

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 8-9 (82) 2022



*Нокуда Кабардой украшен мир
И скалами Балкарии возвышен,
Не будет путник бесприютен, сир -
Тепло и свет найдет под каждой крышей.
Турихан Тагиев*



КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ – 100 ЛЕТ!





УБЕРИТЕ С ЗЕМЛИ ФАШИСТОВ!

Недавно мои родители, которым уже за девяносто, спросили меня: «Как на Украине могли забыть ужасы Великой Отечественной войны? Забыть миллионы погубленных жизней, зверства фашистов, бандеровцев? Почему вы допустили вновь поднять голову этой нечисти?!»

Я не знала, что им ответить ...

А вопрос справедлив и уместен. Понимаю возмущение своих родителей, познавших все горечи и беды Великой Отечественной войны. Потому что именно они – наши отцы, деды и прадеды отвоевали нам Победу! Они проливали кровь на войне! Они умирали, защищая нашу Родину от фашизма – страшного чудовища, потрясшего своей жестокостью весь мир.

К сожалению, кровавые зверства фашистов продолжают и сегодня. Украина во главе с нацистской верхушкой развернула настоящую войну против народа, против жителей Донбасса. Только потому, что они не захотели жить под фашистами, захватившими власть в результате государственного переворота. Восемь лет обстреливала, бомбила, убивала мирный народ Киевская хунта. Уверена, новоявленных фашистов ждет свой Нюрнберг! А победа будет за нами!

Еще, и это, пожалуй, главное, – надо правильно учить историю. Рассказывать правду в школах и ВУЗах. Ведь как получилось: что-то «подзабыли», не так истолковали, неправильно написали и вот вам результат. Оказалось, что за 30 лет выросло целое поколение непомнящих манкуртов, причем не только там. К сожалению, такие встречаются и у нас. Печально. Но исправимо. Выход один – убрать с земли фашистов! Как писал Эренбург «Уберите из душ, из голов миазмы фашизма. Пусть будут колосья, и дети, и города, и стихи, и пусть будет жизнь!»

И только тогда мои пожилые родители в далеком Узбекистане могут спать спокойно. Только тогда мы будем достойны памяти тех, кто отдал свои жизни в борьбе с фашизмом. Тех, благодаря которым мы каждый год отмечаем Великий праздник – День Победы!



4



78



60



10



50



24



14

СОДЕРЖАНИЕ

| СОБЫТИЕ

- 2 Лучше гор могут быть только горы с хорошими дорогами

| ОБЪЕКТЫ ГОДА

- 10 Первый пусковой в рекордные сроки
- 14 Архангельский мост – за тысячу дней

| НОВОСТИ

- 18 30 дней

| АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

- 24 Мария Ярмальчук: «Дорожной отрасли нужен проводник ее интересов»
- 30 Северный Обход за два года
- 34 Лукойл: качественные дороги в каждый регион

| ПЛАТНЫЕ ДОРОГИ

- 36 Как сделать барьерную систему «безбарьерной»

| ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 42 А. Бочаров: «Санкции и ограничения не скажутся в строительстве»
- 44 А. Васильев: «У наших подрядчиков есть силы и ресурсы»
- 47 Содержание – дело тонкое
- 50 Ресайклер добрался до Жирновска
- 54 Скорая помощь дорогам
- 60 Пройти по Родниковой, свернуть на Университетскую

| ИННОВАЦИИ

- 64 Деформационные швы TLC® ExJoint

| ЮБИЛЕЙ

- 66 Шахматные фигуры Василиади

| НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 71 «Элит-Строй»: От индустрии гостеприимства до объектов транспортной системы
- 74 Под музыку чегемских водопадов
- 78 Профессионалы из Нарткалы

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Ефимов В.Б.
Президент Союза транспортников России, Председатель комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, первый заместитель Председателя Комитета ГД ФС РФ по транспорту и строительству – 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 законодательству 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 строительству, 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»

Кабардино-Балкарская Республика – одна из жемчужин внутреннего туризма страны. Пять хребтов Большого Кавказа вместе с Эльбрусом, первой вершиной Европы, – таят в себе такие природные магниты, что сюда за глотком красоты тянутся тысячи гостей со всего света. Но чтобы их по достоинству принять, требуется огромная системная работа. Об этом шла речь на встрече Владимира Путина с главой КБР Казбеком Коковым, которая прошла в июле.



В первую очередь, президент оценил высокие темпы жилищного и инфраструктурного строительства в республике. Второе, на что обратил внимание глава государства – это инвестиции, которые выросли на 104% по отношению к прошлому году. Президент также поинтересовался объемом турпотока в Приэльбрусье. Здесь у Кабардино-Балкарской Республики есть все карты для прорывного развития, включая даже финансово-экономические. Регион вполне может стать «российской Швейцарией» для туристов со всего мира: и не только по красоте природных богатств, но и по качеству сервиса.

«С прошлого года приток туристов увеличился в два раза, и мы впервые перешагнули планку в миллион человек. Сегодня эта тенденция сохраняется:

ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**ВЫ ПО ПРАВУ МОЖЕТЕ ГОРДИТЬСЯ ИМЕНАМИ И ДОСТИЖЕНИЯМИ МНОГИХ ПОКОЛЕНИЙ СВОИХ ЗЕМЛЯКОВ, ВПИСАВШИХ ЯРКИЕ СТРАНИЦЫ В РАТНУЮ И ТРУДОВУЮ ЛЕТОПИСЬ ОТЕЧЕСТВА...»**

по итогам шести месяцев у нас уже 550 тысяч туристов – это порядка шести процентов рост относительно прошлого года», – доложил Казбек Коков.

Туристический бум – это отличный подарок к 100-летию со дня образования Кабардино-Балкарской Республики, которое отмечается в 2022 году. Круглая дата – это идеальный повод для масштабных преобразований, которые заметны на каждом шагу.

ЛУЧШЕ ГОР МОГУТ БЫТЬ ТОЛЬКО ГОРЫ

С ХОРОШИМИ ДОРОГАМИ!

ПРИТОК ТУРИСТОВ В КАБАРДИНО-БАЛКАРСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ЗА ГОД УВЕЛИЧИЛСЯ В ДВА РАЗА, И ПЕРЕШАГНУЛ ПЛАНКУ В МИЛЛИОН ЧЕЛОВЕК

КАЗБЕК КОКОВ:

«**С ПРОШЛОГО ГОДА ПРИТОК ТУРИСТОВ УВЕЛИЧИЛСЯ В ДВА РАЗА, И МЫ ВПЕРВЫЕ ПЕРЕШАГНУЛИ ПЛАНКУ В МИЛЛИОН ЧЕЛОВЕК»**



КАЗБЕК КОКОВ:

«... НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ И ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ МЫ СДЕЛАЛИ ОСОБЫЙ УПОР, ПОТОМУ ЧТО КАБАРДИНО–БАЛКАРИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ НАИБОЛЕЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ РЕГИОНОВ»

ТУРИСТ ГОЛОСУЕТ НОГАМИ

Турист голосует ногами – это состоявшийся факт. Люди стремятся и возвращаются туда, где не просто красиво, но и комфортно. Абсолютно все имеет значение: и общее качество жизни региона в том числе. А это значит – развитость инфраструктуры: местных дорог, инженерных коммуникаций, социальной среды и туристического сервиса.

КАК ДОСТИЧЬ НУЖНОГО УРОВНЯ? И КАКИМИ ИНСТРУМЕНТАМИ ЭТОТ УРОВЕНЬ ИЗМЕРИТЬ?

Отнюдь не случайно исполняемость нацпроектов – это один из основных критериев оценки профессионализма региональной власти. То, что в просторечии называется «освоением бюджета», на самом деле подразумевает серьезную управленческую инициативу, а значит, – персональную ответственность, ум и опыт. А трудное время выдвигает на первые роли

сильных руководителей, умеющих принимать решения. Поэтому некоторые субъекты Российской Федерации показывают форсированный инфраструктурный рост, и никакой кризис с санкциями для них не помеха.

«Дороги и транспорт» часто бывают на Кавказе и видят, что регион действительно на подъеме. Мы в очередной раз убедились в этом на примере Кабардино-Балкарии. Республика переживает бум инфраструктурного строительства. Здесь идет ускоренная реализация нацпроектов: «Туризм и индустрия гостеприимства», «Безопасные качественные дороги».

В КБР СТРОЯТ СОТНИ КИЛОМЕТРОВ ДОЛГОВЕЧНОГО АСФАЛЬТА И ПРОВОДЯТ КАПИТАЛЬНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ ГОРНОЛЫЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Для руководства республики они являются неразрывными и взаимосвязанными. Здесь действуют из принципа «Лучше гор могут быть только горы с хорошими дорогами!»

КОГДА НОВЫЕ ДОРОГИ ВЛЕКУТ ЗА СОБОЙ ИНВЕСТИЦИИ В ТУРИЗМ

Ежегодно ремонтируются сотни километров автодорог с устройством долговечного асфальтобетонного покрытия. Кабардино-Балкарская республика – это характерный пример, того, как должна быть настроена синхронизация федеральных и региональных программ развития с включением в них интересов частных инвесторов и предпринимателей. Чтобы экономика заработала, ее основные силы – то есть: государственные заказчики, и крупные коммерческие компании, и предприниматели, выступающие в роли подрядчиков и поставщиков, должны увидеть осмысленный, а самое главное, реалистичный план развития, – где для них будет заранее предусмотрено создание благоприятной деловой среды.

В этом смысле транспортная стратегия КБР не взята чиновниками с потолка, она отвечает на конкретные запросы граждан и бизнеса. Так, в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» проводится капитальный ремонт 5 мостов в Чегемском муниципальном районе. Все они расположены на автодороге Чегем II – Булунгу, которая ведет к одной из красивейших достопримечательностей республики – Чегемским водопадам.

Более 35 населенных пунктов КБР получили обновленные дороги – это Псыхурей, Этоко, Батех, Куба–Таба, Эльбрус, Жемтала, Псыншоко, Красноармейское, Старый Лескен, Лескен II, Кахун, Герменчик, Старый Черек, Янтарное, Октябрьское, Урух, Чегем II, Кенделен и др.



Власти республики просчитали туристическую потребность, проанализировали ситуацию. С учетом двойного роста турпотока и перехода планки в миллион туристов, было решено бросить силы на инфраструктуру самых посещаемых объектов. Так, ожидается, что по результатам реконструкции существующей автомобильной дороги Чегем-2 – Булунгу турпоток возрастет в разы. Не удивитель-

НАША СПРАВКА

По нацпроекту «Туризм и индустрия гостеприимств» в планах КБР строительство 4 канатных дорог, 11 горнолыжных трасс общей протяженностью порядка 12 км, парковки на 800 м/мест, сервисного центра; также проведение работ по благоустройству поляны Азау и проведения сетей электроснабжения к горнолыжной инфраструктуре. А еще в республике появится Всесезонный туристско-рекреационный кластер «Верхние Голубые Озера», благодаря которому турпоток увеличится на 70 тыс человек в год. Масштабные планы по развитию туризма в Чегемском ущелье: здесь создадут 5 туристических комплексов разного профиля для: лечебно-оздоровительного, культурно-познавательного и экологического туризма. Появится глэмпинг парк на перевале «Актопрак», новые гостевой и досуговый комплексы, а также оздоровительный центр «Термальный источник «Лечинкай».



ПЛАНИРУЕМЫЙ ОБЪЕМ ВНЕБЮДЖЕТНЫХ ИСТОЧНИКОВ НА СОЗДАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТУРИЗМА СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 450 МЛН РУБЛЕЙ. ИЗ НИХ 400 – НА РАЗВИТИЕ ТУРИСТСКИХ КОМПЛЕКСОВ И 50 – В РАМКАХ ГРАНТОВОЙ ПОДДЕРЖКИ

но, что вслед за государственными инвестициями в дорожную систему потянулись частные инвестиции в туристическую инфраструктуру.

Планируемый объем внебюджетных источников на создание инфраструктуры туризма составляет около 450 млн рублей. Из них 400 – на развитие туристских комплексов и 50 – в рамках грантовой поддержки. Об этом глава республики Казбек Коков также сообщил Президенту:

«Действительно, на развитие дорог и транспортной доступности мы сделали особый упор, потому что Кабардино-Балкария является одним из наиболее привлекательных для российских туристов регионов. В части развития инфраструктуры мы работаем с Министерством экономического развития России, непосредственно это компания «Кавказ.РФ». Сегодня строят трассы, подъемные механизмы. Объем инвестиций до 2025 года составит 14,5 миллиарда рублей», – сказал Коков.

Совместную работу государственного заказчика и десятков компаний нужно уметь организовать, вплоть до моделиро-

вания кооперационных цепочек с участием малого бизнеса. Все участники процесса должны чувствовать уверенность в гарантиях государства, доверие друг к другу... А в условиях экономического кризиса, нестабильных цен на сырье и непредсказуемой ставки ЦБ, – всем, кто строит в регионе мосты, кладет асфальт и «тянет свет», нужна еще и устойчивость рынка, хотя бы минимальная рентабельность и окупаемость вложенных ресурсов.

Сегодня вся эта организационная работа и обеспечение гарантий строительной отрасли возложена на плечи региональных властей.

Все это говорит и о доверии со стороны государства, и одновременно об ответственности руководителей регионов перед страной. Не случайно свой рассказ о дорожных стройках Кабардино-Балкарии мы начали с критериев оценки эффективности региональных органов власти. Сегодня они измеряются, в том числе, километрами долговечного асфальта. И это правильно.

Артем Сериков



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТ
РОССИИ



TRANSPORT OF
RUSSIA

INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

15-17 НОЯБРЯ | NOVEMBER 2022 Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

СПОНСОР ПРЕМИИ
«ОСМЫСЛЕНА ДВИЖЕНИЯ»



ПОРТОВЫЕ
АКТИВЫ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



РЕКЛАМА

ИННОВАЦИИ
ЦИФРОВИЗАЦИЯ

www.transweek.digital

ПЕРВЫЙ ПУСКОВОЙ В РЕКОРДНЫЕ СРОКИ



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**НОВЫЕ ДОРОГИ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ТЕ, ЧТО МЫ ОТКРЫВАЕМ, ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ОБЪЕКТАМИ СЕРВИСА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ, ПАССАЖИРОВ И АВТОТУРИСТОВ – ЗАПРАВКАМИ, МАГАЗИНАМИ И МЕСТАМИ ОТДЫХА»**

ОТКРЫТЫ УЧАСТКИ ДОРОГ В МОСКОВСКОЙ, СВЕРДЛОВСКОЙ И ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТЯХ

«Сегодня мы открываем сразу несколько новых, протяжённых участков автомобильных дорог в Московской, Свердловской и Челябинской областях. В том числе на территории Московской области вводим в строй первый участок строящейся автомагистрали М-12 «Москва – Казань» и тем самым, по сути, даём старт работе этой значимой трассы.

Также сегодня после реконструкции будет запущено движение на одном из отрезков автострადы М-5. Его расширение до четырёх полос улучшит транспортное сообщение между крупнейшими городами Урала – Челябинском и Екатеринбургом», – подчеркнул Влади-

мир Путин. – Кроме того, после третьего, завершающего этапа строительства будет полностью открыта кольцевая автодорога. В регионе повысится скорость и безопасность дорожного движения, в лучшую сторону изменится экологическая ситуация».

Наш журналистский кортеж смог одним из первых проехать от ЦКАД до пересечения с федеральной дорогой А-108 «Московское большое кольцо» в районе Орехово-Зуево. Однозначно, что эти первые новые 23 км с тремя полосами движения значительно разгрузят московский трафик за счет соединения двух окружных дорог, поскольку мы миновали перегруженную федеральную дорогу М-7 «Волга» и заранее съехали с М-7, чтобы не стоять в пробках в районе Ногинска. По нашим подсчетам, даже без кортежа «с мигалками» выигрыш по времени даже на нулевом этапе составит примерно полчаса, причем независимо от направления движения в Москву или обратно. И благодаря высокому темпу строительства полностью открыть движение на всей трассе М-12 «Москва – Казань» планируется уже в 2023 году. Это позволит сократить время в пути между городами на 5,5 часов – с 12 до 6,5 часов. Причем, участок будет постоянно патрулировать экипаж аварийных комиссаров.

«Подобные скоростные, хорошо оборудованные автотрассы имеют огромное, стратегическое значение для нашей страны. Они содействуют привлечению инвестиций и наращиванию экспорта, помогают лучше раскрыть потенциал прилегающих к ним территорий, положительно отражаются на всей национальной экономике, на качестве жизни людей», – отметил глава государства. – Впереди большая работа по формированию по настоящему эффективных, удобных транспортных коридоров и на Востоке, и на Юге страны. И важным её элементом является развитие крупных логистических центров, строительство хабов, обеспечивающих обработку грузов и их перераспределение между различными видами транспорта». И такое поручение Президент уже дал.

Участовавший на торжественном открытии Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что предложение по дальнейшему развитию трансконтинентального маршрута уже под-



ПРЕДСТАВЛЯЕТЕ, СКОЛЬКО ВРЕМЕНИ ЭКОНОМИЯТ ВОДИТЕЛИ, КОГДА ДОРОЖНИКИ ПОСТРОЯТ ВСЮ ТРАССУ?! ОСТАЛОСЬ ПОДОЖДАТЬ ДО КОНЦА 2024 ГОДА. С УЧЁТОМ ДЕЙСТВУЮЩЕЙ «НЕВЬ» ВРЕМЯ В ПУТИ ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО ЕКАТЕРИНБУРГА СОКРАТИТСЯ ПОЧТИ В ДВА РАЗА – С 31 ДО 17,5 ЧАСОВ. ОДНИМ СЛОВОМ, М-12 УЖЕ НЕ МЕЧТА, А НАЧАЛО НОВОГО СКОРОСТНОГО АВТОБАНА

готовлено. Его общая протяженность по коридорам «Север – Юг» и «Запад – Восток» составит 12 тысяч км. Он пройдет по территории 26 регионов. Еще столько же субъектов будет в зоне его тяготения.

«Таким образом, создание маршрута обеспечит ускоренное экономическое развитие более 50 субъектов нашей страны. Его реализация предусматривает строительство обходов городов, доведение загруженных участков дорог до четырех полос движения, а также ликвидацию одноуровневых железнодорожных переездов. Дороги будут увязаны с логистическими центрами и портами. Большую часть запланированных мероприятий мы предусмотрели в пятилетнем плане по развитию дорожной сети», – сказал вице-премьер, подчеркнув, что сегодня одной из ключевых стратегических задач нашей страны является обеспечение связности всей территории и повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры.



ДЕСЯТЬ ЛЕТ БЕЗ РЕМОНТА

По словам министра транспорта РФ Виталия Савельева – это принципиально новый уровень мобильности, учитывая, что в зоне тяготения маршрута «Европа – Западный Китай» проживает более 60 млн человек: «Современная четырехполосная дорога Челябинск – Екатеринбург с разделением потоков позволит в первую очередь обеспечить безопасность движения. Очень важно, что теперь будут исключены такие тяжкие виды ДТП как, например, лобовое столкновение машин, – добавил он. – Работа по другим дорожным проектам, имеющим важнейшее значение для страны, продолжается. Уверен, что поставленные задачи будут также выполняться с надлежащим качеством».

А губернатор Московской области признался, что ему очень приятно, что такой масштабный проект «Москва – Казань» стартовал с Подмоскovie. «В этом направлении у нас проживают 1,5 млн человек, большое количество логистических комплексов находятся на территории Подмоскovie, которые могут уже более эффективно реализовывать свои проекты. Транзитный транспорт, который до сих пор доставлял беспокойство жителям, уходит на автомагистраль и делает сообщение более удобным, М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, до этого – М-11 Москва – Санкт-Петербург, М-5 «Урал» – все они модернизируются и это, конечно, другое качество жизни. Понятно, что, когда заработает вся дорога, все 77 км с развязками – это даст очень заметный эффект. Очень надеемся увидеться здесь вновь через год», – сказал Воробьев.

Выразив общее мнение власти Хуснуллин подчеркнул выросший уровень профессионализма заказчиков, проектировщиков и подрядчиков: «Раньше за такие сроки

объекты не строились». Поэтому все уверены, что подрядчики справятся, ведь первый пусковой комплекс построен в рекордно короткие сроки, буквально за год.

Сами дорожные строители такие минуты – всеобщей благодарности и признания их профессионализма помнят всю жизнь. Генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация», генподрядчика участка – Владимир Монастырев, принимавший участие в церемонии, очень доволен результатом труда своей команды. Обошлось не без трудностей, как на любой большой стройке, но работы шли в штатном режиме. Как рассказал руководитель проекта подрядчика нулевого этапа М-12 Юрий Кежаев, на объекте требовалось мастерство специалистов всех практически направлений, связанных с инфраструктурным строительством, не только дорожники и мостовики, но также и электрики, поскольку было очень много работ по переносу и выносу коммуникаций, особенно при устройстве газопроводов. На первом пусковом комплексе возвели 11 искусственных сооружений, в том числе мосты через реки Клязьма и Вырка. Причем, этот участок, – единственный, который имеет по 3 полосы. Нагрузка на ось точно такая же, как и на ЦКАДе, а расчетная скорость – 130 км/ч.

«Финансирование дороги шло четко и ритмично. В указанные и ранее прописанные даты. Поэтому вот и результат. Дорожная одежда здесь состоит из трех слоев асфальтобетона, верхний слой основания – 13 см, нижний слой покрытия – 8 см и 5 см – ЩМА. И прослужит трасса категории 1А без ремонта, как минимум, лет десять, – отметил Юрий Николаевич.

УНИКАЛЬНЫЙ «СВОБОДНЫЙ ПОТОК»

Дороги с каждым годом становятся все более умными и технологичными, и на введенном участке уже работает безбарьерная система взимания платы «Свободный поток». Для этого установлена одна рамка взимания платы, на которой фиксируется про-

езд транспортного средства. По словам заместителя председателя правления ГК «Автодор» по цифровизации и интеллектуальным транспортным системам Виктории Эркеновой, наша отечественная разработка – на ЦКАДе и на М-12, в разы превышает по технологической уникальности и сложности западные аналоги: «В первую очередь, конечно же, погодные условия, в которых мы работаем. У наших западных партнеров нет таких условий. Также у нас не только используется транспондер, а используется возможность оплаты по ГРНЗ, что делает технологически еще сложнее саму систему, и по ряду различных технических показателей система наша в разы превышает по технологичности западные решения».

Генеральный директор ООО «Единый оператор» (входит в отечественный концерн «Телематика» который единственный в России обладает технологией и реализует проекты по принципу «Свободный поток», ред.) Марсель Нигметзянов рассказал, что лазерный сканер позволяет измерить габариты транспортного средства, высоту, длину, ширину транспортного средства, а камеры, которые смотрят между полосами, – измерить количество осей. И пользователь на 100% уверен, что его идентифицировали правильно. Здесь также использована двойная система резервирования – снимается передний и задний номера транспортного средства.

