском районе, построенного в рамках первого этапа, и жители ЗАТО «Светлый», до которого построили путепровод, получили быстрый выход на федеральную трассу А 298. Подрядная организация приступила к реализации второго этапа. До конца текущего года планируется построить 402 метра автодороги с мостом



АЛЕКСЕЙ ПЕТАЕВ:

«**В ПРОШЛОМ ГОДУ ПРОИЗОШЛИ ИЗМЕНЕНИЯ ГРАНИЦ САРАТОВА: К НЕМУ ПРИСОЕДИНИЛИ ГАГАРИНСКИЙ РАЙОН, БЫВШИЙ САРАТОВСКИЙ РАЙОН, БЛАГОДАРЯ ЧЕМУ ГОРОД СТАЛ ВТОРЫМ ПО ПЛОЩАДИ В РОССИИ. ВМЕСТЕ С ЭТИМ УВЕЛИЧИЛАСЬ И ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ АГЛОМЕРАЦИИ. КРОМЕ ТОГО, ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ПРОИЗОШЛИ И В ЭНГЕЛЬСЕ: ЗДЕСЬ ОБРАЗОВАЛИСЬ НОВЫЕ ТОЧКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА И ЗОНЫ ТЯГОТЕНИЯ. ПОЭТОМУ В РЕГИОНЕ ВОЗНИКЛА ПОТРЕБНОСТЬ В АКТИВНОМ РАЗВИТИИ ДОРОЖНОЙ СЕТИ»**





В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ДОЛЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС, НАХОДЯЩИХСЯ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ, К 2030 ГОДУ ДОЛЖНА СОСТАВИТЬ НЕ МЕНЬШЕ 60%, А ДОЛЯ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ АГЛОМЕРАЦИЙ – НЕ НИЖЕ 85%

через реку Идолга. Таким образом, жители Татищево тоже приблизятся к федеральной трассе.

ДЛЯ ФЕРМЕРОВ И ПОЖАРНЫХ

Главное, что при составлении планов дорожных работ в Саратовской области особое внимание уделяют тем объектам, которые действительно важны для местных жителей. Специалисты приводят в нормативное состояние не только улицы в больших городах, но и дороги, ведущие к маленьким населенным пунктам: поселкам и деревням. И за время реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» удалось обновить 26 таких объектов. Например, за несколько лет благодаря нацпроекту привели к нормативу трассу «Калининск – Свердлово – Колокольцовка – Кленовка». Доро-

По данным исследования, проведенного ВЦИОМ, 59% жителей Саратовской области удовлетворены качеством и доступностью автомобильных дорог. Эти данные были получены в декабре 2022. При этом значение данного показателя по стране – 52%

га важна для жителей близлежащих сел, поскольку в районе действует крупное фермерское предприятие. По ней аграрии поставляют свою продукцию, в частности, в соседний регион – Волгоградскую область. Под Новоузенском за счет нацпроекта «БКД» и дополнительного финансирования отремонтировали дорогу для пожарных – участок трассы «Новоузенск – Основной» протяженностью 17 км. На территории поселка Основной расположен противопожарный пост с зоной действия порядка восьми населенных пунктов. За несколько летних месяцев пожарным, в основном из-за пожаров в степях, приходилось выезжать на вызов десятки раз. Особенно довольна пожарная команда поста, которой из-за бездорожья приходилось очень непросто.

«Когда идет огонь – это мрак. И все зависит от прибытия пожарных на место. Раньше по разбитой дороге мы тратили где-то минут 20-30, сейчас – в пределах восьми», – рассказывает руководитель отдельного противопожарного поста поселка Основной Виталий Сычев. Кроме того, после таких выездов пожарным нередко приходилось ремонтировать машину: коробку передач, кардан, менять поддон...

Отрадно, что реализация национального проекта продлена до 2030 года. И в Саратовской области доля региональных трасс, находящихся в нормативном состоянии, к 2030 году должна составить не меньше 60%, а доля улично – дорожной сети агломераций – не ниже 85%. А значит, таких ситуаций практически не останется.

«Все требуемые показатели национального проекта будут безусловно выполнены, в этом сомнений нет», – уверил Эльдар Узбяков. По его словам, в этом году планируется

выполнить работы на 16 мостах и путепроводах Саратовской области. Работы будут финансироваться главным образом тоже по нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

«В этом году сдадим много мостов. А по дорогам пока стоит задача – как можно больше километров привести в нормативное состояние. В прошлом году было введено в эксплуатацию беспрецедентное количество километров отремонтированных дорог, таких объемов работ по ремонту дорог область не осваивала никогда, – отметил Узбяков. – В этом году планируется, при условии доведения дополнительного финансирования, ввести в эксплуатацию ещё больше отремонтированных дорог. На ремонт дорожной сети в области будет выделено более 9 млрд рублей, в том числе 846 млн рублей на приведение в норму дорог в Саратове и Энгельсе из федерального и регионального бюджетов».

Только по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» будет отремонтировано свыше 300 км трасс. Ещё 400 км благодаря субсидиям, иным трансфертам и дополнительному финансированию. «В первую очередь ремонтируются дороги, обеспечивающие связь между муниципальными районами области, связь с соседними регионами, дороги, имеющие более высокую интенсивность движения, в том числе необходимо завершить ремонт дорог на всей их протяженности, который проведен в прошлые годы. Безусловно, также учитывается и социальная значимость дорог, прохождение по ним школьных, туристических маршрутов, а также обеспечение транспортной доступности социально-значимых объектов. На мой взгляд в первую очередь необходимо учитывать все аспекты в комплексе», – отметил руководитель ГКУ.

И напоследок хочется привести еще несколько говорящих цифр: эксперты ВЦИОМ выяснили, что показатель удовлетворенности качеством дорог в Саратовской области выше Общероссийского. Если по результатам опроса 52% жителей страны удовлетворены качеством и доступностью автодорог в России, а в Саратовской области этот показатель составил 59%. Так что саратовские дороги вышли из черного списка и возвращаться в него не собираются.

Мария Гошина

Поздравляем!

