

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 6-7 (81) 2022



РСК ОБНОВЛЯЕТ АЭРОПОРТ «БЕЛЬБЕК»





Настоящий, прочный успех, чувство достоинства и самоуважения приходят только тогда, когда ты связываешь своё будущее, будущее своих детей со своей Родиной...

... Не наступайте, пожалуйста, на старые грабли. Наша страна обладает гигантским потенциалом, и задач, требующих приложения сил, непочатый край. Инвестируйте здесь, вкладывайте в создание новых предприятий и рабочих мест, в развитие туристической инфраструктуры, поддерживайте школы, университеты, здравоохранение и социальную сферу, культуру и спорт. Я знаю, что многие так и делают, я знаю – просто хочу ещё раз это подчеркнуть»

В. Путин

(из выступления на Петербургском международном экономическом форуме – 2022)



ИСПЫТАНИЕ ВРЕМЕНЕМ

Сегодня мы переживаем нелегкие испытания. Но опыт преодоления кризисов предыдущих лет показал, что страна вполне может выдержать любые трудности. Запад был уверен, что своими санкциями развалит экономику нашей страны. Но оказалось, что они, наши недруги, без российского газа и энергии, сегодня сами на грани кризиса. А у нас разработаны антикризисные меры, которые помогут преодолеть трудности без большого ущерба для населения России. Так что выдержим любые испытания.

Усилия, прежде всего, направлены на решение социальных вопросов, развитие промышленности, создание импортозамещающих производств. Все это необходимо для дальнейшего укрепления экономики государства. И все же, хотелось бы сказать, что мировой опыт свидетельствует: именно крупные инфраструктурные проекты способствуют преодолению кризисных моментов. Строительство авто- и железных дорог позволяет обеспечить работой не только работников профильных отраслей, но и многих смежных. Создание транзитных коридоров, повышение транспортной доступности служит увеличению инвестиционной привлекательности регионов страны. Да и решение социальных вопросов на должном уровне во многом связано с развитием инфраструктуры на местах. Правительство страны, законодательные органы и общественные организации, конечно же, учитывая все это при обсуждении программ и законов, принимают правильные решения. Благодаря этому сегодня по всей стране активно продолжаются масштабные преобразования, в том числе и в дорожно-транспортной отрасли. Где темпы строительства, как высокоскоростных трасс и развязок, так и региональных дорог и мостов, ускоряются все быстрее и быстрее. А иначе нельзя.

Ведь дороги и мосты – это нити, связывающие народы и поколения. Это пути, ведущие к миру и дружбе! Строить мосты и дороги во все времена было почетно! А сегодня – вдвойне. И поэтому, каждый из нас знает, что мы – на верном пути и строим в правильном направлении!

Феруза ДЖАББАРОВА



4



78



82



40



44



68



62

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

- 4 Время строить
- 9 В новых реалиях и координатах!

СОБЫТИЕ

- 12 Подушка Госбезопасности
- 16 Требуется мобилизация усилий
- 20 Нужны новые выходы
- 24 Страна хочет знать

НОВОСТИ

- 29 30 дней

ЕСТЬ ПРОБЛЕМА

- 32 Время мегастроек
- 36 Шаг вперед или два назад?

ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

- 40 Лучи от Тавриды
- 44 Без срыва сроков
- 50 Чем сложнее, тем ценнее победы

ИННОВАЦИИ

- 56 Ультракачество с Лукойлом
- 58 Трасса, которую ждут
- 62 Бастионы из габионов
- 68 Эксклюзив от Гофровит

НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

- 73 Совет Ямал на край земли
- 74 Горячая пора в зоне вечной мерзлоты
- 78 Денис Напольских: «Нам дано три месяца...»
- 82 Объекты особой важности
- 87 Термос для подъезда к Аксарке
- 90 «Сургут – Салехард» станет трассой жизни

ЮБИЛЕЙ

- 94 Верность дорогам

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»



Дорожное строительство остается приоритетом для правительства РФ, и в ближайшие пять лет без всякого импорта будут построены новые логистические цепочки, транспортные коридоры, которые свяжут страну географически и экономически. После того, как США, страны ЕС и ряд других государств объявили нам санкционную войну, правительством России были приняты стратегические решения, которые оптимизируют ситуацию в дорожной отрасли, поставив новые амбициозные цели. Об этом заявил Президент РФ Владимир Путин в июне в ходе совещания по развитию дорожного строительства.

ПЯТИЛЕТНИМИ ШАГАМИ

Новые трассы активизируют бизнес, укрепят связи между регионами, создадут прочную основу для роста экономики и успешного решения задач в социальной сфере, поэтому программа развития опорной сети останется в приоритетах. Оценивая ситуацию в дорожной отрасли, глава государства подчеркнул, что за последние годы в России были развёрнуты и реализованы масштабные планы дорожного строительства, открыты современные скоростные федеральные трассы – такие, как «Нева», «Дон», «Таврида», Центральная кольцевая автодорога. В прошлом году в 84 регионах обновили 16,5 тыс. км трасс. Сейчас реализуется крупнейший проект – строительство трассы М-12 «Москва – Казань» с выходом на Казахстан в рамках коридора Европа – Западный Китай. На востоке дорога будет продлена до Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска, соединив крупные агломерации. Вице-премьер Марат Хуснуллин в апреле этого года сказал, что движение по супертрассе запустят через 3–3,5 года. Многие



ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**РОССИЯ РАСПОЛАГАЕТ СОБСТВЕННЫМИ НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМИ ЗАДЕЛАМИ В СФЕРЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА. ПОВТОРЮ, У НАС ЕСТЬ ВСЁ, ЧТОБЫ ВЕСТИ ЕГО НА ВЫСОЧАЙШЕМ УРОВНЕ, С СОБЛЮЖДЕНИЕМ ВСЕХ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ НОРМ, ВЫПОЛНЯТЬ СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО КАЧЕСТВУ ДОРОЖНОГО ПОЛОТНА И ЕГО ДОЛГОВЕЧНОСТИ, ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

ВРЕМЯ СТРОИТЬ

СВЕРХДОХОДЫ ОТ ЭКСПОРТА НЕФТИ ПРАВИТЕЛЬСТВО БУДЕТ ВКЛАДЫВАТЬ В РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



опасались, что из-за санкций со стороны ЕС, США и ряда других стран, темпы строек снизятся. Но Путин уверен, что ничто не сможет помешать масштабным планам – наша страна располагает собственными ресурсами, научно-технологическими заделами.

За предстоящие пять лет привести в нормативное состояние не менее 85 процентов всей опорной сети автодорог страны. Возможности, ресурсы для этого у нас есть. Но,

безусловно, работа предстоит колоссальная по масштабам, территории, объёмам финансирования.

«Не должно быть никаких сбоев, всё должно быть отлажено, – сказал Президент РФ, подчеркнув, что с учётом набранной динамики дорожного строительства, задач сбалансированного развития всей территории страны, дорожники смогут и должны поставить более амбициозную задачу – не только обустроить дороги точно в крупнейших городах и агломерациях, но и организовать эту работу повсеместно. «Поэтому нам и нужен пятилетний план, чтобы было понятно, что, когда, каким образом должно быть сделано, какие ресурсы мы на это выделяем. Они должны быть использованы рационально и принести реальную пользу экономике страны и нашим людям», – отметил Путин. За пятилетку нужно привести в нормативное состояние 138 тыс. км дорог, из которых 63 тыс. – федеральные трассы, 75 тыс. – региональные. Сеть охватит более 100 млн жителей, в нее входят и главные магистрали, по которым движутся основные грузопотоки. Будет построено и реконструировано более четырёхтысяч километров дорог, ещё три





ВЛАДИМИР ПУТИН:

« РАБОТА В БУДУЩЕМ ПРЕДСТОИТ КОЛОССАЛЬНАЯ ПО МАСШТАБАМ, ПО ТЕРРИТОРИИ, ПО ОБЪЁМАМ ФИНАНСИРОВАНИЯ. ЗДЕСЬ НЕ ДОЛЖНО БЫТЬ НИКАКИХ СБОЕВ, ВСЁ ДОЛЖНО БЫТЬ ОТЛАЖЕНО. ПОЭТОМУ НАМ И НУЖЕН ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН, ЧТОБЫ БЫЛО ПОНЯТНО, ЧТО, КОГДА, КАКИМ ОБРАЗОМ ДОЛЖНО БЫТЬ СДЕЛАНО, КАКИЕ РЕСУРСЫ МЫ НА ЭТО ВЫДЕЛЯЕМ. ОНИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ИСПОЛЬЗОВАНЫ РАЦИОНАЛЬНО И ПРИНЕСТИ РЕАЛЬНУЮ ПОЛЬЗУ ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ И НАШИМ ЛЮДЯМ»

тысячи километров дорог будет расширено с двух до четырёх полос. В планах – отремонтировать 110 тысяч километров дорог, включая 650 мостовых сооружений общей протяженностью 125 тысяч погонных метров. Это позволяет расширить узкие места на дорогах, работающие в режиме перегрузки. В программу включены 46 обходов городов и населённых пунктов: федеральные – обходы Твери, Волгограда, Гудермеса, Владикавказа, Набережных Челнов и Саратова, региональные – обходы Кемерово, Калуги, Липецка, Лобни, Пскова, Калининграда. Полностью в рамках программы дорожники завершат работы на Обходах Астрахани, Майкопа, Тольятти и Перми. Что касается развития внутреннего туризма, то помимо первоочередных задач по разгрузке дорог южного кластера в Краснодарском крае будет повышена транспортная доступность туристических кластеров, включая Домбай, Лагонаки в Адыгее, «Три вулкана» на Камчатке, большой объём будет выполнен по Золотому кольцу, курортам Алтайского края, не считая остальных проектов. По словам Хуснуллина, объекты должны строиться не более

Основная цель пятилетнего плана – обеспечить качественными дорогами жители всех субъектов

Финансирование

Объём финансирования программы – 13,2 трлн рублей, в т.ч. Федеральный дорожный фонд – 5,4 трлн

Региональные – 7,2 трлн

Фонд национального благосостояния – 436 млрд

трёх лет, самые сложные – не более пяти. И если даже срок и объект большой, то он должен иметь возможность поэтапного запуска, чтобы этот этап можно было эксплуатировать.

Основная цель пятилетнего плана – обеспечить качественными дорогами жителей всех субъектов. Общий объём работ в регионах даже превосходит задачи по строительству и ремонту федеральных магистралей. И нельзя снижать планку.

«...В текущих условиях нам необходимо нарастить, форсировать темпы инфраструктурного строительства. Причём в фокусе внимания должны быть не только крупные мегапроекты, но в первую очередь региональные транспортные системы, так называемая опорная сеть автодорог», – отметил Путин, подчеркнув, что люди пользуются такими дорогами каждый день, поэтому «состояние этих дорог, их безопасность, качество должны отвечать их запросам». И необходимо не просто «проводить все запланированные работы в утверждённые сроки, а стараться максимально сдвигать их «влево», быстрее вводить новые участки дорог.

ИНФРАСТРУКТУРА ВМЕСТО ДЕПОЗИТОВ

Планы амбициозные, но глава государства считает, что у наших дорожников есть всё, чтобы вести инфраструктурное строительство на высочайшем уровне, с соблюдением всех экологических норм, выполняя современные требования по качеству дорожного полотна и его долговечности, безопасности движения. Инфраструктура должна ориентироваться на требования завтрашнего дня и открывать пространство возможностей для деловой инициативы, поэтому, по словам Путина строить трассы нужно со всеми удобствами – МФЗ, заправками, кафе, парковками, местами отдыха, вышками связи. Все новые дороги должны «обрастать» инфраструктурой. «Передвигаться по скоростным трассам и другим дорогам должно быть по-настоящему удобно и комфортно», – заявил президент.

Понятно, что средства потребуются немалые. И они будут, поскольку власти в ближайшие пять лет намерены вкладывать доходы от экспорта нефти и газа не в западные банки, которые из-за санкций арестовывают российские счета, а отечественные дороги. Это ответ России на санкции и заморозку российских активов. Общий объём финансирования программы составляет 13,2 трлн рублей, из которых 5,4 трлн – средства Федерального дорожного фонда, 7,2 трлн – региональные. Ещё 436 млрд выделены Фондом национального благосостояния на строительство маршрута Казань – Екатеринбург и обхода Твери. Искать средства на крупные инфраструктурные проекты, как М-12, в которую нужно вложить более чем в 800 млрд рублей,

За 5 лет в России нужно обновить 85% дорог

Привести в нормативное состояние 138 тыс. км дорог: федеральные трассы – 63 тыс. км; региональные – 75 тыс. км.

Построить и реконструировать – более 4 тыс км

Обходы городов и населённых пунктов – 46

Отремонтировать – 110 тыс км; мостовых сооружений – 650



ВЛАДИМИР ПУТИН:

« ПЕРЕДВИГАТЬСЯ ПО СКОРОСТНЫМ ТРАССАМ И ДРУГИМ ДОРОГАМ ДОЛЖНО БЫТЬ ПО-НАСТОЯЩЕМУ УДОБНО И КОМФОРТНО»

реальнее всего в рамках проектов государственно-частного партнерства.

Уже увеличены прямые бюджетные расходы на развитие сети, сформирована программа инфраструктурных бюджетных кредитов. Причем, строительство и ремонт дорог будут синхронизированы с развитием логистических коридоров, в том числе международных. В программу включены работы по развитию транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток», маршруту Казань – Екатеринбург. Это значит, что подрядчики будут обеспечены объемами, долгосрочные заказы дадут возможность для планирования работ, что снизит их стоимость. В итоге отечественная промышленность получит гарантированный спрос на технику и стройматериалы, а инноваторы – стимул к разработке новых технологий дорожного строительства. У инвесторов появится интерес вкладывать средства в новые производства, расширять и модернизировать линейку выпускаемой продукции, создавать новые рабочие места. Не останется в стороне и наука – потребуются новые исследования и разработки в области проектирования дорог, управлении строительством, возникнет необходимость в создании новых материалов и технологий, квалифицированных кадрах. И молодежь потянется в дорожные строители.

«Особое внимание нужно уделить подготовке специалистов рабочих профессий. Многие важные стройки сталкиваются с их дефицитом, а значит, надо расширять и обновлять учебную базу техникумов и коллед-



жей, центров переподготовки и повышения квалификации», – подчеркнул глава государства.

Что касается самых узких мест в дорожном строительстве, то материально-технический задел на ближайшее время есть, в последние несколько лет подрядчики запаслись импортной дорожно-строительной техникой, а также в прошлом году по сравнению с 2020-м на 28% увеличилось внутреннее производство. А далее бизнес успеет перестроиться. Поскольку другого пути нет. Эксперты считают, что объем импортных дорожных стройматериалов не велик, к тому же кабмин принимает меры по компенсации инфляционных расходов. В частности, распоряжение правительства № 292-р от 18.02.2022 предполагает поддержку строителей дорог

Путин о преимуществах пятилетнего планирования:

«Во-первых, подрядчики получат долгосрочные заказы, что позволит им более четко планировать свою деятельность и, следовательно, снизить стоимость работ. Во всяком случае, я очень на это рассчитываю.

Во-вторых, наша промышленность получит гарантированный спрос на технику и строительные материалы, что называется, вдолгую. Появится возможность инвестировать в новые производства и расширять, модернизировать линейку выпускаемой продукции, создавать новые рабочие места.

В-третьих, наращивание объёмов дорожного строительства позволит продвинуть отечественные исследования и разработки в области проектирования дорог, в управлении строительством и производстве стройматериалов».

ВЛАДИМИР ПУТИН:

«... В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ НЕ ТОЛЬКО КРУПНЫЕ МЕГАПРОЕКТЫ, НО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ, ТАК НАЗЫВАЕМАЯ ОПОРНАЯ СЕТЬ АВТОДОРОГ»

из резервного фонда в ближайшие три года в размере 26,9 млрд рублей, из которых в этом году выделено 8,9 млрд.

Не секрет, что волокита при реализации инфраструктурных проектов задерживает сдачу объектов больше, чем плохая погода. Представители делового сообщества неоднократно сетовали, что и оформление грузов, пересечение границ требует много времени, особенно в тех пунктах пропуска, где не хватает современного оборудования и профильных специалистов. При этом проблема касается не только наземных пунктов, но и морских портов. Президент призвал избавиться от любой волокиты, в частности ускорить строительство и модернизацию пунктов пропуска на границах, чтобы сделать прохождение таможенного и иного контроля более оперативным для бизнеса.

А что касемо импортозамещения, то, как показали инновационные форумы, отечественные компании могут составить конкуренцию зарубежным, даже после того, как санкционный период закончится. И впредь российская экономика намерена оставаться открытой для внешнего мира, только работать она будет с теми странами, которые заинтересованы во взаимовыгодном партнерстве. ■

Мария Гошина

В НОВЫХ РЕАЛИЯХ И КООРДИНАТАХ



Наша страна вынуждена корректировать имеющиеся маршруты, цепочки поставок и искать новые возможности. Тенденции, наметившиеся еще несколько лет назад, будут реализованы не в дальней перспективе, а в ближайшем будущем. Безусловно, в Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года отведена значительная роль интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны

Основная задача: развитие технических и технологических параметров международных транспортных коридоров, обеспечивающих их конкурентоспособность на уровне мировых аналогов. Например, к 2024 году необходимо полностью обеспечить маршрут на Юг России из Китая через Урал с транзитными отправками в том числе к турецким берегам. Но, по словам

САНКЦИИ В ОТНОШЕНИИ РОССИИ И ОТВЕТНЫЕ ШАГИ ИЗМЕНЯТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ КАРТУ НА ЕВРАЗИЙСКОМ КОНТИНЕНТЕ

экспертов, сейчас используются только паромы, и они не принадлежат России. Такие вопросы сегодня активно обсуждаются на многих отраслевых и экономических форумах и конференциях.

В частности, развитие транспорта и логистики, как основы международного сотрудничества на пространстве Большой Евразии в новых реалиях была посвящена XII конференция «ТРИЛОГИЯ», которая состоялась в рамках ПМЭФ 2022. Эксперты отрасли детально обсудили новую парадигму развития международных контейнерных перевозок, задачи перераспределения логистических потоков и формирования современных эффективных логистических цепочек как основы транспортно-логистического комплекса России на фоне изменений в макроэкономике.

НЕТ ХУДА БЕЗ ДОБРА

Показательно, что все участники конференции уверены, что санкции и новые глобальные вызовы хоть и сказались



на работе транспортных коридоров, но, как отметил в своем докладе генеральный секретарь Китайской международной ассоциации транспортно-экспедиторской отрасли Жимин Ли, «все трудности имеют как положительные, так и отрицательные последствия, и эти два аспекта прекрасно сосуществуют».

Тем более, что в транспорт и логистику, как и в другие отрасли, широко входит цифровизация. Ее влияние прослеживается в изменениях административных, производственных и коммерческих процессов. Компании могут использовать цифровизацию для упрощения процессов, изменения услуг, продуктов и бизнес моделей и сокращения влияния нехватки специалистов.

Главным партнером конференции выступило ОАО «РЖД», и железнодорожники представили свои успешные проекты. Так, начальник Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Виктор Голомолзин, презентовал ряд инициатив, которые были направлены на выстраивание новых логистических поставок, реализованных за два года Октябрьской железной дорогой. Благодаря этому, спустя полторы недели после начала ввода санкций, они смогли переориентировать новые потоки и поехать по новым направлениям. Также компания давно занимается цифровой трансформацией, что создает возможность производить 92% оформления документов в электронном виде.

Особое внимание было уделено обеспечению ускоренной логистики агропромышленной продукции и продовольствия на маршрутах транспортных коридоров стран ЕАЭС и стран-партнеров. Также профессионалы из сферы транспорта

и логистики оценили потенциал развития МТК «Север – Юг» в новых экономических условиях. Однако, как подчеркнул генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансевразийским перевозкам Геннадий Бессонов, транспортный коридор Север-Юг должен быть модернизирован, иначе он не сможет принести достаточное количество грузовой базы, что связано с неимением большого числа партнеров и операторского рынка. В связи с этим важно развивать двух- и трехсторонние соглашения и создавать благоприятный переход на взаиморасчеты в национальной валюте.

Член Коллегии (министр) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии Сергей Глазьев заявил, что переформатирование товарных подходов ставит новые задачи на транспортно-логистической цепи. По его словам, главным направлением международного сотрудничества становятся совместные инвестиции как основа для повышения благосостояния дружественных государств. «На состоявшемся высшем Евразийском экономическом совете были приняты ориентиры роста экономики на 5% в год, так как видны возможности наращивания объемов производства вплоть до 8% роста валового продукта

НУЖНА МОБИЛИЗАЦИЯ, А НЕ ПРОЕКТЫ И ЦИФРЫ: НЕОБХОДИМО ПРОЕКТ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ И ВСЕ РАСЧЕТЫ ПО ПРОЕКТУ ТАКЖЕ УНИФИЦИРОВАТЬ В ОДНОЙ ВАЛЮТЕ



ПРОВОДИТЬ РАСЧЕТЫ ТОЛЬКО В РУБЛЯХ – ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ СТАБИЛЬНОСТИ ЭКОНОМИКИ В УСЛОВИЯХ МОБИЛИЗАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

через наращивание инвестиций и изменения денежно-кредитной политики», – добавил доктор экономических наук.