А самое главное, что все техническое решение выполнено российскими разработчиками. «Оно является реестровым, – пояснил Марсель Ильшатвич. – Соответственно, нет никаких рисков того, что кто-то из недружественных стран возьмет и отключит систему. Мы знаем, что экономика страны развивается, будет развиваться, и допустим будет принято решение расширения автомобильной дороги. Соответственно, здесь нет никаких проблем для того, чтобы просто дооснастить одну полосу, добавить сканер, камеру и система работает без ограничений... На проекте М-12 использовано абсолютно 100% отечественное, российское программное обеспечение, которое позволит эксплуатировать систему в любое время дня, ночи и на годы вперед. И что касается оборудования, это преимущественно отечественные решения, а те компоненты, которые оста-



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ – СРЕДИ КЛЮЧЕВЫХ ПРИОРИТЕТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ СТРАНЫ. ЭТО НАПРЯМУЮ ВЛИЯЕТ НА МОБИЛЬНОСТЬ, ЛОГИСТИКУ, УСЛОВИЯ ВЕДЕНИЯ БИЗНЕСА И В КОНЕЧНОМ СЧЕТЕ НА КАЧЕСТВО ЖИЗНИ ЛЮДЕЙ»

лись, их переориентировали на поставки из дружественных стран».

И все эти вложения в отечественные инновации себя окупят – из года в год растут сборы по платным дорогам, потому что пользователи объективно понимают, что это никакая-то там, скажем так, просто плата, это плата за качественно предоставленный сервис. И за счет этого сервиса они получают скорость, более безопасную дорогу.

«Статистически доказано, что количество аварий на платных и на бесплатных участках отличается в 2 раза. Платные участки более безопасные для проезда и для пользования, ну и, соответственно, более скоростные», – отметил Марсель Нигметзянов.

В следующем году будет открыто движение по второму пусковому комплексу нулевого этапа М-12, протяженностью 42,5 км – от Московского скоростного диаметра до ЦКАД. Сейчас там день и ночь гудит стройка, как, впрочем, и на остальных этапах новой дороги. А когда дорожники пройдут путь от Москвы до Екатеринбурга, уверены, что отечественные разработки «импортозаместят» практически все потребности наших строителей в технике, технологиях и материалах.

Феруза Джаббарова

АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОСТ ЗА ТЫСЯЧУ ДНЕЙ

Исторически именно Череповец является городом, где в 1979 году построен первый вантовый мост в РСФСР – «Октябрьский» через реку Шексну». Российские мостовики – это особая каста в дорожном строительстве, они не перестают удивлять своим профессионализмом. Новый мост, построенный через 43 года после первого вантового красавца, расположен в створе улицы Архангельской, поэтому его жители и назвали «Архангельский».



В ЧЕРЕПОВЦЕ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ ШЕКСНУ ОТКРЫЛИ РАНЬШЕ НА 3 ГОДА

САЛЮТ НА СЧАСТЬЕ

Выступая на церемонии открытия, министр транспорта РФ Виталий Савельев отметил, что каждый построенный мост – это уникальное инженерное сооружение. «И Архангельский – не исключение, поскольку это один из самых протяженных вантовых мостов в стране – длина его ван-

товой части составляет 220 метров, а сам мост – 1132 метра», – сказал министр.

Строительство, стартовавшее в 2019 году, поддержал лично Президент России, благодаря чему его завершили досрочно – на три года раньше, в августе этого года. На церемонии открытия в режиме видеосвязи Владимир Путин подчеркнул, что для такого крупного индустриального центра, как Череповец, для всей Вологодской области и её жителей это действительно хорошее, значимое событие.

«От души поздравляю всех, кто участвовал в реализации проекта, – рабочих, инженеров, проектировщиков. Благодарю за ваш труд, за ваше мастерство, за новые технические решения, которые воплотились в этом прекрасном сооружении, – сказал Владимир Путин. – Широкий, протяжённый, благоустроенный мостовой переход через Шексну построен с опережением планов. Вы, его создатели, хорошо понимали, насколько мост нужен городу, всему региону,

и приложили все силы, проявили упорство и, скажу прямо, самоотверженность для достижения результата. И этот результат – налицо».

Глава государства особо отметил, что уникальное сооружение послужит развитию всей Череповецкой агломерации, её новых районов, станет важнейшим звеном в системе транспортного сообщения северо-запада страны с другими регионами России.

«Открываются новые возможности для организации транспортного сообщения, повышения его доступности, налаживания транзитного движения по федеральным и региональным дорогам, для расширения логистических коридоров. Возведение этого

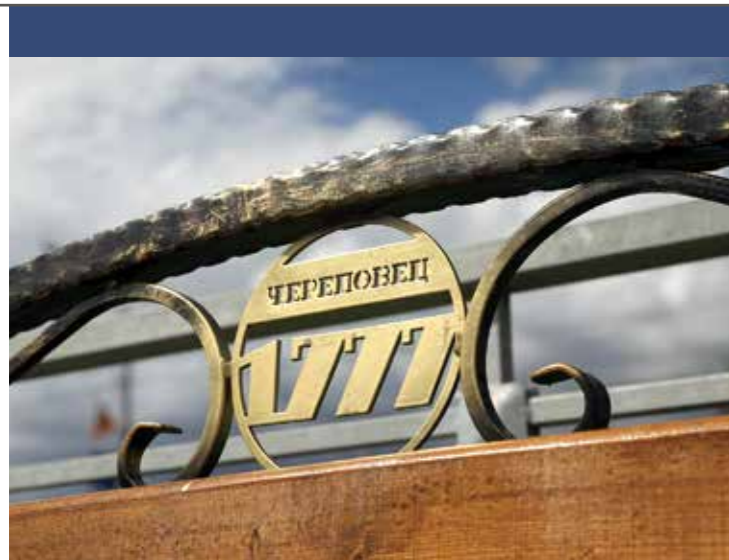
ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**ШИРОКИЙ, ПРОТЯЖЁННЫЙ, БЛАГОУСТРОЕННЫЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ШЕКСНУ**

ПОСТРОЕН С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ПЛАНОВ. ВЫ, ЕГО СОЗДАТЕЛИ, ХОРОШО ПОНИМАЛИ, НАСКОЛЬКО МОСТ НУЖЕН ГОРОДУ, ВСЕМУ РЕГИОНУ, И ПРИЛОЖИЛИ ВСЕ СИЛЫ, ПРОЯВИЛИ УПОРСТВО И, СКАЖУ ПРЯМО, САМООТВЕРЖЕННОСТЬ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ РЕЗУЛЬТАТА. И ЭТОТ РЕЗУЛЬТАТ – НАЛИЦО»

моста – один из ярких и достойных результатов работы всей строительной отрасли России. Несмотря на непростую ситуацию, она уверенно демонстрирует эффективность, работает действительно ударно, выходит на новые рекордные показатели и по праву считается одним из локомотивов национальной экономики», – сказал глава государства, поздравив всех специалистов, причастных к реализации проекта и всех работников строительной отрасли с Днем строителя.





Тест на скорость и проходимость

В первые 7 суток после открытия в Череповце Архангельского моста через реку Шексну, им воспользовались 169 тыс. водителей транспортных средств. За это же время по соседнему Октябрьскому мосту, также соединяющему Зашекснинский район с основной частью Череповца, проехало 347 тыс. автомобилей и автобусов. Таким образом, новый Архангельский мост показал свою крайнюю востребованность, взяв на себя треть общего потока транспорта в этом направлении.

Благодарность от соседей

Новый мостовой переход пользуется популярностью у водителей из соседних регионов, которые теперь экономят около 40 минут в пути. Ранее дорога в Ярославскую и Ленинградскую области проходила через центр Череповца.

Коротко о главном

Над созданием этого уникального сооружения в течение 1000 дней работали более 800 строителей. Длина моста – 1132 метра, а с учетом подъездных путей построено и реконструировано почти 9 километров дорог. Общая стоимость работ – 19,5 млрд рублей. Из федерального бюджета на реализацию проекта было выделено свыше 18,5 млрд рублей.

ОЛЕГ КУВШИННИКОВ:

«ЭТОТ МОСТ ПОСТРОЕН В РЕКОРДНО КОРОТКИЕ СРОКИ – ЗА ТЫСЯЧУ ДНЕЙ»

Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников назвал событие историческим для Вологодской области и Череповца. Не даром его открыли даже салютом!

«В августе 2019 года мы погрузили первую сваю в основание нового мостового сооружения, и этот мост построен в рекордно короткие сроки – за тысячу дней. Это круглосуточная работа мостостроителей, строителей, которые сделали невозможное – построили уникальный вантовый мост, который по своим техническим характеристикам в Российской Федерации еще не строился никогда», – отметил глава региона подчеркнув, что в результате открытия моста сформировано большое транспортное кольцо и соединены 4 крупнейших микрорайона Череповца.

«Мы вывели транзит, проходивший по центру города по федеральным трассам Вологда – Санкт-Петербург и Вологда – Москва. И сейчас по этому мосту пойдет большой поток транзитного грузового транспорта. При этом расстояние от Череповца до Москвы будет сокращено на 132 километра».

Новый мост завершил создание транспортного кольца Череповца и обеспечил создание условий для кольцевого движения общественного транспорта, значительно упростил транспортную доступность работников к производственным площадкам ПАО «Северсталь» и АО «Апатит». В Зашекснинском районе города за 10 лет планируется построить 1,5 млн м² жилья с сопутствующей инфраструктурой и социальными объектами, и без моста эти планы остались бы мечтой. Архангельский мост также станет частью инфраструктурного каркаса Северо-Западного и Центрального федеральных округов и позволит расширить транспортно-логистический коридор в южном направлении, увеличить транзитные.

Виталий Савельев поблагодарил главу государства за поддержку развития транспортной инфраструктуры, а также губер-

натора и администрацию Вологодской области, команду строителей и проектировщиков, и вручил ведомственные награды работникам АО «ВАД» и АО «Мостострой-11», участвовавшим в строительстве, которые совместными усилиями смогли досрочно ввести этот уникальный объект. А губернатор Вологодской области Олег Кувшинников получил медаль «За строительство транспортных объектов».

И таких серьезных сооружений в ближайшие годы будет немало – глава минтранса напомнил, что в рамках 5-летней программы дорожного строительства будет построено и реконструировано более 650 крупных мостов. В Волгоградской области запланирован на скорое будущее капитальный ремонт Октябрьского моста.

Кстати, одновременно в Череповце открылось движение по Шекснинскому проспекту от улицы Рыбинской до Южного шоссе (1 этап). Этот участок протяженностью 1321 м был необходим не только для жителей Череповца, но и для страны в целом, поскольку он сделает удобней логистику, улучшит доступность новых микрорайонов.

«Где начинается дорога, там начинается жизнь. А новая дорога – это еще и новые возможности, стимул для развития городской среды, комфортных маршрутов для жителей», – отметил Виталий Савельев.

В связи с запуском Южного шоссе, а также нового Архангельского моста и запланированным капитальным ремонтом Октябрьского моста возникла потребность



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«ГДЕ НАЧИНАЕТСЯ ДОРОГА, ТАМ НАЧИНАЕТСЯ ЖИЗНЬ. А НОВАЯ ДОРОГА – ЭТО ЕЩЕ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ, СТИМУЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ, КОМФОРТНЫХ МАРШРУТОВ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ»

в увеличении пропускной способности Шекснинского проспекта для перераспределения транспортных потоков в Зашекснинском районе. Поэтому в рамках 2 и 3 этапов строительства участок Шекснинского проспекта будет расширен до 6 полос. И по планам дорожники должны сдать объект ровно через год, в сентябре. А значит у нас, журналистов, снова будет замечательный повод побывать в Волгоградской области.

Мария Гошина



В АЭРОПОРТУ «КАЗАНЬ» ОТКРЫЛИ УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР



«День знаний» Международный аэропорт «Казань» имени Габдуллы Тукая отметил открытием **Авиационного учебного центра**, цель которого – не только обеспечение профессионального роста и непрерывного повышения квалификации работников аэропорта, но и оказание различных образовательных услуг сторонним организациям

Разработаны порядка 10 программ по Транспортной безопасности и 2 программы по организации пассажирских перевозок, не считая различных дополнительных тренинговых программ. В распоряжении АУЦ 2 учебных и 1 компьютерный класс общей площадью 300 кв. м. Преимуществом подготовки кадров на базе собственного АУЦ является сочетание теоретических и практических занятий на одной площадке без отрыва от работы. И это даёт существенную экономию бюджетных средств предприятия. Другими словами, аэропорт «Казань» является предприятием замкнутого цикла – в том смысле, что сам обучает свой персонал.

ИЛ-76 СБРОСИЛ ВОДУ

В тушении природного пожара в Оренбуржье задействовали авиацию

В Оренбургской области 2 сентября в тушении ландшафтного пожара в Кувандыкском городском округе задействовали авиацию. Фронт активного горения составлял ориентировочно 15 километров. Для ликвидации пожара было привлечено 160 человек и 48 единиц техники. По данным ГУ МЧС по региону, была задействована авиация МЧС России и Минобороны, и угроза поселку Ялнаир была снята очень оперативно, но огонь изменил направление в сторону села Сара. В превентивных целях проведено оповещение населения, эвакуация населения не потребовалась, хотя в готовности находились два пункта временного размещения. Оперативный штаб развернули в зоне непосредственной близости от крупного пожара в районе Сары.



В ПУЛКОВО ЗАДЕРЖАЛИ ПАРТИЮ АМЕРИКАНСКИХ «ЛЕДЕНЦОВ»

В петербургском международном аэропорту не пропустили таблетки и леденцы из сильнодействующего растительного наркотического вещества

Их отправили из США покупателю в России. Запрещенную к ввозу на территорию России посылку таможенники выявили во время контроля экспресс-отправлений. Всего в посылке было восемь блистеров и более 400 капсул. По данному факту Пулковской таможней проводятся необходимые проверочные мероприятия. Отметим, что покупателю наркотических леденцов грозит до 12 лет лишения свободы со штрафом в размере до 1 млн рублей либо в размере дохода осужденного за период до 5 лет.

СВОИМИ СИЛАМИ

«Аэрофлот» отказался от квоты на иностранных пилотов

Правительство РФ еще в 2020 году определило квоту на прием иностранных пилотов в российские авиакомпании – 100 человек в год. Ранее действовала квота в 200 че-

ловек. Крупнейшая российская авиакомпания «Аэрофлот» отказалась от квоты на иностранных пилотов, так как из-за санкций и снижения авиаперевозок в России возник профицит летного состава. Сейчас объемы производства большинства российских авиакомпаний объективно снизились, и ради обе-

спечения занятости российских пилотов и сохранения высокопрофессиональных кадров для поддержания стратегической отрасли, какой является гражданская авиация, ПАО «Аэрофлот» принято решение отказаться от использования выделенной квоты для приема на работу иностранных граждан.

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**
«Дороги и транспорт» (индекс издания)
(наименование издания) Количество комплектов

на 2023 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)

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

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

на 2023 год по месяцам:

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

(почтовый индекс) город село область район улица Фамилия, и., о.

дом корпус квартира

«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 №	4070281000000140821
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				9600-00
Без НДС				

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

Руководитель предприятия

Главный бухгалтер



Джаббарова Ф.А.

Токарева И.Б.

АКТИВНЫХ
ОРГАНИЗАТОРОВ
ПОДПИСКИ ЖДУТ
СЮРПРИЗЫ!

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

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



SUPERJET 100

Авиакомпания «Аврора» получит четыре современных самолета

«Иркут» собирается поставить до конца 2024 года четыре полностью импортозамещенных Superjet с отечественным двигателем ПД-8. Самолеты будут приобретены по схеме финансового лизинга через ГТЛК, которая передаст их по льготной ставке Единой дальневосточной авиакомпании. «Аврора» создана по поручению президента РФ Владимира Путина для повышения транспортной доступности удаленных районов всего Дальневосточного округа. Проработана перспективная маршрутная сеть, включающая в себя 535 социально значимых маршрутов, которые свяжут между собой 410 населенных пунктов в ДФО. Такое решение, по задумке властей, позволит снизить расходы на выполнение авиаперевозок, выстроить оптимальный оборот воздушных судов, повысить регулярность, обеспечить удобное расписание полетов с максимально возможным количеством стыковок и минимальным временем ожидания рейсов.

ВЛАДИВОСТОК ВСТРЕТИЛ УЧАСТНИКОВ VII-ГО ВЭФ

Все структурные подразделения международного аэропорта Владивостока работают в усиленном режиме

В столицу Приморья 5 сентября прибыли участники и гости VII-го Восточного экономического форума, среди которых жители России, Китая, Армении, Монголии, Мьянмы и других стран. Главная тема форума этого года – «На пути к многополярному миру». Воздушная гавань Приморья выступает партнером Форума уже в седьмой раз и при поддержке Фонда Росконгресс обеспечивает быстрое и качественное обслуживание гостей делового мероприятия.

С целью качественного обслуживания прибывающих делегаций в воздушной гавани также создан специальный оперативный штаб, в который вошли руководители служб аэропорта, а также представители оргкомитета Форума и силовых структур. План полетов на дни проведения Форума включает более 400 рейсов на прилет и на вылет, из которых 50 рейсов с делегациями на борту. А все регулярные рейсы будут выполняться по расписанию, обслуживание пассажиров будет проходить в штатном режиме.

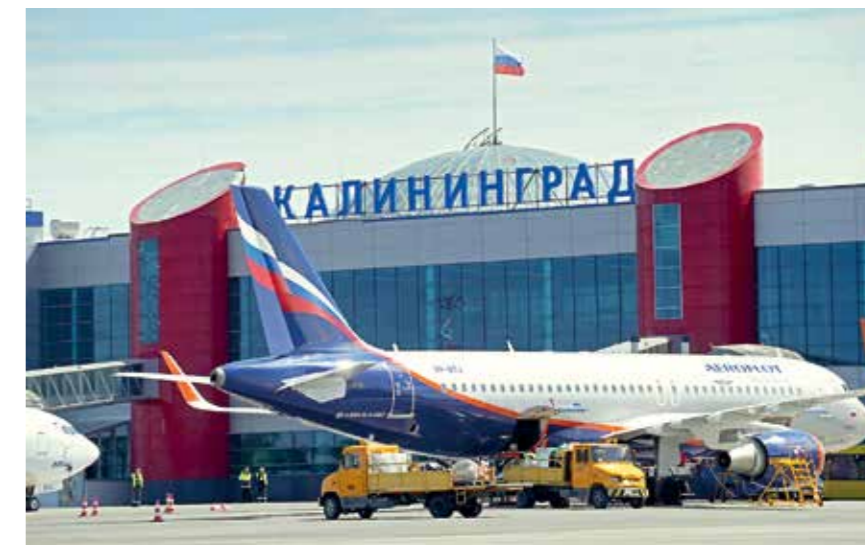


ИЗ КАЛИНИНГРАДА В ОРЕНБУРГ

Полеты будет выполнять компания «Nordwind»

С октября в России открывается новое воздушное направление – из Оренбурга впервые наладят прямое авиасообщение с Калининградом. К слову, ранее оренбуржцы добирались до Калининграда через Москву с пересадкой.

Рейсы вошли в перечень субсидируемых авиационных маршрутов Росавиации. Известно, обслуживать маршрут «Оренбург – Калининград» будет авиакомпания «Северный ветер». По утвержденному графику самолеты в данном направлении будут курсировать в периоды с 1 сентября по 30 ноября. Частота



полетов – 2 парных рейса в неделю. По предварительным оценкам, благодаря программе субсидирования ави-

акомпаний, билеты на этих направлениях будут стоить ориентировочно на 10-30% меньше.



ПРОПУСК БЕЗ ШВОВ

По новой технологии документооборота отправлен первый контейнерный поезд через погранпереход Гродеково – Суйфэньхэ

Филиал АО «РЖД Логистика» на Дальнем Востоке разработал и протестировал новую технологию по организации документооборота на погранпереходе Гродеково – Суйфэньхэ – первый контейнерный поезд, импортный груз которого был оформлен по новой процедуре, уже отправлен в Россию. Ожидается, что обновлённая технология многократно ускорит процесс обработки грузов и выведет отправку поездов на регулярную основу, говорится в сообщении на сайте компании. Технология усовершенствовала механизм бесшовного пропуска грузопотока по направлению Китай – Россия. На этапе создания технологии были исключены возможные законодательные риски, предусмотрено чёткое взаимодействие с ФТС и китайскими коллегами.

ЛЕГКОЕ МЕТРО ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА

Этот вид транспорта решил бы проблемы пробок

Власти города рассматривают проект создания легкого метро, он заложен в мастер-план развития города. На Восточном экономическом форуме мэр Владивостока Константин Шестаков сказал, что видит много вещей, которые изменили бы ощущение в городе мгновенно. «Я убежден, что все очень благостно бы отнеслись к созданию легкого метро. Это бы изменило подход к использованию общественного транспорта в городе кардинально. И вопрос выбора между личным авто и общественным транспортом, баланс, который сейчас перевешивает в пользу личного транспорта, был бы скорректирован: добраться на метро можно за гарантированный срок в комфортных условиях по доступной цене», – отметил мэр.



В ТАМБОВСКОЙ ОБЛАСТИ СТРОЯТ ПУТЕПРОВОД

На трассе Р-208 Тамбов – Пенза начали возводить переход через железную дорогу

Сейчас пересечение автомобильной и железной дорог – одноуровневое, и водители вынуждены пропускать поезда, что приводит к заторам. Путьперевод, который возведут на 18-м км трассы, решит проблему – движение станет беспрепятственным. Речь идет о четырехполосном сооружении длиной 96 м с разделительным ограждением и автоподходами общей протяженностью около 2 км. Нужно построить еще три новых съезда и 15 примыканий, автостоянку с остановкой для общественного транспорта, устроить электроосвещение. «Планируемый срок окончания работ – 2024 год. Этот объект очень важен как для Тамбовской области, так и для межрегионального автосообщения, поэтому для увеличения объема финансирования работ по строительству в 2022 году из резервного фонда Правительства России выделены дополнительные средства, – отметил начальник ФКУ Упрдор Москва-Волгоград Юрий Сорокин.



МЕТРО С ДАЛЬНИМ ПРИЦЕЛОМ

Решение по реализации МЦД-5 может быть озвучено в середине следующего года

Это станет одним из самых востребованных диаметральных маршрутов, если техническое решение для реализации будет найдено. По словам заммэра столицы по вопросам транспорта Максима Ликсутова, у власти столицы уже есть концепция проекта МЦД-5, который соединит Ярославский и Павелецкий радиусы, являющиеся сейчас тупиковыми.