**Уважаемый Виталий Борисович и члены Союза транспортников России!
Наши друзья и коллеги!**

От имени ГКУ СО «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» и всех работников дорожно-транспортного комплекса Саратовской области, от всей души поздравляю Вас со знаковым юбилеем – 20-летием со дня образования Союза транспортников России!

Все эти годы вы неотступно выполняли цели и задачи, для решения которых и был создан этот Союз – объединить руководителей транспортных предприятий, быть рупором работников всех видов транспорта, представляя и защищая интересы ассоциаций, региональных союзов, предприятий транспортного комплекса и различных учреждений и в целом содействовать планомерному развитию отрасли.

За два десятилетия Союз транспортников России стал одной из мощнейших общественных организаций страны, к голосу которого прислушиваются представители исполнительной и законодательной власти и Президент страны. Авторитет Союза транспортников России незыблем и велик. Своей многолетней работой и искренним отношением к делу, СТР завоевал признание и на местах, у руководителей профильных предприятий.

Мы делаем одно, большое общее дело. ГКУ СО «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» обеспечивает контроль выполнения работ более 60 генподрядных и субподрядных предприятий и организаций в 38 муниципальных районах области, обеспечивая круглогодичное бесперебойное движение автомобильного транспорта по сети региональных дорог. Стоит отметить, что протяженность дорожной сети Саратовской области, особенно в последние годы, существенно возросла, в регионе активно реализовываются национальные проекты, сотни сельских населенных пунктов присоединены дорогами с твердым покрытием к магистральным трассам. Это значительно улучшило социально-экономическое положение сельского населения области. И вы, как мощный организатор и координатор нашего общего дела, помогаете решать нам самые острые проблемы, создаете благоприятные условия для развития всего дорожно-транспортного комплекса. Вы и сейчас, в очень сложное для страны время, на острие атаки.

От всех работников дорожно-транспортного комплекса области, желаем, чтобы авторитет Вашей организации оставался незыблемым еще долгие годы, чтобы все члены Вашего Союза принимали самое активное участие в решении общих задач, а органы власти всегда прислушивались к Вашему мнению – мнению многоопытных профессионалов, отдавшим долгие годы транспортной отрасли России. Успехов Вам в работе, дальнейшего развития организации ради процветания всей нашей страны.

*Эльдар Узбяков,
Директор ГКУ СО «Дирекция транспорта
и дорожного хозяйства»*

ДОРОГИ И МОСТЫ САРАТОВА, ПОДЛЕЖАЩИЕ РЕМОНТУ В 2023 ГОДУ

*Калининск – Широкий Уступ –
Екатериновка, Екатериновка –
Альшанка – Бакуры – Ивановка, Бакуры –
Комаровка, Балаково – Духовницкое,
Пугачев – Перелюб, Озинки – Перелюб,
Шереметьевка – Урицкое – Широкий
Карамыш – Большие Копены, «Саратов –
Тепловка – Базарный Карабулак –
Балтай» – Свободный – Бегуч,
завершим ремонт дорог по маршруту
Балаково – Ершов и другие дороги.*

ДО «ГАГАРИНА» НА КОСМИЧЕСКОЙ СКОРОСТИ

Саратовская область тянется вдоль Волги практически из центра России до казахстанских степей. Летом – очень жарко, а зимой – сильные морозы и метели... Одним словом, строить и содержать дороги здесь очень непросто. Но ООО «Дорожное предприятие №6» справляется с любой поставленной задачей и за 45 лет работы заслужило звание не только одного из старейших дорожных предприятий, но и лучших.



ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

За свою многолетнюю историю бывшее ДСУ №6 построило и отремонтировало сотни километров саратовских дорог, хотя изначально предприятие создавалось, не столько для дорожного, сколько для гражданско-промышленного строи-

**«ДОРОЖНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ №6» В МАЕ
ЭТОГО ГОДА ОТМЕТИТ
БОЛЬШОЙ ЮБИЛЕЙ**

тельства. Под его руководством в регионе построили десятки автобаз и баз УПТК, грузовое автотранспортное предприятие «Саратовавтодор», управление механизации, ОРС «Саратовавтодор» и ряд других важных объектов. Строителям пришлось столкнуться с прокладкой целого лабиринта коммуникаций – теплотрасс, систем водо- и электроснабжения... Но это был ценный опыт, поскольку постепенно основным делом компании, базирующейся в поселке Зоринский, стало строительство новых дорог, причем не только в родном Саратовском районе. Так, с 1981 года по 1986-й, зоринские дорожники построили тридцатикилометровую дорогу «Ивановский – Рыбушка – 15 лет Октября», объединившую десятки населенных пунктов. А год спустя – еще одну важную трассу «Ивановский – Поповка — Сбродовка». Это более 12 км за один дорожный сезон! В 1982 году в Саратовском районе был построен 8,3 км-й подъезд к селу Синенькие, а в 1995 году, уже за два дорожных сезона, еще более протяженный подъезд к селу Раздольное Лысогогорского района. Два года – с 1995 по 1997-й длилось сложное строительство дороги к селу Широкий Буерак, а в 1999 году дорожники подарили региону еще одну новую дорогу – «15 лет Октября – Петропавловка». Так что жители многих районов до сих пор вспоминают строителей добрым словом.

ЗАКАЛЕННЫЕ ПОГОДОЙ

В Саратовской области 38 районов и поддерживать трассы, убиваемые непогодой, температурными «качелями» и большегрузами в нормативном состоянии – тяжелый труд. Но ООО «ДП №6» занимается и содержанием региональных трасс уже 18 лет. В 2011 году, победив в открытом аукционе, компания стала генеральным подрядчиком по содержанию трасс в 11 районах, а в конце 2019 года заключила госконтракт на содержание региональных дорог в девяти районах области. Что касается федеральных магистралей, то их содержанием предприятие занимается уже 13 лет, сегодня в их владение входит около 70 линейных федеральных километров.