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ – НОВЫЕ МАРШРУТЫ

«Пока концепция развития транспорта реализуется больше на словах – заявила Анастасия Михайлова, руководитель рабочей группы по трансграничной торговле Ассоциации «ГПУ ВЭД «Гермес» – между транспортными ведомствами и участниками рынка взаимодействие сводится к отпискам».

В России разработан план развития регионов до 2030 года. Он предусматривает и развитие в том числе Транссибирской магистрали, и развитие ранее построенных логистических хабов и транспортно-логистических комплексов, но она не приносит дополнительных доходов. «Нет ни налоговых поступлений в бюджет – как федеральный, так и региональный и местный, впрочем, нет и рабочих мест», – отметила спикер. В качестве решения, было отмечено, что развитие и систематизация отправок прямых поездов с гарантированным сроком не более 20 дней по маршруту Китай – Казахстан – Челябинск – Москва и обратно обеспечат полную загрузку как экспортным, так и импортным грузом. Но отправки поездов важно сделать регулярными – дважды в сутки почтовый и до 8 раз в сутки грузовой.

Прямой маршрут поезда Забайкальск (Маньчжурия) – Москва не только создаст дополнительные рабочие места, наполнит бюджеты налоговыми начислениями, но и увеличит оборачиваемость порожних вагонов и минимизирует последствия нехватки логистических мощностей. И реализация этого проекта предусматривает обязательное участие модернизированных организованных таможенно-логистических хабов Екатеринбурга, ЮжноУральска, Новосибирска.

По словам спикера, нужна мобилизация, а не проекты и цифры: необходимо проект реализовывать и все расчеты по проекту также унифицировать в одной валюте. Например, проводить расчеты только в рублях – для поддержания стабильности экономики в условиях мобилизационной экономики. Возможно договориться о расчетах за товары с Узбекистаном и Ираном также в рублях через ЕБРР.

Так на протяжении последних лет явно прослеживалось перераспределение потоков грузов в Балтийском море в пользу российских портов и как следствие — изменение транзита Прибалтийских государств. В конце 2019 года распоряжением Правительства Российской Федерации утвержден план развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. Это первый программный документ, определяющий совершенствование крупнейшей морской транспортной магистрали России. Перспективы преобразования Северного морского пути вызывают интерес у всех участников рынка грузоперевозок. Также разработан комплекс мер для роста транзитного потенциала МТК «Север-Юг».

Эксперты озвучили еще много вопросов, в том числе решение которых временно отошло на второй план в связи с резким усилением конфронтационных отношений с Западом. И с учетом многолетнего опыта работы конференции и ее сосредоточения на самых актуальных вопросах, уверены, что мероприятие сможет стать эффективным инструментом для поиска решений в сложившихся политических и экономических условиях. В частности рекомендации участников этой конференции направлены в Оргкомитет ПМЭФ. ■

И. Александров



ПОДУШКА ГОСБЕЗОПАСНОСТИ

В прошлом году, несмотря на последствия пандемийных ограничений, дорожно-транспортный комплекс нашей страны создал большую подушку безопасности: перевозки грузов и пассажиров пошли в рост, во многих регионах был серьезно обновлен парк техники и модернизированы вокзалы построены и приведены в норму значимые трассы, приняты стратегические решения для дальнейшего развития отрасли... Это удержало отрасль на плаву, дало время для принятия мер и эффективных ответов на вызовы дня сегодняшнего. И на итоговой коллегии министр транспорта РФ Виталий Савельев от лица ведомства в первую очередь поблагодарил трудовые коллективы за бесперебойную работу транспорта и продолжение работы в непростых условиях.

СТРАТЕГИЯ И ТАКТИКА

По многим показателям прошлый год стал годом рекордов для транспортного комплекса. Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что благодаря беспрецедентному объему финансирования, год был особо успешным в области транспортного строительства – на 43% превышены объемы ремонта автомобильной и дорожной инфраструктуры. Перечислять важные сданные объекты можно долго... Чего только стоит ЦКАД в Московской области, которая заработала на полную мощь в прошлом году.

Цифры в итоговом докладе ведомства говорят сами за себя. Вызовом и общим успехом стали рекордные цифры доведенных

в прошлом году до Минтранса бюджетных средств: 1 трлн 700 млрд рублей. Напомним, что первоначальный бюджет был на более 670 млрд меньше. Эти средства были освоены дополнительно, об этом говорят построенные дороги и развязки, пункты пропуска и новые объекты транспорта, – все то, что напрямую влияет на качество жизни людей и развития бизнеса.

Но самое главное, что в прошлом году транспортная отрасль получила обновленный ориентир долгосрочного развития – Транспортную стратегию РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035-го, которая ввела ряд новых принципов и понятий в систему государственного управления развитием транспортной отрасли. Например, понятие Единой опорной транспортной сети, которая включает в себя опорную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов, внутренних водных путей. По словам министра, стратегия клиентоцентрична, поскольку в центре внимания – пассажиры, грузовладельцы, государственные интересы. Были учтены все мировые тренды, включая цифровую трансформацию, переход на новые источники энергии, но при этом своими силами, без импорта.

Именно благодаря этому стратегическому документу появилась пятилетняя программа дорожного строительства, утвержденная Президентом. Поэтому заказчики и подрядчики смогут рассчитать свои силы, и сэкономить с помощью своевременных логистических решений, закупить про запас стройматериалы по более выгодной цене. И люди будут понимать, что не останутся без работы, и объект не заморозят до лучших времен.

«Новая задача в рамках этой пятилетки – привести в нормативное состояние не менее 85% всей опорной сети автодорог страны, а это 138 тыс. км дорог», – сказал Хуснуллин, отметив новые знаковые проекты, такие, как строительство трассы М-12, проект Московского транспортного узла, назвав его проектом мирового уровня, поскольку уже сегодня он обеспечивает перевозку около млрд пассажиров.

Говоря о строительстве автобана «Москва-Казань», которая дойдет до Екатеринбурга, вице-премьер отметил, что это тоже невидимая, но огромная работа Мин-

МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«**НОВАЯ ЗАДАЧА В РАМКАХ ЭТОЙ ПЯТИЛЕТКИ –**

ПРИВЕСТИ В НОРМАТИВНОЕ СОСТОЯНИЕ НЕ МЕНЕЕ 85% ВСЕЙ ОПОРНОЙ СЕТИ АВТОДОРОГ СТРАНЫ, А ЭТО 138 ТЫС. КМ ДОРОГ»



транса, Минфина, Правительства, которая позволила достичь таких результатов, и призвал Минтранс поставить в приоритет качество строительства дорог, оперативно решать задачи импортозамещения, в том числе строительно-дорожной техники, и принять отдельную антикризисную программу по транспорту. Ясно одно: несмотря на новые экономические условия, главные позиции программного документа остаются актуальными. Но нужно расставить приоритеты. В том числе и геостратегические.

Все эти планы подкреплены финансово. Как отметил Министр экономического развития Максим Решетников, правительство понимает значимость транспортной отрасли для экономики страны и готово выделять серьезные средства не только на стройки, но и непосредственно на работу транспортного комплекса. В настоящий момент в Правительстве проводится серия стратегических совещаний, которая должна завершиться к осени.

Основной задачей сейчас является построение нового транспортно-экономиче-

АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ:

«**РАБОТА ПО ВЫСТРАИВАНИЮ НОВЫХ КОРИДОРОВ В СООТВЕТСТВИИ С ПОРУЧЕНИЕМ**



ПРЕЗИДЕНТА ДОЛЖНА БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ ЗАВЕРШЕНА К 1 СЕНТЯБРЯ ЭТОГО ГОДА»



СЕРГЕЙ ИВАНОВ:

«ЕСЛИ МЫ ПОЛУЧИМ ПОЛНО-
МАСШТАБНЫЙ ВЫХОД ЧЕРЕЗ
МОРСКИЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ
ПУТИ В ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ, МЫ ПОЛУЧИМ
ВЫХОД В ЛЮБУЮ ТОЧКУ МИРА»

ского баланса всей экономики, который будет построен на обновленном балансе внешней торговли, изменении структуры экономики, внутреннего спроса. «Один из самых сложных системных вопросов, который мы с министром транспорта обсуждаем – это стратегия развития транспорта в новых условиях», – сказал Решетников, отметив, что проделана большая работа по взаимосвязке грузовой базы и грузовых потоков, удалось создать серьезный фундамент для обобщения транспортно-экономических вопросов.

ВЫЙТИ В ПЕРСИДСКИЙ ЗАЛИВ

Что касается геостратегии власти, то приоритетным стало развитие транспортно-логистических коридоров на восток и на юг. В частности, по намеченному плану идет развитие в направлении Восточного полигона: к 2024 году в стране нужно обеспечить провозную способность в 180 млн тонн грузов. В прошлом году было 144 млн тонн. Говоря о динамике развития железнодорожных перевозок, первый вице-премьер отметил, что к концу года в Восточном направлении должна быть обеспечена пропускная способность в объеме 158 млн тонн. Принявший участие в заседании пер-

В этом году Правительство дополнительно направило 120 млрд рублей на развитие дорог в российских регионах, а также 163 млрд рублей на строительство и реконструкцию федеральных и региональных дорог до 2024 года

вый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов, рассказав о задачах, которые должны найти отражение при актуализации Транспортной стратегии, отметил, что работа по выстраиванию новых коридоров в соответствии с поручением Президента должна быть полностью завершена к 1 сентября этого года: «Министерством транспорта совместно с отраслевыми ведомствами определена грузовая база. Ведется работа по определению узких мест и выстраиванию дорожных карт».

Здесь все должно быть учтено. Например, эффективная работа пунктов пропуска через государственную границу, как одно из главных условий для выстраивания эффективных логистических цепочек, снижения издержек бизнеса при экспорте и импорте. В этом году будут оптимизированы более чем 65 пунктов пропуска, 16 пунктов серьезно модернизируют.

«Хочу сказать, что это рекордные темпы работ. В этом году по отдельным объектам мы идем с опережением графика. В условиях, когда происходит перестройка логистических цепочек, эта работа имеет ключевое значение как для бизнеса, так и для потребителей. До конца 2024 года завершим мероприятия по строительству и реконструкции рекордного по масштабам количества пунктов пропуска – 41, в том числе 22 пунктов пропуска на Дальнем Востоке», – отметил Виталий Савельев.

Специальный представитель Президента России по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов продолжил тему транспортных коридоров, рассказав о перспективах кругло-

годового использования Северного морского пути: «Если мы разовьем восточный участок СМП, наиболее сложный в плане ледовой обстановки, это, конечно, сильно изменит картину и поможет Восточному полигону, который тоже требует расширения».

Важность этого пути очевидна. «Если мы получим полномасштабный выход через морские и железнодорожные пути в Персидский залив, мы получим выход в любую точку мира», – сказал Иванов, подчеркнув и значимость региональных аэропортов Дальнего Востока, которые остро нуждаются в очень серьезных инвестициях. Все аэропорты, «от Чукотки до полуострова Шикотан, до Командорских островов, – везде, где живут наши люди», тогда как Петропавловск-Камчатский, Анадырь – все основные федеральные опорные аэропорты Дальнего Востока приведены в порядок.

ПЕРЕВОЗКИ ПОШЛИ
НА ПОПРАВКУ

Кстати, в прошлом году наконец-то начался период восстановления перевозок после «ковидных» ограничений. Всего было перевезено 13,8 млрд пассажиров и 6,9 млрд тонн грузов. И динамика положительная. Не будет забыт и общественный транспорт. Обновление коснется около десяти процентов действующего парка общественного транспорта старше 10 лет. В рамках программ по стимулированию обновления подвижного состава общественного транспорта на маршруты выйдут более пяти тысяч единиц новой техники до 2024-го года на общую сумму более 270 млрд рублей.

Началась масштабная работа и по сохранению в отрасли квалифицированных кадров. Об этом мы не раз писали, освещая отраслевые заседания, форумы и конференции. И результаты очевидны: несмотря на пандемию и санкции, среднегодовая численность занятых в транспортном комплексе остается стабильной – более 4,5 млн человек, и за последние три года сокращения не наблюдалось. А учитывая, что дорожно-транспортному комплексу сейчас уделяется беспрецедентное внимание, то должен начаться и рост. Особенно в молодежном сегменте. Тем более, что золотые кадры, наставники с огромным опы-

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«НЕСМОТРА
НА НОВЫЕ
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
УСЛОВИЯ, НА ТЕ
ВЫЗОВЫ, С КОТОРЫМИ
МЫ СТАЛКИВАЕМСЯ ИЗВНЕ, ЦЕННОСТИ
СТРАТЕГИИ ОСТАЮТСЯ АКТУАЛЬНЫМИ»



Согласно Стратегии, в Опорную сеть войдут и федеральные, и важнейшие региональные трассы – суммарно порядка 138 тыс. км.

том в России есть на многих предприятиях. На них они и держатся. И на итоговом заседании коллегии, награды получили лучшие из лучших.

Не только талантливые люди, но и технологии движут любую страну вперед. Сегодня нельзя построить будущее только с киркой и лопатой. И, безусловно, развитие транспортной отрасли в современном мире невозможно без цифровизации. Это – одно из важнейших направлений работы Минтранса. В июле прошлого года был принят федеральный закон об электронных перевозочных документах. На вскидку он позволит перевести в цифровой вид 3 млрд бумажных транспортных накладных и наконец-то выведет участников рынка перевозок из «серой» зоны.

«Мы подготовили все подзаконные акты и с сентября текущего года уже сможем предоставить возможность реализовать эту услугу нашим транспортно-логистическим компаниям. С текущего года грузо-перевозчики могут оформлять электронные транспортные накладные, а с 2023-го у них появится возможность оформлять и электронные путевые листы», – отметил Виталий Савельев. Эксперты подсчитали, что по прогнозам в совокупности это уже выведет пять млрд бумажных документов из оборота. Меньше бумажной волокиты будет везде. И при сдаче объектов Президент страны наказал чиновникам свести бумажную волокиту к минимуму.

Это избавит бизнес от многих препон. И санкции невольно стали причиной принятия властью более жестких волевых решений. Возможно именно они избавят дорожно-транспортный комплекс от застарелых хронических проблем, буквально вставивших палки в его колеса. ■

Татьяна Липовецкая

ТРЕБУЕТСЯ МОБИЛИЗАЦИЯ УСИЛИЙ

В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ СОЗДАТЬ
АВТОНОМНУЮ ИНДУСТРИЮ
ВОССТАНОВЛЕНИЯ УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ



Ключевые идеи по решению вопроса импортозамещения были высказаны на совместной конференции Союза транспортников России и Торгово-промышленной палаты РФ. Противодействие санкциям, адаптация законодательства к новым экономическим условиям, параллельный импорт, долгосрочная инвестиционная политика и технологическая независимость транспортной отрасли, – вот небольшой перечень рассмотренных вопросов.

В России сейчас насчитывается более 6,5 млн грузовых автомобилей, около 50 млн легковых машин. Их обслуживает свыше 2,5 тысяч дилерских центров, более 70 тысяч станций техобслуживания (СТО) различного формата. И всем им в постоянном режиме требуются налаженные каналы поставок запчастей. После ввода санкций западными странами, выяснилось, что транспортный комплекс очень сильно зависит от импорта запасных частей и комплектующих. По некоторым направлениям

доля импорта превышает 90%. Транспортная составляющая сейчас требует поддержки, как никогда.

Говоря о насущных задачах отрасли перед лицом современных вызовов, Президент Союза транспортников России, депутат Государственной Думы РФ Виталий Ефимов подчеркнул, что против России ведется полномасштабная война, направленная на разрушение экономики и социального благополучия граждан. Транспортный комплекс наряду с другими отраслями испытывает сложности, которые требуют мобилизации усилий.

«В апреле, когда с нашего внутреннего рынка начали уходить западные компании, по инициативе Союза транспортников и ТПП РФ оперативно была создана отраслевая рабочая группа. Мы изначально понимали, что через снижение технической работоспособности транспорта, можно нанести косвенный ущерб экономике страны», – сказал Виталий Борисович. Он призвал держать на контроле нужды сервисных центров и станций технического обслуживания, сегодня они испытывают трудности с поставками запчастей и комплектующих. Эта задача была зафиксирована в резолюции конференции, а региональным властям будет направлена просьба провести мониторинг по стандартной форме, которая была разработана СТР совместно с Минпромторгом России.

Также Виталий Ефимов предложил создать ситуационный центр по принципу ЦОД при Правительстве РФ, который бы централизованно и на постоянной основе собирал и анализировал поток информации из регионов: от сервисных и производственных предприятий и представителей среднего бизнеса в транспортном машиностроении.



«Малые и средние предприятия могут более мобильно реагировать на требования импортозамещения, создавать новые промышленные мощности. Анализ показывает, что в развитых экономиках гораздо лучше развита индустрия реверсивного производства комплектующих и восстановления агрегатов. Причем, эта индустрия субсидируется из госбюджетов, как зеленая экономика. Поскольку себестоимость этих комплектующих, и ресурсозатратность в разы ниже», – считает Виталий Борисович.

Ефимов призвал не изобретать велосипед, а использовать продуктивный советский опыт на данном направлении. При Минавтотрансе СССР функционировал специальный подвед Главное республиканское управление «Авторемпром», курировавший деятельность более 150 заводов по ремонту и восстановлению запасных частей и комплектного подвижного состава. Сегодня целесообразно создание аналогичного подразделения для нужд российской экономики (в формате ФГУПа либо промышленного консорциума). Этот орган должен сфокусировать работу именно на отрасли восстановления и ремонта оборудования и агрегатов. К сожалению, существующая в РФ программа «Автокомплект» актуальна только для крупных предпри-



СОБЫТИЕ
Всероссийская конференция «О проблемах, связанных с импортозамещением и параллельным импортом в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры»



ОРГАНИЗАТОРЫ
Союз транспортников России и ТПП РФ
Место проведения – Москва



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ
Минпромторга,
Минтранса РФ
Минэкономразвития РФ,
Федеральной таможенной службы.



УЧАСТНИКИ
в мероприятии участвовали 35 регионов в лице представителей своих ФОИВов, и торгово-промышленных палат



ВИПЫ
Виталий ЕФИМОВ,
Президент СТР, Депутат Госдумы РФ
Сергей КАТЫРИН, Президент ТПП РФ
Дмитрий ЗВЕРЕВ (ВКС), статс-секретарь – заместитель Минтранса РФ
Борис ЛЕВИН, президент РУТ (МИИТ), председатель президиума СТР
Евгений ДИТРИХ, генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании



ТПП РФ СЧИТАЕТ, ЧТО ФАКТОРОМ, МЕШАЮЩИМ РАБОТЕ, ЯВЛЯЕТСЯ ОТСУТСТВИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ГАРАНТИЙ, ЧТО НЕДРУЖЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ ЗАВТРА НЕ ВЕРНУТСЯ НА СВОИ МЕСТА, ПОСЛЕ ТОГО КАК ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ ИЗМЕНИТСЯ

ятий. Хотя в западных странах, в Турции, Японии, КНР сфера производства и восстановления автокомпонентов задействует преимущественно малый и средний бизнес.

Союз транспортников обратился в Минпромторг РФ с просьбой подготовить специальный реестр российских предприятий, способных заниматься восстановлением агрегатов. При этом подчеркивается, что небольшие компании должны включаться в этот реестр наравне с машиностроительными гигантами как полноправные участники. Попавшим в реестр предлагается выделить господдержку в виде различных льгот, в том числе, налоговых и инвестиционных. В части параллельного импорта Союз транспортников также предлагает сделать акцент на комплектующих и оборудовании для технического обслуживания и сервиса, учитывая интересы и потребности 70 с лишним тысяч независимых сервисных станций, функционирующих на данный момент в РФ.

«Для нас приоритетными являются вопросы бесперебойной поставки запчастей, материалов, технологического оборудования. Поэтому Минтранс России был первым инициатором внесения поправок по параллельному импорту. Была изобретена более изящная правовая конструкция, которая позволит обеспечить российские компании трафиком комплектующих на постоянной промышленной основе», – сказал статс-секретарь – заместитель Министра транспорта РФ Дмитрий Зверев:

По словам Зверева, решение этой проблемы прорабатывается также на уровне ЕАЭС и сотрудничества в формате союзного государства России и Белоруссии.

Однако с параллельным импортом все не так просто, как пытаются показать в Минтрансе. Серый импорт уже два месяца как легализован, но при этом он абсолютно неуправляем и не регламентирован. Нет ни задач по номенклатуре ввозимых изделий, ни, самое главное, – четкого и адекватного официального решения по вопросу интеллектуальной собственности. Импортировать просто ради того, чтобы насытить потребности рынка – бессмысленно и неэкономично. Параллельный импорт должен быть синхронизирован с реверсивным инжинирингом – то есть с максимально форсированным копированием и воспроизводством зарубежных аналогов материалов и деталей машин. Именно эта тема стала ключевой для многих докладчиков конференции.

Президент ТПП Сергей Катырин считает, что чрезвычайно важным рычагом работы является сбор информации от заказчиков. «Все наши контрагенты, не относящиеся к санкционным странам, задаются основным вопросом: что в точности вам требуется, и мы найдем подходящего партнера» – сказал Катырин.

По словам президента ТПП, у потенциальных международных поставщиков отсутствует понимание наших первичных потребностей. А этого понимания нет, поскольку параллельный импорт в РФ не регулируется. Для него отсутствует даже рамочное государственное ТЗ, не говоря уже о предметных технических заданиях по конкретной номенклатуре промышленных изделий.