«Для соединения этих двух разрозненных направлений в единый сквозной диаметр нужно построить подземный тоннель длиной примерно 13 километров. Если говорить о технической стороне проекта, то сейчас этот вопрос внимательно изучается коллегами из РЖД... МЦД-5 – проект очень важный, и мы с коллегами прикладываем все усилия, чтобы его запустить, сказать точнее о его реализации можно будет, наверное, в середине следующего года», – сказал Ликсутов.

Но все будет не так просто, поскольку пробить подземный тоннель в самом центре столицы в условиях плотной городской застройки – это технически очень сложная задача, в первую очередь из-за огромного количества коммуникаций, а также из-за большого скопления подземных рек.



ПОМОГЛИ ДОСТРОИТЬ СКОРОСТНОЙ ПУТЬ

Скоростная железная дорога Белград – Будапешт будет завершена до 2025 года

Строительство скоростной железной дороги Белград – Будапешт, которая является продолжением уже открытого участка Белград – Нови-Сад, построенного при участии РЖД, будет завершено до конца 2025 года. Президент Сербии Александар Вучич на совместной пресс-конференции с президентом Венгрии Каталин Новак после встречи в Белграде отметил, что за 2 часа 45 минут пассажиры смогут доехать до центра Будапешта.



ШТАБ-КВАРТИРА РЖД «ПОД СТЕКЛОМ»

Главное офисное здание железнодорожников получит крытую прозрачную галерею

Этот проект будет реализован на территории Рижского грузового двора в Москве. Там же сохранят старые железнодорожные пути, как это видно из презентации на сайте проекта. Ранее власти Москвы одобрили строительство вокзального комплекса со штаб-квартирой РЖД, площадь которой составит 135 тысяч квадратных метров, вблизи станции метро «Ржевская».



ДВА ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДА ОКАЗАЛИ ПОМОЩЬ МЧС

Один из них привёз с собой две цистерны со 120 тоннами воды

Поезд с 146 кубометрами воды и 5 тонн пенообразователя в конце августа прибыл со станции Орск на станцию Аще-Бутак Оренбургской области для оказания помощи МЧС по ликвидации пожара в населённом пункте Лужки, расположенном в 13 км от станции. Пожарные сделали всё, чтобы предотвратить подступ огня к населённому пункту. Угрозы объектам инфраструктуры Южно-Уральской магистрали нет. 30 августа пожарный поезд со станции Владимир прибыл на помощь спасателям ГУ МЧС Владимирской области, которые тушили траву на полосе отвода. Возгоранию была присвоена первая категория опасности. Поезд привёз с собой две цистерны со 120 тоннами воды. Пожар был успешно ликвидирован.



В ДАЛЬНИЙ ПУТЬ БЕЗ СОПРОВОЖДЕНИЯ

В поездах Октябрьской магистрали без хозяев проехали бурбундук, зублефар, норка, 6 шиншилл, 8 ежей, а также 18 декоративных кроликов

За лето услугой перевозки животного таким образом воспользовались 2 тыс. раз. Услуга по перевозке домашних животных без сопровождения владельцев в багажных купе поездов дальнего следования Северо-Западного филиала АО «ФПК» пользуется популярностью. Так,



в период с июня по август 2022 года на перевозку животных в специализированном купе для перевозки багажа было оформлено 2057 перевозочных документов Октябрьской магистрали. Самые востребованные маршруты для перевозки животных в направлении Санкт-Петербурга, Москвы, Мурманска, Петрозаводска, Архангельска и Ростова-на-Дону.

На инфраструктурное строительство, которое является драйвером роста экономики, власти России сегодня возлагают особые надежды. Однако у самих дорожно-строительных компаний, даже лидеров отрасли, много проблем. И в этом году, по комплексу причин, многим, и даже вполне успешным предприятиям, угрожало банкротство. Но оперативные решения со стороны Правительства смогли стабилизировать ситуацию. И во многом чиновникам помогла «обратная связь» с дорожными строителями, скоординированная и систематизированная экспертами общественных организаций, защищающих интересы подрядчиков. Голосом крупных компаний инфраструктурного строительства стала Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК). Аргументированный подход, неимоверное количество вложенного труда экспертов и аналитиков, систематизированные и доведенные до Правительства предложения, вывели ассоциацию на высокую орбиту всего за один год.



МАРИЯ ЯРМАЛЬЧУК:

«Дорожной отрасли нужен проводник ее интересов»

За успехом любого дела всегда стоит кропотливый труд целой команды, и во многом – личная заслуга ее лидера. Мы побеседовали с генеральным директором Национальной ассоциации инфраструктурных компаний Марией Ярмальчук о главных проблемах дорожных строителей, итогах годовой работы ассоциации и планах на будущее.



– Мария Васильевна, с чего все началось и как вам удалось собрать под свои знамена лучших представителей дорожно-строительства России?

– Свой путь НАИК начала при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей, поскольку решение о создании ассоциации возникло на площадке РСПП, в ходе диалога со строительными компаниями инфраструктурного блока. В открытом разговоре с участием представителей Минстроя стало понятно, что проблемы у всех практически одинаковые, но необходимо было консолидировать профессиональное сообщество, сформулировать проблематику, обосновать ее и договориться о возможных путях решения. Президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин поддержал идею дорожников о создании отдельной организации. Было очевидно, что дорожной отрасли нужен был проводник ее интересов к органам власти, а им, в свою очередь, оперативный инструмент обратной связи, поскольку заказчик видит ситуацию с одной стороны, а подрядчик с другой. В целом были и есть проблемы, требующие очень продуманных и взвешенных решений с участием отраслевиков, практиков. Мы все понимали, что нужно что-то делать, иначе отрасли грозят массовые банкротства.

– Что было сделано за минувший год? Все ли успели, или жизнь внесла коррективы?

– За прошедший период мы сформировали основу ассоциации, выстроили структуру работы, компании активно подключились



МАРИЯ ЯРМАЛЬЧУК:

« ЧЛЕНЫ АССОЦИАЦИИ ЗАНИМАЮТ АКТИВНУЮ ПОЗИЦИЮ, И ВСЕ ЭТО В КОМПЛЕКСЕ ПОМОГАЕТ НАМ ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД»

к нашей работе. Нам удалось наладить взаимодействие с государственными органами – при поддержке Заместителя Председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина и коллег из Минстроя, мы нашли общий язык со многими ведомствами, и сегодня видим искреннее стремление решить выявленный комплекс проблем. Затем на начальном этапе определили наиболее проблемные направления, которые легли в основу «дорожной карты».

Наша экспертная и аналитическая работа обеспечила объективное рассмотрение Правительством обращения на имя Президента России крупнейших компаний отрасли, так называемое «Письмо 19». По его результатам были приняты решения о необходимости внесения изменений в действо-





МАРИЯ ЯРМАЛЬЧУК:

« ВСЕГДА ПРИСУТСТВУЕТ НЕКАЯ ЦЕНОВАЯ ВОЛАТИЛЬНОСТЬ ОСНОВНЫХ РЕСУРСОВ, И В ЦЕЛОМ НУЖНО РАЗРАБОТАТЬ ПОСТОЯННО ДЕЙСТВУЮЩИЙ ЕЖЕКВАРТАЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ »

ющее законодательство для оптимальной поддержки отрасли. Прежде всего, это касалось пересмотра цен по контрактам.

Также совместно с ФОИВами мы начали разрабатывать «дорожную карту» «Совершенствование правового регулирования в сфере строительства и практики применения внесенных изменений в нормативные правовые акты». Затем вышли в Правительство с конкретными предложениями по каждому из 29 пунктов «дорожной карты», которые были структурированы по пяти разделам и отражали ключевые задачи отрасли дорожного строительства. Документ был утвержден в январе этого года. Сейчас идет процесс его активной реализации: нужно постоянно сверять часы, искать узкие места, проводить экспертную работу и быть в постоянном диалоге с ответственными по реализации «дорожной карты», чтобы наши выводы учитывались. Мы пытаемся найти компромисс, хотя он не всегда возможен из-за накопившихся застарелых проблем.

Многое отрасль совместно с Правительством системно улучшает: ассоциация постоянно запрашивает у компаний необходимую информацию, получает обратную связь по широкому кругу вопросов. Кроме того, при нашем активном участии было

принято Постановление Правительства РФ № 1315. Его утверждение сопровождали серьезные баталии, какие-то пункты корректировали, какие-то добавляли.

Для нас было критически важно доведение до подрядчиков средств в рамках выделенных лимитов по финансированию. Мы детально обсуждали будущий документ, просчитывали на контрактах, смотрели, где возникают узкие места. Важно было, чтобы механизм не был очень громоздким.

Хочу отметить, что НАИК ведет постоянный, хотя и непростой диалог с Казначейством и Минфином. Уже начинаем слышать друг друга. Тут уместно вспомнить историю с расширенным казначейским сопровождением (РКС), когда мы узнали о нововведении уже по факту и забили в набат. Компании не смогли бы работать по РКС в том виде, стройка бы попросту остановилась. Сейчас по нашей инициативе его временно приостановили. На наш взгляд, уровень контроля для компаний должен быть разным. Нужно сначала протестировать механизм. В текущих условиях мы будем выступать за продление приостановки.

– Чем отличается ваша ассоциация от других, защищающих интересы дорожников? У вас большой объем работы?

– Чем мы отличаемся от других организаций, лучше спросить у членов ассоциации. У некоторых сообществ нет экспертной работы, но много разговоров, а где-то практически нет диалога с регуляторами... Мы, в свою очередь, пытаемся найти золотую середину. Работа ведется силами десяти сотрудников, но на регулярной основе привлекаем ведущих экспертов отрасли, постоянно взаимодействуем с компаниями – членами ассоциации. В НАИК созданы комитеты, рабочие группы. Комитеты возглавляют первые лица компаний. К примеру, комитет по ценообразованию возглавляет генеральный директор генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев, комитет по госзакупкам – ООО «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» Владимир Монастырев.

Мы с коллегами часто проводим мозговые штурмы для поиска и подготовки

предложений, и поэтому к органам власти и контролирующим организациям НАИК обращается с разумной аналитикой, понимая те ограничения, которые есть у наших регуляторов. Без этого невозможно. Если начинаешь вариться в собственном соку, не понимая проблематики, значит, нужно потратить время на серьезный анализ ситуации.

– НАИК проделал, действительно, многотрудный путь, расскажите о планах ассоциации.

– Приоритетным направлением была и остается реализация всех пунктов «дорожной карты». В фокусе внимания – установление реалистичных среднеотраслевых размеров оплаты труда по объектам дорожной инфраструктуры. В ноябре прошлого года мы проработали большой блок вопросов с РОСДОРНИИ и Росавтодором. На основе, в том числе, этих данных удалось увеличить зарплату до 38 тысяч рублей, но остался разрыв до реальной заработной платы в 20-30 процентов. Без достойной оплаты труда происходит выбывание специалистов из отрасли. Сегодня не поднимешь зарплату, и завтра некому будет строить. Мы понимаем, что есть бюджетные ограничения, но ратуем за то, чтобы заложенные цены были изначально приближены к реалистичным, чтобы «попасть в цену» с учетом инфляции. Для этого важно выделить отдельный индекс дефлятор по стройке из общеэкономического, инфляция в строительной отрасли исторически выше общей, потому что там разные составляющие. Главгосэкспертиза с Росстатом уже начали работу по оценке РТМ моделей. Это очень важный и трудоемкий процесс в связи с тем, что уже до перехода на ресурсно-индексный метод, будут закладываться более реальные цены. Работа будет продолжена.

– Хочется узнать, в своей работе вы ориентировались на чей-то опыт, или «открыли Америку»?

– Америку-то не открыли, но, как вы знаете, предстоит решать много проблем. Мы иногда обращаемся к опыту советского периода, также смотрим различные иностранные практики, которые



– Некоторые руководители на совещаниях режут «правду матку», аж, искры летят. Не мешает ли это конструктивным решениям?

– Эмоциональность иногда полезна для того, чтобы донести реальное состояние отрасли, поскольку если руководитель 40 лет сталкивается с проблемой, он уже не может молчать – у него наболело. Дорожники – не актеры, это люди, которые делают свое дело.

О кадрах

Очень болезненной проблемой является ситуация с кадрами: нужно привлекать молодежь в отрасль. Многие крупные компании сами открывают кафедры, руководители вовлечены в этот процесс, финансируют и сами преподают. Без этого сегодня никуда. Но самая главная задача — повышение престижа профессии дорожного строителя. Для того, чтобы в отрасль приходила молодежь, нужно заниматься продвижением, рассказывать про свой опыт, жизненный путь, нужна отдельная программа на уровне государства.

О труде

Есть еще один момент: повышение производительности труда. По этому направлению мы сейчас взаимодействуем с Минэкономразвития, Федеральным центром компетенций, которые помогают внедрять новые методы работы, программы повышения производительности труда и бережливого производства. Сейчас перед нами стоит задача – сформировать лучшие практики компаний НАИК.

могут адекватно накладываться на нашу действительность.

Ценовые колебания начались еще в конце 2020 года. Есть внутренняя конъюнктура и внешнеполитическая, спрогнозировать рост цен достаточно тяжело. Есть сметные нормативы совершенно убыточные, и есть те, по которым можно работать. Вот подрядчик и крутится, как может.

– Будущее дорожной отрасли. Что нас ждет, и как не совершить прошлых ошибок?

– Руководители наших компаний – очень опытные люди. И государство знает, что эти компании из себя представляют, какие объекты они возвели и возводят, какие у них проблемы. Государству важно сохранить отрасль, чтобы она развивалась, а финансирование с учетом Постановления №1315 и дополнительные более чем 100 млрд рублей из Резервного фонда говорят о том, что власть понимает – подрядчиков надо спасать. Проблем много, но подход меняется, и если бы не было выделения этих средств, то очень многие подрядчики могли бы разориться. Существует огромная закредитованность компаний в дорожно-строительной отрасли. Отношение совокупного долга к EBITDA, по нашим расчетам, для 281 головной и дочерней компании из топ-170 в 2020 году составляло 7,4.

Для компаний за рубежом этот показатель не превышал 3,1. Многие руководители крупных компаний говорят, что у них очень сложная ситуация. Некоторые работают себе в убыток. Идет постоянная реанимация бизнеса, и это очень печально. Это постоянный стресс для руководства компаний и ограничитель развития отрасли. Прибыль направ-

Национальная ассоциация инфраструктурных компаний (НАИК) объединяет крупнейшие организации в сфере транспортного строительства

НАИК учреждена в 2021 году при поддержке Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП)

ляется на зарплату, обучение персонала и далее по списку.

– Думаю, что и в вашей работе стресс – величина постоянная. Ведь для выполнения всего вышперечисленного нужно не только знать отрасль, но необходим и большой авторитет экономиста, юриста, аналитика. Где вы получили такой серьезный опыт и как вы все успеваете?

– Всего точно не успеешь, нужен некий баланс. Небольшой коллектив ассоциации весь год работаем в режиме «24 на 7» в тесной связке с нашими компаниями. Первый год деятельности НАИК мы интенсивно выстраивали отношения с регуляторами, компаниями, и этому приходилось отдавать максимальное количество времени. Конечно, хотелось бы автоматизации многих процессов. Хотя успех зависит от людей, правильной команды.

Мне лично пригодился также и опыт работы на госслужбе, в команде Минэкономразвития. Пять лет плотно взаимодействовали с инфраструктурным бизнесом, занимаясь разработкой закона о ГЧП и концессиях, который сегодня успешно применяется. Отсюда хорошо знаю все «инфраструктурные боли», компании и проблемы людей, так что тема для меня «родная».

Стараемся всю работу систематизировать, нащупываем формат, который был бы удобен всем. Что-то получается решать, что-то нет. Но всегда нужно сохранять здравый баланс, иметь свежую голову и желание что-то сделать, поменять в лучшую сторону, получить результат. Члены ассоциации занимают активную позицию, и все это в комплексе помогает нам двигаться вперед.

Беседовала Феруза Джаббарова

*ДОРОГА
2022*

МЕЖДУНАРОДНАЯ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
ВЫСТАВКА-ФОРУМ

**12–14
ОКТЯБРЯ**

**Г. КАЗАНЬ
МВЦ «КАЗАНЬ ЭКСПО»**

doroga2022.ru





СЕВЕРНЫЙ ОБХОД

ЗА ДВА ГОДА

Еще недавно здесь был лес, а сегодня по новой трассе с удобными разноуровневыми развязками, путепроводами и мостами день и ночь несутся машины. Мы регулярно рассказывали о всех этапах этой грандиозной стройки и одними из первых проехали по 22 км, которые замкнули Калужское кольцо. Северный Обход Калуги Дорожно-строительная компания «R-1» строила два года в любую погоду, несмотря на снег и дождь, ковидные, а потом и санкционные ограничения, и сдала объект раньше срока почти на пять месяцев.



ОТКРЫТЫЙ УЧАСТОК НОВОЙ ДОРОГИ ОТ АННЕНОК ДО ЖЕРЕЛО ЗАМКНУЛ КАЛУЖСКУЮ КОЛЬЦЕВУЮ ДОРОГУ



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«**СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА КАЛУГИ БЫЛО ОБЕСПЕЧЕНО**

ОПЕРЕЖАЮЩИМ ФИНАНСИРОВАНИЕМ, А ТАКЖЕ СРЕДСТВАМИ НА КОМПЕНСАЦИЮ УДОРОЖАНИЯ СТРОИТЕЛЬНЫХ РЕСУРСОВ, ЧТО ПОЗВОЛИЛО ЗАВЕРШИТЬ ОБЪЕКТ НА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ РАНЬШЕ ПЛАНОВОГО СРОКА»



ЕСТЬ ДОРОГА!

Северный обход Калуги, продолжив Южный, построенный тоже «R-1», осуществил 20-летнюю мечту – замкнул 84-километровое кольцо вокруг Калуги. Новая четырехполосная автомагистраль категории II, полностью вывел транзитный транспорт за пределы Калуги, обеспечил связь промышленных и жилых зон городских окраин и пригородов с центром города. Теперь время в пути из центра Калуги до разрозненных населенных пунктов городского округа сократилось с 1,5 часов до получаса. Кроме того, дорога дает возможность развивать межрегиональное сообщение и сотрудничество Калуги с Тулой, Орлом и с Рязанью. Связаны сразу три федеральные трассы.

Для всех автомобилистов движение по Северному обходу открыли 17 сентября, а накануне состоялась торжественная церемония с участием высоких гостей. Трасса ожила несколько неожиданно и ярко – с салютом. Вице-премьер России Марат Хуснуллин, губернатор Калужской области Владислав Шапша, председатель комитета Совета Федерации ФС России по бюджету и финансовым рынкам Анатолий Артамонов, первый заместитель минтранса РФ Андрей Костюк и Председатель совета директоров компании «R-1» Эдгар Арамян в один голос сказали: «Поехали!» и одновременно нажали на символический клаксон. По его сигналу начался парад дорожно-строительной техники: колонна из 40 КАМАЗов чинно тронулась по первозданному асфальту. Од-

На трассе, отвечающей всем современным требованиям, возведены 4 транспортные разноуровневые развязки, 3 моста общей протяженностью 356,1 пог. м, 7 путепроводов. Ключевой частью строительства стало сооружение единого путепровода через Московскую железную дорогу и реку Каменку, состоящего из двух отдельных сооружений длиной более 300 м каждый

новременно в небо взвилось облако, окрашенное в цвета триколора от взрывающихся дымовых шашек.

Поздравил калужан с праздником и вице-премьер России Марат Хуснуллин, подчеркнув, что этот объект – пример достижения нацпроекта, потому что эта дорога работает на всю Калужскую агломерацию.

«Калужская область ежегодно показывает хорошие результаты в рамках данного нацпроекта. Обход Калуги – это объект агломерационного значения, который позволяет создать единую многокомпонентную структуру, играющую большую роль в развитии и процветании нашего государства. Это образец для всей страны по синхронизации мероприятий нацпроектов в различных сферах и отраслях по достижению национальных целей – по комфортной городской среде, демографии, экономики, внутреннего туризма, определенных Президентом», – сказал Хуснуллин.

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ МЕЧТЕ

Два десятилетия потребовалось правительству области для того, чтобы окольцевать Калугу. И стало возможным благодаря федеральной поддержке – стоимость объекта составила 14,7 млрд рублей. Инициатором и главным продвигателем проекта был экс-губернатор Калужской области, а ныне сенатор Анатолий Артамонов. По словам Хуснулина, он боролся за эту дорогу, протапывал тропу в минфин и во все структуры, чтобы найти средства. «Есть дороги – есть жизнь», – сказал он на празднике,

ВЛАДИСЛАВ ШАПША:



ЭТО САМЫЙ КРУПНЫЙ И САМЫЙ ЗНАЧИМЫЙ ПРОЕКТ В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ. ЭТО ДОРОГА, С КОТОРОЙ СВЯЗАНЫ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБЛАСТНОГО ЦЕНТРА НА ДЕСЯТИЛЕТИЯ ВПЕРЕД»



подчеркнув, что в последние годы благодаря инициативе Президента страны в России существенно поменялась ситуация с обеспеченностью надежной дорожно-транспортной инфраструктурой. И открытие последнего участка Калужской кольцевой автодороги тому подтверждение.

Губернатор региона Владислав Шапша назвал открытие Северного обхода настоящим праздником. «Это дорога, с которой связаны перспективы развития областного центра на десятилетия вперед. Это дополнительные возможности для межрегионального сотрудничества и, конечно, способ осуществления новых инвестиционных проектов. При поддержке Президента, Правительства страны строительство обхода получило опережающее финансирование, и такая помощь позволила нам работать в ускоренном темпе и сдать объект досрочно», – отметил Владислав Шапша.

Безусловно, главные герои дня – это строители, которые были достойно поощрены за самоотверженный труд. И, успех во многом это и личная заслуга руководителя ДСК «R-1», Заслуженного строителя России Эдгара Арамяна. «Один из классиков сказал, что в России есть две беды, – процитировал на церемонии Эдгар Русланович. – Я с этим тезисом не согласен. Его надо пересмотреть. У нас шикарные дороги. Поэтому я ду-

Северный Обход Калуги завершил создание транспортного кольца – Калужскую кольцевую автодорогу, общей протяженностью почти 84 км, которая полностью выведет транзитный транспорт за пределы Калуги, обеспечит связь промышленных и жилых зон городских окраин и пригородов с центром города. Интенсивность транспортного потока, по предварительным данным, составит до 40 тыс. автомобилей в сутки

маю, что эта дорога в перспективе будущего. Есть дорога – есть развитие, нет дороги – нет развития. Наш прекрасный Калужский край максимально почувствует эффективность от этого строительства».

СЛОЖНЫЙ ВАРИАНТ

Кстати, на этапе проектирования Северного обхода рассматривалось ещё два альтернативных варианта, однако выбрали самый сложный, но самый целесообразный, одним из самых сложных моментов которого была сборка моста над железной дорогой.