«Содержать автомобильные дороги в Саратовской области может быть и не сложнее, чем в других регионах, но везде есть



АЛЕКСАНДР ЕПИШИН:

«**СЕГОДНЯ, В СЛОЖНЫЕ ДЛЯ СТРАНЫ
ВРЕМЕНА, МЫ ПРИНИМАЕМ
АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В ВОПРОСАХ
МОБИЛИЗАЦИОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ,
ПОМОГАЕМ СЕМЬЯМ ВОЕННОСЛУЖАЩИХ,
РЕШАЕМ МНОГО НАСУЩНЫХ ОСТРЫХ
ВОПРОСОВ»**

своя специфика. К примеру, у нас есть отдельные участки дорог с затяжными подъемами и спусками. Мы, безусловно, имеем большой опыт, но регулярно сталкиваемся с ситуациями, которые требуют особого внимания и необычных решений», – отметил генеральный директор ООО «ДП №6» Александр Епишин.

Особенно актуален вопрос зимнего содержания, ведь область расположена в климатической зоне, где зима длится почти 150 дней в году.

«Зачастую снегопады накрывают регион на несколько суток, поэтому приходится мобилизовать все силы предприятия, задействовать дополнительные резервы, привлекать сторонние организации для расчистки дорог, чтобы обеспечить бесперебойное,





а главное, безопасное движение транспорта по вверенным нам участкам магистралей. Это – ежедневная, круглосуточная напряженная работа, поскольку у нас на содержании очень важные для областного центра дороги. В первую очередь, это автоподъезд к Саратову от автодороги Р-228 «Сызрань – Саратов – Волгоград», Северный и Южный автодорожные подходы к аэропортовому комплексу «Гагарин» и другие востребованные направления», – продолжил тему Александр Павлович.

НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА

На протяжении шести лет предприятие принимает участие в приоритетных национальных проектах «Безопасные качественные дороги» и «БКАД». В рамках нацпроектов были отремонтированы региональные магистрали «Елшанка – Песчаный Умет» протяженностью более 18 км, «Саратов – Красный Текстильщик», «Саратов – Усть – Курдюм», плюс автоподъезды к поселку Расково, селам Синенькие и Рыбушка. Стоит отметить, что протяженность последнего превышает 24,5 км. И на сегодняшний день общая протяженность дорог, отремонтированных в рамках этих проектов, уже перевалила за 67,5 км.

«Контракт мы заключили 4 июля, а к осени объект был сдан. Вообще ремонт этого объекта должен был проходить в два этапа – первая половина работ запланирована на 2022 год, а вторая – в 2023 году, но по решению госзаказчика сроки выполнения работ были перенесены на год раньше. И несмотря на очень сжатые сроки, нашей компании удалось выполнить работы

СРООР
«Союз дорожников и транспортников» сплотил руководителей дорожных организаций для успешного решения отраслевых вопросов.

с высоким качеством и сдать объект в срок, установленный госконтрактом», – отметил Александр Епишин. – Параллельно с ремонтом работали на очень важном объекте для нашей области – «Реконструкция Саратовского авиационно-спортивного клуба имени Ю. А. Гагарина ДОСААФ России (2-я очередь). Строительство автомобильной дороги». Как известно в этом клубе свои первые шаги в небо делал Юрий Гагарин, и клуб является объектом культурного наследия. Работать на таких объектах – большая ответственность, но мы не подвели заказчиков – все сделали в срок, с высоким качеством».

«В своей работе мы руководствуемся новыми нормативными документами, регламентирующими деятельность по ремонту и содержанию автомобильных дорог, – подчеркнул генеральный директор. – Одни из первых перешли на приготовление асфальтобетонной смеси по новым ГОСТам. Для этого еще в 2021 году приобрели новый АБЗ. Стройматериалы мы заказываем в разных регионах – гранитный щебень привозим из Новоорского Оренбургской области, отсев дробления – из Павловского Воронежской области, битум используем Сызранский. Доставляем их автовозкой и железнодорожным транспортом, причем у нас есть для этих целей собственный ж/д тупик. Все материалы заранее складуем на двух своих производственных базах».

И в целом материально-техническая база предприятия достойна уважения: собственное административное здание, два дорожных участка, ремонтные мастерские, складские помещения, асфальтобетонный

завод, парк дорожно-строительной техники для производства работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог.

«У нас достаточно производственных мощностей для выхода на более крупные объекты, парк дорожно-строительной техники постоянно обновляется. В прошлом году купили шесть новых автосамосвалов на 30 тонн и новый тяжелый автогрейдер», – отметил руководитель.

Стоит отметить, что своими успехами одна из старейших дорожных организаций в регионе во многом обязана своему руководителю, который работает в дорожной отрасли уже более 40 лет. Александр Павлович пришел на предприятие сразу после окончания Саратовского политехнического института по специальности «Инженер-строитель автомобильных дорог» в 1981 году – практически с момента его основания. Прошел путь от мастера до руководителя компании. Именно ему предприятие обязано, что не распало в сложные 90-е.

Как Председатель Саратовского регионального отраслевого объединения работодателей «Союз дорожников и транспортников», Александр Епишин сплотил руководителей дорожных организаций для успешного решения отраслевых вопросов. Союз оказывает помощь патриотическим, спортивным, детским и общественным организациям, и в целом является опорой как региональному министерству, так и федеральному заказчику.



АЛЕКСАНДР ЕПИШИН:

«У НАС ДОСТАТОЧНО ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ ДЛЯ ВЫХОДА НА БОЛЕЕ КРУПНЫЕ ОБЪЕКТЫ»

«Сегодня, в сложные для страны времена, мы принимаем активное участие в вопросах мобилизационных мероприятий, помогаем семьям военнослужащих, решаем много насущных острых вопросов», – отметил Александр Павлович.

Именно такие люди и такие компании держат на своих плечах весь дорожно-транспортный комплекс России в любые времена.

Татьяна Липовецкая





Отметим, что «Автобан» в регионе выполняет большие объемы дорожных работ, и как правило сдает все объекты раньше плановых сроков. Территориально основные мощности компании базируются в Саратове. Там находится центральный офис, две промбазы, лаборатория строительных материалов и контроля качества и главная производственная площадка.