«Все это можно сформулировать, только в том случае, если мы будем адекватно представлять собственные возможности и собственные потребности. Пока мы не бу-

дем знать, что мы сами будем производить совместно с белорусами и ЕАЭС в достаточном объеме, мы не сможем сориентировать наших коллег», – говорит Катырин.

Вторым фактором, мешающим работе, по его словам, является отсутствие государственных гарантий, что недружественные компании завтра не вернуться на свои места, после того как геополитическая ситуация изменится. «Прежде чем призывать производственный бизнес к импортозамещению, надо обозначить условия работы, и гарантировать возвратность инвестиций отечественным производителям», – заявил глава ТПП.

С конструктивным предложением по развитию отрасли в условиях санкций на конференции выступил Союз независимых автосервисов России. По данным организации, ежедневно в России в техобслуживании и ремонте нуждаются 55 млн транспортных единиц. Это при том, что средний возраст легковых автомобилей в РФ составляет в среднем 14,9 лет, а грузовиков – более 22 лет с тенденцией к постоянному увеличению. Рынок запчастей и услуг по ремонту растет.

«Полтора последних десятилетий автомобильный сектор страны развивался под диктовку ассоциаций европейского бизнеса, которые защищали интересы иностранных производителей. В результате 95% всех запчастей для ТО и ремонта ввозится в РФ из-за границы. Теперь, в условиях отказа поставлять на наш рынок материалы и комплектующие, для продления срока эксплуатации огромное значение приобретает возможность повторного использования восстановленных агрегатов», – заявил председатель Правления Союза Автосервисов Александр Пахомов.

СТР предлагает сделать акцент на комплектующих и оборудовании для технического обслуживания и сервиса

По словам эксперта, для решения этой задачи у России есть потенциал в виде специализированных авторемонтных предприятий. Их работа должна получить господдержку и нарастить производство в разумные сроки, перекрыв порядка 30% рыночной потребности в агрегатах, ранее закупавшихся за рубежом и ввезенных через официальных дилеров. За границей эта индустрия является высокоразвитой и пользуется специальными субсидиями в качестве «зеленых» технологий и называется «ребилдинг». Она позволяет вернуть в оборот до 80% агрегатов, ранее предназначенных для сдачи в металлолом. Ее деятельность экономически сверхвыгодна, поскольку себестоимость восстановленных деталей в 4-5 раз ниже, чем вновь произведенных, а затраты материалов и энергии на единицу продукции меньше почти в 10 раз.

Ремонтно-восстановительные производства и автосервисы, готовые работать по данному профилю не котируются российским законодательством и находятся за рамками внимания Минпромторга. В Фонде Развития промышленности отказались поддерживать эту отрасль. Для предприятий промышленного восстановления даже не предусмотрен отдельный код Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) в системе закупок.

По итогам конференции, принято решение добиваться признания этой отрасли – как жизненно важного направления импортозамещения, со смягчением налогового режима и адаптацией программы финансовой поддержки для предприятий промышленного восстановления.

На конференции выступили также заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Олег Ступников, президент РУТ (МИИТ), председатель президиума СТР Борис Лёвин, заместитель директора Департамента автомобильной промышленности и железнодорожного машиностроения Минпромторга РФ Дмитрий Чернов, представители Минэкономразвития, Федеральной Таможенной службы, региональных органов власти, руководители ведущих транспортных предприятий, вузов и научных центров страны.

Артем Сериков



НУЖНЫ НОВЫЕ ВЫХОДЫ

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ – ГЛАВНЫЙ ДРАЙВЕР РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ



В новых условиях кардинально изменились задачи, которые стоят перед транспортной отраслью. Получилась новая конструкция, которую мы для себя не видели. Это когда Сибирский федеральный округ с одной стороны зажат Восточным полигоном, который сегодня не проезжает, а с другой стороны – Югом и Северо-Западом. Новые выходы нужны Сибирскому федеральному округу.

Это, прежде всего, Арктика. Так сказал помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин на пленарном заседании IX Международного Сибирского транспортного форума. По словам Игоря Евгеньевича, новые геополитические и экономические реалии требуют внесения изменений в транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. «Да, мы приняли транспортную стратегию, но ее сегодня уже необходимо корректировать. Вы видите, как меняется логистика, меняется экономика, и транспорт должен поддержать экономику в этих условиях», – отметил помощник Президента России.

«Текущая экономическая ситуация создает, с одной стороны, большие трудности для всей нашей экономики, с другой – уникальные условия для внутреннего развития. Одним из необходимых условий с учетом протяженности и одним из главных драйверов российской экономики является развитие транспортной системы», – сказал первый заместитель председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Александр Жуков.

«Во многом экономика наша переориентируется на Восток – и ключевая роль Сибири здесь, безусловно, возрастает. Я полагаю, что обсуждение наиболее актуальных вопросов в рамках форума поможет выявить основные проблемы и узкие места, определить приоритетные направления в совместной работе», – сказал в своем обращении Александр Жуков.

На перспективы Арктики обратила внимание и первый вице-президент Фонда «Центр стратегических разработок» Татьяна Горюва. «Стоит вернуться к ранее затрагиваемым вопросам увязки внутренних водных путей и Северного морского пути. Да, это дорого. Да, первое время это будет нерентабельно, но это альтернатива», – сказала эксперт.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников указал на необходимость строительства высокоскоростной трассы в Сибирь. «Мы, конечно, наблюдаем за высокими темпами строительства трассы Москва – Казань, и хотелось бы, чтобы быстрее был продлен проект до Екатеринбурга и до Новосибирска, потому что это в значительной степени компенсирует те транспортные издержки, из-за которых мы страдаем», – отметил губернатор.

Участники обсуждения, констатируя необходимость перенаправления логистики на Восток, назвали наличие целого ряда проблем. В их числе ограниченные мощнос-



ти транспортной инфраструктуры и сухопутных пограничных переходных пунктов, ориентация портов Дальнего Востока на перевалку угля, что сдерживает перевозку других грузов, и др. Все эти проблемы еще предстоит решить.

Подвел итоги обсуждению заместитель председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин, подключившийся к заседанию онлайн. «Я считаю, что, безусловно, развитие транспортной инфраструктуры Сибирского федерального округа – это важнейшая задача нашей страны», – заявил он.

КУДА НАМ ЕХАТЬ

О приоритетных территориях развития туризма в СФО говорили на круглом столе, посвященном внутреннему туризму.

Председатель Исполнительного комитета Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов РФ «Сибирское соглашение» Геннадий Гусельников задал всем вопросы «Куда нам стоит ехать, и что для этого надо сделать». Красоты Иркутска, Кузбасса, Алтая и Горного Алтая ждут гостей. Но только нужна поддержка федеральных институтов. «Мы уже сегодня заключили соглашение с Корпорацией „Туризм. РФ“. Мы рассматриваем



СОБЫТИЕ:
IX Международный Сибирский транспортный форум



ОРГАНИЗАТОРЫ
Правительство Новосибирской области
«Бизнес Диалог»



МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:
Новосибирск



УЧАСТНИКИ:
Игорь ЛЕВИТИН,
помощник Президента России;
Александр ЖУКОВ,
первый заместитель Председателя Госдумы ФС РФ
Николай ЖУРАВЛЕВ,
заместитель Председателя
Совета Федерации ФС РФ
Марат ХУСНУЛЛИН (ВКС),
заместитель Председателя Правительства России
Анатолий СЕРЫШЕВ,
полномочный представитель Президента РФ в СФО
Андрей ТРАВНИКОВ,
губернатор Новосибирской области
Игорь КОБЗЕВ, губернатор Иркутской области

три точки: Слюдянский район с Байкальском, Ольхонский район и Иркутский район...», – рассказал губернатор Иркутской области Игорь Кобзев. По его словам, «Туризм. РФ» готов вложить в иркутские проекты 30 миллиардов рублей.

«Отсутствие автомобильных дорог, а также отсутствие моста через Томь является сдерживающим фактором развития территории Поднебесные Зубья, – заявил



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

УЧАСТНИКОВ – 3200

ДЕЛОВЫХ ФОРМАТОВ – 25

СПИКЕРОВ И МОДЕРАТОРОВ – 235

ЖУРНАЛИСТОВ – 110

министр туризма и молодежной политики Кемеровской области Антон Пятковский. Он отметил, что власти Кузбасса всё большее внимание уделяют межрегиональным туристическим маршрутам, требующим вложений в дорожную инфраструктуру. Федеральная поддержка нужна и проекту реконструкции дороги из Кемеровской области в Республику Алтай Таштагол – Турочак.

С инициативой по развитию внутреннего авиасообщения выступил и. о. министра природных ресурсов, экологии и туризма Республики Алтай Айлан Сумачаков. «Для развития межрегиональной авиации предлагаем рассмотреть вопрос о внесении изменений в постановление правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 года № 1242 в части изменения условий софинансирования для высокодотационных регионов, к каковым сегодня относится Республика Алтай», – предложил он.

Как отметил, председатель правления Новосибирской ассоциации туристских организаций Дмитрий Микитченко, улучшение транспортной доступности южных районов Горного Алтая позволит получить около 50 миллиардов рублей в развитие горнолыжного и другого туризма на северных склонах Катунского хребта.

Подводя итоги дискуссии, Игорь Левитин отметил, что «нужно определиться с единой политикой туризма в Сибири», чтобы избежать лишней конкуренции между регионами. По его словам, в настоящее время готовится заседание президиума Государственного Совета по туризму и предложения, прозвучавшие на Сибирском транспортном форуме, могут быть

при этом учтены. «Сибирь прирастать будет туризмом», – высказал уверенность помощник Президента.

МЕШАЕТ МЕЛКОВОДЬЕ

На форуме прошло первое заседание Экспертного совета по вопросам внутреннего водного транспорта Обского и Обь-Иртышского бассейнов внутренних водных путей при Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

Модератором мероприятия выступил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов. Члены Экспертного совета обсудили подходы к формированию транспортно-экономического баланса регионов Обского и Обь-Иртышского бассейнов внутренних водных путей, опыт переориентации перевозок тяжеловесных грузов с автомобильного на речной транспорт, поделились опытом организации межрегиональных пассажирских перевозок. И, конечно же были высказаны проблемы отрасли: ухудшение гидрологических условий работы на реках, маловодье...

«За последние годы в Обском бассейне участились периоды малой водности. В целом прошедшая навигация 2021 года по гидрологическим условиям была маловодной и, как следствие, неблагоприятной для судоходства», – сказал Павел Мешков. В результате были введены ограничения осадки судов на семи участках водных путей протяженностью 894 километра.

На проблему маловодья указал и председатель совета директоров АО «Томская судоходная компания» Владимир Кноль. «Есть вопросы, которые нас очень беспокоят. В первую очередь, пугающее мелководье уже с открытия навигации. За первые полтора месяца потери провозной способности флота из-за недогруза составили 55 тысяч тонн», – сообщил он и предложил рассмотреть возможность выделить дополнитель-

ные субсидии в размере 30 млн рублей на увеличение объемов дноуглубительных работ. В числе других проблем были названы рост цен на металлы, нехватка кадров и ряд других. По мнению министра строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Антона Заева, для решения отраслевых проблем важно объединить усилия субъектов федерации.

МЕСТО СИБИРИ

Еще одним деловым форматом форума стала научно-практическая конференция Федерального дорожного агентства «Год качества в дорожной отрасли: передовые решения и новейшие технологии в области дорожного строительства». Ее основными темами были выбраны стратегические подходы к улучшению качества дорожной сети, инновации в дорожном хозяйстве, изменения стандартов и процедуры строительного контроля. Участники конференции также обсудили реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги», организацию профессионального обучения и еще ряд актуальных вопросов.

На конференции «Транспортно-логистические коридоры: современные реалии и перспективы» назвали проблемы, препятствующие логистическому развороту рос-

сийской экономики на Восток. Больше всего внимания уделили изменениям в логистике грузоперевозок, вызванных санкциями ряда государств в отношении России. Было высказана необходимость поиска новых маршрутов через азиатские страны.

Участники сессии «Цифровая трансформация транспорта в регионах: эффективность, безопасность, перспективы» обсудили развитие интеллектуальных транспортных систем в российских регионах, развитие цифровых сервисов для пассажиров, цифровых технологий для повышения безопасности дорожного движения, а также вопросы транспортного планирования и подготовки кадров для отрасли.

Одной из главных тем конференции «Место Сибири и СФО в авиационных перевозках РФ. Авиация общего назначения в развитии туристического потенциала Сибири» стала программа развития авиационной отрасли до 2030 года и роль Сибири в ее реализации. Участники конференции «Развитие пассажирского транспорта в современных условиях» рассмотрели широкий круг вопросов, включая опыт транспортной реформы в отдельных городах. Темой круглого стола организаторы форума сделали «Развитие железнодорожного транспорта в современных условиях».

А завершила деловую программу конференция «Проблемы импортозамещения в современных условиях», посвященная ситуации в дорожной отрасли. Подводя итоги форума, министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский заявил: «Наша задача – уже готовиться к 10-му, юбилейному Форуму» ■

Феруза Джаббарова



СТРАНА ХОЧЕТ ЗНАТЬ,

КОМУ СКОЛЬКО НАДО!

Чем заменить импортную технику? Ответ очевиден: сделать самим. А вот здесь возникает много вопросов: по чьим разработкам, где, кто и за чей счет? Россия в производстве основной дорожно-строительной техники отстала от Запада на много десятилетий. И в одночасье проблему не решить. Нужно изучить спрос, наладить финансирование, производство, стабилизировать рынок сбыта. Наша промышленность пока не готова закрыть полностью брешь, возникшую после санкций. А дорожники не знают, как им наладить импортозамещение без достойной замены.

ДРУГОГО НЕТ У НАС ПУТИ

Этот вопрос назрел давно. Не сегодня. Не вчера. Не 24 февраля. Это копилось годами на протяжении 30 лет. Доля импортной техники в сфере строительства инфраструктуры сегодня 80-90%. И несмотря на то, что в последние годы про импортозамещение говорили все настойчивее, доля российской техники в дорожном строительстве по-прежнему не превышает 30%. Товарных запасов на запчасти и комплектующие для импортных машин на складах, по словам экспертов, может хватить ещё на 2-3 месяца, затем рынок столкнется

Разрывая замкнутый круг импортозамещения



с дефицитом расходных материалов, поскольку выпуск половины всех видов основных стройматериалов более чем на 70% зависит опять-таки от оборудования из Европы и США. Поэтому сейчас сложно всем. Но другого пути нет. Процесс пошел, и надо двигаться только вперед.

И поэтому эту проблему обсуждают на всех уровнях – в кулуарах, коридорах, залах заседания, форумах, круглых столах, даже на дачах и во время праздничных застолий, если у дорожных строителей появляется время на отдых. Об этом шла речь 15 июля и на расширенном заседании Комитета по инвестиционной политике, институтам развития и экспортной поддержке: «Импортозамещение в инфраструктурном строительстве: меры государственной поддержки отрасли» в РСПП, где прозвучали реально справедливые требования бизнеса к власти, вспыхивали и жаркие дебаты, которые невольно затронули острые углы годами копившихся проблем... В мероприятии приняли участие представители Минпромторга России, Минстроя России, Росавтодор, ГК «Автодор», крупнейших компаний в сфере строительства дорожной, портовой и энергетической инфраструктуры, а также производители спецтехники и стройматериалов. Эмоции зашкаливали, поскольку истина рождается в споре.

Отметим, что на этой площадке обсуждают много вопросов, связанных напрямую или косвенно с промышленным сектором. Санкции ударили по многим отраслям, а инфраструктурная отрасль – одна из самых импортозависимых. «Наша цель – это создание высококачественных автомобильных дорог, являющихся основой для развития регионов и улучшения качества жизни людей», – подчеркнул вице-президент РСПП Игорь Вдовин в начале заседания. Президент и правительство обозначило развитие инфраструктуры драйвером роста всей экономики страны. Инвестиции в строительство дорог оживляют десятки отраслей: производство битума, цемента, бетона, асфальтовых смесей, строительных материалов, дорожной спецтехники, оборудования для мониторинга транспортных потоков. Вслед за дорожным строительством оживляются деловые связи между регионами, растут объемы грузоперевозок, появляются

ИГОРЬ ВДОВИН:

«**МЫ ГОТОВЫ ПРЕДОСТАВИТЬ СВОЮ ПЛОЩАДКУ, ЧТОБЫ ОБСУДИТЬ ВОПРОСЫ НЕ ТОЛЬКО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ, НО И ВСЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ДАВАЙТЕ ПОДУМАЕМ СЕГОДНЯ ВМЕСТЕ, КУДА ДВИГАТЬСЯ ДАЛЬШЕ»**



новые экономические зоны и производственные кластеры, рабочие места, перспективы для малого и среднего бизнеса. По мере увеличения количества крупных объектов и наращивания темпов инфраструктурного строительства в России требуется более тесное взаимодействие между бизнесом и властью, в части реализации политики импортозамещения в инфраструктурном строительстве.

КАК БЕЗ РУК

А как их строить, какой техникой? Компании в этом сезоне получили импортные машины по «вчерашним» договорам. Читаем на их сайтах радостные весты: «Вот теперь мы полностью укомплектованы: поступили последние 12 комбинированных дорожных машин и автогрейдер SDLG». Дорожники понимают, что радоваться осталось недолго. А что же дальше? Без этой техники никуда сейчас не денешься. Ей же нет аналогов. Промышленность за один день не встанет на ноги. Нужны разработки, специалисты, станки... И многие, даже те, кто не афиширует свое мнение, уверены, что еще как минимум с десятков лет без импортной техники мы будем «как без рук». Если даже 50% техники, используемой до-



АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ:

«**ПРЕЗИДЕНТ ПОСТАВИЛ ЗАДАЧУ – ПРЕВЗОЙТИ ЗАПАД, ПО СУТИ, СОЗДАТЬ КОСМИЧЕСКИЙ КОРАБЛЬ. НО ЭТА РАБОТА ДОЛЖНА ФИНАНСИРОВАТЬСЯ»**

рожниками, будет отечественного производства, это – победа.

Первый заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» Игорь Коваль на одном из заседаний с теми же вопросами отметил, что на базе Госкомпании проведен системный анализ парка крупных российских компаний, которые строят и эксплуатируют скоростные дороги, и их потребностей в приобретении отечественной техники, запчастей. «Порядка 35% парка наших подрядчиков подлежит замене в течение ближайших пяти лет. Что касается отечественной техники, то потребность крупных дорожных компаний – порядка 830 единиц на горизонте пяти лет. Наиболее востребованными являются катки, грейдеры, дорожные машины на базе самосвалов.

«Да, наши катки и грейдеры еще могут составить какую-то конкуренцию импортным машинам, но российских и даже китайских аналогов многих видов погрузчиков асфальта – ресайклеров пока просто не существует. Российские машины импортным не конкуренты: им постоянно требуется замена узлов, агрегатов и другие виды ремонта», – отметил Коваль.

«РАКЕТЫ» ДЛЯ ДОРОЖНИКОВ

Чтобы компании выполнили свои договоренности, сдали объекты, получили новые и, при этом не обанкротились, их руководители бьются не на жизнь, а на смерть. Им терять нечего, ведь в детище вложена вся жизнь. Они радуют за дело, и неповоротливость чиновников, пробуксовка госмашины их просто выводит из себя. Ведь ясно же, что делать! На заседании генеральный директор АО «ДСК «АВТОБАН» Алексей Андреев спросил у заместителя руководителя Федерального дорожного агентства Олега Ступникова: «Кто является заказчиком и подрядчиком на нужную технику?» Ведь напрямую Росавтодор заказчиком являться не может.

«Эта схема сейчас выстраивается, мы ищем пути, естественно, ориентируемся на финансовые средства, которые есть в федеральном фонде. Сначала делается финансово экономическое обоснование, как подтверждение того, для чего средства будут вложены. Это создаст рабочие места, определенные промышленные коммуникации, за счет этого увеличится налоговая база», – отметил Олег Ступников.

Вопрос технического обеспечения страны очень серьезный. Это похоже на освоение космоса. «Мы должны четко знать, где мы находимся и чего должны достичь. Тем более, что президент поставил задачу – превзойти Запад, по-сути создать космический корабль. Но эта работа должна финансироваться, нужны заказчики», – отметил Алексей Андреев. И на отговорки представителей профильной госструктуры, что это нужно обсуждать на другом уровне, дорожник сказал, что уже привык к тому, что нужно разговаривать на всех уровнях: «Время уходит. Пока умные головы сойдутся и придут к решению, много воды утечет. Нужен заказчик. Нужны обозначенный результат и обозначенные сроки, финансирование и команда механиков, которая будет новую технику создавать. Мы – креативные, и можем сделать многое несмотря на то, что Россия очень отстала».

Действительно, России сложно угнаться за передовыми техническими державами даже с широким доступом к кредитным ресурсам для лизинга. Но наступило время сконцентрировать усилия. «И мы со своей

стороны готовы предоставить свою площадку, чтобы обсудить вопросы не только технического обеспечения, но и всей инфраструктуры. Давайте подумаем сегодня вместе, куда двигаться дальше», – резюмировал спор Вдовин.