«Парализовать движение поездов было нельзя, график работ согласовывали с МЖД. В течение трёх месяцев шла ювелирная надводка моста на опоры, и непростыми были инженерно-геологические условия, поскольку из-за высокого уровня верхних подземных вод пришлось моделировать большое количество дренажных систем. А главной частью стройки можно считать возведение единого путепровода через Московскую железную дорогу и реку Каменку, который состоит из двух отдельных сооружений, по 300 м – отметил Эдгар Арамян. – Мы очень рады, что смогли реализовать масштабный проект.

Строили при лютном морозе и в нещадную жару, мешали работе ковидные ограничения и в финале – санкции. «Но мы справились со всем – даже благоустроили прилегающую территорию, нанесли разметку, установили знаки и наладили освещение. Конечно, пришлось привлечь дополнительные ресурсы», – продолжил руководитель проекта Егор Сизинцев.

Несомненно, магистраль станет катализатором развития Калуги. Вокруг дороги появятся жилые районы, детские сады, школы, предприятия, увеличится количество рабочих мест и жилых застроек. Кстати, в районе Северного обхода уже выделено 1145 земельных участков для предоставления многодетным семьям. Так что скоро здесь зазвучат детские голоса!

ОЛЬГА ИВАНОВА: «ДОРОЖНИК – ЛУЧШАЯ ПРОФЕССИЯ НА ЗЕМЛЕ!»

Открытие Обхода стало эпохальным событием для всех калужан, а для заместителя губернатора Калужской области Ольги Ивановой – большим праздником, личной вехой в дорожном деле, которому она уже посвятила 30 лет, в том числе в должности министра дорожного хозяйства Калужской области. На торжествах по случаю ввода Обхода, Председатель Правительства РФ Марат Хуснуллин вручил ей большую награду. В личной беседе Ольга Владимировна рассказала о том, что значит для нее этот объект и вспомнила вехи строительства обхода Калуги.



– Проектирование скоростного кольца Калуги началось еще в 1996 году. Через 6 лет сдали первый четырехполосный участок протяженностью 42 км. Пошла в рост сопутствующая инфраструктура, рядом появились промышленные и технологические парки. Но проблема оставалась – весь грузовой транспорт шел через наш исторический центр. И в 2013 году начали проектировать следующий участок.

– Если учесть, что в стране тогда мало было регионов с Обходами, то это было смелое решение – федеральное правительство субсидирует далеко не все стройки...

– Решение действительно было смелым. Калужскую область тогда возглавлял хорошо известный в России управленец с большим авторитетом – Антон Дмитриевич Артамонов. Наш губернатор лоббировал этот объект в федеральном министерстве, много сил приложила и вся наша команда, чтобы пробить его. Я тогда занимала должность заместителя министра дорожного хозяйства, потом назначена министром ведомства. И начавшееся в 2015 году строительство Южного обхода Калуги, – сложнейшего объекта с точки зрения инженерии с высокими, до 23 м, насыпями, многочисленными путе-

проводами и мостами, было завершено в декабре 2018 года. Генеральным подрядчиком здесь выступила московская компания «МИСК».

– Но Южный Обход тоже ведь не решил всех проблем?

– Это так, потому что он опять впадал в уличную сеть, и мы обратились к губернатору с инициативой по строительству Северного Обхода. Разработали проект и получили положительное заключение Главгосэкспертизы. Дальше начались обращения в федеральное правительство, минтранс РФ... и в декабре 2019 года был заключен государственный контракт на строительство. И вот, через три года – очередной Обход!

– И Калуга задышала легко! А будут еще Обходы?

– В плане – строительство Обхода поселка Дегчино – крупного населенного пункта между Калугой и Обнинском. По нему проходит федеральная трасса М-3 и весь грузовой транспорт, который объезжает платный участок по альтернативной трассе, днем и ночью курсирует мимо домов. Ситуация стала небезопасной, там много промышленных предприятий, общественность возмущается... Мы снова пошли по старой схеме – разработали проект, а потом начали искать сред-

ства. Сегодня мы нашли понимание по этому Обходу в федеральном правительстве, в 2023 году надеемся приступить к строительству 30-километровой бетонной трассы.

– А каким оказался текущий год?

– Год для нас выдался удачным – все идет по плану, отремонтировали порядка 300 км автомобильных дорог по БКД, за счет областного бюджета отремонтировали и реконструировали аварийные мосты, обновили сельские проезды. Несмотря на сложную ситуацию, развиваем наши технопарки, занимаемся импортозамещением, подключаем местные высокотехнологичные производства.

– А дороги для вас ...

– Дороги для меня – все! Запах асфальта люблю с детства! Помню, как у дома бетономешалки смешивали песок с цементом, и как попало вываливали на землю. Я тогда никак не могла понять, почему нельзя применить более совершенные машины, технологии... Потом у нас развалился мост. Я недоумевала: ну почему нельзя было его вовремя починить? Я вообще считаю, что дорожник – это лучшая профессия, а дороги – это жизнь любой страны.

Феруза Джаббарова

ЛУКОЙЛ КПБВ:

КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ – В КАЖДЫЙ РЕГИОН



Для асфальтобетонных заводов (АБЗ), находящихся на значительном удалении от производства полимер-модифицированных битумов, выпускать асфальтобетонные смеси нового поколения – непростая задача. Одно из ее эффективных решений – доставка сухих концентратов полимерного модификатора. Редакция «Дороги и транспорт» ознакомилась с инновацией в этой сфере – концентратом ЛУКОЙЛ КПБВ. Перспективный материал решает не только вопросы строительства долговечных дорог, но и значительно упрощает работу самих АБЗ.

Использование полимерно-битумных вяжущих (ПБВ) в составе асфальтобетона позволяет до 2-3 раз увеличивать межремонтный срок эксплуатации дорожного полотна, в зависимости от транспортных нагрузок. В то же время их применение связано и со сложностями транспортировки инновационного материала. Доставка ПБВ «с колес», горячим наливом, серьезно ограничена фактором времени. При перевозке ПБВ в течение более 24 часов (как правило, за это время автоцистерна преодолевает свыше 1000 км) часто происходит расслоение полимера и битумной основы. Как итог – теряется ранее «запрограммированное» качество дорожного полотна.

Эффективное решение – использование в составе асфальтобетонной смеси сухого концентрата полимерно-битумных вяжущих. Его доставка и хранение не имеет серьезных ограничений по времени. Однако до недавних пор эта востребованная технология все же создавала определенные сложности для АБЗ.

Высокие адгезионные свойства модифицированных битумов помогают им отлично связывать минеральные (каменные) материалы в составе асфальтобетона, усиливая его прочность. В то же время хорошая адгезия концентрированных «полимеров» затрагивает и металлы, что напрямую влияет на эффективность работы АБЗ. Производителям асфальта приходится часто задействовать механический труд, вычищая оборудование от налипших битумных остатков.

Первым в битумной индустрии выход для АБЗ предложила компания «ЛУК-Интернешнл» (100% дочернее предприятие ПАО «ЛУКОЙЛ»). Компания обновила формулу

своего концентрата (ЛУКОЙЛ КПБВ), обеспечив максимальное сцепление вяжущего с каменными материалами и крайне малую адгезию с металлами.

Гранулы модифицирующего компонента вводятся непосредственно в смеситель на АБЗ по линии подачи стабилизирующих добавок. Отметим, что ЛУКОЙЛ КПБВ уже содержит стабилизирующую добавку, в связи с чем приготовление щебеночно-мастичных асфальтобетонных смесей (ЩМА) возможно без использования дополнительных добавок на основе целлюлозных и минеральных волокон. Оптимальное соотношение концентрата – 0,5-0,8 % в составе ЩМА в зависимости от типа асфальтобетона и нормативных требований к дорожному покрытию. Потребители получают ЛУКОЙЛ КПБВ в биг-бэгах (мягких контейнерах из полипропиленовой ткани). Этот фасованный концентрат гарантированно можно использовать в течение 12 месяцев с момента выпуска.

Инновационный концентрат разработал Научно-исследовательский центр ЛЛК-Интернешнл, расположенный в Кстово, на территории завода ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез. Оборудование НИЦ позволяет проводить самый широкий в России спектр испытаний битумов и асфальтобетонов. Центр располагает более 100 видами испытательного оборудования. С их помощью специалисты оценивают свыше 300 различных параметров эффективности битумов и асфальтобетонов. Ключевые направления работы НИЦ включают не только научно-исследовательскую деятельность, но и взаимодействие со строительными организациями, а также обучение специалистов в области дорожного хозяйства и производства асфальтобетонов.



ЛУКОЙЛ
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



МОТОРНОЕ МАСЛО

LUKOIL AVANTGARDE ULTRA M3

ДВИГАТЕЛЬ ЗАЩИЩЕН

- Увеличенный интервал замены
- Совместимо с системами SCR и EGR
- Спецификации: API CI-4 / ACEA E7 / MTU Oil Category 3 / MB 228.3
Cummins CES 20078 / MAN M 3275 / Volvo VDS-3 / Mack EO-N / Renault RLD-2

Рекомендовано для двигателей,
требующих масел категории API CI-4/ SL

КАК СДЕЛАТЬ «БАРЬЕРНУЮ» СИСТЕМУ МЕНЕЕ «БАРЬЕРНОЙ»?

ИЛИ КАК СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ, КОТОРОЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ТРАТИТ НА ОПЛАТУ ПРОЕЗДА НА ПВП?



В сегодняшней статье мы хотели бы поговорить о проблемах оплаты проезда по платным дорогам России, возникающие перед пользователями и осветить способы их решения

Наверняка сегодня уже каждый автомобилист в России встречался с двумя системами организации взимания платы на платных магистралях. Так называемыми барьерной и безбарьерной. Отличие между ними простое – наличие или отсутствие шлагбаума в пунктах взимания платы за проезд.

Кто активно пользуется платными дорогами, скажет, что на дорогах с безбарьерной технологией взимания платы (так называемая система «Свободный поток») практически не испытывает никаких неудобств.

Все едут как по обычной дороге, а оплатить проезд можно транспондером или разобравшись с оплатой «постфактум». И было бы очень правильно все платные дороги оснастить безбарьерными порталами «Свободный поток», а не строить громоздкие «барьерные» Пункты взимания платы.

Но сегодня имеются свои «подводные камни», которые не позволяют использовать повсеместно только технологию «Свободный поток».

Что такое «платная дорога»? Это прежде всего инструмент привлечения частного капитала в развитие инфраструктуры России. Ни для кого не секрет, чтобы построить новую дорогу требуются колоссальные средства. Бюджеты субъектов физически не могут удовлетворить все потребности, а развивать инфраструктуру необходимо.

И к сожалению, использование системы взимания платы «Свободный поток» может позволить себе не каждый инвестор, т.к. при всех плюсах для пользователей, СВП Свободный поток имеет очень существенный минус – это низкая платежная дисциплина при отсутствии «барьеров» оплаты – так называемые «зайцы». Как следствие дорога, частные инвесторы

по факту лишаются основного источника возврата инвестиций, вложенных в ее строительство. Применение СВП Свободный поток, к сожалению, пока приводит к невозможности только за счет сбора платы за проезд вернуть деньги, вложенные в строительство и содержание дороги.

Именно поэтому, далее мы будем рассказывать только о барьерных технологиях взимания платы, способах оплаты проезда, которые мы используем на автомобильной дороге Северный обход Одинцова и тех решениях, которые позволяют пользователю сократить время пребывания на пункте взимания платы до минимума и комфортно оплатить проезд.

Да, основным неудобством для пользователей платных дорог являются «барьеры» на пунктах оплаты. Преимущество быстрого и комфортного проезда по платной дороге часто «смазываются» именно необходимостью остановки на пунктах оплаты проезда и периодическими заторами, возникающими перед ПВП.

Необходимость остановки – очень просто решаемая задача, а вот причины заторов перед ПВП – это совокупность факторов, которые, к сожалению, невозможно исключить полностью:

- «лавинообразный/одномоментный» спрос, в разы превышающий пропускную способность дороги и ПВП;
- технические сбои в работе программно-аппаратного комплекса ПВП (поломки оборудования, отказы в работе банка эквайера, сбои связи и ПО);
- человеческий фактор (невнимательность водителей, отсутствие опыта пользования платными дорогами, нарушения ПДД на ПВП, ДТП на ПВП);
- оплата проезда наличными (самый долгий вариант оплаты проезда);
- сложные метеоусловия.

Очень хорошо проблему «Барьеров» решают транспондеры, с помощью которых пользователи проезжают пункты оплаты в режиме pop-stop. Собираемость средств за проезд достигает 100% и это есть основной аргумент для привлечения частных инвестиций в строительство новых автодорог.



ВЯЧЕСЛАВ НЕКРАСОВ:

«ПРОДУМАННАЯ ЭРГОНОМИКА ТЕРМИНАЛОВ ОПЛАТЫ НЕ ВЫЗЫВАЕТ ЗАТРУДНЕНИЙ У ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ И НЕ УВЕЛИЧИВАЕТ ВРЕМЯ НАХОЖДЕНИЯ НА ПОЛОСЕ ВО ВРЕМЯ ОПЛАТЫ ПО СРАВНЕНИЮ С ОПЛАТОЙ ЧЕРЕЗ КАССИРА»

Итак, возьмите транспондер, и проблема необходимости остановки на ПВП решена. Сегодня на СОО, технология pop-stop с транспондером позволяет пользователям быстро (до 60 км/час) и комфортно проезжать пункт оплаты без остановок, практически, не замечая его.

Пользователи транспондеров всех Эмитентов РФ («Главная дорога», АПД, СЗКК, МСС) уже привыкли к тому, что на СОО практически всегда (даже в моменты «лавинообразного/одномоментного» спроса) можно проехать ПВП без остановки. И доля тех, кто пользуется транспондерами постоянно растет. Например, в 2015 году она составляла 37%, а сегодня уже, в среднем 65%. Получить транспондер «Главная дорога» в аренду



И здесь крайне важным фактором, является Навигация по способам оплаты перед ПВП и непосредственно на ПВП. На ПВП Северного обхода Одиноца мы изначально сделали акцент на применение наглядной интуитивно понятной комбинации оборудования, пиктограмм, текста, цвета для навигации пользователей.

В 2014 году мы придумали слоган для полос с технологией non-stop – «ПРОЕЗЖАЙ НА ЗЕЛЕНЫЙ» и все навигационные знаки на ПВП выполнили на зеленом фоне. А все полосы с технологией stop&go обозначили знаками на желтом фоне.

можно всего за 50 руб в месяц и при этом оплачивать аренду не нужно, если Вы ни разу не воспользовались платной дорогой в этом месяце. Приятным бонусом является и скидка на проезд, которая предоставляется пользователям транспондеров «Главная дорога».

Но, что делать тем оставшимся 35% пользователей, у которых нет транспондера? Как сделать «БАРЬЕРНУЮ» СИСТЕМУ МЕНЕЕ «БАРЬЕРНОЙ» для тех, кто хочет оплачивать проезд наличными или банковскими картами? Как СОКРАТИТЬ ВРЕМЯ, КОТОРОЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ ТРАТИТ НА ОПЛАТУ ПРОЕЗДА на ПВП?»

Здесь стоит отметить, что эти 35% пользователей, это в большей части люди, пользующиеся платной дорогой редко, эпизодически, в моменты наибольшей загруженности бесплатных альтернативных трасс или те, кто впервые оказался на платной дороге. Как следствие, зачастую у них нет навыка правильного ориентирования на ПВП, и именно эта категория пользователей испытывает и может создавать проблемы, приводящие к затору на ПВП.

Как правило, у неопытного пользователя, не имеющего транспондера, при подъезде к ПВП возникает два вопроса – по какой полосе проезжать и каким образом оплатить проезд?

Для облегчения выбора на СОО мы первыми применили многоступенчатую систему заблаговременного информирования (начиная за 600м перед ПВП) и постоянно ищем варианты максимально просто и быстро донести до пользователей нужную им информацию, которая позволит комфортно и быстро оплатить проезд.



Используемая система заблаговременного информирования помогает пользователям разделить на 2 транспортных потока на ПВП в зависимости от способа оплаты проезда, тех, кто имеет транспондер и тех, кто готов оплатить проезд наличными в режиме stop&go.

Стоит отметить, что под эгидой ГК «Автодор», нам удалось договориться со всеми Операторами платных дорог России об унификации информационных знаков на и перед ПВП, что дает положительный эффект и снижает проблематику ориентирования на барьерных ПВП.

Дополнительно, на СОО мы стараемся свести до минимума негативное влияние «барьеров» технико-технологическими решениями. ПВП оснащены универсальным комплексом оборудования, позволяющим персоналу оперативной смены Оператора гибко реагировать на изменения качества и интенсивности транспортного потока, увеличивая общее количество полос оплаты по направлениям, меняя способы оплаты на полосах в зависимости от количества ТС движущихся non-stop или stop&go.

На СОО сегодня около 25% пользователей оплачивают проезд банковскими картами и, соответственно, 10% – наличными. Для этих пользователей предоставляется возможность оплатить проезд через кассира, либо через терминалы самообслуживания. Впрочем, пропускных пунктов с кассирами на СОО становится все меньше, а на некоторых ПВП у нас есть технологии автоматизированного проезда, с полным отсутствием на ПВП персонала Оператора. Там, для автоматизированного проезда через ПВП, с оплатой



наличными и банковскими картами мы используем два вида терминалов самообслуживания – терминалы приема только карт – мы их называем ТПК и полноценные терминалы, для приема и наличных и карт – их мы называем ТПН.

По нашей статистике минимальное время достигается при оплате бесконтактными банковскими картами через ТПК/ТПН – в среднем 10 секунд от момента въезда ТС на ось оплаты до выезда водителя с полосы. Все остальные способы, к сожалению, увеличивают время остановки ТС на пункте оплаты до 30 сек. и более

Продуманная эргономика терминалов оплаты не вызывает затруднений у пользователя и не увеличивает время нахождения на полосе во время оплаты по сравнению с оплатой через кассира. Для тех же, у кого все-таки возникают проблемы – всегда есть возможность связаться по устройству голосовой связи с Диспетчером.

И в заключении мы хотим поделиться с вами еще одним, без сомнения очень перспективным способом оплаты.

В начале 2022 года АО «Новое качество дорог» совместно с компанией, предоставляющей услуги каршеринга «Белка Кар», запустили технологию пропуска ТС по гос. номеру. Результаты – фантастические. Сегодня машины Белка Кар проезжают пункт оплаты СОО с остановкой в 1-2 сек!!! Эта технология очень комфортна для пользователей каршеринга, т.к. въезжая на ПВП они не успевают задуматься о том, что им надо сделать, как шлагбаум открывается и путь свободен. К сожалению, эту инновацию НКД сегодня поддержала пока только Белка Кар. Клиенты других каршеринговых ком-



паний вынуждены терять в разы больше времени на ПВП. По непонятным нам причинам, крупные транспортные компании пока не очень охотно соглашаются на наше предложение. Например, крупнейший каршеринг Яндекс Драйв уже более года не может решиться принять на вооружение эту технологию, не взирая на реальный успешный опыт коллег из Белка Кар.

Мы считаем этот опыт крайне важным и, в ближайшей перспективе, рассчитываем, что быстро развивающийся рынок компаний каршеринга, официальных перевозчиков такси, других перевозчиков (в том числе грузовых) оценит все возможности этой технологии и поймёт преимущества для своих клиентов, которые она предоставляет.

С учетом перспектив развития платных автомобильных дорог, как барьерных, так и работающих по системе «Свободный поток», оплата по госномеру наряду с оплатой транспондером станет в России самым востребованным способом оплаты. В выигрыше останется тот, кто поймет раньше других.

Наш 9-летний опыт эксплуатации барьерных ПВП на высоко загруженной дороге показал, что с увеличением практики пользования платными дорогами в Российской Федерации и осознания преимуществ транспондеров, неудобство барьерных ПВП исчезает. Как показывает наша статистика, если пользователь начинает совершать 4-5 проездов в месяц по платной дороге, то он в 90% случаев оформляет транспондер. ■

Вячеслав Некрасов,
директор АО «Новое качество дорог»



– Мы слышали, что на Северном обходе Одинцово ежедневно с 09:00 до 20:30 можно проверить правильность установки транспондера в автомобиле. Расскажите об этом подробнее.

Да, несмотря на все плюсы, которые предоставляет Транспондер, многие водители, по разным причинам, или неправильно размещают или вообще не размещают транспондер в своём автомобиле. Тем самым они лишают себя преимуществ этого устройства и что еще хуже – они создают предпосылки к дорожным инцидентам на ПВП – т.к. шлагбаум на полосе non-stop может просто не открыться.

Мы решили помочь и себе и нашим пользователям в решении проблемы правильного размещения транспондера внутри автомобиля с учетом всех технических и эстетических условий.

На головном Пункте взимания платы СОО (ПВП км6,9) мы организовали специальную тест-площадку, где каждый желающий может с помощью наших инженеров и специального оборудования с учетом особенностей конкретного автомобиля за считанные минуты идеально расположить транспондер именно в том месте, где он будет работать без сбоев и не будет мешать или раздражать хозяина.



TRANSTEC

XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

29 НОЯБРЯ - 1 ДЕКАБРЯ
NOVEMBER - DECEMBER

2022



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
КВЦ ЭКСПОФОРУМ

EXPOFORUM,
ST. PETERSBURG, RUSSIA

**RESERVE
SPACE EARLY
TO SECURE
A PREFERRED
LOCATION**

**БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

WWW.TRANSTECFORUM.COM

АНДРЕЙ БОЧАРОВ:



«САНКЦИИ И ОГРАНИЧЕНИЯ НЕ СКАЖУТСЯ НА СТРОИТЕЛЬСТВО...»

Пульс региона можно почувствовать по его дорогам, и за последние восемь лет в Волгоградской области ремонтами и стройками удалось охватить более 3,2 тыс. км федеральных, региональных и местных магистралей. Такой объём сравним с ударными стройками времен СССР. Во время ежегодных поездок по волгоградским дорогам мы видим, что с каждым новым объектом, меняется жизнь в городах и селах. Мы в очередной раз убедились, что несмотря на все проблемы, с которыми столкнулись дорожники, запланированные участки ремонта и новые стройки в работе.

СВЯЗАТЬ ВОЛГУ И АХТУБУ

Волгоградская область на федеральном уровне признана одним из крупнейших транспортных узлов, и развитие ее магистральной инфраструктуры имеет стратегическое значение для всего Юга России. По словам губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова, таких объемов за последние 8 лет удалось добиться благодаря системному наведению порядка в отрасли, взаимодействию с Минтрансом РФ, включению объектов в нацпроект «Безопасные качественные дороги», а также повышенному контролю за качеством

работы подрядчиков. За эти годы в регионе удалось реализовать ряд крупных отраслевых проектов, о которых раньше только мечтали волгоградцы, а в этом году ремонтами и стройками будет охвачено ещё порядка 450 км.