«За все время нашей деятельности, мы работали во многих районах Саратовской области. Но больше всего дорог мы сделали в Гагаринском, Ершовском, Озинском, Дергачевском, Балашовском, Советском и Федоровском районах. Сегодня на территории Саратовской области мы по-прежнему реализуем много проектов», – рассказал Тигран Араратович. В прошлом году, несмотря на все сложности, связанные с политической обстановкой, дорожники «Автобана» досрочно завершили работы первых этапов реконструкции трассы Р-228 «Сызрань – Саратов – Волгоград» на участке км 291 – км 325. Этот участок Саратовской кольцевой автодороги проходит в обход города Саратова и соединяет много транзитных направлений, поэтому имеет большое социальное значение. В ходе реконструкции трассу расширят от двух до четырех полос. Работы разделены на шесть этапов, при том, первый и второй этапы сданы в прошлом году.

«На этом объекте мы реконструировали все искусственные сооружения – водопропускные трубы, два мостовых перехода через реки Елшанка



ПОСТРОИТЬ

КОМПАНИЯ «АВТОБАН» ГОТОВА

Раньше дорога, соединяющая Балаковский и Ершовский район, была очень проблемной – люди жаловались не только на ее состояние, но и на отсутствие общественного транспорта. Но в прошлом году после масштабного ремонта, там даже пустили автобус. Жители попросили отремонтировать ещё три километра автоподъезда к селу Дмитриевка, так как им сложно добраться до райцентра – города Балаково. Было принято решение отремонтировать этот участок по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Двухлетний контракт на ремонт выиграла в прошлом году местная компания «Автобан» и по словам ее генерального директора Тиграна Киракосяна, его команда нацелена сдать объект досрочно.

ОБХОД САРАТОВА

ВЗЯТЬСЯ ЗА ОБЪЕКТ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ

и Курдюм, построили новую транспортную развязку с путепроводом на поселок Латухино и Сокурский тракт, устроили наружное освещение на всем протяжении дороги и установили осевое барьерное ограждение. Все эти работы обеспечивают дополнительную безопасность для движения, увеличивают транспортную пропускную способность», – рассказал генеральный директор.

В этом году реконструкция важной магистрали продолжилась – в работе 3, 4 и 5, 6 этапы протяженностью 23 км. Работы стартовали в октябре прошлого года, а срок сдачи запланирован на конец этого года.

«Это самый масштабный наш объект. Он включает в себя реконструкцию двух мостовых переходов через реки Елшанка и Латрык, а также постройку четырех новых транспортных развязок с путепроводами. Первая развязка будет построена в направлении города Пензы в районе села

Сторожевка, вторая развязка в поселке Татищево по направлению на Тамбов, а третья развязка у поселка Красный Октябрь по направлению на Р-22 «Каспий». Четвертая крупная транспортная развязка даст возможность выхода на Саратов – Волгоград – Воронеж».

В этом году компания работает еще на двух важных объектах: капитальный ремонт трассы А-298 «Автомобильная дорога Р-208 «Тамбов – Пенза» – Саратов – Пристанное – Ершов – Озинки – граница с Республикой Казахстан» на участке км 524+000 – км 539+000 и капитальный ремонт автомобильной дороги А-298 «Автомобильная дорога Р-208 «Тамбов – Пенза» – Саратов – Пристанное – Ершов – Озинки – граница с Республикой Казахстан» «Урбах – Ждановка – Новоузенск – Александров Гай – граница с Республикой Казахстан» на участке км 173+755 – км 203+482.



В ПРОШЛОМ ГОДУ, НЕСМОТРА НА ВСЕ СЛОЖНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПОЛИТИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКОЙ, ДОРОЖНИКИ ООО «АВТОБАН» ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИЛИ РАБОТЫ ДВУХ ПЕРВЫХ ЭТАПОВ РЕКОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ Р – 228 «СЫЗРАНЬ – САРАТОВ – ВОЛГОГРАД» НА УЧАСТКЕ КМ 291 – КМ 325

ОСОБЫЕ УЧАСТКИ

«Автобан» не только возводит магистрали, но и поддерживает участки опорной сети региона в нормативном состоянии. Сейчас у нее на содержании находятся три главных направления – это почти 550 км. Самый протяженный участок в 203 км – региональная магистраль «Урбах – Ждановка – Новоузенск – Александров Гай – граница с Республикой Казахстан» расположен на трассе А-298. 145-километровый участок трассы А-298 – автодорога Р-208 «Тамбов – Пенза – Саратов – Пристанное – Ершов – Озинки – граница с республикой Казахстан». Еще компания содержит 199 км трассы Р-207 «Пенза – Балашов – Михайловка – автомобильная дорога А-260» в пределах Саратовской области.

По словам генерального директора, содержание любой магистрали имеет свою

специфику, и, безусловно, сложнее всего поддерживать дорогу в норме зимой.

«Саратовская область по погодным условиям относится ближе к резко континентальному климату, а значит могут быть затяжные осадки, резкие колебания температуры с частым переходом через нулевую отметку. Исходя из опыта и анализа участков дорог, которые мы содержим, были сформированы промежуточные базы, на которых хранится запас пескосоляной смеси и в дежурном режиме находится необходимая техника. Базы имеют свою территориальную зону ответственности и расположены с учетом быстрой транспортной доступности, чтобы можно было быстро реагировать на изменение состояния покрытия проезжей части», – отметил Тигран Араратович.

СТАБИЛИЗИРУЮТ ГРУНТЫ

Безусловно, чтобы содержать и строить, осваивая большие объемы, и при этом использовать современные технологии, нужны серьезные производственные ресурсы, хорошие кадры. В настоящее время дорожное строительство сильно развивается, развиваются технологии и соответственно конструктивные технологические решения. Развиваются методы и оборудование для реализации этих решений. На всех своих участках «Автобан» старается применять новые методы и материалы.