ПРОСТОЙ НА ВЕС ЗОЛОТА

И производители только за. Ведь в России есть уникальные отечественные предприятия, где наработан большой потенциал и задел. К примеру, современный завод по производству гусеничной техники ООО «ДСТ – УРАЛ». Генеральный директор предприятия Евгений Горелый рассказал о пути становления компании, своим лично опыте. Сейчас завод выпускает машины пяти тяговых классов, четыре вида трубоукладчиков, кабелеукладчики, гусеничные и колесные погрузчики. Евгений Алексеевич с группой единомышленников и коллег основал предприятие в 2007 году, став создателем абсолютно новой линейки российских бульдозеров ТМ10 с гидростатической трансмиссией. И в настоящее время «ДСТ – УРАЛ» – один из лидеров отечественного бульдозеростроения. «Наши бульдозеры работают бесперебойно везде, даже в условиях вечной мерзлоты, поскольку наработана и отлажена система сервисного обслуживания. Она работает уже порядка пяти лет, и мы с заказчиками четко понимаем задачи, которые должна выполнять наша техника. И простоев быть не должно. Это как при добыче золота: если ты вдруг «встал», то 11 кг золота потеряешь. Мы можем показать свои результаты работы и активно предлагаем свою систему».

Генеральный директор ООО «Дорожная Строительная Компания» Сергей Голубев, руководитель с огромным опытом, отметил, что и машины есть, и разработки есть. Нужны деньги. «Мы готовы к работе. И даже снижаем цену на опытные образцы, поскольку удешевляем взаимные риски. Приблизительно мы знаем: сколько нужно средств на модернизацию и расширение предприятия», – сказал Голубев.

КАК КУПИТЬ

У всех производителей есть еще один наболевший вопрос – вопрос сбыта. Ведь компании пока не очень спешат приобрести



российскую технику и оборудование. Хотя предоставлены выгодные условия покупки, например, в лизинг.

Генеральный директор НАИК Мария Ярмальчук отметила, что Минпромторг пятый год реализует программу субсидирования лизинга «Строительно-дорожная и коммунальная техника». «Эта программа – востребованный инструмент господдержки спроса на отечественную высоколокализованную спецтехнику предусматривает возмещение государством лизинговой компании скидок по лизингу до 10% от стоимости техники. В текущем году Минпромторг совместно с Минфином сменил приоритеты государственной поддержки и в 4 раза (с 2,2 млрд руб. до 500 млн руб.) снизил предусмотренные ассигнования для всех лизинговых компаний – участников программы. Считаем, как минимум, сохра-



нить ранее предоставляемые объемы, так как они всегда выбирались полностью».

Генеральный директор Группы Газпромбанк Лизинг Максим Калинин предложил льготные условия долгосрочной аренды спецтехники для представителей рынка, в том числе с использованием мер господдержки для членов НАИК. Также при ГК «Автодор» создана дочерняя структура «Автодор-Лизинг», направленная на льготное лизинговое финансирование иностранной техники для нужд отрасли.

И все-таки, кто в России сможет сделать качественную технику?

«В России много перспективных компаний, – отметил Вдовин. – Сначала выбирается компания, которая справится с заказом лучше всего, потом идет конструкторская разработка, заключается договор с компанией, которая подтверждает спрос, затем нужен льготный заём, как минимум на пять лет». И такая программа уже есть. Но этот процесс не за-

ОЛЕГ СТУПНИКОВ:

«**МЫ ИЩЕМ ПУТИ, ОРИЕНТИРУЕМСЯ НА ФИНАНСОВЫЕ СРЕДСТВА, КОТОРЫЕ ЕСТЬ В ФЕДЕРАЛЬНОМ ФОНДЕ»**

пустить в одночасье, поэтому участники заседания договорились провести по итогам этой встречи рабочую. И руководители крупных компаний готовы к тесному сотрудничеству.

КОМУ НУЖНЫ БУЛЬДОЗЕРЫ?

Единственно, что некоторым из них не очень понятно – кто ищет сбыт? Ведь, по сути, производитель и сам его ищет, а не ждет «у моря погоды».

«Не будем обсуждать, кто прав с таким подходом, поскольку рынок все сам расставит на свои места. Вот есть у нас РСПП. И мы готовы через Союз предоставить свои потребности в технике. Есть над чем работать!» – высказал общее мнение генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация» Владимир Монастырев.

На самом деле на многих заводах есть экспериментальная техника, и руководство очень хочет, чтобы она была интересна дорожному строительству. И ни у кого нет иллюзий, что эта техника сразу будет идеальна, придется дорабатывать. А если РСПП, Автодор и Росавтодор выступят координатором этого процесса, дорожники и производители техники будут только рады.

Стране нужно знать, сколько техники требуется и сколько на это нужно средств. Учитывая, что парк крупных игроков дорожной отрасли сейчас состоит в большей степени из современной техники ведущих мировых производителей, то можно вести речь только о поэтапном переходе на отечественную технику и, в первую очередь, концентрации усилий на сервисном обслуживании, производстве комплектующих в России. Плюс, очень важно дать дорожным компаниям возможность тестирования отечественной техники еще до ее приобретения. И все эти вопросы тоже станут темой для будущих встреч, в том числе и на этой площадке. ■

Феруза Джаббарова

МОРСКИМ ПУТЕМ

Принято решение о привлечении дополнительного флота для обеспечения транспортной доступности Калининградской области



В связи с недружественными действиями по ограничению транзита в Калининградскую область Правительством Калининградской области организован Оперативный штаб по обеспечению транспортной доступности региона, ко-

торый координирует движение грузов. На линию Бронка – Калининград поставлен универсальный сухогруз Северного морского пароходства.

В сентябре на линию будет поставлен еще один новый железнодорожный паром, ходовые испытания которого близятся к завершению. В зависимости от фактической потребности провозные мощности морского сообщения могут быть оперативно увеличены за счет дополнительного флота.

Власти готовы к переориентации грузопотоков и обработке дополнительных объемов груза.



ПОД СТЯГАМИ СТРАНЫ

Глава государства принял онлайн-участие в церемонии поднятия российских флагов на трех рыбопромысловых судах

В преддверии Дня рыбака флаг был поднят на больших морозильных рыболовных траулерах «Капитан Вдовиченко» и «Капитан Соколов», а также на рыбопромысловом судне ярусного лова «Гандвик-1», построенных на отечественных верфях по программе обновления производственных мощностей рыбохозяйственного комплекса с государственной поддержкой. «Один из наших ключевых, стратегических приоритетов – обновление промыслового флота, строительство современных, хорошо оснащённых, надёжных судов для рыболовцев компаний, отвечающих высоким экологическим требованиям, способных вести добычу рачительно, без ущерба экосистемам, тому богатству, которое мы должны передать будущим поколениям», – отметил Владимир Путин, выразив уверенность в том, что экипажи будут с честью и с гордостью ходить под флагом РФ, обязательно добьются высоких результатов благодаря своей профессиональной, слаженной работе.

ЧЕРНОЕ ЗОЛОТО В «ЛАВНЕ»

Субсидии позволят вернуть пассажирам денежные средства не менее чем за 1 млн авиабилетов

В рамках комплексного развития Мурманского транспортного узла предусмотрено строительство угольного терминала «Лавна» с железнодорожными подходами. Заместитель Председателя Правительства Андрей Белоусов провел совещание, посвященное этому вопросу. Губернатор Мурманской области Андрей Чибис отметил значимость реализации данных проектов для региона, которые позволят увеличить объем грузоперевозок через Мурманский транспортный узел. На реализацию проекта, касающегося угольного терминала, предусмотрены внебюджетные средства в рамках концессионного соглашения, заключенного между Росморречфлотом и ООО «Морской торговый порт «Лавна». Запуск рабочего движения в направлении угольного терминала запланирован в декабре 2023 года, ввод объекта в эксплуатацию – в декабре 2024 года. В настоящее время рассматривается вопрос выделения дополнительного бюджетного финансирования на завершение данных работ. Провозная способность подходов к Мурманску в 2024 году составит 45 млн тонн в год, включая 18 млн тонн в год – к угольному терминалу «Лавна».

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ

Речь идет о грузовых судах валовой вместимостью от 300 до 500, рыболовных судах длиной 24 м и более и некоммерческих прогулочных яхтах валовой вместимостью 300 и более.



С 21 по 30 июня в режиме видеоконференции прошла 9-я сессия Подкомитета Международной морской организации по мореплаванию, связи, поиску и спасанию

Подкомитет успешно завершил начатую в 2018 году работу по созданию комплекта требований по безопасности судов, на которые не распространяется Конвенция СОЛАС, эксплуатирующихся в арктических водах и районе Антарктики.

Разработанные и одобренные в ходе NCSR9 поправки к главе XIV СОЛАС и Полярному кодексу включают требования по навигационному оборудованию, мерам по защите от обледенения, а также планированию рейсов. Предполагается, что поправки вступят в силу 1 января 2026 г. после их принятия Комитетом по безопасности на море. При этом для существующих судов новые требования будут применяться с 1 января 2027 г.



ПАССАЖИРЫ НЕ ПОСТРАДАЮТ

Денежные средства за отмененные рейсы будут возвращены пассажирам в полном объеме

Граждане смогут полностью вернуть денежные средства за отмененные рейсы, как внутрироссийские, так и международные. В свою очередь перевозчики сохранят собственные оборотные средства. Уже завершён первый этап выплат субсидий за вынужденный возврат авиакомпаниями денежных средств за отмененные рейсы, связанные с внешними санкциями, а также временным ограничением работы аэропортов на юге и в центральной части РФ. В апреле из резервного фонда Правительства страны на эти цели было выделено 19,5 млрд руб. Договоры о субсидировании уже заключены с 20 авиакомпаниями на сумму 16,9 млрд руб. Планируется заключение дополнительных соглашений в августе и в октябре.

**САМОЛЕТ MC-21
СКОРО ПОСТУПИТ В ПАРК «АЭРОФЛОТА»**

Пассажирский самолет скоро поступит в парк группы «Аэрофлот»

Министр транспорта РФ Виталий Савельев на форуме «Территория смыслов» отметил, что MC-21 — это сверхпередовой самолет, не просто конкурент западным воздушным судам, а у него есть ряд преимуществ по отношению к ним. Это качество сервиса.

«Мы его увидим с вами, он скоро поступит в парк «Аэрофлота». Самолет, у которого большие иллюминаторы, очень большие багажные полки, очень большое пространство в салоне, например», — сказал Савельев. По словам министра торговли и промышленности РФ Дениса Мантурова, в 2022 году под контрольную эксплуатацию будет поставлено два самолета MC-21. Первым эксплуатантом самолета должна стать авиакомпания «Россия».

Глава Ростеха Сергей Чemezov рассказал, что первые шесть серийных самолетов MC-21 будут поставлены в 2024 году.



ДЛЯ ЗВЕЗДНЫХ ТУРИСТОВ

В Роскосмосе сообщили об изготовлении «Союза» для полета космических туристов в 2023 году

Сейчас в изготовлении находится один корабль «Союз» для полета космических туристов в 2023 году. Роскосмос может пересмотреть производство транспортных кораблей в пользу пилотируемых. К 2024 году планируется изготовить два «Союза» для туристов.

Российская группа потенциальных космических туристов находится в Центре подготовки космонавтов, знакомится с тем, как проходят тренировки.

В Роскосмосе есть еще две заявки, и одна группа потенциальных участников космического полета уже работает в ЦПК, знакомится с тем, как проходит подготовка. Могу сказать, что это российская группа», — сказал генеральный директор Роскосмоса.



ЛИСА ПОМЕШАЛА ПОЛЕТУ

Самолёт прервал взлёт из аэропорта в Перми

В пермском аэропорту «Большое Савино» произошло небольшое ЧП.

Ранним утром 8 июля экипаж самолета Boeing 737-800, который направлялся в Санкт-Петербург, был вынужден прервать взлет. Причиной стала лиса, которая выбежала на взлетную полосу, когда самолет уже набирал скорость.

Буквально через пять минут Boeing сделал вторую попытку и поднялся в небо. Экипаж не пострадал, самолет благополучно взлетел и добрался до места назначения. Лиса благополучно убежала с территории аэропорта.

ВАГОН ИЗ ДЕТСТВА

На железной дороге могут появиться вагоны советских времён

В условиях нехватки подвижного состава для отправки туристов на юга железнодорожники могут использовать весь парк пассажирских вагонов, включая самые «раритетные». По аналогии с авиаперевозками, есть предложение создать на сети так называемый дискаунтер. В Европе такой лоукост-сегмент присутствует и в ВСМ-формате. Предложение создать супердешёвый вариант передвижения по стальным магистралям можно объяснить целью привлечь дополнительных пассажиров и увеличить доступность дальних пассажирских перевозок. Для этого будут привлекаться составы, состоящие из вагонов пониженной комфортности. Соответственно, билеты в них будут стоить дешевле плацкарта в среднем на 20%. Под дискаунт монополия готова выпустить на маршруты вагоны устаревших конструкций. В них соблюдены все нормы безопасности и санитарии, но уровень комфорта пониженный.

ЕВРОАЗИАТСКИЕ СВЯЗИ

Россия и Китай увеличат объемы передачи грузовых поездов



Этот, актуальный в свете санкций вопрос, в формате видеоконференции обсудили глава РЖД Олег Белозеров и председатель совета директоров государственной корпорации «Китайские железные дороги» Лу Дунфу. По словам Белозерова слаженная работа российских и китайских железных дорог является одной из главных составляющих успешного развития торгово-экономических отношений России и Китая, а также евроазиатских транспортных связей. Поэтому РЖД и «Китайские железные дороги» намерены повысить координацию работы пограничных переходов и увеличить в текущем году ежедневную передачу грузовых поездов.

IT-ПАРТНЕРЫ

«РЖД» и VK будут совместно разрабатывать и внедрять технологические решения для развития IT-инфраструктуры

«Российские железные дороги» и компания VK собираются совместно разрабатывать и развивать технологические решения в областях хранения и обработки данных, развития корпоративных коммуникационных сервисов, оптимизации

бизнес-процессов. Соответствующее соглашение РЖД подписали с VK. Документ подписали генеральный директор — председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и генеральный директор VK Владимир Кириенко.



МЕТРО В КРАСНОЯРСКЕ

Контракты с подрядчиками на строительство планируется заключить этим летом

После этого начнется подготовка строительной площадки. Это сообщил губернатор Красноярского края Александр Усс на площадке Российской

креативной недели. «Для нас очень важна реализация проекта метро, мы долго к нему шли при поддержке президента. Надеюсь, что именно в это лето мы с данным проектом стартуем. <...> Начнутся подготовительные работы. Мы, скорее всего, в течение июля выйдем на подписание контракта с подрядчиком и приступим к выносу сетей и всем необходимым работам, чтобы начать подземную проходку», — сказал Усс. Согласно краевой госпрограмме «Развитие транспортной системы», строительство первой линии метро протяженностью 9,76 км должно завершиться в 2026 году. В начале февраля председатель краевого правительства Юрий Лапшин отметил, что край возьмет кредит — более 89 млрд руб. в виде инфраструктурного бюджетного кредита. Выделение первых 10 млрд руб. федерального кредита уже одобрено.

Еще одним приятным сюрпризом, как для участников, так и для всех дорожников страны, стала весть о переходе дорожного строительства на пятилетнее планирование. И все это не случайно. Буквально 24 мая, в ходе совещания по развитию транспортного комплекса Президент РФ Владимир Путин объявил масштабную перестройку транспортной инфраструктуры приоритетом для российских чиновников. Поскольку, несмотря на санкции Запада, наращивание грузоперевозок и создание новых логистических цепочек сохранит товароборот. На эти цели были увеличены бюджетные расходы, принята программа инфраструктурных бюджетных кредитов. «Важно диверсифициро-



вать транспортные потоки, расширять коридоры в направлении предсказуемых, ответственных партнеров», – отметил глава государства. Дорожное строительство в новых экономических реалиях стало реальной антикризисной мерой, и сейчас многие отраслевые форумы стали площадкой для диалога власти и бизнеса.

ДЖУБГА – СОЧИ, КАД-2 И «МЕРИДИАН»

ВРЕМЯ МЕГАСТРОЕК

ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ТРАСС ОТ БАЛТИЙСКОГО ДО ЧЕРНОГО МОРЯ С ВЫХОДОМ НА УРАЛ БЫЛИ ПРЕЗЕНТОВАНЫ НА СОЧИНСКОМ ФОРУМЕ ДОРОЖНЫХ ИНИЦИАТИВ



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

« МЫ СОКРАЩАЕМ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА И СЕРЬЕЗНО ЭКОНОМИМ, РАБОТАЯ БЫСТРЕЕ В УСЛОВИЯХ ВЫСОКОЙ ИНФЛЯЦИИ. ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ И НАРАЩИВАНИЯ ТЕМПОВ МЫ ПРОДОЛЖАЕМ СОКРАЩАТЬ ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЦИКЛ – ПЕРЕВОДИМ В РАЗРЯД ДОБРОВОЛЬНЫХ ИЛИ УПРАЗДНЯЕМ УСТАРЕВШИЕ ТРЕБОВАНИЯ»

ПЛАН НА ПЯТИЛЕТКУ:

«СЕВЕР – ЮГ», «ЗАПАД – ВОСТОК»

О том, как Россия намерена форсировать развитие транспортной инфраструктуры и наращивать логистические возможности, много было сказано на Восьмом форуме дорожных инициатив «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве», который прошел с 30 мая по 1 июня в Сочи.

Ключевой задачей отраслевого сообщества и власти стало поддержание бесперебойной работы на основных объектах дорожно-транспортной. Из-за санкций и экономических сложностей, многие хронические проблемы обострились, и потребовали решительных действий, поскольку правительство настроено увеличивать темпы работы.

«Мы сокращаем сроки строительства и серьезно экономим, работая быстрее в условиях высокой инфляции. Для сохранения и наращивания темпов мы продолжаем сокращать инвестиционно-строительный цикл – переводим в разряд добровольных или упраздняем устаревшие требования», – отметил Заместитель Председателя Правительства Марат Хуснуллин, выступая на форуме (ВКС).

Вице-премьер подробно рассказал о динамике отечественных строек, основных целях дорожной отрасли. Одновременно развиваются крупные проекты в рамках транснациональных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток». Транспортные коридоры обеспечат как южный транзит, так и автодорожное сообщение через всю страну, причём в планах строительства заложены все обходы городов и населённых пунктов, которых более 50.



«Развитие коридора «Север – Юг» идёт по плану. Мы считаем, что основные работы уже сделаны, и в ближайшие три года мы их завершим», – отметил вице-премьер.

России необходим и коридор «Запад – Восток», который финансируется и строится на пиковой нагрузке, высокими темпами. Скоростную магистраль «Москва – Казань» длиной 811 км планируется построить в рекордные сроки – за три с половиной года. Пока, несмотря на все сложности, работа идет по графику. В Московской агломерации, по словам Хуснуллина, продолжат развиваться трассы М-1, М-3 и М-8, а в южном кластере будет активно идти строительство дорог Краснодарского края, включая Сочи и целый ряд крупных трасс.

Построить серьезную трассу хоть на севере, хоть на юге – дело не одного года, и дорожные проекты невозможно реализовывать с глубиной планирования в один год. Для серьезных инфраструктурных проектов нужна глубина планирования в пять лет. «Раньше жили в перспек-



ТРИ ПРОЕКТА РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ДОРОГ ОТ БАЛТИЙСКОГО ДО ЧЕРНОГО МОРЯ С ВЫХОДОМ НА УРАЛ: ДЖУБГА – СОЧИ, КАД-2 И «МЕРИДИАН», И НИ ОДНА ИЗ ТРАСС НЕ БУДЕТ НАЧИНАТЬСЯ В МОСКВЕ

тиве трехлетки, и вот буквально на этой неделе будем докладывать президенту о пятилетке. Почему о пятилетке? Потому что вот такие крупные проекты в три года не уложишь, надо иметь призму минимум в пять лет и видение как минимум до 2030 года», – отметил Марат Хуснуллин. Пятилетний план является важной антикризисной мерой, и его реализация поможет снизить логистические затраты, повысить внутренний спрос и создать новые рабочие места.

КАДРОВЫЙ ГОЛОД

В рамках деловой программы были обсуждены вопросы импортозамещения и использование инновационных технологий в дорожном строительстве и внедрение современных интеллектуальных транспортных систем. Эксперты прогнозировали возможные риски и совместно выработали наиболее эффективные методы и подходы к решению задач. Большой интерес вызвали презентации успешных проектов и реализованные кейсы отечественных компаний.

Председатель правления ГК «Автодор» Вячеслав Петушенко отметил, что за последние годы дорожные строители нарастили достаточно мощный потенциал

инженерно-технического персонала, в их парке лучшая техника с высокой производительностью. В том числе это позволило набрать высокие темпы работ на всех важных объектах. Напомним, что сейчас дорожники строят одновременно несколько объектов, в общей сложности 1,5 тысячи километров скоростных дорог первой технической категории. И, безусловно, многое зависит от стабильного финансирования, чтобы подрядчик, не строил в долг – нужно поддерживать в рабочем состоянии технику, закупать материалы, платить людям зарплату.

Хронический дефицит выпускников средне-специальных учебных заведений стал системной проблемой. «В первую очередь мы наблюдаем дефицит машинистов дорожно-строительной техники, особенно асфальтоукладочной техники. Ни для кого не секрет, что многие подрядчики в условиях дефицита пытаются ростом заработных плат переманивать квалифицированных специалистов с соседних этапов, с других строек, из других регионов — заработная плата механизатора, рабочего на объекте становится выше, чем зарплата, например, инженера, – отметил генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация» Владимир Монастырев. – При этом экономика говорит о том, что нет ничего хуже простаивающего механизма...»