Наш маршрут был изначально запланирован через участки первого этапа строительства Третьего пускового комплекса мостового перехода через реку Волга. По словам главы региона, лично курирующего важные стройки, новый объект позволит связать мосты через Волгу и Ахтубу, вывести транзитный поток за пределы населённых пунктов Среднеахтубинского района, снизить нагрузку на окружающую среду. Стройка на всех площадках кипит днём и ночью. Половина пути уже пройдена.

«Это стратегический объект не только для области, но и всей страны: соединяет наше Заволжье, Казахстан, Астрахань со всеми основными транспортными артериями, коридором «Север-Юг». Дает возможности дополнительного развития для Волгограда, Волжского – является важной составляющей для развития всех муниципальных образований, – отметил Андрей Бочаров. – Важно, что повысится транспортная доступность, повысится безопасность людей, как передвигающихся по дороге, так и тех, кто проживает на этой территории». На этом важном объекте применяются сложные инженерные и конструкторские решения, поэтому по ходу работ выявляется много дополнительных задач.

«Несмотря на все сложности проект реализуется. Средства выделяются, но потребуются и дополнительные, чтобы ускорить ход этого проекта. Кроме того, мы уже ставим задачу по возведению и четвертого пускового комплекса с выходом на московскую трассу. Думаю, что уже в ближайшее время приступим к проектированию», – сказал глава региона.

Стоит отметить, в регионе взялись за мостовое хозяйство очень серьезно. Осенью прошлого года областные власти подали в Правительство РФ заявку на ремонт, строительство и реконструкцию 15 мостов, семи путепроводов и четырех путепроводных развязок, рассчитывая с 2022 по 2024 годы получить 11,2 млрд рублей из федеральной казны. Этой весной программа стартовала, и уже есть на что посмотреть!

«В 2022 году запланированы работы на 10 мостовых сооружениях и строительстве двух путепроводов – на Третьей Продольной у поселка Водстрой и в Светлоярском районе», – рассказал журналистам Андрей Бочаров отметив, что программа рассчитана на три года и на эти цели предусмотрено 5 млрд рублей. И все эти объекты – первой необходимости.

РАЗВЯЗКА У ПОСЕЛКА ВОДСТРОЙ

Так, для устранения одной из самых главных пробок на въезде в Волгоград нужно построить многоуровневую развязку над железнодорожным переездом на Третьей Продольной магистрали в районе поселка Водстрой, а также на отрезке в 3,2 км расширить проезжую часть с двух до четырёх полос. По данным облкомдортранса, интенсивность движения здесь составляет

более 35 тысяч автомобилей в сутки, а в период отпусков доходит до 50 тысяч. По словам главы региона, этот участок – самый загруженный на всей магистрали не только из-за высокой плотности транспортного потока, но и одноуровневого железнодорожного переезда между станциями «Древний Вал – Орловка». На момент нашего проезда рабочие забили большую часть свай, возводили стойки трех опор нового путепровода, делали земполотно основного хода дороги, переустраивали инженерные сети. Затем на всем протяжении будет смонтировано освещение и обустроена разделительная полоса.

«Полностью выполнить все работы предстоит до конца 2023 года. Объект обеспечен финансированием. Мы видим, что несмотря на сложности, работы идут в графике, – подчеркнул губернатор. – Одна из задач, которая стоит перед нами, – это полностью уйти от импортной составляющей. Санкции и ограничения, поставки оборудования или материалов не скажутся на строительстве развязок – здесь уже на 95% используются российские материалы. И мы будем продолжать переориентировать все наши объекты на российское оборудование и материалы в полном объеме».

А сил и ресурсов региону хватает на все объекты. Дорожники верят в свое дело, профессию, и просто работают – принимают упреждающие решения, планируют, ищут альтернативу импортным машинам и материалам, модернизируют свои производства, оптимизируют рабочий процесс, внедряют новые технологии. Это и есть – движение вперед. ■

И. Александров



АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВ:

«У НАШИХ ПОДРЯДЧИКОВ ЕСТЬ СИЛЫ И РЕСУРСЫ»

Волгоградским дорожникам в этом сезоне пришлось ударно поработать, поскольку дорожными работами по строительству, реконструкции и ремонту предстояло охватить порядка 450 км трасс. Рост цен и санкции, ударившие по поставке импортной техники и запчастей, добавили дорожникам проблем, но не сломили их боевой дух и амбициозные планы. О том, что происходит на стройках и ремонтах, мы узнали, побеседовав с Председателем Комитета транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области Анатолием Васильевым



– Анатолий Николаевич, во время проезда по объектам мы поговорили с руководителями ваших подрядных компаний. Многие отмечают, что в связи с пресловутыми санкциями, возник дефицит импортных машин и запчастей. Какая техника стала труднодоступной, и как ваши дорожники выходят из положения?

– Из техники, где эта проблема стоит наиболее остро, можно отметить асфальтоукладчики Voegle, ресайклеры Wirtgen и фрезы дорожные Wirtgen. И чтобы наши производители подтянулись, нужно время. Если вы помните, то еще в мае нынешнего года эту проблему обсудили на рабочем совещании Союза транспортников России с участием Министерства промышленности и торговли РФ, где было предложено актуализировать долгосрочную программу поддержки малых и средних предприятий для их участия в производстве и восстановлении запасных частей, компонентов, агрегатов для автотранспортных средств иностранных брендов. Что касается решения проблемы

на региональном уровне, то шаги предпринимаются. В начале лета Администрация Волгоградской области заключила с Правительством Республики Беларусь Соглашение о торгово-экономическом, научно-техническом и социально-культурном сотрудничестве на 2021-2023 годы, в рамках которого проводятся мероприятия, в том числе, по закупке и поставке белорусской техники для нужд дорожного хозяйства. Подрядчики со своей стороны, тоже не сидят на месте, налаживают партнерские отношения с отечественными производителями, покупают и китайские аналоги. Многие компании серьезно обновили технический парк в прошлом и позапрошлом году.

– А как вы оцениваете дальнейшие перспективы развития инфраструктуры Волгоградской области? Удержится ли отрасль на плаву?

– Стагнация в инфраструктурном строительстве не наблюдается, и большинство объектов, наоборот, будут сданы досрочно. У наших подрядчиков есть силы и ре-

сурсы, за последние десять лет компании, которые работают на территории региона, набрали достаточный запас прочности. Безусловно, им в ближайшее время придется решать вопросы с импортозамещением, но никто не собирается отказываться от будущих контрактов, поскольку дорожно-строительные предприятия должны работать, оставаться конкурентоспособными.

– Назовите самые важные объекты года, которые кардинально решат дорожную ситуацию в регионе.

– Это строительство Обхода города Волгограда и Третьего пускового комплекса мостового перехода через реку Волга, а также реконструкция участка автодороги М-21 Волгоград – Каменск-Шахтинский до границы с Украиной в обход п. М. Горького, плюс комплексная реконструкция участков московской трассы км 903+500 – км 922+000, а также путепроводной развязки на пересечении автомобильной дороги Волгоград – Октябрьский – Котельниково – Зимовники – Сальск (км 21+508) и железной дороги Горнополянск – Канальная (км 30+105). Полным ходом идет реконструкция автомобильной дороги «3-я Продольная магистраль» на участке км 4+800 – км 7+000, где строится путепроводная развязка, продолжение строительства второго этапа улицы Электрососовской и реконструкция ул. Латошинской. Все работы идут согласно графику. Мы не собираемся снижать обороты, и можно сказать, что в Волгоградской области дорожно-транспортная отрасль и сегодня является драйвером экономического развития.

– Наверное, во многом помог национальный проект «Безопасные и качественные дороги», ведь, насколько мы помним, Волгоградская область одним из первых регионов страны вошла в нацпроект.

– В этом году мы продолжаем работать по нацпроекту: в 19 районах области будут приведены в нормативное состояние восемь участков дорог «Октябрьский (Калачевский район) – Шебалино» и «Октябрьский-Громославка-Шебалино» общей протяженностью 62,8 км и четыре участка дороги «Новониколаевский –

Урюпинск – Нехаевская – Краснополье – Манино», длиной 27,2 км, входящие в опорную сеть региона. Плюс, до конца года также в рамках регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» мы отремонтируем три моста: через ВДСК в районе села Мариновка в Калачевском районе протяженностью 139 метров, почти 260-метровый мост через реку Медведица в Жирновском районе, а также через реку Рысь в Даниловском районе. Помимо этого, по нацпроекту в этом году продолжается строительство первого этапа Третьего пускового комплекса моста через реку Волга, ремонт 300 км региональных дорог, 60 км улиц Волгограда и 40 км улиц Волжского.

– Какие крупные участки удалось отремонтировать в этом году?

– Среди крупнейших объектов ремонта – участок мостового перехода через реку Волгу в Волгограде, на который пришлось удвоенная нагрузка за время трехлетней реконструкции дороги через Волжскую ГЭС. Переход включает ряд масштабных инженерно-технических сооружений, общая протяженность которых – почти 30 километров. В этом сезоне ремонты закончены на четырех участках – от Мамаева Кургана до эстакады моста, на участке от хутора Бобры до поста весового контроля, от улицы Ленина города Краснослободска до ерика Верблюд и участке в границах стапельной площадки в районе ТРК «ЕвропаСити Молл».





– Нас всегда приятно удивляли темпы и объемы по ремонту улиц Волгограда и Волжского. Наверняка, дело идет к сдаче?

Как выше сказал, обновим в Волгограде 60 км улиц, в частности, работы идут на улицах Ангарской, Раздольной, Калеганова, дороге к станции Ельшанка и к Верхнезареченскому кладбищу в Тракторозаводском районе... Самым протяженным дорожным объектом ремонта в Волгограде, стал участок ул. 64 Армии в Кировском районе длиной 4,5 км. Площадь обновляемого участка дороги – свыше 50 тысяч квадратных метров. Кроме того, специалисты подрядной организации восстановили на объекте свыше 70 колодцев инженерных сетей и ливнеприемников. А в Волжском отремонтируют бульвар Профсоюзов, участки улиц Пушкина, Пионерской и дорогу от Дворца пионеров до пляжа. Самый крупный ремонт в городе-спутнике Волжском в этом году планировался от кольца СЭС до кольца ВПЗ улицы Пушкина. Надо отметить, что многие объекты уже сданы досрочно.

– Надеемся, и сельские дороги не будут забыты. Насколько мы в курсе, на сегодняшний день 352 населенных пункта в регионе не соединены дорогами с твердым покрытием.

– Строительство дорог к сельским населенным пунктам ежегодно идет в рамках программ «Комплексное развитие сельских территорий» и «Развитие транспортной системы и обеспечение безопасности дорожного движения в Волгоградской области». В прошлом году, например, соединены три населенных пункта с количеством жителей более 950 человек. В этом году планируем соединить также три населенных пункта с количеством жителей более 850 человек. До 2026 года запланировано соединить более 20 населенных пунктов.

– На федеральных мегастройках подрядчики жалуются на задержку лимитов. У ваших подрядчиков нет таких проблем? И каков объем финансирования на дорожные работы в этом году?

– Сумма соответствует необходимому количеству объектов, которые нужно привести в порядок. Общий объем финансирования по всем программам в сфере строительства и ремонта автомобильных дорог в регионе составляет 10 951,0 млн рублей.

Так что средства на ремонты и стройки есть и поступают стабильно. Поэтому у наших подрядчиков нет серьезных трудноразрешимых проблем, только текущие, которые бывают на любой стройке. ■

Мария Алексеева

СОДЕРЖАНИЕ – ДЕЛО ТОНКОЕ

Мы редко задаем себе вопросы, проезжая по дороге, насколько трудно за ней ухаживать, чтобы она была чистой и ровной. И сколько автогрейдеров и роторов послать на борьбу со стихией, если на одном краю области идет дождь, а на другой – снег. Для Волгоградской области, площадью в 113,9 тыс. кв.км это обычное явление в межсезонье. Так что содержание – дело тонкое, и в 18 из 33 районов Волгоградской области им занимается ГБУ «Волгоградавтодор» – крупнейшее предприятие, ведущее свою историю с 1936 года.

СЛОЖНЫЙ ЛАНДШАФТ

Содержание трасс в Волгоградской области обеспечивается по классической схеме – заказчики не только заключают госконтракты с подрядчиками, но и выдают государственное задание подведомственным учреждениям. «Сегодня наше государ-



ственное учреждение решает массу насущных задач, главная из которых – содержание дорожного покрытия в регионе в соответствующем нормативам состоянии, – рассказал директор ГБУ «Волгоградавтодор» Игорь Подгорный. – Оно и было создано в первую очередь для содержания дорог, поэтому обслуживает практически всю область круглогодично. Мы готовим трассы к зимнему сезону, приводим в порядок с началом весны, занимаемся плановыми предупредительными и текущими ремонтами, что в свою очередь обеспечивает безопасность дорожного движения. При этом

ИГОРЬ ПОДГОРНЫЙ:

« СЕГОДНЯ «ВОЛГОГРАДАВТОДОР» РЕШАЕТ МАССУ НАСУЩНЫХ ЗАДАЧ, ГЛАВНАЯ ИЗ КОТОРЫХ – СОДЕРЖАНИЕ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ В РЕГИОНЕ В СООТВЕТСТВУЮЩЕМ НОРМАТИВАМ СОСТОЯНИИ. МЫ ОБСЛУЖИВАЕМ ПРАКТИЧЕСКИ ВСЮ ОБЛАСТЬ – БОЛЕЕ 5280 КИЛОМЕТРОВ РЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖМУНИЦИПАЛЬНЫХ ДОРОГ »



сил и ресурсов хватает и на капремонты, строительство, которые мы выполняем согласно своему профилю».

Сегодня в ведении ГБУ «Волгоградавтодор» более 5280 километров региональных и межмуниципальных дорог региона, и чтобы везде был порядок, в его структуре предусмотрено 17 филиалов (16 ДРСУ и карьероуправление), располагающихся в различных районах области. Среди филиалов есть здоровая конкуренция, для поддержания бойцовского настроения и трудовых успехов это – очень хорошая традиция.

«Особо хотелось бы отметить наши филиалы-передовики и их руководителей, поскольку во многом успех зависит от лидера, его умения управлять коллективом, подбирать и воспитывать кадры: Новоаннинское ДРСУ – начальник филиала Эдуард Геннадьевич Тарасов, Жирновское ДРСУ – начальник филиала Сергей Владимирович Лопатин, Камышинское ДРСУ – начальник филиала Дмитрий Николаевич Ермоленко, – перечислил лидеров директор.

СЕЗОН НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ

Работая по нацпроекту БКД, дорожники много внимания уделяют опорной сети, где движение самое интенсивное. Если в цифрах, то в этом году были запланированы работы в рамках государственного задания, утвержденного комитетом транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, а также работы в рамках заключенных контрактов на 14 объектах строительства и ремонта автомобильных дорог, протяженностью 126,62 км. Общая сумма контрактов в почти 2102,5 млн рублей дает возможность обеспечить работой штатных специалистов в более 1,6 тыс. человек, также и развиваться далее. Только в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в этом году будут отремонтированы 8 объектов общей протяженностью 76,78 км, среди которых участок км 29+670 – км 40+980 «М-6 «Каспий» – Фролово – Ольховка – Липовка – автомобильная дорога 1Р 228 «Сызрань – Саратов – Волгоград» во Фроловском муниципальном районе, км 28+300 – км 43+300 «Ленинск – Рассвет – Красный Октябрь – автомобильная дорога «Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград» в Ленинском муниципальном районе, км 20+800 – км 31+283 «Котель-

Самое сложное для дорожных служб время – межсезонье, когда на юге уже солнечный рай, а на севере еще два месяца лежит снег

никово – Нагавская» в Котельниковском муниципальном районе, и другие протяженные объекты. В график дорожники укладываются.

«Работы по объектам БКД выполнены на 80%, – ввел нас в курс дела Игорь Анатольевич. – А всего из 14 объектов один сдан, по одиннадцати сдача запланирована в этом году, а оставшиеся два будут сданы в следующем году». Впереди еще вся осень, а значит, намеченным планам ничего не помешает.

Одновременно шла активная подготовка к зиме. Для выполнения работ по зимнему содержанию, которые в Волгоградской области ведутся с ноября по март, в начале сентября «Волгоградавтодор» уже заготовил 43,9 тыс. тонн песка, более 9,1 тыс. тонн соли и 31,3 тыс. тонн пескосоляной смеси. Ведется подготовка и дорожной техники, в основном это комбинированные дорожные машины, автогрейдеры, роторы и так далее. Безусловно, летом КДМ тоже не простаивают, но зимой без них куда, поскольку сугробы зима в Волгоградской области богата на осадки. И вообще, этот разнообразный по ландшафту регион для содержания – очень непростой, поскольку Волга делит его на возвышенности Правобережья, и низины левобережного Заволжья. Если учесть, что летом и зимой температура нестабильная, плюс вечные пробки, транзитные фуры и не всегда культурные водители, то можно представить, как несладко приходится дорожным рабочим и дорожным машинам.

В этом году в работах задействовано 1073 единицы дорожно-строительной техники и автомобилей, в том числе 22 асфаль-

тоукладчика, 50 автогрейдеров, 81 каток, 2 ресайклера, 16 экскаваторов, 85 погрузчиков, 140 тракторов, 124 комбинированных дорожных машин, 7 роторов. А техника хоть и железная, но требует не только тщательного ухода, но и обновления. Поэтому на предприятии проводится плановое обновление парка дорожно-строительной техники и автомобилей. Так в 2022 году на условиях лизинга уже приобретено 52 единицы техники, до конца года ожидается приобретение еще 8 единиц.

В целом результат работы ГБУ «Волгоградавтодор» не зависит ни от погоды, ни от производителей материалов. У них все свое! И хватает не только для себя, поскольку материально-техническая база учреждения состоит из целой сети производственных объектов: производственные базы, административные здания, гаражи, асфальтобетонные заводы. Есть свой цех по производству дорожных знаков и завод по производству битумной эмульсии. Также учреждение занимается производством и реализацией строительных и дорожно-строительных материалов – щебня, песка, асфальтобетонной смеси... Для проверки качества выполняемых работ в структуре учреждения имеется своя дорожная лаборатория. В каждом филиале ГБУ «Волгоградавтодор» есть пост лабораторного контроля. Все филиалы обеспечивают в плановом порядке, согласно нормам и требованиям. И для успешной работы у них все есть. Даже девиз, цель и общая мечта – чтобы все дороги родного края были в идеальном порядке.

Татьяна Липовецкая

Ремонты–2022 по БКД:

- «М-6 «Каспий» – Фролово – Ольховка – Липовка – автомобильная дорога 1Р 228 «Сызрань – Саратов – Волгоград» км 29+670 – км 40+980 во Фроловском муниципальном районе
- «Новониколаевский – Урюпинск – Нехаевская – Краснопополье – Манино (Воронежская область)» (в границах территории Волгоградской области) км 67+000 – км 74+200 в Урюпинском муниципальном районе
- «Калининск (Саратовская область) – Жирновск – Котово – Камышин» (в границах территории Волгоградской области) км 0+000 – км 8+600 в Жирновском муниципальном районе
- «Лозное – Малая Ивановка – Петропаловка» км 0+000 – км 4+500 в Дубовском муниципальном районе
- «Ленинск – Рассвет – Красный Октябрь – автомобильная дорога «Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград» км 28+300 – км 43+300 в Ленинском муниципальном районе
- «Степной – Россошка – Западновка» км 0+000 – км 10+000 в Городищенском муниципальном районе
- «Самойловка (Саратовская область) – Елань – Преображенская – Новоаннинский – Алексеевская – Кружловка – Шумилинская (Ростовская область)» (в границах территории Волгоградской области) км 95+728 – км 106+000 в Новоаннинском муниципальном районе
- «Котельниково – Нагавская» км 20+800 – км 31+283 в Котельниковском муниципальном районе



РЕСАЙКЛЕР ДОБРАЛСЯ ДО ЖИРНОВСКА



Дорожные строители заинтересованы в том, чтобы их ремонт был запроектирован под новые технологии. Метод холодного ресайклинга не нов, но в нашей стране массового применения пока не получил – не всем подрядчикам под силу купить дорогую высокотехнологичную машину – ресайклинг, тем более сейчас, поскольку это зарубежная техника. Но специалисты компании «Мостдорсервис», впервые попробовав этот метод на участке ремонта региональной дороги в Жирновском районе, остались довольны результатом, и строят большие планы на будущее. В этом году ресайклинг брали в аренду, а на следующий год планируют приобрести эту современную машину.

В ЭТОМ ГОДУ «МОСТДОРСЕРВИС» ПРИМЕНИЛ В РЕМОНТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДОРОГИ ХОЛОДНЫЙ РЕСАЙКЛИНГ, КАК ОЧЕНЬ ПЕРСПЕКТИВНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ

НОВЫЕ МАШИНЫ И ТЕХНОЛОГИИ
В этом году компания заключила три крупных контракта в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» на семь участков. Заказчик – Комитет транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области. Один из важных контрактов – ремонт 9,5 км автодороги «Линево – Алешники – Подчинный – Каменский» в Жирновском районе будет готов к началу осени. Осталось совсем немного, установить знаки и около 500 м барьерного ограждения. Готовность объекта составляет 90%.

РОМАН ПОКИДЫШЕВ:

«**ВСЕ СТРОЙМАТЕРИАЛЫ ЗАКУПИЛИ ПОЛНОСТЬЮ, И ПОДУМЫВАЕМ О МОДЕРНИЗАЦИИ АБЗ – В СЕНТЯБРЕ УЖЕ ПЛАНИРУЕМ ПЕРЕХОДИТЬ НА НОВЫЕ ГОСТЫ ПО ИЗГОТОВЛЕНИЮ АСФАЛЬТОБЕТОННОЙ СМЕСИ ПО НОВЫМ ФРАКЦИЯМ»**

«Были опасения, что не все пойдет гладко, однако решили попробовать метод холодного ресайклинга. Результатом довольны, поскольку ушли от такой проблемы, как неровность на дороге. При классическом методе ремонта, мы не видим, что у нас творится в основании и, если покрытие через несколько месяцев вспучивается, нам по гарантии приходится все переделывать. А здесь основание укрепляется выравнивающим слоем, и таких проблем не возникает. Что касается планов, то в нашем «подшефном» Киквидзенском районе на следующий год запланирован ремонт еще 35 километров трассы, а, значит, будем в новом сезоне покупать ресайклер» – рассказал директор ООО «Мостдорсервис» Роман Покидышев.

Технический парк предприятия старается обновлять отечественной техникой, но некоторые зарубежные машины пока вне конкуренции. Конечно, российские производители обязаны подтянуться – другого пути нет. Как сказал Президент РФ Владимир Путин, «не было бы счастья, да несчастье помогло», и то, что импорт



уходит, «заставляет нас наконец шевелиться, потому что всё время сидеть на иностранных технологиях – это погружаться в зависимость, в эту уничижительную и очень опасную зависимость».