ТИГРАН КИРАКОСЯН:

«**ЗА ВСЕ ВРЕМЯ НАШЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, МЫ РАБОТАЛИ ВО МНОГИХ РАЙОНАХ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ. НО БОЛЬШЕ ВСЕГО ДОРОГ МЫ СДЕЛАЛИ В ГАГАРИНСКОМ, ЕРШОВСКОМ, ОЗИНСКОМ, ДЕРГАЧЕВСКОМ, БАЛАШОВСКОМ, СОВЕТСКОМ И ФЕДОРОВСКОМ РАЙОНАХ. СЕГОДНЯ НА ТЕРРИТОРИИ САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ МЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ РЕАЛИЗУЕМ МНОГО ПРОЕКТОВ»**

«Конечно консервативные решения в классическом виде тоже используются, но уже в меньшем объеме применения, – отметил Киракосян. – В нашем регионе все чаще стала применяться технология укрепления грунтов неорганическим вяжущим (*цементом, Ред.*) – стабилизация грунта. Метод позволяет модифицировать и использовать грунт, который уже находится на месте строительства дороги для устройства слоев дорожных оснований. При стабилизации грунта получается однородный морозостойкий слой основания, на который уже можно укладывать последующие несущие слои основания или в некоторых случаях нижние слои покрытия».

Есть и другие эффективные наработки. Например, на 3, 4 и 5, 6 этапах реконструкции трассы Р-228 «Сызрань – Саратов – Волгоград» для устройства водопропускных труб дорожники применяют спиральновитые гофрированные металлические трубы.

«В нашем регионе это тоже новинка, которая в деле показала свою актуальность. Основным преимуществом применения спиральновитых гофрированных металлических труб является быстрый и простой монтаж, что намного эффективнее обычных бетонных труб, использованных ранее, а также ускоряет темпы строительства и своевременной сдачи объекта, что немаловажно в сегодняшнее время. Уверен, что данная конструкция получит широкое распространение и будет учитываться при проектировании новых объектов», – пояснил Тигран Араратович.

Дороги покоряются, как и моря только смелым, и «Автобан» в дальнейшем планирует развивать свою техническую базу. «Так как объекты реализуются во многих регионах нашей области, мы имеем 4 про-

изводственные площадки, – рассказал о производственных мощностях компании руководитель. – Главная и самая большая наша база расположена в Саратове. На территории установлены два асфальтобетонных завода Benninghoven ТВА 4000 и AMMANN UNIVATCN 240. При одновременной работе данные установки способны выпускать до 500 тонн асфальта в час. Для выпуска битумной эмульсии у нас име-





НАЛИЧИЕ МОЩНОГО ПАРКА АВТОМАШИН И СПЕЦТЕХНИКИ ПОЗВОЛЯЕТ ООО «АВТОБАН» РЕАЛИЗОВЫВАТЬ САМЫЕ МАСШТАБНЫЕ ОБЪЕКТЫ В СЖАТЫЕ СРОКИ

подъездными железнодорожными путями с собственными повышенными тупиками для выгрузки материалов. На всех базах также обустроены лабораторные посты, а также боксы и склады запасных частей для своевременного сервисного и ремонтного обслуживания.

Компания обеспечена всеми механизмами для реализации любого объекта «под ключ», начиная от земляных работ и заканчивая финишным обустройством дороги. На балансе организации более 240 самосвалов, 110 единиц землеройной техники. Это ресайклеры, экскаваторы, бульдозеры, грейдеры, грунтовые катки, погрузчики. Для выполнения асфальтобетонных работ всегда наготове 9 асфальтоукладчиков, перегружатель асфальта VÖGELE MT 3000-3 Offset, 30 катков, 6 гудронаторов, 5 дорожных фрез. Для устройства оснований из бетона применяется бетоноукладчик со скользящими формами Wirtgen SP124 в паре с самоходным финишером Wirtgen TCM180. «Наличие такого мощного парка автомашин и спецтехники позволяет нам реализовывать самые масштабные объекты в сжатые сроки, – отметил Тигран Киракосян. – Из проблем можно отметить кадровый «голод», так как компания развивается, постоянно формируются новые рабочие места на всех уровнях – рабочие специальности, квалифицированные операторы спецтехники, инженерный состав – прорабы, геодезисты, специалисты производственно-технических и плановых отделов. Мы все чаще стали привлекать молодых специалистов, создаем в своей организации комфортные условия для работы и профессионального роста».

И планы у компании амбициозные, поскольку благодаря реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Саратовской области планируется много новых и интересных проектов.

Марина Алексеева

ется эмульсионная установка MASSENZA, способная выпускать 100 тонн готового продукта в сутки. Имеются также два бетонных завода ELCON, производительность составляет 160 м³/ч. Территория данной производственной площадки позволяет одновременно разместить более 350 тыс. тонн инертных материалов различных фракций. Для того чтобы поддерживать высокий уровень качества выпускаемой продукции, мы имеем собственную лабораторию строительных материалов и контроля качества выпускаемой продукции. Она обеспечена в полной мере всем специальным лабораторным оборудованием, необходимым для контроля качества выполнения работ на всех этапах».

Аналогичные производственные базы с асфальтобетонными заводами компании расположены в Советском, Ершовском, Ал-Гайском районах. Все базы оснащены

РЕМОНТ ПО ВЫСШЕМУ РАЗРЯДУ

СОДЕРЖАТЬ В НОРМАТИВНОМ СОСТОЯНИИ УЛИЦУ

ЧЕРНЫШЕВСКОГО И МОСКОВСКОЕ ШОССЕ

НЕ КАЖДОЙ КОМПАНИИ ПО СИЛАМ



«Отличительные черты нашей компании – это своевременное и качественное выполнение работ, укомплектованность высококвалифицированным персоналом, оперативность в работе и ответственность за взятые на себя обязательства, применение новейших материалов и технологий в производстве, а также постоянное обновление техники», – открыл нам сек-

В последние годы саратовские улицы очень изменились. И что удивительно, иногда на окраине города, в удаленных районах дороги выглядят не хуже, чем в центре. А иногда и лучше. Например, проспект Энтузиастов, Чернышевского, Московское шоссе – очень востребованные, перегруженные транспортом, протяженные магистрали. Или пресловутая Большая Горная, с которой всегда было много проблем из-за того, что она не рассчитана на такой поток машин. А дороги в Саратове узкие. Но сейчас они поддерживаются в очень хорошем состоянии, и во многом, молодой перспективной компании ООО «ДЭП 64».