Слабые места кадровой дорожной политики прокомментировал и генеральный директор АНО «Агентство развития профессионального мастерства (Ворлдскиллс Россия)» Роберт Уразов, отметив, что в национальных дорожных проектах нет главы «кадры и кадровое обеспечение». Сейчас мы управляем деньгами, материалами, техникой, СНИПами, стандартами, но не кадровой политикой. Второй важный момент – рост зарплат. Третий – система подготовки, в том числе внутри компаний.

Не менее важно обеспечить дорожные компании техникой. «Понимая потребности, как быстро строятся, эксплуатируются, ремонтируются дороги, мы инициировали разработку новой программы, по которой до 2028 года может быть поставлено еще порядка 6 тысяч единиц техники. На первые три года мы заклады-

ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ПЕРЕХОДИТ НА ПЯТИЛЕТНЕЕ ПЛАНИРОВАНИЕ: ПЯТИЛЕТНИЙ ПЛАН СТАЛ ВАЖНОЙ АНТИКРИЗИСНОЙ МЕРОЙ, И ЕГО РЕАЛИЗАЦИЯ ПОМОЖЕТ СНИЗИТЬ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЗАТРАТЫ, ПОВЫСИТЬ ВНУТРЕННИЙ СПРОС И СОЗДАТЬ НОВЫЕ РАБОЧИЕ МЕСТА

ваем около 3,5 тысяч единиц», – отметил генеральный директор АО «ГТЛК» Евгений Дитрих.

Ни один дорожный форум не оставляет без внимания тему безопасности дорожного движения. Интересный ролик по безопасности дорожного движения презентовал заместитель начальника ГУОБДД МВД России Олег Понарьин. Он сказал, что сегодня претензий населения к содержанию дорог становится меньше, об этом свидетельствуют и исследования, которые провели в прошлом году – 68% граждан удовлетворены безопасностью дорожного движения. Но, в то же время «ежегодно мы теряем более 500 детей в ДТП. Эта цифра неприемлема для нашей страны».

НЕ БУДУТ НАЧИНАТЬСЯ В МОСКВЕ

Ни одна из трех скоростных трасс, о которых мы говорили выше, не будет начинаться в Москве. Об этом сообщил директор ООО «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный, в ходе презентации проектов.

«В рамках проекта «Южный кластер» предлагается строительство скоростной автомобильной дороги Горячий ключ – Адлер (дублер А-147), включая



обходы городов: Адлер, Сочи, Лазаревское, Туапсе, – рассказал директор ООО «Автодор-Инжиниринг» Константин Могильный, продолжая тему трех презентованных проектов. – «Меридиан» связан со строительством Юго-Западной хорды, чтобы соединить Урал с портами Азовского, Каспийского и Черного морей. В данный момент завершены работы по транспортному моделированию, разрабатываются основные технические решения. По проекту КАД-2 для Санкт-Петербургской агломерации разработаны варианты, где новая кольцевая будет иметь выходы на М-11 «Нева» и региональную широтную магистраль скоростного движения».

Журналистов волновало, реально ли построить такие дороги в условиях кризиса. Но учитывая, что Президент России Владимир Путин заявил, что сверхдоходы от нефти будут вкладываться в развитие инфраструктуры, за финансирование можно не переживать. Главное, чтобы народные рубли, поскольку недра – это общее достояние, не «растворились» на новых километрах асфальтобетона, чтобы был строжайший многоступенчатый контроль средств и прозрачный бюджет стройки. А что касается профессионализма, опыта, сил и ресурсов подрядчиков, то с этим в России все в порядке. ■

Марина Цаплина





МИНФИН СОКРАЩАЕТ БЮДЖЕТ ИНФРАСТРУКТУРНОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ, А ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРЯЕТ ФОРМАТЫ НЕБАНКОВСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ

ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОРОЖНЫХ СТРОЕК: ШАГ ВПЕРЕД или ДВА НАЗАД ?

В марте, после начала СВО Президент России Владимир Путин предложил радикально увеличить темпы и финансирование строительства дорог. Черным по белому федеральным органам исполнительной власти (ФОИВам), главам регионов и муниципалитетов, а также руководителям госкомпаний было поручено: «проработать вопрос об увеличении финансирования дорожного строительства и других объектов инфраструктуры, которые можно взять в работу уже в этом году». Интенсивная дорожная стратегия – это лучший ответ на санкционное давление и экономическую войну, объявленную нашей стране. Ведь одно рабочее место в контракте на строительство транспортной инфраструктуры дает работу как минимум еще пяти специалистам в пяти смежных отраслях.



Во всех нормальных экономиках мира принято выходить из кризиса именно за счет больших строек. Тем более, имея в раскладе переизбыток бюджетных доходов и физическую невозможность хранить виртуальные деньги дальше

в стабфонде и прочих иностранных «копилках». Инфраструктура – это сфера максимальной рентабельности, лучшее средство оживления рынка. Что отлично понимают в Правительстве: поэтому в конце июня 2022 года российский кабинет утвердил пятилетний план дорожной деятельности до конца 2027 года, предполагающий финансирование из казны в объеме более 5-ти триллионов рублей (по одному в год) на «модернизацию, расширение и строительство с нуля свыше 4-х тысяч километров современных автомобильных трасс». Это позволит довести 85% важнейших дорог страны до нормативного состояния.

Однако, не прошло и двух недель, как Минфин России выдал аномальное решение, которое противоречит планам Президента и Правительства – экономить на строительстве магистралей, науке и оборонном комплексе(!) Соответствующие Методические рекомендации опубликованы 4 июля на сайте ведомства.

От «секвестра» госпрограмм на 1,6 трлн, озвученного министром Силуановым, больше всего пострадают дорожники. «Развитие транспортной системы» укоротят на 390 млрд рублей.

Трудно назвать такую экономию адекватной, многие представители профессионального сообщества уже оценили происходящее как вредительство. Выглядит так, будто одна башня Кремля потеряла связь с политикой центрального замка или вообще решила перейти на сторону противника.

В условиях гиперпрофицита и лопающихся от наличия государственных закров «ущемлять» и оптимизировать хотят самые уязвимые и самые востребованные контуры национальной экономики: транспортную инфраструктуру, НИОКР и оборонно-промышленный комплекс. И это предлагают делать стране, которая в прямом и переносном смысле ведет войну за свой технологический суверенитет.

НОВЫЕ ДОРОГИ ТРЕБУЮТ «НОВЫХ ДЕНЕГ»

Нетрудно предположить, какие транспортные проекты попадают под секвестр в первую очередь. Это «Северный широтный ход» (СШХ), повышающий доступность и безопасность Арктических территорий России, мост на Сахалин и железная дорога из Якутска в Магадан. Два последних проекта, которые оценивались в 2,3 трлн рублей, уже не включены в новые документы стратегического планирования. Об этом в конце июня сообщал министр по развитию Дальнего Востока Алексей Чекунков.

Между прочим, активная стройка на объектах СШХ по апрельскому распоряжению Президента должна была начаться уже в текущем году, но все остается в прежнем застывшем виде, – то есть на стадии проектных работ. Также в числе потенциальных сокращений мост через Волгу в обход города Тольятти, мост через Лену в Якутске, продление финансирования подмосковной ЦКАД, на которой до сих пор





не начато строительство некоторых развязок, предполагавшееся по плану. К примеру, развязка с Волоколамским шоссе, съезд на автомагистраль с Ленинградского шоссе в сторону Истры. Остановилось расширение бесплатной А-107 в сторону Дмитровского шоссе.

Радует, что амбициозные планы прорубать асфальтовое «окно в Азию», под секвестр Минфина (пока) не попали. Создание трассы М-12 Москва-Казань с выходом на Казахстан в рамках коридора Европа-Западный Китай по-прежнему в приоритете. На востоке дорога будет продлена до Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска.

На этом фоне интересными красками играет новость о том, что в России появятся программы строительства инфраструктуры для водного, воздушного и авиационного транспорта. Об этом в июле заявил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. Казалось бы, если уже есть проекты и есть национальные планы развития, – то зачем нужны еще и программы? По всей видимости, это благоразумная попытка «застраховать» финансирование крупных транспортных проектов. Как раз на тот случай, если в финансовые власти решат их ущемить или оптимизировать в будущем.

– Такие программы нужны для координации планов строительства и финансирования отдельных проектов. «Стройка — процесс инерционный, чтобы правильно распределить деньги и ресурсы нужно стратегическое планирование на несколько лет вперед», — пояснил Марат Хуснуллин.

Выглядит, как симметричный ответ на методические рекомендации Минфина. Остается добавить, что в сочетании с механизмом казначейского сопровождения (прямое госфинансирование в обход коммерческих банков), концессионными инструментами ВЭБа и элементами ГЧП та-

кой плановый подход может действительно принести колоссальную пользу стране.

Он оставляет за бортом устаревшую и создающую огромные издержки коммерческую банковскую систему. Появились целевые государственные каналы доведения финансовых средств до реальной экономики. Сегодня деньги смогут попадать в дорожную отрасль, не через коммерческих банковских посредников, как это было всегда, – а, например, через инфраструктурные региональные кредиты (под контролем Федерального казначейства), через специальные кредитные линии ВЭБа. Безусловно, у такой денежной политики есть серьезные противники во власти, которые пытаются сохранить статус-кво за паразитарной банковской прослойкой.

На примере инфраструктурных строек мы наблюдаем формирование новой, на наш взгляд, более здоровой и эффективной финансовой системы в которой гораздо больше внимания уделяется нормированию бюджетных затрат и планированию – а значит и более четкой проработке технических заданий на уровне отрасли, умному контролю за ценообразованием. Подчеркнем, что эти требования продиктованы реальными вызовами отрасли.

ЗАЧЕМ ДОРОГАМ НОРМИРОВАНИЕ И НОВЫЙ ФИНАНСОВЫЙ ПОДХОД?

Одним из главных вызовов для бюджетных строек в последние годы, а тем более, в период санкционной войны, стала нестабильность цен, инфляция, лихорадочные «прыжки в космос» ключевой ставки ЦБ. На днях, предельно понятное объяснение негативных факторов, которые могут затормозить строительство объектов по госзаказам дал Дмитрий Тортев, член Экспертного совета Комитета ГосДумы по защите конкуренции. В частности, он перечисляет:

лавинообразный рост стоимости материалов, проблемы импортозамещения по технике и механизмам, недостаток квалифицированных рабочих, конкуренция и демпинг в госконтрактах в аукционных процедурах.

По этой причине, правительство пошагово вводит инструменты, разрешающие корректировку параметров госконтрактов. В случае необходимости можно изменить цену, указанную в соглашении с подрядчиком. Бюджет понесет расходы, зато объект будет сдан в срок. В Госдуме среди других мер господдержки также называют разработку механизмов дополнительного финансирования по заключенным ранее госконтрактам. Спецмеры понадобились еще в пандемию и пригодились в период санкций.

К сведению

Постановление № 764 «О порядке изменения цены контракта» от 2021 года распространяющееся на госконтракты, заключенные Комитетом по строительству и Комитетом по энергетике. Документ разрешает увеличить цену госконтракта в связи с подорожанием стройматериалов. Однако для подтверждения достоверности определения сметной стоимости необходимо заключение госэкспертизы. В начале 2022 года в постановление были внесены изменения: в перечень заказчиков включили Комитет по развитию транспортной инфраструктуры и Комитет по транспорту; в мае 2022 года было снято требование получения госэкспертизы, если цена госконтракта увеличивается не более чем на 30% (или менее чем на 100 млн рублей); предельный срок заключения госконтрактов, подпадающих под эти нормы, был продлен до 31 декабря 2022 года.

Также в качестве ответа на санкции региональным властям дали исключительные полномочия в части оздоровления контрактов на строительство транспортных и социальных объектов. Прежде всего это касается возможности увеличить авансовые платежи до 50% (кроме договоров на проектирование и инженерные изыскания).

Изменения в части контроля за ценообразованием коснулись не только дорожного строительства по госзаказу. Параметры сметной стоимости в рамках государственно-частного партнерства также разрешено корректировать. Генподрядчик ведь обязан уложиться в определенную смету, а сделать это в новых условиях – нереально. Важнейшим событием стало принятие Постановления Правительства №1126 от 23 июня 2022 года, позволяющего менять условия концессионных соглашений и ГЧП-контрактов в связи с ростом цен на стройматериалы и повышением ключевой ставки. Предыдущие меры поддержки не учитывали интересы инвесторов, работающих на региональных рынках ГЧП. Теперь же многие инвесторы могут рассчитывать на индексацию по факту за 2021 и 2022 годы.

Благодаря вышеперечисленным правкам у крупнейших дорожно-строительных конгломератов и их многочисленных субподрядчиков появились новые возможности – заключать контракты на строительство объектов дорожной инфраструктуры, которые будут финансироваться за счет целевых небанковских кредитов из федерального бюджета. ■

Артем Сериков



ЛУЧИ ОТ «ТАВРИДЫ»

ЗА ДВА-ТРИ ГОДА В КРЫМУ БУДУТ ПОСТРОЕНЫ СЪЕЗДЫ К МОРЮ И ЗАКОНЧЕНА ДОРОГА ДО КРЫМСКОГО МОСТА ИЗ КРАСНОДАРА



Президент России поручил в ближайшие пять лет привести в нормативное состояние не менее 85% всей опорной сети автодорог страны. Об этом он заявил на совещании по развитию дорожного строительства, заметив при этом, что возможности и ресурсы для этого есть. И Крым в этом плане не обделен. В «украинскую» пору инфраструктура полуострова была сильно запущена, поэтому сейчас дорожникам приходится работать «за троих». В этом году впервые с советских времен, в республике отремонтируют и мосты – на объекты дорожного строительства предусмотрено 54,7 млрд рублей, в планах строить и отремонтировать 927 км автомобильных дорог и 495 погонных метров искусственных сооружений, что позволит восстановить транспортно-эксплуатационное состояние и обеспечить безопасность дорожного движения на этих участках.

ПРОБЛЕМА: «НИ ЗАЕХАТЬ, НИ ПРОЕХАТЬ»

Крымские дорожники делают все возможное, чтобы сдать объекты досрочно, поскольку в курортный сезон на трассах аншлаг, и по номерам машин можно изучать всю географию страны. Глава Крыма Сергей Аксенов лично курирует ремонты и стройки, осознавая их важность для развития республики. Еще весной он поручил уделить особое внимание трем основным трассам, которые наиболее загружены в курортный сезон. Это – трассы из Симферополя в Ялту, Евпаторию и Николаевку.

«Остальные дороги тоже должны соответствовать стандарту. Но в первую очередь те, которые ведут в курортные регионы», – сказал Сергей Аксенов. А что касается Симферополя, то после масштабных ремонтов на улице Воровского, Пролетарской и Толстого дорожники обновят частный сектор города и проезды в жилых массивах.

«Как минимум одна проезжая дорога в каждом населённом пункте должна быть в асфальте и с освещением. Качество дорог – проблема номер один. В каждом населённом пункте, где были, ни заехать, ни проехать», – резюмировал Аксенов, лично объехав за рулем автомобиля крымские просторы, в том числе города и поселки Джанкойского района.



Эта проблема севера полуострова актуальна для многих населённых пунктов: выбоины, колеиность, отсутствие освещения – привычный пейзаж.

Но ситуация все-таки меняется к лучшему, причем быстро. В этом году согласно плану протяженность приведенных в нормативное состояние автомобильных дорог и объектов улично-дорожной сети составит 81 километр, а доля нормативных автодорог регионального и межмуниципального значения на 1 января 2023 года составит 39,3% от их общей протяженности.

Еще в марте стало известно, что Крым получит на ремонт и реконструкцию дорог из федерального бюджета дополнительно 20 млрд рублей. По словам главы республики, в этом году уже выделен первый транш в размере 9 млрд рублей и летом по поручению президента добавят еще 13 млрд рублей. А значит нужно форсировать дорожные сроки. «У нас и объем освоения средств есть, и качество дорожного строительства лучше», – сказал глава республики, добавив, что в Крыму планируют за счет средств на содержание отрейдировать грунтовые дороги до 1 июня во всех муниципалитетах. Самые протяженные грунтовки расположены в Джанкойском, Сакском и Ленинском районах, и чтобы выдержать сроки «Крымавтодор» снабдили нужными материалами, закрепили за подрядчиком карьеры, откуда поставляется щебень. В Севастополе за сезон обновят полсотни улиц, уже

СЕРГЕЙ АКСЕНОВ:

«КАК МИНИМУМ ОДНА ПРОЕЗДНАЯ ДОРОГА В КАЖДОМ НАСЕЛЁННОМ ПУНКТЕ ДОЛЖНА БЫТЬ В АСФАЛЬТЕ И С ОСВЕЩЕНИЕМ. КАЧЕСТВО ДОРОГ – ПРОБЛЕМА НОМЕР ОДИН»





КРЫМ ПОЛУЧИТ НА РЕМОНТ И РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО 20 МЛРД РУБЛЕЙ. В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ВЫДЕЛЕН ПЕРВЫЙ ТРАНШ В РАЗМЕРЕ 9 МЛРД РУБЛЕЙ И ЛЕТОМ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА ДОБАВЯТ ЕЩЕ 13 МЛРД РУБЛЕЙ. А ЗНАЧИТ НУЖНО ФОРСИРОВАТЬ ДОРОЖНЫЕ СРОКИ

к маю ямочный ремонт был сделан на площади более 3 тыс. квадратных метров.

ПО НОВЫМ МОСТАМ

Во время проезда по крымским трассам, мы сами увидели, как специалисты меняют асфальт на магистрали Симферополь – Евпатория и устраняют деформации на участке Симферополь – Алушта – Ялта. В этом году в рамках капремонта приведут в порядок трассы: Советский – Пруды – Зыбино, Советский – Старый Крым, Красногвардейское – Новоекатериновка, граница с Украиной – Симферополь – Алушта – Ялта, Первомайское – Воинка. На 11 мостах, расположенных на этих дорогах, пол-

ностью заменят существующие балки пролётного строения, элементы дорожной одежды и мостового полотна, включая гидроизоляцию. Кроме того, там планируются работы по переустройству конусов насыпи и системы водоотвода, а также забивка дополнительных свай. Так, мост через реку Коккозка в Бахчисарайском районе Крыма отремонтируют в рамках нацпроекта к осени этого года. В Севастополе на день раньше заявленного срока, 29 апреля дали «зеленый свет» движению транспорта по мосту через реку Черная и двум путепроводам, строящимся в рамках нового восьмого участка трассы «Таврида». Жители долго ждали этого момента – движение на путепроводе через реку Черная перекрыли 1 октября прошлого года. И за это время дорожники демонтировали старую проезжую часть и построили два новых путепровода. Первая очередь строительства закончена, и пока рабочее движение из Севастополя и в обратном направлении открыто по двум правым полосам моста и путепроводов. Работы продолжаются, и должны финишировать к маю следующего года.

Скоро и в Керчи построят транспортную развязку в разных уровнях и реконструируют путепровод на шоссе Героев Сталинграда. Строительство развязки, стоимостью 1,5 млрд рублей, ведется



в рамках федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Крыма и Севастополя до 2025 года».

Также власти Крыма планируют заключить более ста госконтрактов на маршруты регулярных перевозок в пригородном и междугородном сообщении. Плюс, по соглашению между правительством Москвы и Совмином Крыма в этом году планируют закупить 305 единиц нового подвижного состава, что позволит увеличить объемы пассажиропотока и улучшить качество обслуживания населения.

ЮЖНЫЙ КЛАСТЕР

Глядя на уже построенные и реконструированные крымские трассы, охотно веришь, что скоро местные жители и туристы забудут про километровые пробки и окольные пути к южному побережью. В ближайшие пару лет в Крыму будут построены съезды к морю и закончена дорога до Крымского моста из Краснодара. «В Крыму у нас «Таврида» уже работает. Сейчас мы проектируем и строим съезды к морю с «Тавриды». Это съезд и на Ялту, и до Симферополя доходим этой дорогой, и до Судака планируем делать и до Керчи. Вот эти вот съезды мы планируем дополнительно делать. И это тоже в пределах ближайших двух-трех лет будет сделано», – сказал в начале лета вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. Он добавил, что в 2023 году будет закончена дорога до Крымского моста из Краснодара, а также сделаны съезды к Анапе и ряд локальных дорог в сторону Геленджика.

При этом важно, чтобы строительство и ремонт дорог были синхронизированы с развитием логистических коридоров, включая международные. Об этом сказал Владимир Путин после совещания по южным транспортным коридорам.