Специалисты «Мостдорсервис» всецело разделяют это мнение, но альтернатива должна быть достойной, чтобы строители могли строить оперативно и качественно.

ГОТОВНОСТЬ №1

За текущий сезон дорожники должны отремонтировать 4 км региональной дороги «Са-

В ПАРКЕ «МОСТДОРСЕРВИС» БОЛЕЕ 140 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ, МНОГО КДМ, САМОСВАЛОВ. ПРАКТИЧЕСКИ ВСЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА ОСНАЩЕНА СИСТЕМОЙ ГЛОНАСС»





НЕСМОТЯ НА ТО, ЧТО «МОСТДОРСЕРВИС» НЕ СТРЕМИТСЯ ЗАПОЛУЧИТЬ КОНТРАКТЫ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ОБЪЕКТЫ, НО СВОЮ РАБОТУ, НАПРИМЕР, СОДЕРЖАТЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАССЫ, ВЫПОЛНЯЕТ БЕЗУКОРИЗНЕННО, С ПОЛНОЙ САМООТДАЧЕЙ И ЗНАНИЕМ ДЕЛА. ПОЭТОМУ И ЗАПАСА ПРОЧНОСТИ НА ВСЕ ХВАТАЕТ

мойловка (Саратовская область) – Елань – Преображенская – Новоаннинский – Алексеевская – Кругловка – Шумилинская (Ростовская область)» в Еланском районе. Этот участок ремонтируют классическим способом. И к началу августа объект готов на 70%. Причем, ремонт включает все дорожные искусственные сооружения – мосты, водопропускные трубы. Например, в рамках ремонта дороги в Киквидзенском районе в прошлом году специалисты компании серьезно обновили 50-метровый мостовой переход через речку Гриштинка.

Сейчас много сил брошено и на восьмой км той же трассы в Киквидзенском районе, где все работы закончены на 95%. Эта дорога входит в опорную сеть России. Вышли строители на объект в апреле, и на момент нашей встречи уже приступили к устройству верхнего слоя покрытия, укреплению обочин асфальтобетоном.

На всех своих участках компания должна установить и современное ограждение. В Жирновском районе – 1,5 км, а Еланском – 2,1 км, Киквидзенском районе – 1,6 км. Но все объекты, включая небольшие ремонты, к сентябрю будут сданы.

«Все успеем, – уверен руководитель. – Барьерное ограждение будет установлено быстро, поскольку в прошлом году приобрели две специализированные машины. Одна – передвижная механическая, а другая гидравлическая на базе автомобиля, у которой скорость забивки намного больше. Плюс, мы в этом году выиграли контракт на 16 млн по установке барьерного ограждения в местах повышенной аварий-

ности на разных дорогах в районах, которые содержим».

Опыта компании не занимать, поскольку более 10 лет на постоянной основе занимается обслуживанием региональных трасс в Котовском, Киквидзенском и Руднянском районах. Стоит отметить, что компания начинала с содержания искусственных сооружений одного района, а сегодня она обслуживает мосты и путепроводы в девяти районах Волгоградской области – Урюпинском, Нехаевском, Алексеевском, Новониколаевском, Новоаннинском, Киквидзенском, Еланском, Руднянском, Жирновском. В позапрошлом году сделали ремонты по жизненным циклам, и что прибавило километраж к работе по содержанию.

«По содержанию в этом году ничего не изменилось, поскольку никто нам новые дороги не построил, и думаю, что кроме нас самих, и не построят. К зиме мы готовы: соль и песок для песчано-соляной смеси заготовлен полностью», – отметил Роман Васильевич, подчеркнув, что несмотря на то, что организация не стремится получить контракты на федеральные объекты, свою работу выполняет безукоризненно, с полной самоотдачей и знанием

В ЭТОМ ГОДУ «МОСТДОРСЕРВИС» ПРИМЕНИЛ В РЕМОНТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ДОРОГИ ХОЛОДНЫЙ РЕСАЙКЛИНГ, КАК ОЧЕНЬ ПЕРСПЕКТИВНУЮ ТЕХНОЛОГИЮ

дела. И запаса прочности хватает на все, несмотря на санкции и рост цен. Потому, что планирует свою деятельность тщательно и берется за дело очень основательно. Универсальные специалисты умеют все, и в дорожный сезон штат компании составляет порядка 250 человек, а в зиму состав сокращается до 130, что для содержания вполне достаточно.

С БОЛЬШИМ ЗАПАСОМ

С техникой и ресурсами у компании с 20-летним стажем, сегодня проблем нет. Еще три года назад, когда занялись ремонтами, сразу же закупили новую современную технику, чтобы оптимизировать производство. К примеру, мульчер для удаления кустарнико-древесиной растительности. Год назад купили два 20-тонных самосвала, два новых автогрейдера и два катка. Это важно, поскольку цены растут. Но в этом сезоне волгоградцы не планируют закупать ничего существенного – все 120 единиц техники исправно работают. Есть некоторые трудности, поскольку приходится дольше, чем раньше ждать запчастей. Но это – не проблема. Стройматериалы на содержание и ремонты везем из Ростова, Краснодара и Саратова, который территориально находится ближе к фронту работ, чем к Волгограду.

У компании «Мостдорсервис» есть и свои асфальтобетонные заводы – в Котовском и Киквидзенском районах. В этом году все материалы закупили полностью, и уже подумываем о модернизации АБЗ – в сентябре планируем переходить на новые ГОСТы по изготовлению ас-



«МОСТДОРСЕРВИС» ЭТОМ ГОДУ ЗАКЛЮЧИЛ ТРИ КРУПНЫХ КОНТРАКТА ПО «БКД» НА СЕМЬ УЧАСТКОВ, И ВСЕ ОБЪЕКТЫ, ВКЛЮЧАЯ НЕБОЛЬШИЕ РЕМОНТЫ, В НОЯБРЕ БУДУТ СДАНЫ

фальтобетонной смеси по новым фракциям», – отметил Роман Покидышев.

Что касается финансирования, то деньги на ремонт и содержание региональных дорог поступают исправно, и по словам гендиректора, на данный момент наоборот, даже быстрее, поскольку это ремонты по «БКАД». А значит, можно и нужно развиваться и двигаться дальше, качественно и в срок выполняя свою работу.

Ее много, поскольку на балансе более 700 км автомобильных дорог, сотня мостов и две тысячи водопропускных труб. Скушать не приходится – то на одном объекте, то на другом, а то и одновременно, нужно решать текущие вопросы.

Марина Алексеева



СКОРАЯ ПОМОЩЬ ДОРОГАМ

Четыре года назад в Волгограде после масштабной реконструкции открыли областную больницу № 25.

По словам губернатора Волгоградской области Андрея Бочарова, тем самым в регионе был заложен новый стандарт оказания скорой медицинской помощи. Медучреждение было полностью обновлено впервые за 40 лет. А в этом году ООО «Аверс» занималось благоустройством всех площадок перед этим, одним из лучших медучреждений не только Волгоградской области, но и страны. Это повысило доступ специализированной техники к лечебному учреждению. Теперь все водители, которые вынуждены парковать там машины, очень довольны.

МЕЖКВАРТАЛЬНЫЕ ПРОСТРАНСТВА

На свои объекты волгоградские дорожники вышли в марте, а уже в конце июля готовность составила около 65%. «В этом году в сжатые сроки мы выполнили контракт по обустройству парковочных мест перед областной больницей №25. Благоустройство – довольно редкий для нас объект. В этом году мы работаем по девяти контрактам, общей стоимостью 969 млн рублей. Объемы по сравнению с прошлым годом увеличились на более чем 200 млн, поскольку контракты включают много участков. В основном мы строим и ремонтируем дороги не только в областном центре, но и за его пределами на региональных и федеральных трассах, но в этом году взяли только за городские проезды и тротуары. Работаем с опережением графика, и надеемся сдать все объекты в этом



году, хотя часть объема по контрактам была запланирована с переходом на 2023 год» – рассказал генеральный директор ООО «Аверс» Сергей Папян.

Компания в последние годы активно участвует в обновлении улиц Волгограда. И самый протяженный участок ремонта этого сезона в областном центре – 4,6 км магистральной автодороги по ул. 64 Армии от границы с Советским районом до пересечения с улицей Изоляторной в Кировском районе по заказу МБУ «Северное». Чтобы не создавать дополнительных заторов на оживленных автомагистралях покрытие меняли в основном ночью и поздно вечером. Алгоритм классический: фрезерование старого покрытия, демонтаж бортового камня и его установка, укладка выравнивающего слоя покрытия из щебня или асфальтобетонной смеси и верхнего из ЩМА-20 на проезде и тротуарах, ремонт смотровых и дожде-



СЕРГЕЙ ПАПЯН:

«**ОБЪЕМЫ ПО СРАВНЕНИЮ С ПРОШЛЫМ ГОДОМ УВЕЛИЧИЛИСЬ НА БОЛЕЕ ЧЕМ 200 МЛН ... МЫ СТРОИМ И РЕМОНТИРУЕМ ДОРОГИ НЕ ТОЛЬКО В ОБЛАСТНОМ ЦЕНТРЕ, НО И ЗА ЕГО ПРЕДЕЛАМИ НА РЕГИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАССАХ**»

приемных колодцев, нанесение дорожной горизонтальной разметки, установка дорожных знаков и светофоров. Объект сдан в срок.

К середине лета дорожники отремонтировали несколько улиц общей протяженностью 8,57 км по заказу МУ «Комдорстрой»: Михайлова, Саши Филиппова, Лермонтова, Кунцевскую, Слесарную, Гагринскую и Удмуртскую. И на момент нашего визита близился к финалу ремонт дворовых территорий на 42 объектах во всех районах Волгограда – проездов и тротуаров возле многоквартирных домов. Площадь восстановленного покрытия проездов составит более 60 тыс м², а площадь тротуаров – более 17 тыс м².

Как и в прошлом году, по заказу комитета благоустройства и дорожного хозяйства местной администрации «Аверс» заметно обновил город Волжский. В работе было пять улиц общей протяженностью 6,8 км.

В список вошли дороги, ремонт которых завершится в 2022 году, и переходящие объекты на 2023 год: общая протяженность всех дорожных объектов составляет 24 км 170 метров. Самый крупный из них – улица Кошевого протяженностью 2 км 800 метров. Добавим, в числе дорог, ремонтируемых в 2022 году, – и проспект Ленина от улицы Александра до улицы 87 Гвардейской. Это переходящий объект, ремонт которого завершится в 2023 году. Напомним, обновление проспекта Ленина началось в 2020 году, когда был отремонтирован участок протяженностью 2,3 км от въезда в город до улицы Молодежной. В этом году ремонт главной транспортной артерии Волжского шел на участке

«Аверс» работает с опережением графика, и надеется сдать все объемы в этом году, хотя часть объемов по контрактам были запланированы с переходом на 2023 год.

от улицы Молодежной до улицы Молодогвардейцев протяженностью около 2,8 км. За два года на проспекте Ленина уже отремонтировано более 5 км дорожного полотна, а в 2022-2023 годах комплексное обновление ждет еще 2,5 км главной транспортной магистрали города. Первыми дорожники сдали улицы Кошевого, Большевикская и Чайковского, затем взяли за проспект Ленина. По словам руководителя, из-за индивидуального согласования с жителями прохождения въездов в дома и тротуаров, пожалуй, самым проблемным оказался ремонт проспекта Ленина от ул. Молодогвардейцев до ул. Александра.

«В этом году мы планируем сделать на 20 процентов больше объемов, чем в прошлом году за счет повышения производительности труда, – рассказал генеральный директор ООО «Аверс» Сергей Папян. – За последние два года приобрели современные катки с вибраторами для уплотнения, обновили парк асфальтоукладчиков, водовозок, шесть самосвалов – китайских большегрузов, которые позволяют нам перевозить на каждой машине более 30 тонн стройматериала, два современных асфальтоукладчика. Сегодня в парке более 80 единиц проверенных машин. По мере необходимости привлекаем субподрядчиков, но по минимуму – менее 30 %».

ПРОИЗВОДСТВО ПОД КЛЮЧ

Для того, чтобы двигаться вперед, производство всегда должно обновляться и внедрять новые технологии. В марте прошлого года «Аверс» частично модернизировал дробильное оборудование,



**Данишкина
Татьяна
Анатольевна**
Заместитель
генерального
директора
по финансам

установил новый асфальтобетонный завод. Он требует дополнительных площадей для складирования материалов, например, сыпучих материалов, которые используются в производстве, требуется расширение и битумных хранилищ. А покупаемая техника требует новых площадок для крытых стоянок, которые на сегодняшний день подготовлены. Поэтому транспорт на зиму будет храниться в защищенном месте.

Не прекращается и работа над закупкой нового оборудования, чтобы комплекс производства асфальта был полноценным, и шел непосредственно от производства дополнительных материалов до выпуска самого асфальта и дальнейшей укладки.

Даже в классических ремонтах компания применяет инновационные разработки.

«Модифицированный битум прочнее обычного, поэтому для лучшего сцепле-

ния и уменьшения колейности на дороге мы примешиваем в него специальную добавку, – продолжил рассказ руководитель. – В строительстве автомобильных дорог на сегодняшний день все чаще применяется стыковочная полимерно-битумная лента. Она предназначена для обеспечения долгосрочной герметизации швов сопряжения асфальтобетонных покрытий автомобильных дорог и применяется при выполнении «холодных» стыков автодорожного покрытия, когда вновь укладываемый асфальтобетон примыкает к ранее уложенному, холодному, дорожному покрытию. В ЩМА для увеличения срока службы дороги тоже добавляется стабилизирующая добавка».

Материал «Аверс» закупает у отечественных производителей. Битум – саратовский, а щебень – из Ростовских карьеров.

**Мамян Артур
Седракович**
Заместитель
генерального
директора
по производ-
ству
и развитию



НАДЕЖНАЯ КОМАНДА

Несмотря на масштабные планы, «Аверс» не увеличивает штат – команды в 80 человек хватает на все объекты. Во многом благодаря тому, что практически все работники – опытные мастера. Сам Сергей Рубенович дорожным делом занялся шесть лет назад, но много лет отдал нефтегазовой отрасли, имеет много высоких заслуг, а опыт руководителя главы администрации очень пригодился и в организации своего дела, подборе работоспособного, надежного коллектива. Он искренне радуется за свои волгоградские дороги, и уважение людей для такого человека – главное. Поэтому и его небольшая команда, чувствуя заботу и стабильность, уверена в завтрашнем дне. Такой руководитель притягивает честных и талантливых тружеников, профессионалов с Большой буквы. К примеру, главный инженер Сергей Скупов пришел в компанию в апреле 2019 года на должность производителя работ, в течение месяца стал начальником участка, а с мая этого года стал правой рукой генерального директора. Он отвечает за организацию работ на объекте, сдачу объемов строительному контролю и заказчику. Многие руководители шутят, что сдать дорогу

бывает сложнее, чем построить. За добросовестный труд, образцовое исполнение профессиональных обязанностей Сергей Геннадьевич награжден грамотой Губернатора Волгоградской области. Нельзя не отметить и вклад в общее дело прекрасной половины человечества, ведь без женщин в России не обходится практически ни одно производство. Безусловно, женский коллектив в «Аверсе» состоит в основном из специалистов административно-управленческого аппарата, диспетчеров, бухгалтеров, инженеров – ПТО и сметчиков. Заместителя главного бухгалтера – Гульнару Батрханову в коллективе уважают все – от рабочих до руководства. Практически с момента основания компании Гульнара Хамитовна отвечает за организацию бухгалтерского учета хозяйственно-финансовой деятельности предприятия, возглавляет работу по подготовке и принятию рабочего плана счетов, оказывает методическую помощь работникам подразделений предприятия по вопросам бухгалтерского учета, контроля и отчетности, а также многое другое. Но в целом, все сотрудницы финансового сектора компании работают безупречно, во многом благодаря чуткому руководству финансового директора Данишкиной Татьяны Анатольевны и главного бухгалтера Семенниковой Татьяны Юрьевны.

«Благодаря им в нашей организации всегда сходится дебит с кредитом», – улыбается Сергей Папан.

Отметим, что в «Аверсе» сходится не только это, поскольку компания работает на результат, быстро и без халтуры. А результат – это качественно отремонтированные дороги с применением новых технологий, которые служат долго верой и правдой. Местные жители благодарны своим дорожникам за отличную работу. Например, до сих пор благодарят за две региональные дороги, которые «Аверс» досрочно отремонтировал в прошлом году в городском округе Михайловка и Кумылженском районе: «Михайловка (км 29,4) – Даниловка – Котово» км 0+000 – км 12+000, а также «Жирновск – Рудня – Вязовка – Михайловка – Кумылженская – Вешенская» км 213+000 – км 223+060.

Контракт был рассчитан на три года, но специалисты сделали все на четыре ме-

Скупов Сергей Геннадьевич
главный инженер



Шевченко Евгений Владимирович
начальник испытательной лаборатории



сяца раньше и сдали свои объекты к 1 сентября. За шесть лет компания построила и отремонтировала в Волгоградской области десятки таких дорог, которые в конце 1990-х от недофинансирования и перегруза пришли в полный упадок. С 2014-го ситуация начала меняться, а с 2018 года, когда регион «вошел в БКД», объемы у местных конкурентоспособных компаний начали расти. У «Аверса» – до 30 процентов ежегодно. И этот сезон не станет исключением, несмотря на трудности. Причем, компания не ставит себе задачи попасть именно на мегастройку, как, например, М-12. Им хватает работы на родной земле. И сделать комфортные проезды у областной больницы для них не менее важно, чем построить международный коридор. Именно такой добросовестный подход к делу является надежным фундаментом для пути в светлое будущее. ■

Мария Гошина



Интеллектуальные транспортные системы России

7-й форум и выставка

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ РОССИИ

ЦИФРОВАЯ ЭРА ТРАНСПОРТА

14-15.09.2022

Москва

Азимут Отель Олимпик
(Олимпийский Проспект 18/1)

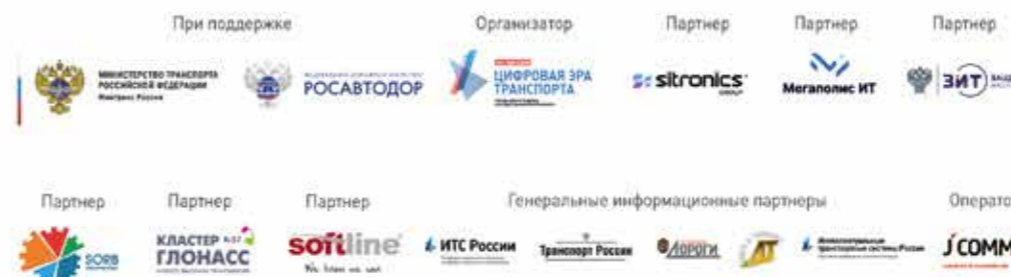


Ключевое событие в области внедрения интеллектуальных транспортных систем и цифровых технологий на транспорте.

На Форуме лидеры мнений примут участие в обсуждении проблематики и поиска наилучших решений в таких вопросах, как стратегия цифрового развития транспортного комплекса, актуализация программы внедрения ИТС в субъектах Российской Федерации в рамках нацпроекта БКД и на платных дорогах, повышение безопасности дорожного движения и высокого уровня содержания автомобильных дорог, потенциал развития цифровых сервисов для пассажирских и грузовых перевозок, развитие и др.

В мероприятии примут участие представители федеральных органов власти, субъекты Российской Федерации, компании-поставщики технологических решений, экспертно-аналитическое сообщество в области цифровых технологий на транспорте.

На выставке будут продемонстрированы реальные технологические решения в области ИТС и цифровой инфраструктуры автомобильных дорог.



8 495 766 51 65
8 964 522 09 86

info@itsrussiaforum.ru
office@jcomm.ru
www.itsrussiaforum.ru

ПРОЙТИ ПО РОДНИКОВОЙ, СВЕРНУТЬ НА УНИВЕРСИТЕТСКУЮ...



Как только в «Родниковой долине» выросли жилые дома, этот новый микрорайон стал обрастать дорогами. До конца года в Советском районе Волгограда в рамках программы «Стимул» будет построено две дороги в микрорайоне «Родниковая Долина», и эти новые магистрали станут очередным этапом комплексного развития современного жилого комплекса. В этом году дорожники МУП ДСЭР Советского района должны построить на территории перспективной застройки 517 метров улицы Родниковая.

ХВОЙНЫЙ ЛЕС ПО СТОРОНАМ

Прежде всего, четырехполосная дорога на улице Родниковая обеспечит жителям комфортный выезд на улицу Дж. Джембаева, а затем и на проспект Университетский.

«В прошлом году мы сделали в этом микрорайоне 400 метров дороги, а в этом году выиграли контракт стоимостью в 123 млн рублей на строительство участ-

ка улицы Родниковой от пересечения улицы Степанищева с недавно построенной дорогой по улице № 10, – рассказал корреспонденту «ДиТ» главный инженер МУП «ДСЭР Советского района г. Волгограда» Виталий Попов. – По контракту мы должны сдать объект первого ноября, но планируем справиться раньше». Работы идут с опережением графика несмотря на то, что в конце июля в Волгограде зарядили ливни. По словам дорожников, такие дожди – не помеха. К подготовительным работам специалисты приступили в марте – разметили территорию, отсыпали котлован, сформировали сеть ливневой канализации, смонтировали ливнеприемники и поперечные линии водосброса... В апреле взялись за дорожное основание – многослойную грунтовую подушку из черного щебня различных

фракций и уплотненного песка. Чтобы защитить дорогу от грунтовых вод и осадков, между слоями бы уложен геотекстиль и геомембраны, объект по объемам материала довольно затратный – только на земляное полотно ушло более 30 тыс. кубометров песка и 12,5 тыс. тонн щебня. К началу августа готовность участка составила 70%. Основной ход в нижних слоях уже «в асфальте», уложен и верхний слой щебня. На правой стороне, где расположены парковка и местный проезд, скоро пройдут катки. По планам, до 15 августа специалисты закатают весь участок тремя слоями асфальтобетона, останется сделать тротуары и освещение. Кстати, столбы уже врыты по всей протяженности улицы. Она будет очень светлой и усаженной елями и соснами. В прошлом году дорожники высадили 6,5-метровые хвойные саженцы на улице №10. И они прекрасно прижились. Это очень необычно для солнечного региона – лес вдоль дороги. В октябре, когда солнце не будет таким беспощадным, на Родниковой высадят хвойные деревья высотой 1.0-1.5 м. Сейчас для них уже монтируют новый поливочный водопровод.