ОБЪЕКТЫ:

Компания ООО «ДЭП 64» содержит 77 км центральных магистралей г. Саратова. Силами ООО «ДЭП 64» отремонтированы автомобильные дороги на улицах в муниципальном образовании «Город Саратов»:

- ул. Симбирская (от ул. Соколова до ул. Большая Горная; ул. Большая Горная (от ул. Радищева до ул. Веселая);
- ул. Большая Горная (от ул. Симбирская до ул. М. Горного);
- пр-т Энтузиастов (от ул. Барнаульской до ул. Крымской);
- ул. Чернышевского;
- ул. Московское шоссе д.1 до д.148 А по Московскому шоссе (на участке от д. 148А по Московскому шоссе до разворотной площадки на ул. Буровая и ул. Елшанская);
- ул. Орджоникидзе и другие участки.

МИХАИЛ РУСЯЕВ:

«**ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ НАШЕЙ КОМПАНИИ – ЭТО СВОЕВРЕМЕННОЕ И КАЧЕСТВЕННОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ, УКОМПЛЕКТОВАННОСТЬ ВЫСОКОКВАЛИФИЦИРОВАННЫМ ПЕРСОНАЛОМ, ОПЕРАТИВНОСТЬ В РАБОТЕ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ВЗЯТЫЕ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА»**

рет такого успешного роста компании генеральный директор ООО «ДЭП 64» Михаил Русяев.

Очевидно, что со слабым ресурсом невозможно было ни добиться высоких экономических показателей, ни построить качественные дороги, ни вывести их в нормативное состояние. Когда у компании отсутствуют современное оборудование и дорожно-строительная техника, не может быть и речи о качестве, высоких темпах и экономических результатах, способствующих дальнейшему развитию. А ООО «ДЭП 64» всегда стремится к постоянному развитию и совершенствованию, находит оптимальные решения самых сложных проблем, внедряет передовые методы и инновационную практику.

Организация ведет свою историю лишь с марта 2021 года, но успела закрепиться на рынке, завоевала надежную репутацию, и сегодня успешно занимается содержанием и ремонтом автомобильных дорог в основном, на территории Саратова и Саратовской области. А также отремонтировала часть дорог общего пользования в городе Петровске. Все объекты были сданы в установленные сроки. Саратовские дорожники постепенно отходят от архаичного «ямочного» ремонта, закупая современное оборудование.

К тому же, у предприятия есть свое производство асфальтобетонной смеси, поскольку в прошлом году оно запустило асфальтобетонный завод производител-

ностью 160 т/ч. и приобрела земельный участок для расположения производственной базы. Сейчас вовсю идет ремонт административного здания, благоустройство территории.

«При имеющейся неплохой технической базе мы планируем приобретение необходимой спецтехники: самосвалов, КДМ, экскаваторов-погрузчиков, тракторов, погрузчиков, грейдеров, пылесосов. Приобрели и ресайклер, поскольку мы готовы использовать метод холодного ресайклинга на вверенных участках. В 2023 году планируем аккредитацию своей лаборатории», – отметил Михаил Викторович.

Много внимания руководство уделяет кадровой политике, обучая своих сотрудников. Здесь нет текучки, потому что зарплата выплачивается вовремя, сотрудники обеспечены необходимыми средствами защиты, специальной одеждой, обувью и условиями работы согласно действующих норм законодательства.

«Наши планы на текущий год: качественно выполнять условия заключенного контракта, выплачивать вовремя достойную заработную плату, улучшить материальное обеспечение сотрудников, по возможности, увеличить парк специальной техники, которой, как известно,



всегда не хватает. Ну, и, конечно же, в рамках своей компетенции улучшить качество дорожного покрытия асфальтобетонных покрытий дорог Саратова и Саратовской области», – поделился планами генеральный директор. Уверены, все эти планы реализуются.

Мария Гошина

САРАТОВСКИЕ УЛИЦЫ ОЧЕНЬ ИЗМЕНИЛИСЬ. И ЧТО УДИВИТЕЛЬНО, ИНОГДА НА ОКРАИНЕ ГОРОДА, В УДАЛЕННЫХ РАЙОНАХ ДОРОГИ ВЫГЛЯДЯТ НЕ ХУЖЕ, ЧЕМ В ЦЕНТРЕ. А ИНОГДА И ЛУЧШЕ



**ВОЛГО-КАСПИЙСКИЙ КАНАЛ
УГЛУБЯТ**

В этом году объем работ составит 12 млн кубометров грунта

Это более половины объема дноуглубительных работ, запланированных ФГУП «Росморпорт» по России. В своем Послании Федеральному собранию 21 февраля Президент России Владимир Путин поставил задачу уделять особое внимание международному коридору Север–Юг. «Уже в этом году по Волго–Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 метра. Это открывает новые маршруты для делового сотрудничества



с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока. Мы и дальше будем развивать этот коридор», – подчеркнул он. Расширение пропускной способности канала и обеспечение безопасности судоходства – один из приоритетов для Минтранса России и Росморречфлота, выполняющих задачу по обеспечению к концу 2023 года прохода судов по ВКМСК с осадкой не менее 4,5 м. С этой целью в прошлом 2022 году для работы на Волго–Каспийский морской судоходный канал было привлечено рекордное количество флота.

ЛОМ НА ЭКСПОРТ

Девять портов получили разрешение на отправку вторсырья из РФ

В России оптимизируют экспорт лома черных металлов и работу операторов, чтобы эффективно использовать перевалочную способность других портов. Правительство РФ 22 февраля утвердило постановление, в котором указан перечень портов для экспорта лома чёрных металлов.

По мнению экспертов рынка, такая мера позволит контролировать вывоз



этого вида сырья, поддержать отечественных производителей и излишне не загружать провозные мощности

сети железных дорог. Напомним, что квота ранее продлена правительством до 30 июня 2023 года.

Основной принцип – объёмы внутри квоты должны распределяться в первую очередь среди труднодоступных регионов. Это, например, Калининградская область, Камчатский край, Сахалинская область, Красноярский край. Поставки из этих регионов на внутренний рынок либо невозможны по логистическим причинам, либо нецелесообразны с экономической точки зрения.