Что касается главных векторов развития скоростных дорог от Балтийского до Черного моря с выходом на Урал, то в планы вошли проекты Джубга – Сочи, КАД-2 и «Меридиан». Об этом было много сказано на Восьмом Форуме дорожных инициатив в Сочи, где были представлены проекты, которые во многом определяют будущее отрасли. В частности, в рамках проекта «Южный кластер» пред-



СОГЛАСНО РАСПОРЯЖЕНИЮ КАБМИНА, БОЛЕЕ 200 МЛН РУБЛЕЙ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ПОСТРАДАВШИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ ПРОШЛОГОДНИХ ЧС. РЕЧЬ ИДЕТ О НАВОДНЕНИЯХ В КЕРЧИ И ЯЛТЕ

лагается строительство скоростной автомобильной дороги Горячий ключ – Адлер (дублер А-147), включая обходы городов: Адлер, Сочи, Лазаревское, Туапсе. Проект «Меридиан» связан со строительством Юго-Западной хорды, чтобы соединить Урал с портами Азовского, Каспийского и Черного морей – юго-западную часть нашей страны с Уралом, построив настоящий каркас скоростных автомобильных дорог. Работы по транспортному моделированию уже закончены, и сейчас разрабатываются основные технические решения. А поскольку Россия перешла в режим жесткого пятилетнего планирования, то включенные объекты, будут обязательно построены. В том числе и на доходы от экспорта нефти и газа, которые в ближайшие пять лет власти страны будут вкладывать в инфраструктуру. Глава государства сказал, что это будут не западные банки, которые из-за санкций арестовывают российские счета, а новые дороги – удобная логистика, новые перспективы для бизнеса, укрепления связей между регионами и наращивания экспорта. «Все это в целом создает прочную основу для роста экономики и успешного решения задач в социальной сфере, повышает темпы развития всей страны», – подчеркнул Путин. Около современной дороги всегда появляется жизнь, поскольку хорошее место пусто не бывает. ■

Феруза Джаббарова



Без срыва сроков

САМОЛЕТЫ – НА НЕБЕСАХ, КАТКИ – НА ДОРОГАХ

Несмотря на дефицит иностранных туристов, с началом отпускного сезона ожидалась беспрецедентная нагрузка на крымские дороги, поскольку полеты в 11 российских аэропортов юга и центральной части России были закрыты, в том числе и в Симферополь, которая только в прошлом году обслужила 7 миллионов человек. Эти проблемы, плюс дефицит железнодорожных билетов заставили многих путешественников сесть за руль. На совещании по развитию дорожной отрасли 2 июня президент РФ Владимир Путин обратил особое внимание на то, что из-за закрытия воздушных гаваней на юге страны многие россияне не смогут полететь к морю на самолетах, и поручил обеспечить необходимое количество пассажирских поездов и оптимальный проезд по трассам, поскольку основной поток отдыхающих хлынет в Крым на автотранспорте.

НА «ПРИЦЕЛЕ» – СИМФЕРОПОЛЬ

Пропускная способность старых «советских» дорог полуострова еще далека от идеала, и вся надежда на компании, которые в «пост украинский» период ударными темпами восстанавливают инфраструктуру на полуострове. В частности, АО «ВАД» планирует отремонтировать в этом году 170 км крымских дорог, и продолжать ударными темпами строить новые маршруты.

Когда Крым был украинским, без регулярного финансирования смысла не было вводить планирование и очередность дорожных работ. Но после вхождения его в состав России на развитие инфраструктуры стали выделяться серьезные суммы. Только в прошлом году республика получила 27 млрд рублей, а в этом году на крымские дороги направят 54,7 млрд рублей – в планах отремонтировать не менее тысячи километров. И, несмотря на сложную ситуацию в стране, работы по ремонту, реконструкции и строительству на полуострове идут днем и ночью. Благодаря правительству РФ, в первую очередь заместителю Председателя Правительства Марату Хуснуллину, темпы финансирования остаются прежними.

Сил и средств хватает и на городские магистрали. Только в Симферополе в этом году отремонтируют почти восемь десятков улиц. Треть столичных магистралей ремонтирует строительное управление по Республике Крым компании АО «ВАД». Строители знаменитой трассы «Таврида» определены в числе единых подрядчиков ремонта дорог, заказчиком по которым выступает Служба автодорог Крыма.

ВЛАДИМИР ПУТИН:

«**НЕОБХОДИМО ИЗБАВИТЬСЯ ОТ ЛЮБОЙ ВОЛОКИТЫ, КОТОРАЯ СБИВАЕТ ТЕМП И ЗАТЯГИВАЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ»**

«В прошлом году в Крыму мы отремонтировали более 500 км городских и региональных трасс, в том числе и улично-дорожную сеть города Симферополя – 89 улиц. В этом году в планах ремонт порядка 30 улиц, среди которых есть такие крупные, как улица Лермонтова, Бориса Хохлова, 51-й Армии, Железнодорожная. В общей сложности – порядка 18 км», – рассказал заместитель генерального директора АО «ВАД» по производству Николай Евсюков.

Работает «ВАД» не только в центральных районах, участки распределены по всей территории города. Чтобы столица не стояла в пробках, была выбрана оптимальная модель – разбить ремонт на этапы, составляя перечень с учетом возможности дублирующих проездов. И к началу лета более 60% основных работ выполнено: почти на всех улицах – свежий асфальтобетон, и там уже можно уже проехать по новому покрытию. Осталось на десяти улицах уложить асфальтобетон на тротуарах, выполнить озеленение, нанести дорожную разметку, установить знаки, согласно проектной организации движения, и можно сдавать объекты.

Ремонтные работы на региональных дорогах тоже близки к финалу. Специалисты приступили к укладке верхнего слоя покрытия на дороге «Таврида» – Ударное протяженностью более 20 км. Идут работы на двух участках (км 12+550 – км 28+700)



НИКОЛАЙ ЕВСЮКОВ:

«**МЫ УМЕЕМ СТРОИТЬ, И ДЛЯ ЭТОГО У НАС ЕСТЬ ВСЕ – ЛУЧШИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ, СОВРЕМЕННАЯ ТЕХНИКА И ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ»**

трассы «Славянское – Евпатория». Почти закончен ремонт дороги «Советский – Пруды – Зыбино» в центре Крыма, которая проходит по Советскому и Белогорскому районам, параллельно с трассой «Таврида». Она соединяет трассы «Джанкой – Феодосия» и «Белогорск – Нижнегорский». В течение последних двух лет обе дороги были также приведены в порядок силами «ВАД». Закончен ремонт участка с нулевого по 23-й км трассы «Дальнее – Знаменское – Песчаный карьер» в Черноморском районе: восстанов-





АНДРЕЙ ВОЛКОВ:

«**ВСЕ ГАРАНТИЙНЫЕ СРОКИ ПО КОНТРАКТАМ БУДУТ ВЫДЕРЖАНЫ!»**

лено дорожное покрытие и обочины, нанесена дорожная разметка.

По сложности все объекты типовые, а объемы определяются по результатам осмотра автомобильных дорог до начала строительно – монтажных работ. Обычно на всей площади покрытия наблюдаются дефекты в виде трещин и выбоин, колеи и просадок. «Все гарантийные сроки, которые у нас реализуются в контрактах, будут выдержаны, – говорит главный технолог строительного управления АО «ВАД» по Крыму Андрей Волков. – Но сколько он будет эксплуатироваться без ремонта, прогнозировать сложно. Поскольку

Объекты «ВАД» Крым–2022

Строительство:

- «автомобильная дорога в обход г. Симферополя на участке Донское – Перевальное 1 этап. Км 0+000 – км 15+800»
- «Строительство и реконструкция автомобильной дороги Симферополь–Евпатория–Мирный (на участке Скворцово–Евпатория с обходом озера Сасык–Сиваш)»

Ремонт :

- А/д Славянское – Евпатория км 12+550 – км 28+700;
- а/д Советский – Пруды – Зыбино км 0+000 – км 32+620
- а/д Далекое – Знаменское – Песчаный карьер км 0+000– км 23+000.
- улицы Симферополя – 30

при ремонтах, в отличие от капремонта и реконструкции, земполотно, как правило, не переустраивается, как и водоотводные сооружения, гидротехника. Мы всего лишь восстанавливаем основные характеристики, обеспечивающие безопасность: ровность покрытия, шероховатость. Не меняется профиль трассы, ее категоричность, ширина проезда. И если имеются недочеты в основании, то, к сожалению, этот ремонт простоят недолго».

Что касается инноваций, то и на региональной сети, и при ремонте улиц по нацпроекту используется качественный состав асфальтобетонной смеси из местных материалов, который отвечает всем современным требованиям, по методике, которая применялась на «Тавриде». Причем, эту трассу строили по предварительным национальным стандартам, которые сейчас стали государственными т.е. ГОСТами.

Крым всегда испытывал дефицит стройматериалов, но на сегодняшний день в Крыму у «ВАД» три асфальтобетонных завода, и производственных мощностей пока хватает на все объекты.

ВЫХОД НА ЮЖНОЕ ПОБЕРЕЖЬЕ

Одновременно компания строит и реконструирует переходящие важные объекты. Мы помним, что жизнь «Тавриды» началась с отмашки Президента РФ, затем власти республики и Минтранс РФ начали продвигать новые южные стройки. Помощник президента РФ Игорь Левитин на открытии «Тавриды» обещал, что скоро будут построены и реконструированы дороги от трассы в другие города и муниципалитеты, а Вице-премьер правительства РФ Марат Хуснуллин поставил задачу – ускориться и завершить работы до 2024 года. Подрядчики делают все возможное, чтобы уложиться в график. Специалисты «ВАД» приступили к строительству Юго-Восточного обхода Симферополя на участке «Донское – Перевальное» км 0+000 – км 15+800. Новый четырехполосный путь соединит федеральную трассу «Таврида» с Южным берегом Крыма, и поможет перераспределить транспортные потоки в направлении Алушты, разгрузив участок от Симферополя до Перевального.

«Объект поделен на два этапа, – рассказывает начальник строительного управле-



АНДРЕЙ ДЕМИН:

«**В БЛИЖАЙШИХ ПЛАНАХ – ОТКРЫТИЕ РАБОЧЕГО ДВИЖЕНИЯ НА ВЫЕЗДЕ В ЯЛТУ ИЗ СЕВАСТОПОЛЯ, ОДНОГО ИЗ СЪЕЗДОВ К МОРЮ С «ТАВРИДЫ»**

ния АО «ВАД» по Республике Крым Андрей Демин. – Наши специалисты его проектировали, а затем приступили к выполнению дорожно-строительных работ на первом этапе строительства. Это участок от пересечения автомобильных дорог близ села Мазанка и далее до границы земель села Заречного Симферопольского района. В прошлом году шла подготовка к стройке, а сегодня строители вышли на основные виды работ – возведение земляного полотна, устройство малых искусственных сооружений. Проектом предусмотрены путепроводы тоннельного типа, а также путепроводы и железобетонные мосты на свайных основаниях над постоянным водотоком».

В ближайших планах – открытие рабочего движения на выезде в Ялту из Севастополя. Это тоже один из съездов к морю с «Тавриды», который из-за масштабов работ получил статус 8 этапа главной трассы Крыма. Контракт с компанией заключили в июне 2020 года. Работы разделены на два участка строительства.

Первый – реконструкция существующей автомобильной дороги Р-27 Севастополь – Инкерман протяженностью 6,24 км, с реконструкцией существующих путепроводов, а также моста через р. Черная и устройством новой транспортной развязки с путепроводом тоннельного типа.



Второй – строительство транспортной развязки «Ялтинское кольцо», которое состоит из строительства двухуровневой транспортной развязки, строительства двух надземных пешеходных переходов и строительства двух путепроводов тоннельного типа. В начале июля планируется запуск рабочего движения через тоннель по двум полосам – по одной в сторону Севастополя, по другой в Симферополь.

«В конце июня, максимум в первых числах июля планируем запустить движение по основному ходу через тоннель по дороге Симферополь – Севастополь со стороны Инкермана», – заверил директор департамента транспорта и развития дорожной

транспортной инфраструктуры правительства Севастополя Павел Иено.

Ялтинская развязка – один из самых сложных участков, поскольку основная трасса пойдет по тоннельным путепроводам, а съезды на Сапун-гору и Ялту расположатся вокруг развязки по кольцевому объезду. До 20 июня схема движения транспорта здесь изменится: будет перекрыт разворот по направлению Симферополь – Ялта, а проезд в Ялту будет доступен через Балаклавскую развязку. Для выезда из Севастополя в сторону Ялты или съезда от Сапун-горы к кольцу, как и прежде придется пользоваться временной объездной дорогой.

В ОБХОД САКИ И САСЫК–СИВАШ

Летом на Евпаторийской трассе можно изучать географию России по автомобильным номерам. Плотность потока существенно превышает ее пропускную способность, поэтому в госпрограмму социально-экономического развития Крыма вошел проект строительства новой автодороги от Симферополя в Евпаторию в обход города Саки и озера Сасык–Сиваш. Первый этап протяженностью 25 км до села Скворцово в декабре прошлого года ввели в эксплуатацию. В конце осени прошлого года начались подготовительные работы по строитель-

«ВАД» приступил к строительству Юго-Восточного обхода Симферополя на участке «Донское – Перевальное» км 0+000 – км 15+800. Новый четырехполосный путь соединит федеральную трассу «Таврида» с Южным берегом Крыма, и поможет перераспределить транспортные потоки в направлении Алушты, разгрузив участок от Симферополя до Перевального

ству второго этапа на участке «Скворцово–Евпатория» с обходом озера Сасык–Сиваш. Единым исполнителем на выполнение проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ, распоряжением Главы Крыма, определена компания «ВАД», которой предстоит построить в чистом поле трассу, протяженностью 61,2 км. Объект будет включать 8 транспортных развязок, 4 моста, 3 надземных пешеходных перехода и 13 путепроводов, которые необходимы для связи разобщенных территорий.

Чтобы разгрузить действующую трассу, Служба автодорог совместно с ГИБДД приняла решение пустить с 1 июня грузовой транспорт в обход Саки. Временные ограничения введены до 1 октября на участке с 44-го по 64-й км трассы «Симферополь – Евпатория» для грузовиков свыше 3,5 тонны. Но кардинальным образом решится проблема в 2024 году, когда будет сдана абсолютно новая магистраль.

«Работы выполняются в соответствии с календарным графиком со сроком реализации объекта – декабрь 2024 года, – отметил начальник ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Крыма» Максим Тарасов. – Весь объект мы реализуем к обозначенному сроку. Подрядчик АО «ВАД» там работает ударными темпами, задействовано порядка 320 единиц техники, 125 рабочих и инженеров. В этом



НА РЕГИОНАЛЬНОЙ СЕТИ И ПРИ РЕМОНТЕ УЛИЦ ПО НАЦПРОЕКТУ «ВАД» ИСПОЛЬЗУЕТ КАЧЕСТВЕННЫЙ СОСТАВ АСФАЛЬТОБЕТОННОЙ СМЕСИ ИЗ МЕСТНЫХ МАТЕРИАЛОВ, КОТОРЫЙ ОТВЕЧАЕТ ВСЕМ СОВРЕМЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПО МЕТОДИКЕ, КОТОРАЯ ПРИМЕНЯЛАСЬ НА «ТАВРИДЕ»

году запланировано выполнить треть объема работ». А если в деталях, то на втором этапе уже начаты работы на шести транспортных развязках и 12 искусственных сооружениях – мостах и путепроводах, специалисты устраивают водопропускные трубы, укладывают асфальтобетонные слои. Второй этап навсегда избавит от километровых пробок на пути к морю на западе полуострова или обратно, причем, движение на участке от Скворцово до Евпатории откроют уже после полного завершения строительства, а не по участкам, как это было в случае с первой очередью Евпаторийской трассы или «Тавридой».

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

В настоящее время ВАДом в Крыму выполнено примерно 30% работы. Все идет по плану, без простоев. Конечно, бывают и исключения, например, связанные с археологическими раскопками, требующими тщательного обследования и др. Но главное, не ждут проектов. В последнее время, бывая в регионах, нередко слышим от строителей о некачественных проектах, что является причиной затягиваний сроков сдачи объекта. Но у «ВАДа» в этом плане нет проблем, поскольку проектную документацию им разрабатывают свои же специалисты.

«К вопросу проектирования мы подходим со всей ответственностью, поэтому и к качеству проектной документации претензий не возникает. Что касается подорожания стройматериалов, то этот вопрос решаемый. Сметные нормы не меняются,

объекты посчитаны давно, но существует индекс-дефляторы Минэкономразвития, которые учитывают инфляцию и помогают пересчитать сметную стоимость строительства в уровень цен соответствующего периода реализации объекта», – разъясняет главный технолог строительного управления АО «ВАД» по Крыму Андрей Волков.

Несмотря на все сложности, специалисты компании уверенно справляются с любыми задачами. Мы уверены, что и в дальнейшем ВАД будет основным партнером в реализации важнейших стратегических проектов государственного значения и примером успешного претворения в жизнь поставленных целей и задач. Потому что, как говорит заместитель генерального директора АО «ВАД» Николай Евсюков «мы умеем строить, и для этого у нас есть все – лучшие специалисты, современная техника и передовые технологии».

А что касается финансирования, то Президент России ясно дал понять: «власти намерены вкладывать сверхприбыли в дороги». И «необходимо избавиться от любой волокиты, которая сбивает темп и затягивает реализацию транспортных проектов. Абсолютно недопустимо срывать сроки создания инфраструктуры». По словам президента, «нужно форсировать запущенные стройки», «ускорить проработку и запуск новых инициатив», в том числе одновременно вести и проектирование, и строительство объектов. А это значит такие компании, как «ВАД» смогут построить еще много безупречных трасс. ■

И. Александров

ЧЕМ СЛОЖНЕЕ,

ТЕМ ЦЕННЕЕ ПОБЕДЫ

В этом году на дорожное строительство в Крыму направят более 54 млрд рублей. Глава республиканского правительства Юрий Гоцанюк отметил, что в рамках этих средств планируется построить и отремонтировать 927 км автомобильных дорог и 495 погонных метров искусственных сооружений. Это впервые с советских времен, когда в республике будет проведен комплексный ремонт покрытия мостовых сооружений. Этим будут заниматься крупные надежные подрядчики, которые хорошо знают крымские трассы. В частности, ООО «РСК» – одна из крупных организаций в сфере строительства, ремонта и реконструкции заключила в этом году контракты на капитальный ремонт искусственных сооружений на шести региональных и межмуниципальных дорогах. И весной, во время традиционного проезда по крымским дорогам, мы не только увидели, как идет строительство на текущих объектах компании, но и их будущий фронт работ.

В КРЫМУ «РСК» НЕ ТОЛЬКО СТРОИТ ДОРОГИ, НО И АЭРОПОРТ БЕЛЬБЕК

НЕТ ПЛОХИХ УСЛОВИЙ

Для дорожников нет плохой погоды, есть неблагоприятные условия, в которых тоже приходится работать. Но Крым не зря называют «солнечный край» – годовая продолжительность солнечного сияния длится на полуострове от 2 180 до 2 470 часов в год, и длинный дорожный сезон дает фору – с начала марта можно ремонтировать городские улочки и не затопленные вешними водами местные трассы. И все



БОРИС САКУН:

« ПРИМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ САНКЦИЙ ЦЕЛЫМ РЯДОМ ГОСУДАРСТВ, ОТКАЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ОТ ПОСТАВОК ПРОДУКЦИИ В РОССИЮ, А ТАКЖЕ УВЕЛИЧЕНИЕ СТОИМОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ И МАТЕРИАЛОВ, ЗНАЧИТЕЛЬНО УСЛОЖНИЛИ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ПРОЦЕСС ОБЪЕКТОВ»

свои объекты подрядчики стараются сдать до наплыва туристов. Но на полуострове много дорог, которые не отремонтировать в считанные недели, поскольку нужно менять основание. Причем, из-за неразберихи в документах, которая началась еще в прошлом веке, ремонт неожиданно превращается в капремонт, затягивается на более долгий срок, или же все вопросы оперативно решает сам подрядчик за свой счет, ведь объект нужно сдать к сроку.

Таким проблемным объектом стал для «РСК» 10-километровый участок трассы «Симферополь – Евпатория» (с 30 по 40 км), где компания работала в прошлом году. Изначально по проекту был предусмотрен ремонт с заменой верхнего слоя дорожной одежды. Но проблема выплыла сразу: на отфрезерованной полосе с 37 по 40 км, с которой началась работа, дорожники заметили пучины, бугры,

и вскрыли для диагностики слабое основание. Лаборатория подтвердила опасения: текущие грунты почти в метровой глубине. Что делать? Конечно, самый легкий путь – заменить согласно проекту два верхних слоя и сдать объект. Другая организация может быть и сделала так. Но только не РСК, где трудятся профессионалы, построившие Олимпийское Сочи, многочисленные федеральные трассы по всей России, в том числе и М-11, знаменитую своими дорогами на болоте, десятки аэропортов и многие другие дорожно-транспортные и инфраструктурные объекты. Компания «РСК» выбрала сложный, но верный путь. А по-другому она и не могла поступить, иначе через год-два после ремонта, дорога со слабым основанием, разрушилась бы. И вот на 1,5-километровом участке были проведены масштабные работы: полностью заменено основание, и все





ИЛЬЯ БОКША:

«ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЕ РАБОТЫ ПО КАПИТАЛЬНОМУ РЕМОНТУ ДОРОГИ «БАХЧИСАРАЙ – ЯЛТА» УЧАСТКА С КМ 26+100 ПО КМ 69+900 ВЫШЛИ НА ФИНИШНУЮ ПРЯМУЮ. ВСЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ РАЗРАБОТАНА И ПЕРЕДАНА ЗАКАЗЧИКУ»

суглинистые текучие грунты. В итоге вместо указанного проектом 18 см, толщина дорожной одежды со всеми слоями основания (песок, щебень, геотекстиль) и верхним покрытием составила 82 см! Время поджимало, впереди лето, туристический сезон, и поэтому работы шли днем и ночью. Несмотря на все сложности, работы были завершены досрочно и в летний сезон отдыхающим была предоставлена ровная и безопасная отремонтированная трасса.