ВСЕ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

В этом году МУП «ДСЭР» ударно работает по трем контрактам, и основной из них – 19 улиц Волгограда по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги», которые нужно сдать к 1 сентября. Это внутригородские дороги, в основном на юге областного центра, и больше всего ремонтами охвачены Красноармейский, Советский и Кировский районы. Все работы там закончены, включая нанесение разметки. Сейчас идет диагностика

ГЕННАДИЙ ЛИ:

« ДЛ Я НАС ОЧЕНЬ ВАЖНО СОХРАНЯТЬ СТИМУЛ К РАБОТЕ, И МЫ ОДНО ИЗ НЕМНОГИХ ПРЕДПРИЯТИЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПОЗВОЛИТЬ И ФИНАНСОВЫЙ СТИМУЛ: ВЫПЛАТУ ТРИНАДЦАТОЙ ЗАРПЛАТЫ, МАТЕРИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ РАБОТНИКАМ»



и поэтапная сдача участков. На уличные ремонты была брошена большая часть техники и людей, целая армия дорожников, учитывая, что предприятие располагает серьезными ресурсами – 350 человек и около ста единиц техники. В этом году предприятию удалось обновить малую механизацию – навесные фрезы.



ДОРОГИ ВОЛГОГРАДА СТАЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНО ЛУЧШЕ, НО ЕСТЬ И ХРОНИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ. НАПРИМЕР, УСТАРЕВШАЯ СИСТЕМА ЛИВНЕВОЙ КАНАЛИЗАЦИИ. ВОДА ТЕЧЕТ ПО НОВЫМ ДОРОГАМ, РАЗМЫВАЯ АСФАЛЬТОБЕТОН. И НУЖНО СРОЧНО ПРОВОДИТЬ ИНВЕНТАРИЗАЦИЮ КОЛЛЕКТОРОВ, ЧТОБЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ИЛИ ЗАМЕНИТЬ ПРИШЕДШИЕ В НЕГОДНОСТЬ ЛИВНЕВКИ

«Глобального не брали. Сейчас покупаем автогрейдер китайского производства.

Активным импортозамещением пока похвастаться не можем. Два года назад брали два российских «пылесоса», поскольку мы занимаемся и содержанием четырех районов города, но разочаровались. В отличие от наших аналогов, импортные убирают чище и не ломаются. Хотя, может сейчас, в свете последних событий, и наши производители подтянулись», – отметил главный инженер предприятия Виталий Попов.

ТРИ ГОДА НА ЭЛЕКТРОЛЕСОВСКОЙ

Много ресурсов сейчас сосредоточено и на третьем объекте, стоимостью 381 млн рублей. Это продолжение прошлогоднего объекта – нового строительства 2 км 195 м дороги со всеми коммуникациями на улице Электроресовская. Контракт двухгодичный, на этот год предусмотрено 203 млн, остальные средства поступят в следующем году.

Виталий Попов уточнил, что это сложный участок в черте города. Дорога очень важна, поскольку нужно соединить Кировский район с Ворошиловским. По сути, это дублер Второй продольной магистрали, который идет по Советскому и Кировскому районам, вдоль Волги и железной дороги. В перспективе здесь оперативно будет реализован и второй проект, чтобы к окончанию работ сделать полноценную развязку с выходом на улицу Кирова – еще 100-150 м дороги. А то потеряется весь смысл в этой затее и люди дорожников просто «не поймут».

В городе всегда сложнее строить, чем в чистом поле. На Электроресовской специалистам пришлось выносить за территорию объекта водопровод, перестраивать или переносить все сети, включая газопровод и менять ливневую частную канализацию. То есть проводить весь комплекс работ.

«Этот контракт рассчитан был на три года, со сроком сдачи в ноябре 2024 года, – продолжил рассказ Виталий Попов. Но в связи с тем, что финансирование рассчитано на два года, мы будем строить дорогу до 1 ноября 2023 года. Процент готовности пока невысок – 10-12. Это связано с длительным переносом газопровода, но у нас впереди три месяца дорожного сезона. Земляные работы сделаны только на 70%, поскольку на нашем участке находятся жилые дома и отселение продолжается – служба заказчика выкупает землю. Это самая затратная часть объекта. На него пошло и много стройматериала, одного песка необходимо завести порядка 90 тысяч тонн.

Ливневой коллектор сделан на 50%, а значит, скоро перейдем на асфальтобетонные работы – укладке двух слоев асфальтобетона. Тогда и в процентах все будет намного «красивее».

Все, что положено по проекту опытные специалисты, работающие на этом предприятии, делают с душой, как для себя. Потому что сами здесь живут. Ведь эта организация была создана еще в 1997 году на базе хозрасчетного ремонтно-строительного участка МПО «Райкомхоз» для комплексного благоустройства. До 2014 года коллектив занимался содержанием улично-дорожной сети Советского района Волгограда. А сегодня выполняет работы по строительству, текущему и капитальному ремонту дорог, тротуаров, искусственных сооружений и содержанию дорог уже в 4-х районах города – Ворошиловском, Советском, Кировском и Красноармейском. Плюс, выпускает асфальтобетонную смесь различных марок как для собственных потребностей, так и для реализации сторонним организациям. Работы хватает и коллектив предприятия с уверенностью смотрит в будущее.

И. Кадырбаев



НОВЫЙ СУХОГРУЗ СПУЩЕН НА ВОДУ

На «Красном Сормове» спустили на воду сухогрузный теплоход проекта RSD59

После спуска судно будет достраиваться на воде, а затем пройдет ходовые испытания и будет передано заказчику. Серия строится по заказу ГТЛК, проект RSD59 разработан Морским инженерным бюро-СПБ. На сегодня «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий. «Красное Сормово» благодаря реализации программы повышения производительности труда сократило сроки строительства сухогруза проекта RSD59 с 9 до 6 месяцев с момента резки металла до передачи судна заказчику. На сегодня это рекордный показатель среди судостроительных предприятий России.

ОТДЫХ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Судна «Валдай» станут частью прогулочного маршрута для нижегородцев и туристов. Их запустили с 10 августа в Нижнем Новгороде между популярными туристическими местами – Нижневолжской набережной и Стрелкой. В этом году было много просьб на запуск такого рейса. Осмотрев нагорную часть Нижнего Новго-

рода, кремль и улицу Рождественскую, можно доехать до нового общественного пространства на Стрелке, а закончить прогулку, например, дойдя пешком до Нижегородской ярмарки. Время в пути составит 10 минут.



НОВАЯ СЕЙСМОСТАНЦИЯ В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

Теперь ученые смогут регистрировать слабые толчки и отслеживать сейсмическую активность на Северном морском пути



На территории полярной станции Малые Нарманулы, на острове Южном архипелага Новая Земля, впервые установили стационарную сейсмическую станцию. Это очень важное для регистрации землетрясений в Арктике событие. Как рассказала заведующая лабораторией сейсмологии Федерального исследовательского центра комплексного изучения Арктики Галина Антоновская, для установки вырыли котлован глубиной около метра. Туда залили цемент, а потом поместили оборудование. Чтобы настроить его, ученым потребовалось около недели. До этого толчки фиксировали с помощью оборудования на Динсоне, Земле Франца-Иосифа и Северной Земле. Но для учета землетрясений в официальных каталогах этого было недостаточно. Теперь ученые смогут регистрировать слабые толчки и отслеживать сейсмическую активность на Северном морском пути. Данные будут также использовать для прокладки трубопроводов в обход опасных районов.

ПО ЭЛЕКТРОННОМУ «КОМПАСУ»

Водный транспорт делают безопасным и удобным за счет внедрения технологий

В среднем за сутки с начала августа только в акватории Москвы передвигается больше 120 судов, причем, 73 процента из них – прогулочные и круизные теплоходы. По словам главы городского департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Максима Линсутова, судовладельцы начали работать в единой электронной системе, свою работу также ведут две службы – водный и береговые патрули. На причалах обновили информационные стенды, а в приложении «Московский транспорт» внедрили речные суда, где можно следить за их движением, покупать билеты и узнавать расписание. Кроме того, за водной обстановкой следит Речной ситуационный центр ЦОДД и ЗОО намер в Москве-реке.

ЗЕЛЕННЫЙ СВЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ ЭЛЕКТРОСУДАМ

Из Санкт-Петербурга в Москву впервые прибыли четыре речных электрических судна

После финальной отделки и тестовых испытаний они выйдут на регулярный маршрут «Парк «Фили» – Киевский». Их запустят на маршрут, когда будет уверенность, что они готовы к перевозке пассажиров и полностью безопасны. Это первые российские электросуда, даже мотор – отечественного производства.

Планируется, что по Москве-реке будет ходить 21 электрическое речное судно, а обеспечивать их работу – 23 плавучих комфортабельных причала. Речной транспорт будет полностью интегрирован в транспортную сеть Москвы с привычными пассажирскими сервисами.



ДЕФОРМАЦИОННЫЕ ШВЫ

TLC® ExJoint

ООО «Трэйд Логистик Компани» представляет новый продукт: резинометаллические модульные деформационные швы TLC® ExJoint для автодорог, мостов, причалов, терминалов.

Сегодня в России как никогда актуален вопрос импортозамещения. Правительство выделяет огромные средства на проекты по импортозамещению. И требует срочного перехода на новые технологии, не зависящие от Запада. Проблема коснулась всех отраслей промышленности, в том числе дорожно-транспортной. Конечно, в одночасье сложно обновиться, но задача поставлена, надо выполнять.

А тем временем многие компании уже выдают готовый продукт. Одной из таких организаций является ООО «Трэйд Логистик Компани», которая предлагает деформационные швы TLC® ExJoint для автодорог, мостов, причалов, терминалов. При этом заметим, это – не в спешку испеченный продукт под вызовы тренда. Нет. Резинометаллические модульные деформационные швы TLC® ExJoint созданы в результате плодотворного сотрудничества опытных сотрудников ООО «Трэйд Логистик Компани» с иностранным производителем. Производство организовано в рамках программы по импортозамещению и располагается на базе Российского предприятия – ООО «РПИ КурскПром. Благодаря 100%-ой локализации производства в России, отсутствуют валютные финансовые риски.

Преимущества TLC® ExJoint

Исторически промышленные сооружения представляли собой одну из наиболее сложных задач гражданского строительства. Правильное сопряжение является ключевым моментом в эксплуатационной пригодности данных сооружений. И именно система деформационных швов должна обеспечивать прочность сопряжения для движения по дорожному покрытию, одновременно, допуская определенные смещения конструкции для адаптации к воздействию внешней среды, а также отличаться долговечностью. «Трэйд Логистик Компани» найдены новые решения в этом направлении.

Система TLC® ExJoint решает эти задачи, а именно:

- поглощает смещения элементов конструкции в определенном диапазоне, включая косые стыки.
- поглощает смещения, вызванные движением транспорта, торможением, усадкой или вращением.
- смягчает передачу значительной ударной нагрузки на конструкцию сооружения вследствие интенсивного движения, дорожно-транспортных происшествий и других причин.
- поглощает смещения, вызванные воздействием погодных условий и природных сил - расширением или сжатием самой конструкции вследствие изменений температуры, ветровой или сейсмической нагрузки.
- обеспечивает эффективное уплотнение шва дорожного полотна, предотвращая преждевременный износ.
- обеспечивает комфортное и бесшумное движение без повреждения транспортных средств.

TLC® ExJoint прост и долговечен и имеет еще ряд особенностей, в частности:

- Резиновые модули имеют стальное армирование, что обеспечивает двойное преимущество, резина защищает металлические части от коррозии, а сталь укрепляет структуру швов.
- Используемая резина обладает высокой стойкостью к износу вследствие воздействия шин, ударным нагрузкам и погодным условиям. Система TLC® ExJoint отличается высокой долговечностью.
- Конструкция предусматривает дренажные каналы, которые обеспечивают быстрое удаление воды, предотвращая ее скопление. Это замедляет процесс старения швов и снижает вероятность происшествий.
- Быстрый и простой монтаж. Для монтажа новых или замены изношенных деформационных швов не требуется использование тяжелой техники.



TLC®	Смещение* (мм)	Д (мм)	В (мм)	Ш (мм)	А (мм)	Б (мм)	Г (мм)	Е (мм)	Масса (кг)	Мхб (мм)	Øа (мм)	б1 (мм)
EXJ 50	50±25	1750	35	240	190	250	40	70	25	M-12x220	14	27
EXJ 80	80±40	1830	40	274	220	305	55	80	37	M-14x220	16	32
EXJ 110	110±55	1830	46	356	279	305	70	92	56	M-14x220	16	40
EXJ 140	140±70	1830	54	432	342	305	85	108	78	M-16x220	18	42
EXJ 180	180±90	1830	66	470	390	305	105	132	106	M-16x220	18	45

Д: длина; В: высота; Ш: ширина;
А: поперечное расстояние между анкерами;
Б: продольное расстояние между анкерами;
Г: максимальный конструктивный зазор элемента ExJoint при монтаже; Е: ширина перехода;
Мхб: Размер болта; Øа: диаметр болтового отверстия; б1: рекомендованная высота раствора относительно постели
*Допускается смещение под любым углом.

ДЕФОРМАЦИОННЫЕ ШВЫ ДЛЯ МОСТОВ, ПРИЧАЛОВ, ТЕРМИНАЛОВ TLC® EXJOINT ОБЕСПЕЧИВАЮТ КОМФОРТНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА И ОТЛИЧАЮТСЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ УПЛОТНЕНИЯ, НИЗКИМИ ЗАТРАТАМИ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПРОСТОТОЙ ЗАМЕНЫ.

Итак, если коротко, деформационные швы для мостов, причалов, терминалов TLC® ExJoint обеспечивают комфортность движения транспорта и отличаются эффективностью уплотнения, низкими затратами на техническое обслуживание и простотой замены.

В основе конструкции швов TLC® ExJoint находятся резинометаллические модули, которые поглощают расширение, сжатие, сдвиг и вращательные смещения.

Деформационные швы TLC® ExJoint поставляются в модулях заданной длины с креплением по обеим сторонам конструкционного шва. Для любой модели TLC® ExJoint могут быть изготовлены специальные элементы для бордюров, тротуаров, откосов или любых других дорожных профилей.

Справка ДИТ

Деформационные швы TLC® ExJoint EXJ50 - EXJ180 способны компенсировать смещения в диапазоне от 50 мм до 180 мм.

Области применения:

- Сооружения с диапазоном смещений менее 180 мм
- Среднегабаритные конструкции
- Автодороги
- Причалы
- Терминалы промышленного назначения
- Автостоянки
- Пешеходные мосты

ШАХМАТНЫЕ ФИГУРЫ ВАСИЛИАДИ

«...оставь свой след, свою построенную дорогу»
Владимир Василяди

Своему делу герой нашего очерка отдал не полвека, а несоизмеримо больше, поскольку жизненный путь не измерить годами. Его вехи – это то, что остается после тебя. За плечами Владимира Василяди – его объекты, по которым можно изучать историю транспортной инфраструктуры СССР и России со всем ее «рельефом». Почти полвека, реконструируя и строя аэродромы, порты, федеральные дороги, он шел на прорыв, умудряясь выполнять практически невыполнимые задачи. Владимир Георгиевич помнит практически каждый день этих эпохальных строек, потому что остался верен любимой профессии, хотя и в его жизни, как и в отрасли, были кризисы и подъемы.



ПУТЬ НА МАНАС

Любая биография начинается с даты и места рождения – Владимир Василяди родился в украинском Бердянске 30 сентября 1952 года, на пороге эпохальных советских строек. Получил среднее образование в городе Фрунзе, столице Киргизии, а ныне Бишкеке, куда переехал с родителями. Спортивный и разносторонний мальчик с детства мечтал увидеть мир и получить такую профессию, чтобы не протирать штаны в кабинетах, а работать на свежем воздухе. Тем более, что отец – энергетик, всю жизнь строил ГЭСы в Киргизии, а мамина профессия инженера лесного хозяйства тоже была близка к природе.

Закончив Фрунзенский политехнический университет и получив диплом с отличием инженера путей сообщения, молодой специалист в 1974 году попал в мощную организацию – УС-16 Главдорстрой Минтрансстрой СССР. Это – и везение, и резуль-

тат упорного труда – еще студентом Василяди 4 года работал в кафедральной лаборатории – испытывал асфальтобетон и цементобетон, даже написал дипломную работу «Строительство автодороги с цементобетонным покрытием в горной местности». Для того времени это было в СССР ноу-хау. А председателем госкомиссии на защите был руководитель УС-16 Главдорстрой Минтрансстрой СССР Майоров М. В., и так диплом его впечатлил, что он предложил заведующему кафедрой: «Этого парня давай распределяй ко мне». Управление в то время начинало строить новый аэропорт Манас в столице Киргизии.

Стройка аэропорта в 23 км от Фрунзе стала «первой ласточкой» молодого специалиста. Город разросся и в 1973 году в чистом поле начали строить новую воздушную гавань. Василяди отправили в карьер – добывать щебень для бетона. В апреле дорожники уложили первый куб цементобетона,

ВЛАДИМИР ВАСИЛИАДИ:

«ТЫ ПРИХОДИШЬ НА НОВОЕ МЕСТО, ГДЕ ЕЩЕ НИЧЕГО НЕТ. А ПОСЛЕ ТЕБЯ ОСТАЕТСЯ СООРУЖЕНИЕ, ПОСТРОЕННОЕ НА ВЕКА. ИЛИ ДОРОГА, ПО КОТОРОЙ ТОЛЬКО НАЧАЛИ ЕЗДИТЬ ЛЮДИ, А КАЖЕТСЯ, ЧТО ТАК БЫЛО ВСЕГДА»

а уже через полгода председатель Совета министров СССР Алексей Косыгин приземлился на новую ВВП для участия в торжествах, посвященных 50-летию республики.

Потом был аэропорт Тамчи, который сделали международным, порт в г. Рыбачье, трасса «Пржевальск-Иньильчек».

Затем Василяди 7,5 лет проработал в Восточном Казахстане, где особо памятна автодорога «Свинчатка-Канай-Кала-Джурга». За несколько лет Владимир Георгиевич прошел путь от прораба до начальника ПТО СУ-946 УС-16 Главдорстрой, затем, вернувшись в Киргизию, и отучившись на двухмесячных курсах резерва Министра Трансстрой СССР, был назначен заместителем начальника СУ-875УС-16 для строительства автодороги «Джалал-Абад-Казарман». С большой теплотой отзывается он о своих первых учителях – опытных транспортных строителях – Иване Трухине и Валерии Богданове, с которыми он «взял» свои первые высоты.

КИРГИЗСКИЙ КЛОНДАЙК

Рассказать о всех объектах Почетного транспортного строителя в небольшом очерке не представляется возможным, но особо нашему герою запомнилось строительство трассы «Джалал-Абад – Казарман» в Киргизской ССР, где он отработал 15 лет. Дело в том, что около села Казарман нашли крупное месторождение золота высочайшей пробы, начали строить золоторудный комбинат «Макмал», куда нужно было привезти, как минимум 25 тысяч кубометров известня для технологии при добыче золота и плюс 100 тысяч тонн угля для отопления предприятий и населения, и овощи и фрукты из Ферганской долины. По объездной трассе до комбината – 1,5 тысяч км, а через горы – всего 150 км. Но будущий киргизский Клондайк и Джалал-Абад разделял самый снежный перевал в Средней Азии – на высоте 3200 метров над уровнем моря. И загнать туда технику можно было лишь с июля по октябрь, поскольку этот



перевал – самое снежное место Средней Азии – за сезон выпадало до 10 метров снега. Трассу поделили на участки, местным подрядчикам достались участки попроще, а коллективу СУ-875 УС-16 Главдорстроя Минтрансстроя, которым руководил Владимир Василиади, достался самый сложный 10 км-й участок с перевалом, на котором за 2 года предшественники осилили лишь пару км. До конца 1986 года нужно было пройти остальные. Объект был включен в перечень основных направлений и ход работ контролировали на самом высоком уровне.

«Работать мы начали только 30 июня – до лета опоры ЛЭП на перевале были завалены снегом на треть. Но сдать участок до холодов нужно было любой ценой. Никто не верил, что это вообще возможно. Работы шли весь световой день с 5 утра до 10 вечера, так как работать в темное время суток в горной местности запрещено. В среднем за световой день проходили по 200 метров в сутки. Следом шли взрывники. К ноябрю горная дорога через перевал была пробита и обеспечен проезд на Казарман. Мне выписали премию в размере двойного оклада. До сих пор ее получаю, – смеется Владимир Георгиевич. – Но, вы знаете, ведь объекты запоминаются не тем, сколько ты за них получил, а тем, сколько ты им отдал».

БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ ПУТИНА

Еще один знаковый объект в судьбе нашего героя и России – реконструкция аэропорта «Пулково» в Санкт-Петербурге, поскольку после развала СССР долго ничего не строили, особенно в аэропортовой инфраструктуре.

Владимир Василиади с 1974 года участвовал в строительстве более чем 30 крупных объектов



туре. Наша страна готовилась к саммиту Большой Восьмёрки и нужно было срочно решить вопрос с генподрядчиком, причем финансирование не предполагалось, только после сдачи. 14 июня 2005 года министр транспорта Игорь Левитин собрал совещание в «Пулково» и все претенденты отказались, только глава «Инжтрансстроя» Ефим Басин отреагировал: «Мы берем объект». Сразу подписали рамочный договор, определились субподрядчики, передислоцировали технику и людей, Василиади назначили руководителем штаба. А руководителем проекта реконструкции был Борис Сакун, который сейчас возглавляет ООО «РСК».

Через две недели первый куб бетона лег на полосу, за три с половиной месяца было уложено более 200 тысяч кубометров покрытия, последний куб 16 октября. Многие не верили, что успеют до заморозков, но погода была как по заказу – температура +8°, солнце. Зимой реконструкцию завершили – поменяли электрику, ливневую канализацию, светосигнальное и радиотехническое оборудование, и в июле 2006 года спецрейсы с зарубежными гостями при-

землились в «Пулково». За эту стройку Василиади получил Благодарственное письмо от имени Президента РФ Владимира Путина.

«Я пришел в профессию в самый расцвет советского дорожного строительства, когда все было распланировано и распланировано по полочкам. Плановая система была надежным механизмом, и мощное профильное министерство стабильно работало на результат – за 50 лет существования там сменилось всего три руководителя. Было централизованное снабжение, все выделялось строго по графику – битум, щебень, песок, металл, техника. Безусловно, технологии и машины были отечественные, но мы справлялись. Затем, когда начали строить БАМ, началась экспансия зарубежных, сначала японских и немецких машин Россия сильно отстала в производстве высокотехнологичной техники, нужно наверстывать упущенное. При рыночных отношениях все резко поменялось, были приняты другие схемы управления. В 1989 году уехал в Орел, в трест «Орёлдорстрой», работал по программе «Дороги Нечерноземья» сначала в качестве начальника ПДО ОАО «Орелдорстрой», а позднее – директора строительного управления № 828. Строили мы не только в Орловской, но и в Курской областях» – рассказывает Василиади.