**ПО БАЙКАЛУ
НА «ЭЛЕКТРОХОДАХ»**

Современные корабли на электрических батареях могут использоваться в целях круизного туризма

Об этом сообщила журналистам вице-премьер правительства России Виктория Абрамченко по итогам заседания правительственной комиссии по вопросам охраны Байкала. По ее словам, для развития круизного туризма на Байкале необходимо решить несколько проблемных вопросов: обеспечить береговую инфраструктуру, то есть причальные стенки, решить проблему сбора подсланевых вод. И нужно развивать новые современные виды судоходства. Восточно-Сибирское речное пароходство в нынешнем году примет в эксплуатацию два пассажирских катамарана «Сарма» и «Селенга» проекта HSC150B, благодаря которым на озере

Байкал появятся новые маршруты – из Иркутской области в Бурятию. В рамках реализации нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» в 2023–2024 годах будет разработана федеральная туристическая межрегиональная схема территориально-пространственного планирования для туристической макротерритории Байкала.



ПОДПИСКА 2023

на журнал

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ»



Федеральное государственное унитарное предприятие «ПОЧТА РОССИИ»
Бланк заказа периодических изданий

Ф. СП-1

АБОНЕМЕНТ на газету журнал **70597**
(индекс издания)

«Дороги и транспорт»
(наименование издания)

Количество комплектов

на 20 23 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому (линия отреза)

ДОСТАВочная КАРТОЧКА **70597**
(индекс издания)

пв место литер

На газету «Дороги и транспорт» журнал (наименование издания)

Стоимость	подписки	руб.	коп.	Количество комплектов
	каталожная	руб.	коп.	
	переадресовки	руб.	коп.	

на 20 23 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

(почтовый индекс) город село область район улица

дом корпус квартира Фамилия, и., о.

«ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ» – ежемесячный информационно – аналитический журнал для работников дорожно–транспортной отрасли и всей общественности. «Дороги и транспорт» – единственное в России издание, комплексно освещающее деятельность всех видов транспорта и дорог. Здесь каждый может найти статью на интересующую его тему.

dortransport@mail.ru
www.dortransport.com
8 (499) 962-43-63
+7 (963) 634-84-16



ООО «Издательство
«Дороги и транспорт»

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

Почтовый адрес: 123060, г. Москва, ул. Маршала Рыбалко, дом 2, корп. 6, оф.1005. тел: +7(905)708-1684
Юридический адрес: 117461, г. Москва, ул. Каховка, дом 22, корп. 5, ком. 314, тел: +7(499) 962-4363

Образец заполнения платежного поручения:

ИНН: 7727770005	КПП: 772701001	Р/с №	40702810000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»		БИК	044525411
Банк получателя ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		К/с №	30101810145250000411

СЧЕТ № 567/ПФ от «___» _____ 2023 г.

Заказчик:

Плательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2023 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт»	1	9600-00	9600-00
Всего к оплате: Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек Без НДС				9600-00

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

Руководитель предприятия

Главный бухгалтер



Джаббарова Ф.А.

Токарева И.Б.

АКТИВНЫХ
ОРГАНИЗАТОРОВ
ПОДПИСКИ ЖДУТ
СЮРПРИЗЫ!

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

БЕСПЛАТНАЯ ПОДПИСКА
на журнал – организатору
подписки на 10 экземпляров
журнала;
БЕСПЛАТНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ
в журнале – организатору
подписки на 30 экземпляров;
ПЕРСОНАЛЬНЫЙ НОУТБУК –
организатору подписки
на 200 экземпляров



ГРУЗОВОЙ ПОРТ В УСТЬ-КАРА

Правительство проработает вопрос о перенаправлении экспорта в Азию по СМП

Поручение содержится в протоколе Госкомиссии по Арктике от 10 февраля, которая прошла под руководством вице-премьера Юрия Трутнева. Минвостокразвития совместно с Росатомом, Минтрансом, Минфином и властями Архангельской и Мурманской областей будут работать над вопросом, учитывая транспортировку грузов из морских портов Мурманска и Ар-

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



хангельска, также они рассмотрят меры государственной поддержки для обеспечения грузопотока.

Росатом, Минтранс, Минвостокразвития и РЖД изучат вопрос создания в поселке Усть-Кара в НАО грузового порта со строительством железнодорожной линии Воркута – Усть-Кара. Также Минвостокразвития и Росатому совместно с крупнейшими грузоотправителями поручено представить предложения по дополнительным мерам для достижения установленных целевых показателей грузопотока по Северному морскому пути в 2024 году.

БЕЗЭКИПАЖНОЕ УПРАВЛЕНИЕ МОРСКИМИ СУДАМИ

В России завершилась разработка единой технологической платформы безэкипажного управления морскими судами коммерческого флота различного назначения. Разработанная технология судовождения предназначена для повышения уровня автоматизации морских судов. Для апробирования технологии в проекте приняли участие три крупных судовладельца: «Совкомфлот», «Росморпорт» и «Пола Райз». Она



предназначена для повышения уровня автоматизации морских судов в части непосредственного управления движением судна и связанных с этим вспомогательными функциями, которые в настоящее время выполняются капитаном и палубной командой.

Разработанный в рамках ОКР комплект оборудования предназначен для размещения на судне и его подключению к действующим механизмам и навигационным системам для осуществления автоматического движения судна и дистанционного управления.

ЮЖНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ ГОТОВЯТ К СДАЧЕ



Его откроют к началу навигации в конце апреля

С Южного вокзала можно будет отправиться в Нижний Новгород, Углич, Казань и другие города. Кроме того, он станет одной из остановок второго речного маршрута, запуск которого запланирован ближе к осени 2023 года. В ходе работ специалисты постарались сохранить изначальную архитектурную концепцию здания, при этом дополнив ее так, чтобы речной вокзал был удобен пассажирам. В частности, там будет более просторная зона ожидания, появятся различные кафе. В 2022 году спрос на речные поездки в Москве увеличился примерно на 30%. Об этом сообщил заместитель мэра по вопросам транспорта, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов. В связи с этим он уверен, что Южный речной вокзал после открытия станет востребованным транспортным узлом.