Кстати, самая главная беда летних ремонтов – оживленное движение, мешающее работе. Поэтому компания решает проезд «гражданского» транспорта заблаговременно, с индивидуальным подходом к каждому объекту. Разрабатываются схемы организации дорожного движения на период выполнения работ, которые рассматриваются и согласовываются с заказчиком и Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России.

«Преимущественно при ремонтах дорог мы используем реверсную схему движе-

Сегодня на объектах в Крыму задействовано более 200 механизаторов, а также порядка 100 единиц самоходной техники.

ния, то есть работы выполняются на одной половине проезжей части, а движение осуществляется по второй, с поочередным пропуском транспортных средств встречных направлений с помощью регулировщиков или светофорных объектов» – отметил руководитель филиала ООО «РСК «Южный» Илья Бокша.

Другим, более удобным для дорожников способом является полное перекрытие движения на ремонтируемом объекте, с проработкой альтернативных маршрутов для транспорта. Перед перекрытием движения так же заблаговременно производится информирование граждан по средствам СМИ и установкой соответствующих информационных щитов перед участками ремонта. А зимой, когда туристический сезон заканчивается, на дорогах становится относительно просторно, но в график работ периодически вмешиваются сильные осадки. Как пояснил Илья Вячеславович, в особых случаях, когда работы по устройству асфальтобетонных покрытий нельзя откладывать даже в непогоду, для обеспе-



ЛЕОНИД ЕФРЕМОВ:

«НА СТРОИТЕЛЬНЫХ ОБЪЕКТАХ ПРИМЕНЯЕМ СОВРЕМЕННУЮ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНУЮ ТЕХНИКУ, УКОМПЛЕКТОВАННУЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, КОТОРОЕ СПОСОБСТВУЕТ ПОВЫШЕНИЮ ТЕМПОВ И КАЧЕСТВА ВЫПОЛНЕНИЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ»



чения безопасности дорожного движения и предотвращения преждевременных разрушений нижележащих конструктивных слоев дорожной одежды покрытие укладывают, но в строгом соответствии с требованиями нормативных правовых актов в соответствии с ГОСТом Р 58831- 2020. Это не сказывается на качестве построенных трасс. Случаются, конечно, форс-мажоры из-за природных катаклизмов, но это уже ЧП, стихийное бедствие, а не промашка подрядчика.

ОТ КЕРЧИ ДО САМЫХ ДО ОКРАИН

Но ремонты улиц в основном проводят весной и летом, и специалисты филиала РСК «Южный» за этот сезон только в Евпатории отремонтируют 26 крупных улиц общей протяженностью 34,6 км. Учитывая, что город небольшой, можно представить, насколько он преобразится. Почти в два раза больше – 54 улицы протяженностью 36,55 км, им предстоит отремонтировать в Керчи. Также полным ходом идут работы на участках автомобильной дороги «Евпатория – Порт Мирный», протяженностью 18 км, и «Керчь – Бондаренково» протяженностью 4 км, а также на почти шестикилометровом участке трассы «Бахчисарай – Белокаменное», которую обновляют в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Во время прошлого года нашего визита Илья Вячеславович рассказал, что у компании масштабные планы по обновлению главных туристических маршрутов полуострова, например проектно-изыскательские работы по капитальному ремонту дороги «Бахчисарай – Ялта» участка с км 26+100 по км 69+900 через гору Ай-Петри. Это самая высокая точка в окрестностях Ялты в Крыму, и очень востребованный ту-

ристический маршрут. И чтобы сделать это путешествие безопасным и комфортным, нужно проложить 44 км трассы через гору Ай-Петри, высота которой над уровнем моря составляет 1234 метра.

«По состоянию на сегодня разработана и передана заказчику ГКУ РК «Служба автомобильных дорог республики Крым» вся техническая часть проектной документации. Сметную часть проектной документации планируется передать в мае, а далее, после согласования стоимости объекта с заказчиком, нами будет выполнена загрузка в госэкспертизу на достоверность определения сметной стоимости объекта», – отметил Илья Вячеславович. – Вся работа по проектированию должна быть выполнена уже к концу этого года, и в 2023 году планируется заключение контракта на строительномонтажные работы».

Мощности «РСК»

Новая импортная дорожно-строительная техника, в том числе асфальтоукладчики Vögele, фрезы дорожные Wirtgen, экскаваторы-погрузчики Volvo, Komatsu, New Holland, катки дорожные Hamm, Bomag, бульдозеры Komatsu, John Deer, фронтальные погрузчики Komatsu, минипогрузчики с прицепным оборудованием New Holland, Bobcat, автосамосвалы Volvo, SCANIA, а также вся необходимая малая механизация.

Производственная база включает два современных АБЗ и завод производства бетона в Керчи и пгт. Гвардейское.



Далее за дело возьмутся строители. Так что через пару лет на Ай-Петри можно будет доехать «на семи ветрах». И у нас нет сомнения, что строить этот важный участок доверят тоже южному филиалу «РСК», как надежному подрядчику, «завоевавшему» за считанные годы Крым своим профессиональным отношением к делу.

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ В СЕВАСТОПОЛЕ

В этом году компания «РСК» заключила госконтракты с ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Республики Крым» на выполнение строительно-монтажных работ по семи объектам, и в апреле дорожники присту-

СЕГОДНЯ НА ОБЪЕКТАХ В КРЫМУ ЗАДЕЙСТВОВАНО БОЛЕЕ 200 МЕХАНИЗАТОРОВ, А ТАКЖЕ ПОРЯДКА 100 ЕДИНИЦ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН

пили к подготовительным и демонтажным работам по капитальному ремонту искусственных сооружений на региональных и межмуниципальных трассах. По графику их нужно сдать в ноябре этого года.

Есть у компании еще один интересный объект – «Шоссе героев Сталинграда», на котором до конца этого года нужно отреконструировать эстакаду. Основными проблемами при строительстве объекта являются водо-насыщенные грунты, требующие дополнительного крепления котлованов и траншей, а также старые коммуникации, неучтенные в проекте.

На объект выделено более 1,4 млрд рублей. По словам Ильи Вячеславовича, в связи с перераспределением лимитов финансирования объект будет готов в декабре 2023 года. Но и в настоящий момент сделано немало – переустройство газопровода и сетей связи. А в мае завершится переустройство кабельной линии 6 кВ и воздушной линии ВЛ 110 кВ, которое позволит завершить демонтаж старого путепровода. Это очень трудоемкий процесс.

На момент нашего визита рабочие занимались переустройством сетей водоснабжения и хоз-бытовой канализации, а также забивали сваи под опоры нового путепровода. По проекту, в дальнейшем на путепроводе будет устроено барьерное и перильное ограждение, а также шумозащитные экраны.

В Крыму компания не только строит дороги, но и местный аэропорт. В декабре прошлого года был заключен контракт по объекту в Севастополе «Реконструкция и развитие гражданского сектора аэропорт Бельбек». На сегодняшний день там закончены земляные работы, в стадии завершения работы по устройству основания – нужно уложить 36 тыс. квадратных метров щебеночно-песочной смеси С-4. Целый песчаный пляж! Специалисты приступили к устройству и нижнего слоя из бе-

тона Втб 1.6, выполнили устройство колодцев для сетей электроснабжения и связи, и фундаментов под высокомачтовые опоры из монолитного бетона.

«Этот объект имеет весомое значение для инфраструктуры города федерального значения Севастополя, поскольку взлётно-посадочная полоса предусмотрена как для военных, так и гражданских судов, – подчеркнул генеральный директор ООО «РСК» Борис Сакур, отметив, что его команда работает на объектах любой сложности и умеет справляться с трудностями, учитывая в целом нестабильную внешнеэкономическую ситуацию. Применение экономических санкций целым рядом государств, отказ производителей от поставок продукции в Россию, а также увеличение стоимости отечественного оборудования и материалов, значительно усложнили строительный процесс объектов. Появилась необходимость пересмотреть логистику поставки расходных материалов, запчастей на дорожную технику и лабораторного оборудования, а также замены на отечественные аналоги».

Сложность заключается также в подорожании материалов, используемых при строительстве до 50% от стоимости досанкционного периода. Только из-за складских запасов материалов и запчастей удастся незначительно уменьшить дефицит востребованной продукции, хотя в своей деятельности организация в основном использует инертные материалы местного производства, а закупка железобетонных изделий металлопроката и других материалов, используемых при строительстве, осуществляется преимущественно с материка.

«На строительных объектах нашей компании применяем современную дорожно-строительную технику, укомплектованную дополнительным оборудованием, которое способствует повышению темпов и качества выполнения дорожно-строительных работ. Также мы применяем качественные добавки для бетонов и асфальтобетонов, увеличивающих физико-механические свойства, что повышает срок службы конечной продукции», – подчеркнул главный инженер ООО «РСК» Леонид Ефремов. – Сегодня на объектах в Крыму задействовано более 200 механизаторов, а также

Объекты «РСК» в Крыму

Ремонт улиц:

Керчи – 54 (36,55 км)

Евпатории – 26 (34,6 км)

Региональных дорог:

«Евпатория – Порт Мирный» – 18 км

«Керчь – Бондаренково» – 4 км

«Бахчисарай – Белокаменное» – 6 км

Капитальный ремонт мостов:

на региональной дороге «Граница

с Украиной – Симферополь –

Алушта – Ялта» (км 700+366)

на межмуниципальных дорогах:

«Советский – Старый Крым» (км 0+600),

«Советский – Пруды –

Зыбино» (км 34+109),

«Первомайское – Воинка» (км 6+351),

«Красногвардейское –

Новокакатериновка» (км 6+031).

Ремонт моста на региональной дороге

«Симферополь – Евпатория» км 39+588

Аэропорт

Реконструкция аэропорта

Бельбек – Севастополь

порядка 100 единиц дорожно-строительных машин».

Но главная фишка успешной работы «РСК» по всей России, а не только в Крыму – ответственное отношение к делу.

Ясно одно: в Крыму много проблем, связанных со спецификой региона, но здесь можно проявить профессионализм, выйдти победителем из сложных ситуаций, которых в дорожном деле всегда хватало в любые времена. И за годы работы коллектив ООО «РСК» хорошо усвоил, что чем сложнее проекты, тем приятнее победы, и, как следствие, больше новых объектов, ведь сложные участки доверяют только сильным. ■

Мария Гошина

УЛЬТРАКАЧЕСТВО С ЛУКОЙЛОМ

Более 90% тяжелого коммерческого транспорта в России оснащены двигателями экологических классов Евро-4 и более ранних категорий, а также двигателями Евро-5, не оборудованными сажевыми фильтрами (DPF). Для таких грузовиков и автобусов оптимальный выбор смазочных материалов – моторные масла стандартов API CI-4, ACEA E7 и ACEA E4. В обзоре журнала «Дороги и транспорт» – актуальные решения для автопарков от бренда «ЛУКОЙЛ».

ЛИНЕЙКА МАСЕЛ LUKOIL AVANTGARDE ULTRA – УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ВЫБОР ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ РАЗНЫХ ПОКОЛЕНИЙ

В последние годы ЛУКОЙЛ преуспел в разработках самых современных масел, активно сотрудничая с международными производителями техники. В ассортименте компании даже появились моторные масла, первые в мире созданные в соответствии с самыми актуальными стандартами автопроизводителей. Например, в 2019-2020 гг. по итогам испытаний LUKOIL AVANTGARDE PROFESSIONAL XLE 10W-40 (для двигателей Евро-6 с DPF) был первым одобрен по современным спецификациям Mercedes-Benz (MB-Approval 228.52) и MAN (M3777). Создание подобных масел – серьезная работа на перспективу. Однако не в меньшей степени внимания заслуживают и масла ЛУКОЙЛ более ранних стандартов. Именно они сегодня максимально востребованы в России.

Универсальный выбор для большинства грузовых автомобилей – это масла, соответствующие международному стандарту API CI-4. Их можно использовать в двигателях Евро-4 и Евро-5, не оборудованных сажевыми фильтрами (DPF), а также в более «зрелой» технике, которой предписывались масла категорий API CH-4, API CF-4 и ГОСТ. Прежде всего, к категории API CI-4 относятся полнозольные (Full SAPS) масла линейки LUKOIL AVANTGARDE ULTRA (5W-40, 10W-30, 10W-40, 15W-40 и 20W-50).

AVANTGARDE ULTRA отлично подходят для смешанных парков техники с дизельными и бензиновыми двигателями. Большинство этих масел имеют интервал замены в диапазоне 250-500 мото-



сов или до 25-30 тыс. км пробега – в зависимости от интенсивности эксплуатации техники, дорожных условий, качества топлива, климата и ряда других факторов.

Особое место в линейке занимает AVANTGARDE ULTRA M3, отвечающий международным стандартам API CI-4 и ACEA E4. Разработка этого масла – ответ компании на актуальные запросы горнодобывающих компаний-партнеров, заинтересованных в постоянном повышении эффективности работы сверхтяжелой карьерной техники. Формула AVANTGARDE ULTRA M3 позволяет выдерживать без риска повышенного износа увеличенный пробег – 50-60 тыс. км (до 800 моточасов) в самых жестких условиях эксплуатации. И это до полутора раз превышает возможности аналогичной продукции на российском рынке!

AVANTGARDE ULTRA И СТАНДАРТЫ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

Ключевые спецификации	ULTRA 15W-40, 10W-40, 5W-40, 10W-30	ULTRA 20W-50	ULTRA M3 15W-40
API	CI-4/SL	CI-4/SL	CI-4
ACEA	E7	E7	E4
JASO	DH-1		DH-1
Volvo/ Mack/ Renault	VDS-3/ EO-N/ RLD-2		VDS-3/ EO-N/ RLD-2
MB	228.3	228.3	228.3
MAN	M 3275-1		M 3275-1
Cummins	CES 20078	CES 20078	CES 20078
MTU	Oil cat. 2		Oil cat. 3
Caterpillar	ECF-2/1-a		ECF-2/1-a
Deutz	DQC III-18		DQC-III-18
Detroit Diesel			DGS 93K215
ПАО «Автодизель» (ЯМЗ)	Автодизель	Автодизель	
ПАО «КАМАЗ»	КАМАЗ	КАМАЗ	



МОТОРНОЕ МАСЛО

ЛУКОЙЛ 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



ТРАССА, КОТОРУЮ ЖДУТ



После строительства ЦКАД в Подмосковье самым ярким и масштабным проектом стал «президентский» автобан, поскольку глава России страны первым назвал эту мегастройку, как одну из самых важных и первоочередных. Скоростная федеральная магистраль соединит скоростным автосообщением Нижегородскую, Тюменскую и Челябинскую области, а также Татарстан и Чувашию. Эти 823 км станут частью международного транспортного коридора, куда входят трасса М11 и ЦКАД.

ДВИЖЕНИЕ ПО ОСНОВНОМУ ХОДУ М-12 ОТКРОЮТ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ В КОНЦЕ 2023 ГОДА



МАРАТ ХУСНУЛЛИН:

«**ДЕНЕГ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТОВ ДОСТАТОЧНО, ПЕРСПЕКТИВА И ОБЪЕМЫ ТОЖЕ ЕСТЬ, НО НАДО УДЕЛИТЬ ПОВЫШЕННОЕ ВНИМАНИЕ КАЧЕСТВУ СТРОИТЕЛЬСТВА»**



ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ ДЛЯ МЕГАСТРОЙКИ

Власти держат руку на пульсе мегастройки, регулярно inspectируя положение дел, решая проблемы с поставками материалов, техники и финансирования. «В настоящее время крупнейшим проектом в этой сфере является создание трассы М-12 «Москва – Казань» с выходом на Казахстан в рамках коридора Европа – Западный Китай. Как мы и договаривались, на востоке дорога будет идти до Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска», – сказал Владимир Путин на совещании по развитию дорожного строительства.

На строительство брошены большие людские и финансовые ресурсы – более 600 млрд рублей. К началу лета на всех этапах трассы М-12 работают около 20 тысяч человек и несколько тысяч единиц техники. По словам заместителя председателя Правительства РФ Марата Хуснулина, через пару месяцев рабочая сила увеличится до 30 тысяч человек.

В конце июня Председатель Правительства России Михаил Мишустин отметил, что правительство выделило еще 28 млрд рублей для ускорения строительства. Источником финансирования станет резервный фонд Правительства. Это

М-12 планируется продлить до Тюмени и Челябинска к сентябрю 2024 года, а движение по основному ходу трассы откроют для автомобилистов в конце 2023 года

позволит досрочно ввести в эксплуатацию несколько участков в различных регионах страны и создать задел, позволяющий быстрее реализовать проект. И заказчик – ГК «Автодор», всегда может рассчитывать на помощь и понимание Президента и правительства России. Но и ответственность велика – нужно в максимально сжатые сроки выполнить все обязательства, не снижая планку качества, заложенного в проекте. Заместитель председателя правительства Марат Хуснулин заявил 8 июля, что М-12 планируется продлить до Тюмени и Челябинска к сентябрю 2024 года, а движение по основному ходу трассы М-12 откроют для автомобилистов в конце 2023 года.

Трассу строят надежные подрядчики – строительство идет с опережением графика, и некоторые участки сдадут раньше срока, уже в этом году. В работе восемь основных этапов и нулевой, которые выиграли крупнейшие компании. Так, осенью прошлого года два участка получила ООО «Трансстроймеханизация». Напомним, что ее активы включены в АО «Дороги и мосты», созданное для последующего участия в инфраструктурном совместном предприятии АО «ГК «Нацпроектстрой». С конца 2020 года «ТСМ» строит 130 км трассы нуле-

МИХАИЛ МИШУСТИН:

«**ТРАССА М-12 ПОЗВОЛИТ БОЛЬШЕ ДВУХ ТЫСЯЧ КИЛОМЕТРОВ, ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО ЕКАТЕРИНБУРГА, ПРОЕХАТЬ БЕЗ ЕДИНОГО СВЕТОФОРА... СЕРЬЕЗНЕЙШИЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ПРОЕКТ, КОТОРЫЙ МЫ ДЕЛАЕМ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА»**



ООО «ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИЯ» СТРОИТ ДВА «СТОЛИЧНЫХ» ЭТАПА М-12: У МОСКВЫ И КАЗАНИ

вой этап в Московской области, соединяющий будущий автобан с московским МКАД, и восьмой, где нужно пробить скоростной путь с 663 по 729 километр в Республике Татарстан. На нулевом этапе компания спроектировала и сейчас строит два участка автодороги в обход Балашихи и Ногинска за 66 млрд рублей, протяженностью более 60 км. Первый участок от ЦКАД до Орехово-Зуево в 21 километр сдадут в этом году.

«Он планировался к сдаче в следующем году. Но благодаря тому, что мы начали работать чуть раньше, сдадим этот участок раньше, – сказал Вячеслав Петушенко во время проверки строительства трассы в Павловском Посаде. – Этого удалось достичь благодаря дополнительным средствам, которые выделило федеральное правительство. И все возникающие вопросы по строительству рассматривались Андреем Воробьевым мгновенно. Раньше мы были ориентированы на крупнейших европейских производителей. Сейчас не видим никаких проблем – все запчасти закуплены, техника отремонтирована. Что касается следующих периодов строительства, активно работаем с дилерами, которые есть. Уверен, что ситуация заставит нас сделать большой скачок в технологических вопросах».

На этом отрезке идут к финалу работы на всех искусственных сооружениях, четырех развязках и 11 мостах и путепроводах. Магистраль будет шестиполосной, с шумозащитными экранами, так что скоро жители Подмосковья получат транспортный коридор до многих регионов, и реализация

Участок трассы М-12 в Московской и Владимирской областях, протяженностью 49 км, должен заработать в тестовом режиме в конце года

президентского проекта позволит улучшить транспортную ситуацию для 2,5 миллиона жителей Московской области.

«Я очень благодарен федеральному правительству, потому что все проекты, которые были одобрены президентом, сейчас в графике, а где-то даже идут с опережением. Все участки М-12, расположенные на территории Подмосковья, будут введены в эксплуатацию до конца 2023 года, – заявил губернатор московской области Андрей Воробьев.

К примеру, М-12 поможет вывести транзитное движение из Балашихи, Люберец, Электростали, Богородского округа, Павловского Посада, Орехово-Зуева. От Железнодорожного до Павловского Посада наш журналистский десант по старому пути ехал полтора часа после того, как участок откроют, время в пути сократится до 40 минут. Плюс, снизится также нагрузка на Носовихинское шоссе, которое сейчас переполнено. Нужно отметить, что намного свободнее будет и на федеральной трассе М-7 «Волга» – одном из напряженных направлений в стране.

КУРС НА УРАЛ

В Татарстане сейчас активно реконструируют трассы, которые обеспечат комфортный доступ к М-12 с ближайших дорог. А участок самого автобана строит тоже компания «ТСМ», которая стала единственным участником конкурса на проектирование и строительство 8-го этапа трассы М-12 протяженностью 66 км за 123,2 млрд руб, получив самый крупный по стоимости контракт на строительство М-12. Это очень сложный комплексный объект. Там нужно построить четырехполосный участок категории 1Б с расчетной скоростью движения 120 км/ч, при этом возвести 39 новых мо-

стов и путепроводов и 2 транспортные развязки. А самым грандиозным мостом станет переход через Волгу протяженностью 4 км, второй по протяженности в регионе. Этот этап пройдет по территории Верхнеуслонского, Лаишевского и Пестречинского районов Татарстана и проектировался исходя из максимального сохранения ценных земель. В ГК «Автодор», выступившей заказчиком строительства, отметили, что контракт включает работы по развитию придорожной инфраструктуры – создание многофункциональных зон дорожного сервиса с АЗС, пунктами питания, гостиницами, СТО проектирование и строительство комплекса наружного освещения дороги.