А в целом дорожную отрасль удержал на плаву мегапроект МКАД, инициированный столичным мэром Москвы Юрием Лужковым. Наш герой с 1996 по 2015 годы участвовал в строительстве многих современных магистралей, в том числе в команде инжиниринговой корпорации «Трансстрой»: обход города Сочи и Новосибирска, М-7

«Москва – Нижний Новгород», М-3 «Украина», М-1 «Беларусь», Тула – Новомосковск, ЦКАД, М-11 «Москва – Санкт-Петербург».

КРЕПКИЙ ТЫЛ

Разговаривая с человеком, который курировал знаковые объекты и может многое рассказать о реконструкции и строительстве аэропортов, в том числе Манаса, Тамчи, Благовещенска, Геленджика, «Пулково» в Санкт-Петербурге, Сочи, Шереметьево-2, Хотилово, Домодедово, Кневици, «Платов» в Ростове-на-Дону, хотелось узнать, что помогало ему выдержать все испытания. «Я никогда не боялся брать ответственность на себя, верил в свои силы и профессионализм, своим примером мог мотивировать людей. Я же вместе с ними жил в вагончиках, умел многое сам, даже научился водить любые машины – самосвалы, водовозки, экскаваторы, бульдозеры... Работать на грейдере было сложнее всего», – отметил Василиади.

Безусловно, труднее всего было держать дисциплину, например, не допустить пьянства, прогулов. «С этим было очень жестко. Особенно, когда я приехал из Киргизии – продолжил тему Василиади. – Я же в молодости носил усы, и ребята шушукались, мол, что это нам за Сталина прислали, не дает жить спокойно. Я отвечал: «И не дам!» И не дал. У нас было самое маленькое по количеству персонала стройуправление, но самая большая зарплата. Все качественно работали, сдавали объекты в срок. И помогали друг другу. Когда на МКАДе работали, я первым сдал свой участок. Поэтому меня Владимир Сурено-



вич Арутюнов и взял к себе в ОАО «Центродорстрой». Я первый из периферии попал в команду, куда брали только своих, кто заканчивал МАДИ. А тут парень из Орла. А в 2015 году, пошел к Борису Сакуну в «Трансстроймеханизацию», где курировал и прессу. В 2016 году он меня отправил в Ростов-на-Дону на строительство аэропорта «Платов», который соорудили к чемпионату мира по футболу 2018 года. Это был очень ответственный объект – первый на постсоветском пространстве аэропорт, построенный с нуля». Владимир Георгиевич был заместителем руководителя проекта, курировал строительство систем энергообеспечения, аэронавигационного и метеооборудования, пусконаладочные работы светосигнального оборудования и систем посадки, при этом не забывал про свою общественную нагрузку – работал с прессой и телевидением, организовывал общественные мероприятия. Например, как ответственный от «ТСМ», первый в России авиационный марафон в «Платове», собравший 3 тысячи зрителей и 2 тысячи участников из 80 городов РФ.

Человека может удержать на плаву не только характер, но и семья. Жены дорожников, как и военных, вместе с мужьями терпят трудности кочевой жизни, воспитывают детей, когда мужья месяцами пропадают на далеких труднодоступных стройках. У Владимира Георгиевича два сына – Георгий, Владимир и дочь Марина. Сейчас старшему 23 года, младшему Володе 21 год, а дочке Марине – 12 лет.

«Мои дети знают, каким трудом даются дороги, и свою дорогу пусть выбирают сами, – считает Владимир Георгиевич. – Старший окончил МИИТ. Младший сын выбрал гражданское строительство, окончил МГСУ и поступил в магистратуру. Дочка учится в 7 классе, любит точные науки, участвует в олимпиадах по математике и биологии, играет со мной в шашки и нарды, присматривается к шахматам».

ШАХМАТЫ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

Стоит отметить, что Василиади – КМС по шахматам. Его отец был судьей Всесоюзной категории и сына с раннего детства приобщил к этому виду спорта. Шахматы – это любовь Владимира Георгиевича на всю жизнь. Он гордится дружбой с вели-

кими шахматистами, например, Борисом Спасским – десятым чемпионом мира, Марком Таймановым, Юрием Авербахом, Ноной Гаприндашвили. Эти навыки помогли ему и в принятии производственных решений, поскольку сначала нужно выстроить стратегию, обдумать логистику и оперативно решать все вопросы. С удовольствием наш герой общается с Никитой Симоняном, Олегом Романцевым, Георгием Ярцевым, Ринатом Дасаевым, посещая мероприятия «Негаснущие звезды», где собираются ветераны футбольных команд Москвы. У этого человека с открытой душой много друзей, в том числе и среди уважаемых коллег: начальник Главдorstроя Виктор Субботин, заместитель начальника Главдorstроя Виталий Мороз, бывший министр транспортного строительства Владимир Брежнев, глава «Инжтрансстрой» Ефим Басин и многие другие достойные люди, настоящие профессионалы, на которых держалось транспортное строительство.

«Я с большой теплотой вспоминаю людей, с которыми сотрудничал. Многих, к сожалению, с нами нет. Еще работая в корпорации «Трансстрой» я завел такое правило – поздравлять всех с юбилеями, памяtnыми датами». Им есть что обсудить и повспоминать... Ведь когда Василиади строил «М-11», он был уверен, что в его жизни будут еще серьезные стройки. И силы есть, и желание, и опыт, и награды – знаки «Строительная Слава», «За заслуги перед транспортным строительством», Благодарственное письмо Президента России. Но судьба порой заставляет менять траекторию, и Василиади сегодня работает в отделе внутреннего аудита Управления ремонта и капитального строительства г. Москвы.

«Себе я хочу пожелать здоровья – в прошлом году очень тяжело переболел ковидом. А пожить еще надо – детей на ноги поднять, особенно младшенькую – выучить ее, замуж выдать, внуков понячить. Пока я востребован – хочу приносить пользу, передавать опыт. Я стараюсь жить с сократовским девизом: «Всего на всех никогда не хватит. Но никогда не должна быть дефицитом справедливость». Это правило универсально для всех, где ты можешь оставить свой след, свою построенную дорогу».

Мария Гошина

«ЭЛИТ-СТРОЙ»: ОТ ИНДУСТРИИ ГОСТЕПРИИМСТВА ДО ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

В ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СТРОЙКЕ ПОДРЯДЧИК ДОЛЖЕН УМЕТЬ ВСЕ

Сегодня Кабардино-Балкарская Республика переживает настоящий бум инфраструктурного строительства. Обновленные дороги тянутся через горные ущелья к новым гостиницам и базам отдыха. В республике понимают, что транспортная система неразрывно связана с туристической.

Поэтому на первый план выходят компании, обладающие универсальными компетенциями: как в дорожном, так и в жилищном строительстве, передовыми технологиями, мобильными кадрами и производственной базой; способные быстро переключаться между проектами и сосредотачивать усилия на решении задач разного уровня сложности. Одним из передовых республиканских подрядчиков является «Элит-Строй». Компания работает в отрасли с 2014 года. Основными направлениями деятельности являются строительство жилых и нежилых зданий, автомобильных дорог и автомагистралей.

Универсализация позволяет постоянно держать в работе сразу несколько объектов разного профиля и уровня сложности. Так, на текущий момент «Элит-Строй» осуществляет ремонт дорожного полотна и благоустройство автомобильных дорог в Майском районе протяженностью более 5 км, в поселке Жемтала протяженностью более 16 км, в селении Верхняя Балкария протяженностью около 2 км, селении Чегем-2 протяженностью около 4 км, ремонт подземного перехода в городе Чегем и другие.

Активный производственный ресурс составляет около 30 единиц строительной и специальной техники. А еще же в работе постоянно задействовано более 150 сотрудников и инженерно-технического состава.

Гордостью кабардино-балкарских строителей можно назвать туристическо-рекреационный комплекс «Верхние голубые озера». Компания «Элит-Строй» создала этот комплекс в 2021 году. Стро-





ХАСАН УЛЬБАШЕВ:

«**КАК И ВСЕХ, НАС ТАКЖЕ КОСНУЛИСЬ РЕЗКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СТОИМОСТИ ЦЕН НА СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ЗАПЧАСТИ. СЕЙЧАС МЫ ИЗЫСКИВАЕМ ВОЗМОЖНОСТЬ ПЛАВНОГО ПЕРЕХОДА НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ»**

Качество в приоритете, независимо от временных препятствий. Объекты должны сдаваться в срок при любой погоде и любой экономической политике.



ительство велось по самым современным технологиям. Теперь это место пользуется необычайной популярностью как у гостей республики, так и у местных жителей. Комплекс расположен в изумительно красивом месте, где встретились сразу несколько стихий. Идеально организованное досуговое пространство включает в себя массу развлечений: гуляние по лесу, рыбалка, конные прогулки, квадроциклы, велосипедные путешествия, катание на катамаранах в летний период, а зимой лыжные походы и отличный бильярд. Также предусмотрен обширный набор развлечений для детей: анимационная программа, современные детские и спортивные площадки, качели, футбольное поле и теннисный корт.

«Мы уже достаточно много поработали в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные дороги» и накопили достаточно опыта, чтобы реализовывать объекты нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства», – говорит руководитель «Элит-Строй» Хасан Ульбашев. Настроены оптимистично и полны решимости для работы по данному направлению.

Отличительной чертой Кабардино-Балкарского бизнеса на данном этапе экономических потрясений является конструктивный оптимизм и готовность преодолевать трудности даже без помощи государства. Сейчас, многие строительные компании боятся работать в связи с кризисом, нестабильной стоимостью материалов, дефицитом оборудования. Все это, конечно-же, настигло и строителей Кабардино-Балкарии. Но здесь относятся к испытаниям философски, и не видят повода для пауз в работе или экономии на всем подряд. Качество в приоритете, независимо от временных препятствий. Объекты должны сдаваться в срок при любой погоде и любой экономической политике.

«Как и всех, нас также коснулись резкие изменения в стоимости цен на строительные материалы, оборудование и запчасти. Сейчас мы изыскиваем возможность плавного перехода на отечественные материалы и оборудование. Но, к сожалению, не всегда отечественные оборудование и запчасти отвечают техническим требованиям. В целом работать в рамках действующего законодательства удобно, интересы подрядчиков защищены



Гордостью кабардино-балкарских строителей можно назвать туристическо-рекреационный комплекс «Верхние голубые озера». Компания «Элит-Строй» создала этот комплекс в 2021 году.

в достаточной мере, – говорит руководитель «Элит-Строй». Поэтому мы считаем, что в условиях санкций можно и нужно добиваться успехов. Строительная отрасль является одним из самых важных направлений развития экономики и перспективы развития строительного бизнеса весьма благоприятные». ■

Татьяна Липовецкая

ПОД МУЗЫКУ ЧЕГЕМСКИХ ВОДОПАДОВ

В Чегемское ущелье из поселка Чегем-Второй, мы ехали по региональной дороге «Чегем II-Булунгу», мечтая услышать издали рокот знаменитых водопадов. Миллион поющих струй кабардино-балкарской Ниагары просто завораживает туристов. Это, действительно, одно из красивейших мест республики. Но дорога для такого потока машин, узковата, и ограждения местами отслужили свой срок. Накануне дорожного сезона глава КБР Казбек Коков принял решение о поэтапном обновлении участков «Чегем – Булунгу», протяженность которой составляет 65 км от федеральной трассы Р-217 «Кавказ» через Лечинкай, Нижний Чегем, Хушто-Сырт, Эльтютю к Булунгу. Кроме этого, здесь располагаются знаменитые турбазы «Чегем» и «Башиль».

В этом году за счёт средств федерального бюджета в рамках государственной программы «Комплексное развитие сельских территорий» местные дорожники реконструируют участки в границах Нижнего Чегема и Хушто-Сырты. Работы было много, но подрядчик – ООО «Дорремстрой-1» успешно справляется с задачей. С наступлением теплых дней на участке во всю шла работа по демонтажу бортовых камней и старого ограждения,

устройству подпорной стенки и уширению трассы. Специалисты укладывают новый асфальтобетон на проезжей части и тротуарах, делают современное освещение, водопропускную систему из гофротруб и подпорную стенку, которая необходима для защиты полотна от камнепадов и наносов. Несомненно, дорога будет намного комфортней и безопасней.

«В 2022 году по плану мы должны выполнить работы на пяти объектах на об-

щую сумму порядка 719 млн рублей, один из которых реконструкция автодороги Чегем II-Булунгу, – отметил генеральный директор ООО «Дорремстрой-1» Хачим Дудев. – Стоит сказать, что реконструкция двенадцатикилометрового участка Чегем II-Булунгу по праву можно считать одним из сложных объектов, поскольку она располагается в горной местности, а работы проводятся в стесненных условиях, что требовало высокого профессионализма от наших рабочих».

Напомним, что по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги» в КБР в этом году в норму приведут около 120 объектов общей протяженностью более 170 км. В частности, компания «Дорремстрой-1» выполнила в этом году работы на двух крупных объектах на сумму более 236 млн рублей. В частности, на стадии завершения семикилометровый участок трассы Куба-Малка. Эта дорога проходит по территории селения Малка, обеспечивая транспортным сообщением жителей сёл Куба, Псыхурей и Кременчуг-Константиновское. В нынешнем сезоне выполняется весь комплекс строительно-монтажных работ, включая освещение и полное обустройство участка. Еще один объект этого сезона – восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий на трассе «Залукокоаже-Зольское-Белокаменское». Участок берет свое начало от федеральной трассы Р-217 «Кавказ» и проходит по территории пяти населенных пунктов: сел Залукокоаже, Светловодское, Октябрьское, Шордаково и Белокаменское. Помимо этого, на объекте располагаются такие социально значимые объекты как местная администрация, амбулатория, дом культуры и детский сад. И этот участок дорожники из Нальчика сдали досрочно, восстановив верхний слой асфальтобетонного покрытия из ЩМА, устроив пересечения и примыкания, укрепив обочины и обустроили участок.



«На всех объектах постоянно присутствуют наши прорабы, а также кураторы со стороны заказчика. Кроме этого, ход работ стоит на личном контроле у главы КБР Казбека Валерьевича Коква. Такое тесное взаимодействие помогает решать возникающие вопросы на месте, что позволяет нам выполнять работу быстро и качественно», – отметил руководитель.

Для того, чтобы сдавать качественные объекты раньше срока, нужны многие составляющие – людские и технические ресурсы, опыт, репутация. У «Дорремстрой-1» все это есть, – более 15 лет компания строит, реставрирует и ремонтирует региональные и федеральные автодороги, ей доверяют очень важные объекты. Например, в 2013 году участвовала в строительстве освещения автомобильной

В 2022 году ООО «Дорремстрой-1» выполняет работы на 5 объектах на общую сумму порядка 719 млн рублей, один из которых реконструкция автодороги Чегем II-Булулгу.

дороги А-149 «Адлер – Красная Поляна» к объектам Олимпийских Игр в Краснодарском крае.

«Мы к каждому объекту подходим одинаково ответственно, будь это дорога в самом отдаленном селении республики или огромная туристическая артерия, которая привлекает людей со всей России, потому что принцип нашей работы – делать все для людей, для их безопасности и комфорта», – подчеркнул Хачим Хусенович.

Для этого компания постоянно наращивает обороты, с 2015 года начала интенсивно развиваться, активно внедрять современные технологии в процессе выполнения работ, вкладываться в обновление своей материально-технической базы. Сегодня технический парк организации насчитывает порядка 80 еди-

ниц грузовой и специальной дорожно-строительной техники. В текущем году она обзавелась еще 10 новыми грузовыми автомобилями. Плюс, у фирмы есть два своих асфальтобетонных завода производительностью 160 тонн в час каждый, битумное хозяйство, которое позволяет одновременно хранить до 8 тыс. тонн битума и современное дробильно-сортировочное оборудование отечественного производства, поэтому предприятие располагает необходимым материалом для проведения дорожных работ в полной мере. Современное оснащение и техника помогают выполнять поставленные задачи досрочно. И в будущем местные дорожники смотрят с оптимизмом.

Дорожники из Нальчика любят свой край и работают на совесть. И главная для них награда – многочисленные благодарности жителей, которые видят, как с каждым годом преобразуются их дороги, как в селах, где их практически не было, появляются комфортные и безопасные проезды с современным освещением, тротуарами, пешеходными переходами и новыми светофорами. ■

Мария Гошина



ПРОФЕССИОНАЛЫ ИЗ НАРТКАЛЫ

В Кабардино-Балкарии к дорожным строителям относятся с большим уважением. Проезжая мимо участка ремонта, водители не ропщут, а подбадривают рабочих добрым словом, потому что уверены, что ребята работают на совесть. Потому что на трассах республики сегодня не осталось случайных компаний. Только надежные и проверенные, преимущественно местные, такие как ООО «РОУЛД». Компания из Урванского района базируется в живописном городе Нарткала, где предгорья переходят в равнины, но белые вершины Главного Кавказского хребта всегда рядом. И на всех трассах, которые связывают эти земли в единое целое, дорожники знают каждый поворот, поскольку восемь лет фирма из «города богатырей» строит, ремонтирует и содержит региональные маршруты.

До конца сезона еще далеко, поскольку даже зимой в КБР сильных морозов почти не бывает, но дорожники уже обновили десятки километров не только к туристическим жемчужинам, но и больницам, школам, предприятиям. В этом году на территории Кабардино-Балкарской Республики только в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» обновят более 100 км региональных трасс и 1,5 км улично-дорожной сети Нальчикской городской агломерации. В конце апреля специалисты ООО «РОУЛД» сдали отремонтированный подъезд от трассы «Нарткала – Кахун – Правоурванский» к местной птицефабрике. Эти три километра сегодня не узнать – хоть на роликах катайся.

Кроме того, в рамках ремонта нарткалинские специалисты обновили покрытие на кольцевой развязке, которая связывает Старый Черек и Нижний Черек с райцентром и транспортной се-

тью республики. По словам директора и учредителя компании Альберта Нашапигова, на этих участках они использовали стыковочную битумно-полимерную ленту и щебеночно-мастичный асфальтобетон, но в целом, ремонт сделан «по классике» – отфрезеровали старое покрытие, укрепили, а где нужно срезали осыпавшиеся завышенные обочины, которые сужали проезд, затем восстановили верхний слой асфальтобетона и обустроили участки. Претензий у заказчика не было – взятые на лабораторные испытания пробы кернов подтвердили соответствие всем нормативным требованиям.

В этом году основные ресурсы компании были брошены еще на один объект – капитальный ремонт подъезда от села Интернациональное к межрегиональной трассе «Прохладный – Эльхотова» по улице Ленина в городе Терек. Работы идут по графику, и за сезон дорога получит вторую жизнь. Компания выиграла и трехгодичный контракт на нормативное обслуживание региональных объектов Зольского муниципального района. Это дает возможность обеспечить коллектив постоянной работой и в зимние месяцы.

АЛЬБЕРТ НАШАПИГОВ:

« НАША КОМПАНИЯ СЕГОДНЯ ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ СТРОИТЕЛЬНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ, КОТОРАЯ В СОСТОЯНИИ РЕАЛИЗОВАТЬ КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ВЫСОКОМ КАЧЕСТВЕННОМ УРОВНЕ»





«Эти три объекта являются на сегодняшний день самыми ответственными для нашего предприятия, – отметил Альберт Шухибович. – Наша компания сегодня представляет собой строительную организацию, которая в состоянии реализовать крупные проекты дорожного строительства на высоком качественном уровне. Секрет успеха прост: исходя из конкретной специализации, состояния и возможностей предприятия, формируется система целей предприятия, а именно главной задачей и целью является получение максимальной прибыли, процветание в нынешних экономических условиях, повышение эффективности и качества, использование современных технологий».

Компания кроме строительства и ремонта дорог, также благоустраивает городские и сельские территории, для этого есть не только желание работать, но и мощности. К примеру, ООО «РОУЛД» построило свое собственное производство – завод асфальтобетонной смеси на основе природного битума по 600 тонн в день, и мощности собственного производства хватает на все

В этом году на участках ремонта специалисты ООО «РОУЛД» использовали стыковочную битумно-полимерную ленту и щебеночно-мастичный асфальтобетон

ООО «РОУЛД» ЗАНИМАЕТСЯ НЕ ТОЛЬКО СТРОИТЕЛЬСТВОМ И РЕМОНТОМ ДОРОГ, НО И БЛАГОУСТРОЙСТВОМ ГОРОДСКИХ И СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

объекты. Технический парк оснащен самым современным оборудованием и дорожно-строительными машинами, всегда на ходу асфальтоукладчики, дорожные катки, погрузчики, автогрейдеры, трактора на базе МТЗ, экскаваторы, грузовые автомобили «КаМАЗ» и «Шакман».

Но главное богатство компании – не машины, а люди – опытные дорожники, профессионалы, поскольку одной из главных задач предприятия является непрерывное систематическое повышение квалификации всего персонала от рабочего до специалистов. Это позволяет фирме быстро адаптироваться к новым условиям, более высокому уровню технологии, любым изменениям внешней экономической ситуации. И во многом успех команды, ее отношение к делу зависит от лидера, ведь он подбирает коллектив, является примером для подчиненных. Директор и собственник ООО «РОУЛД» Альберт Нашапигов – очень целеустремленный и грамотный руководитель, практик, хорошо знающий дороги не по книжкам, а на деле. При этом он имеет обширные знания в области строительства дорог, методов управления.

В его текущие дела и должностные обязанности входит управление текущей деятельностью организации, руководство производственно-хозяйственной деятельностью. Поэтому он всегда принимает верные решения на несколько шагов вперед. Отлично знает организационные взаимосвязи, и всегда добивается высоких финансово-экономических результатов. «Он хороший человек, всегда вежлив и корректен в отношении с коллективом, пользуется большим и заслуженным авторитетом и уважением коллег», – говорят про руководителя его работники. А это дорогого стоит – когда на дорогах работают такие люди, обязательно будет результат.

И. Александров

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ



НЕВА

МОРСКОЙ КОНГРЕСС

3-4 октября 2022
Москва

РАЗВИТИЕ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ В НОВЫХ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ



АУДИТОРИЯ

1 500 профессионалов отрасли
200 VIP-участников
50 регионов РФ
20 стран мира



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

20+ мероприятий
200+ спикеров
Подписание соглашений



ВЫСТАВКА

30 компаний – лидеров отрасли
1 500 кв. м – площадь экспозиции



НЕТВОРКИНГ

2 бизнес-зала
2 вечерних приема
Деловой завтрак
Культурная программа

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ
В ГЛАВНОМ ОТРАСЛЕВОМ СОБЫТИИ 2022 ГОДА –
I ВСЕРОССИЙСКОМ МОРСКОМ КОНГРЕССЕ

nevacongress.com

+7 (812) 321-26-76
info@nevainter.com



ВАД



ВАД обновляет Крым