«АДМИРАЛЫ» «ШАГАЮТ» ПО СТРАНЕ

СОВРЕМЕННЫЕ ТРОЛЛЕЙБУСЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА КУРСИРУЮТ НА САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ МАРШРУТАХ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ

Если подсчитать, сколько времени мы проводим в автобусах, трамваях и троллейбусах, то набегит огромное количество часов. Поэтому от комфорта и экологичности общественного транспорта зависит качество нашей жизни. Эти составляющие сегодня стали определяющими для транспортной промышленности. Благодаря реализации федерального проекта «Развитие общественного транспорта» национального проекта «Безопасные качественные дороги» во многих регионах парк обновляется более современными машинами. В мегаполисах эта проблема уже фактически решена.



В этом году 383 единицы нового подвижного состава поступит в 13 городских агломераций. «Нацпроект «Безопасные качественные дороги» решает множество важнейших социальных задач, все они взаимосвязаны. Это и новый комфортный общественный транспорт, и отремонтированные дороги, по которым проходят магистральные маршруты. Таким образом, дорожно-транспортная инфраструктура обновляется комплексно, в целом повышая качество жизни людей. С 2020 года в регионы поступило порядка 1,5 тысячи единиц транспорта. В этом году еще 334 автобуса пополнят автопарки Омска, Волгограда, Челябинска, Перми, Сочи, Оренбурга, Уфы, Улан-Удэ, Владивостока и Рязани. Кроме того, 32 троллейбуса

получат Брянск и Курск. А в Туле обновят трамвайный парк, туда поступит 17 новых трамваев», – сообщил заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин.

Жители Брянска уже сумели оценить современные троллейбусы марки «Адмирал». Эти умные машины уже перевезли более 270 тысяч пассажиров. Современные троллейбусы российского производства поставила в областной центр Государственная транспортная лизинговая компания. «Адмиралы» курсируют на одном из самых востребованных маршрутов Брянска – «Юрфак БГУ – 10-й микрорайон». Все троллейбусы внесены в систему «Умный транспорт». Через специальное приложение в смартфоне их можно отслеживать. Кроме того,

ПОЯВЛЕНИЕ В РЕГИОНАЛЬНОМ ЦЕНТРЕ 50 НОВЫХ АВТОБУСОВ СТАЛО НАЧАЛОМ РЕФОРМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ. В 2023 ГОДУ 13 ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ ПОЛУЧАТ 383 ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВА БЛАГОДАРЯ НАЦПРОЕКТУ

на остановках установлено 110 электронных табло, которые информируют пассажиров о времени прибытия муниципального транспорта. В прошлом году городская агломерация получила 14 единиц подвижного состава, а в этом году городской транспортный парк Брянска пополнится еще 17 троллейбусами.

В Курске за первый месяц работы нового транспорта им воспользовались более 550 тысячи пассажиров. Напомним, что в конце прошлого года в городскую агломерацию поступило полсотни новых комфортабельных автобусов большой вместимости. Они уже совершили 12,3 тыс. рейсов. Автобусы курсируют на трех самых востребованных магистральных маршрутах областного центра: № 41, № 46 и № 50. В январе регулярность их движения составила 96%, а в первую неделю февраля – 99,6%. Появление в региональном центре 50 новых автобусов стало началом реформы общественного транспорта в Курской области. В дальнейшем планируется обновить весь подвижной состав. Только в этом году Курская городская агломерация получит 15 новых троллейбусов.

Около 600 тысяч пассажиров воспользовались новым транспортом в Улан-Удэ. В прошлом году сюда поступило 59 новых автобусов, работающих на газомоторном топливе. Пассажиры уже оценили качество новых перевозок. «Раньше, конечно, ездили в стесненных условиях. А эти автобусы новые, комфортные, просторные и теплые. Здесь у нас температура зимой может опускаться и до –35 градусов, но в автобусе тепло», – рассказала жительница микрорайона «Восточный» Наталья Вершинина.

С выходом дополнительного подвижного состава значительно сократилось количество жалоб от жителей отдаленных районов, где раньше были проблемы с транспортом. Благодаря обновлению автопарка Улан-Удэ количество перевезенных пассажиров на городских маршрутах за прошлый год выросло до 4,6 млн человек, тогда как в 2021 году – всего 4 млн. В этом

году в городе планируется поставка еще 14 автобусов. Еще в ноябре прошлого года в Челябинск поступило 16 новых комфортабельных автобусов. С первого ноября «ЛиАЗы» работают на одном из магистральных маршрутов, который соединяет Металлургический район с Южно-Уральским государственным университетом. За первые месяцы работы они перевезли почти 680 тысячи пассажиров. «Каждый день езжу на работу в центр, очень рада, что в городе транспортом занялись. Появляются новые, красивые и просторные автобусы, которые намного комфортнее маршруток. Кроме того, очень удобно, что здесь есть USB-разъемы, всегда можно зарядить телефон», – рассказала жительница Челябинска Наталья Комарова.

В этом году Челябинск получит еще 15 новых автобусов. Особенность этого транспорта – работа на сжатом природном газе. «Новые автобусы будут лояльны к экологии города. Газ гораздо экологичней, чем традиционное топливо, в нем нет частиц и сернистых соединений, из которых состоит городской смог. Он также позволяет значительно снизить выбросы оксидов азота, тяжелых углеводородов и угарного газа», – пояснил министр дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Алексей Нечаев.

И. Александров





НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ФОРУМ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
КОМПАНИЙ

КРУПНЕЙШЕЕ МЕРОПРИЯТИЕ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА



25.04.2023

Г. МОСКВА, УЛ. ТВЕРСКАЯ, Д.3
ОТЕЛЬ THE CARLTON

КОНТАКТЫ

E-mail: info@opendayinfra.ru

Тел: +7 (495) 969-38-77

РЕГИСТРАЦИЯ НА САЙТЕ:

WWW.OPENDAYINFRA.RU

ОРГАНИЗАТОР

НАИК

НАЦИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ КОМПАНИЙ



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



ОБНОВЛЯЕТ ДОРОГИ САРАТОВА