По словам генерального директора ООО «ТСМ» Владимира Монастырева, на всех этапах строительства новой трассы его команда применяет современные технологии и материалы. Например, использование ГЛОНАСС – оборудования на дорожно-строительной технике, что обеспечивает автоматическое управление и контроль в ходе строительства с передачей информации об объемах выполненных работ в режиме реального времени, габионные конструкции, «армирующие» трассу в нестойких грунтах, тоже возводятся с инновационным подходом, причем отечественных разработчиков.

После Казани трасса пойдет дальше. Заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин этим летом заявил, что М-12 планируется продлить до Тюмени и Челябинска к сентябрю 2024 года, а движение по основному ходу трассы откроют для автомобилистов в конце 2023 года. Первый участок будущей скоростной трассы «Казань – Екатеринбург» в Татарстане откроют для движения уже осенью текущего года. Но в отличие от построенной с нуля трассы между двумя столицами, проект дороги между Казанью и Екатеринбургом предусматривает и новые участки, и реконструкцию действующих. Первый открытый участок – не новое строительство, а реконструкция уже действующего отрезка федеральной трассы М-7 «Волга». Шестикилометровый участок трассы М-7 «Волга» в Актанышском районе Татарстана с 1155-го по 1161-й километр расширили до четырех полос, усилили дорожные конструкции, отремонтировали пересечения с второстепенными дорогами и примыкания к ним, укрепили обочины и разделительную полосу.

Реконструкцию полностью должны завершить осенью этого года, и трасса «Казань – Екатеринбург» станет достойным продолжением новой магистрали «Москва – Казань». ■

Мария Алексеева





**«РУСЛО» СКОРОСТНОГО АВТОБАНА
УКРЕПЛЯЮТ СТЕНАМИ ПО НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ**

M-12

БАСТИОНЫ ИЗ ГАБИОНОВ

Дорожники сравнивают скоростную трассу М-12 с мостом, возведенным над карстовыми пещерами, болотами, реками и оврагами. Но в процессе строительства она все-таки напоминает реку. Русло устилает жёлтая лента песка с белой скатертью геосинтетики, армируется металлической сеткой, укрепляется камнями, засыпается щебнем, заливается асфальтобетоном. По краям будущей трассы сейчас возводятся берега – стена из габионов. На нулевом этапе габионные конструкции собирают по инновационной технологии, с большим количеством геосинтетических материалов. И нам удалось увидеть это своими глазами.

КАЖДЫЙ МЕТР ПРОЙТИ «НА РУКАХ»

Будущая трасса, как река, берет свое начало от Центральной кольцевой автодороги, в Подмосковье нужно проложить 77 километров трассы, 64 километра – нулевого этапа, проходящий по шести округам Подмосковья – Люберцы, Балашиха, Богородский, Электросталь, Павловский Посад и Орехово-Зуевский – в обход населенных пунктов и городов, чтобы жителям было удобно. Он и оказался для нас самым интересным и близким географически. Работы на первом пусковом комплексе – от ЦКАДа до А-108 в Орехово-Зуеве идут с конца 2020 года. Первый пусковой комплекс протяженностью более 20 км расположен

в Богородском, Павлово-Посадском, Орехово-Зуевском городских округах.

Воронежская компания «УДМС» на момент нашего визита работала на первом пусковом комплексе. Жизнь здесь не замирает ни на минуту: куда ни глянь – самосвалы, экскаваторы и люди, люди, люди. Дорожные строители оббивали и укладывали камни, пилили и заворачивали геосинтетику... Каждый метр приходится буквально прокладывать руками. Нам было интересно узнать, чем принципиально отличается М-12 от других скоростных магистралей от людей, которые прошли «огни, воды и трубы» многих федеральных строек. И, кстати, мы, журналисты, всегда были в курсе событий.

На свои объекты воронежцы вышли зимой этого года. Все было белое, в снегу. Они планируют укрепить будущий автобан габионными конструкциями на многих участках нулевого этапа. Пока в работе три объекта. Процентная готовность – порядка 80 процентов. Один объект, который мы посетили, расположен на 442 пикете в районе поселка Затишье, и второй – в районе окружной дороги Орехово-Зуево – ИС37-ИС38 км по аббревиатуре мостовиков. По плану, до Москвы будет порядка 12 объектов на разных этапах. Но сейчас все силы компании стянуты на три первые «ласточки».

Дорога была почти вся отсыпана, поскольку «УДМС» работает в тесной связке с «ТСМ». И как только ее специалисты передали им основание, начали установ-

СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

« **НА ОБХОДЕ АКСАЯ МЫ ДЕЛАЛИ МАТРАЦЫ РЕНО ТЮФЯЧНОГО ТИПА, А ЗДЕСЬ КОНСТРУКЦИЯ НОВАЯ – ВЕРТИКАЛЬНАЯ ГАБИОННАЯ СТЕНА ПРИМЕРНО 8,5 МЕТРОВ В ВЫСОТУ. ПОЛУЧАЕТСЯ МОЩНАЯ ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ АРМОНАСЫПЬ, КОТОРАЯ ЗАСЫПАЕТСЯ ПЕСКОМ. ТЕХНОЛОГИЯ СЛОЖНАЯ, НО ИНТЕРЕСНАЯ»**

ливать габионные конструкции – укладывать камни на металлическую сетку. Технически засыпку и доставку материала на объект тоже обеспечил генподрядчик, одновременно делая послойную засыпку по 13-14 см. Это очень кропотливый труд.





СЕРГЕЙ РЯЗАНЦЕВ:

« НА ОБЪЕКТЕ МЫ КРУГЛОСУТОЧНО. ДЕЛО ДВИЖЕТСЯ К ФИНАЛУ И ДО КОНЦА ИЮЛЯ МЫ ДОЛЖНЫ ЗАКОНЧИТЬ РАБОТЫ НА ТРЕХ ОБЪЕКТАХ»

«Так мы вместе круглосуточно и работаем, – отметил генеральный директор ООО «УДМС» Сергей Рязанцев, продемонстрировав хронологическую фотосъемку моментов, которые мы не застали. – Дело движется к финалу, и до конца июля на трех объектах все работы должны закончить».

Уложить нужно более 20 тыс кв метров георешетки и более 60 тыс погонных метров геосинтетической ленты. Много ручной работы, и в среднем на трех объектах трудится более ста человек в две смены.

«В основном это наш постоянный коллектив – воронежцы, – отметил Сергей Борисович. – Но в целом на первом пусковом трудится много людей из разных регионов. При устройстве основания пришлось подтянуть даже студенческие бригады из-за нехватки рабочих рук. К примеру, на одном из объектов, между двумя мостами, работали и мы, и мостовики, и специалисты по укладке труб. Очень много задействовано техники – на трех объектах сейчас работает порядка 20 машин, а если говорить в комплексе, про весь объект, то одновременно в работе более 200 единиц техники. Особенно тяжелой, поскольку нужно перевозить горы песка – десятки тысяч кубов». Так что первую скрипку в этом «оркестре» сейчас играют катки, самосвалы, грейдеры.

База «УДМС», строительный городок, офис сейчас расположен в поселке Большие двory, рядом со штабом строительства, где скоординированно решаются все текущие вопросы стройки.

Отметим, что на М-12 были брошены лучшие силы не только в лице подрядчиков, но и разработчиков технологий и производителей стройматериалов. Этот проект стал большим шагом в сторону импортозамещения. К примеру, в Казани, при строительстве М-12 будут опробованы технологии 5G. По словам главы минцифры РТ Айрата Хайруллина, их будут учитывать большегрузы, которые перевозят большие грузопотоки. Дорожная одежда тоже будет

НА НУЛЕВОМ ЭТАПЕ СТРОЙКИ ПРИМЕНЯЕТСЯ БОЛЬШОЕ КОЛИЧЕСТВО ГЕОСИНТЕТИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА, В ЧАСТНОСТИ ГЕОСИНТЕТИЧЕСКИХ ПАНЕЛЕЙ. ЭТО ДЛЯ УСТРОЙСТВА ПРОЧНОЙ И КРЕПКОЙ НАСЫПИ. ТАК КАК ПОД БУДУЩЕЙ ДОРОГОЙ МНОГО КАРСТОВЫХ ПЕЩЕР И БОЛОТ



сделана по высшему разряду. Инновации используются при устройстве покрытия, основания, и габионов в том числе. Сегодня габионные конструкции применяются в дорожном строительстве очень широко, заняв достойное место среди традиционных способов ремонта и усиления полотна, но на М-12 в укладке габионов применяются инновационные технологии. Камень поставляет генподрядчик. Везет его издалека, железнодорожным транспортом, чтобы сэкономить на перевозках. Геосинтетика – из Красноярска, компании «Техполимер». Они выиграли тендер, и сделали проект по возведению габионов, поэтому продукция вся тоже их, очень высокого качества, четко в оговоренные сроки.

На нулевом этапе стройки применяется большое количество геосинтетического материала, в частности геосинтетических панелей. Это для устройства прочной и крепкой насыпи, так как под будущей дорогой много карстовых пещер и болот.

«На Обходе Аксая мы делали матрацы Рено тюфячного типа на насыпь, а здесь конструкция новая – вертикальная габионная стена примерно 8,5 метров в высоту. Получается мощная горизонтальная армонасыпь с «хвостами», которые засыпаются песком. Технология сложная, для нас новая, но этим и интересна, когда геотекстиль склеивают с пластиковой георешеткой. Помимо пластиковой георешетки используется еще и стальная жила, – пояснил руководитель. – Геосинтетический материал привозится в рулонах, бухтах, а мы рассчитываем каждый метр, как все это отрезать по проекту. Для этого была проделана большая подготовительная работа – пришлось

брать инструкции, консультироваться онлайн по вопросам монтажа со специалистами завода. В итоге работа пошла и сегодня лучше и быстрее нас никто не делает».

Так что цель у всех строителей одна – сделать все качественно и как можно быстрее. Благо погода сейчас стабилизировалась, и работа спорится. А вот минувшая зима была снежной, поэтому весной объекты затапливало, и дорожникам приходилось сутки напролет бороться с водой – сушить территорию с помощью ручных помп и более мощных навесных, на базе трактора «Беларусь». Но все сроки выдержали и идут по графику. Работы на первом пусковом комплексе – от ЦКАДа до А-108 закончат в этом году.

«Сейчас мы переходим с первого пускового комплекса на второй, где тоже будем возводить габионные стены, но другой формы, и по другому проекту, – рассказал



начальник участка на М-12 ООО «УДМС» Михаил Алехин. – Второй пусковой комплекс от Северо-Восточной хорды до ЦКАД также в работе. По планам его нужно сдать в следующем году. Пока сделана половина от запроектированного, а наши стены находятся в сопряжении с мостами, поскольку устои мостов нужно тоже укрепить, а на некоторых искусственных сооружениях мостовики еще только готовятся приступить к работе. А раз второй комплекс в этом году не пусковой, то пока он живет своей жизнью и графиками, и точно сказать, сколько километров придется нам пройти, пока невозможно».

Но ясно одно, что это будет скоростная комфортная дорога, шестиполосная, без светофоров, отменного качества. И с финансированием проблем точно не будет. По словам Марата Хуснуллина, денег в стране на строительство транспортных объектов достаточно, «перспектива и объемы тоже есть, но надо уделить повышенное внимание качеству строительства». И бумажную волокиту, тормозящую приемку участков, Президент России Владимир Путин настоятельно попросил прекратить. Дорожному строительству дан «зеленый свет», и построив трассу М-12, Россия еще раз докажет миру, что она без импортных



УЧАСТОК ТРАССЫ В МОСКОВСКОЙ И ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТЯХ, ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 49 КМ, ДОЛЖЕН ЗАРАБОТАТЬ В ТЕСТОВОМ РЕЖИМЕ В КОНЦЕ ГОДА

материалов и технологий сможет справиться с любыми проблемами. А компания «УДМС», как давний партнер «ТСМ», еще раз подтвердит свою конкурентоспособность и надежность при любых условиях и обстоятельствах. ■

Мария Гошина



Конференция



ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РОССИИ

МОСТЫ И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

17 августа 2022,
Москва, Азимут Отель Олимпик

innodor.ru



По вопросам участия и партнерства:
+7 (495) 766-51-65;
+7 (964) 522-09-86;
+7 (926) 133-18-88;
office@jcomm.ru;
v.ishkhanov@jcomm.ru

При участии



При поддержке



Организатор



Соорганизатор



Официальный партнер



Партнер



Партнер



Партнер



Генеральные информационные партнеры





Мы привыкли, что импортные товары качественнее и долговечнее. И порой даже не задумываемся, что и в нашем Отечестве есть компании, которые делают серьезную технологичную продукцию не хуже импортной, и намного выгоднее. Сегодня, когда страна массово перешла на импортозамещение, востребованность в таких поставщиках резко возросла, особенно при реализации масштабных проектов государственной важности, таких, как строительство М-12. Эта трасса будет построена из «кирпичиков» отечественного производителя, с участием российских компаний, выпускающих конкурентоспособную строительную технику и качественные материалы. Например, при строительстве водоотводов строители М-12 используют не импортные трубы, а наши, российские, металлические гофрированные водопропускные трубы, которые изготавливает ООО «ГофроВит».

ЭКСКЛЮЗИВ для М-12 ОТ «ГОФРОВИТ»



ДМИТРИЙ ПАНАДЦЕВ:

«ИМПОРТНЫЕ ВАРИАНТЫ ОТПАЛИ, А МЫ СВОЕВРЕМЕННО ПРЕДЛОЖИЛИ ПОТРЕБИТЕЛЮ НУЖНЫЙ ВАРИАНТ С АЛЬТЕРНАТИВНЫМ ЗАЩИТНЫМ ПОКРЫТИЕМ «ГЕРМОКРОН – ГИДРО», И ВЫПОЛНИЛИ ЗАКАЗ»

ИННОВАЦИИ ДЛЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Производство компании находится в подмосковном городе Дмитров и Новосибирске. Начали с 2007 года с вентиляционного оборудования, а с 2019 года дополнительным и важным направлением стало производство инновационных спиральновитых металлических гофрированных водопропускных труб по технологии «ГофроВит» для автомобильных дорог. Общая производственная мощность трех автоматических линий позволяет перерабатывать до 50 тонн сырья в спиральновитые металлические гофрированные трубы в сутки, которые применяются при строительстве любой дороги федерального и местного значения. Железобетонные трубы устарели, поэтому сейчас в ходу стальные – они легче для монтажа и транспортировки, выгодны по цене. Производство создавалось не конкретно под М-12 – новаторы черпают идеи буквально из воздуха.

«Идея родилась случайно, – вспоминает генеральный директор ООО «ГофроВит» Дмитрий Панадцев. – Нас заинтересовала лежащая на развязке Дмитровского шоссе труба, потому что технология её производства, была схожа с технологией производства спиральновитых воздуховодов, а учитывая, что уже на тот момент, наша компания входила в пятерку по объемам выпускаемой вентиляционной продукции, являясь единственным производителем в стране, который по своим разработкам и технологиям производит станки для вентиляционного оборудования, мы решили рассмотреть вариант производства станков для спиральновитых металлических гофрированных труб (СВМГТ)».

Посетив несколько заводов, по выпуску СВМГТ, было принято решение спроектировать и сделать первый станок по выпуску

гофрированных труб, адаптивный под наших заказчиков, но преимущественно отличающийся от зарубежных аналогов. Далее были проведены многократные испытания оборудования, которые привели к положительному результату, а именно готовой продукции, отвечающей стандартам ГОСТ.

«Исследовав дорожно-строительный рынок и спрос на водопропускную продукцию, решили остановить активные переговоры по реализации продажи станков и начать выпускать трубу СВМГТ для конечных потребителей продукта, – продолжил Дмит-





рий Валерьевич. – Далее арендовали помещение в Дмитрове и запустили первую автоматическую линию по выпуску труб СВМГТ, начав работать над продажами, параллельно совершенствуя качество трубы. Изучив потребность и спрос, доработали первый вариант станка, изготовили, и запустили вторую автоматическую линию, «модернизированную» в двух экземплярах, один из которых был запущен в виде автономного завода в городе Новосибирск».

«ГОФРОВИТ» НА КОСМОДРОМЕ «ВОСТОЧНЫЙ»

Суть инновации была в нестандартном подходе. Целью компании «ГофроВит» являлось дать предложение рынку с параметрами трубы, которые недоступны на сегодняшний день, дополнив стандартный диапазон толщины стенки трубы от 2,0 мм до 3,5 мм, толщинами 4,0 мм и 1,5 мм. Толщина трубы подбирается в зависимости от ее назначения и воздействия на неё нагрузок на той или иной глубине залегания. Чем больше толщина стенки трубы, тем большим нагрузкам она способна противостоять поскольку есть объекты, где толщина стенки трубы должны быть по проекту толще, чем 3,5 мм, или тоньше, чем 2,0 мм. Тем самым компания заняла особую нишу на рынке. Быть первым всегда рискованно, но игра стоила свеч. И сегодня продукция компании востребована по всей стране – от Калининграда до Камчатки.

На сегодняшний день, есть две технологии производства водопропускных труб: сборные из листов (ЛМГ), поступающие на объект разобранными, и цельновитые (СВМГТ). Цельная конструкция труб, отли-

ДМИТРИЙ ПАНАДЦЕВ:

« **НА СЕВЕРЕ, ГДЕ ДО 50–60 ГРАДУСОВ МОРОЗА, НАМ НУЖНО БЫЛО ВЫКАТАТЬ ГОФРИРОВАННУЮ ТРУБУ ИЗ КОНСТРУКТИВНОЙ СТАЛИ S350GD. ЭТО СТАЛО НОВЫМ ВИТКОМ РАЗВИТИЯ – ИЗГОТОВЛЕНИЕ НЕСТАНДАРТНЫХ ТРУБ»**

чается жесткостью, герметичностью, более выгодные по цене за счет меньшего веса из-за своего конструктива и отсутствия дорогостоящих болтовых соединений. Но цельновитая труба из-за используемой стали, не могла применяться в северных регионах страны.

«На Севере, где до 50-60 градусов мороза, труба должна быть из морозостойчивой стали, вследствие чего нами была поставлена задача выкатать спиральновитую гофрированную трубу из жесткой стали S350GD приближенной к характеристикам стали северного исполнения 09Г2С, придав ей нужную форму гофры соответствующей параметрам ГОСТа. Это стало новым витком развития – изготовление нестандартных труб по технологии «ГофроВит». Расширяя географию поставок трубы, мы столкнулись с проблемой большой стоимости доставки изделия. Когда объект заказчика находится более чем 2 000 км от производства, превосходство обретает сборная труба (ЛМГ) с её компактными габаритами при транспортировке. Поэтому мы решили сократить расстояние до конечной точки отгрузки трубы и в декабре 2020 года, через три месяца после запуска второй авто-

матической линии по выпуску труб СВМГТ в Дмитрове, открыли новый завод в городе Новосибирск, потому что там пересекаются главные артерии северных трасс. И в конце декабря выполнили первый заказ, который уехал в Петропавловск-Камчатский, где строился аэропорт, далее во Владивосток, Южно-Сахалинск, Якутск, Хабаровск, Иркутск, Салехард, Красноярск... И сейчас наши трубы есть даже на космодроме «Восточный». Это наши инновационные решения, которые мы можем предложить рынку», – отметил наш собеседник.

ПОКРЫТИЕ НА 50 ЛЕТ

К любому объекту – гражданскому или промышленному, газовому или нефтяному месторождению, должна вестись дорога. Компании, которым «ГофроВит» поставлял трубы, знают все: «ТСМ», «РСК», «ВАД», «СТГ», «КРОКУС», «R-1». Инновационные трубы были востребованы дорожниками на нулевом и восьмом этапах М-12 и с км 0 – 80 км этой магистрали.

У «ТСМ» был эксклюзивный заказ, за который никто не хотел браться – водопропускная труба СВМГТ с полимерным европейским покрытием HDPE, диаметром 1250 мм с нестандартной толщиной стенки трубы 4,0 мм, и проложить водопропуск на нулевом этапе – с км 00 до км 60.

На тот период на рынке были трубы с толщиной металла 3,5 мм, а на заложенную нагрузку нужна была толщина стенок в 4,0 мм. В Европе производят сырьё с максимальной толщиной листа в 3,5 мм с полимерным покрытием HDPE или просто оцинкованный металл толщиной 3,9 мм. Такая труба делается из европейского металла, который сегодня сложно привезти – поставщик отказался его поставлять, а на все важные объекты как М-12, по проекту нужны трубы именно с полимерным покрытием HDPE, поскольку защитная полимерная пленка влияет на срок службы трубы. Но цена на них очень выросла.

«Мы решили, что нужна альтернатива – выкатили водопропускную оцинкованную трубу, и механически специализированным безвоздушным оборудованием с двух сторон нанесли состав на каучуковой основе от отечественного производителя. Вместо полимера низкого давления HDPE, который используют европейцы.

Трубы «ГофроВит» на объектах «ТСМ», «СТГ», «РСК», «ВАД», «КРОКУС», «R-1», в частности, на строительных трассах М-12 и даже на космодроме «Восточный»

Это, по сути, жидкий полимер, обеспечивающий гидрозащиту трубы, но на порядок выгоднее. Подобная проблема была и до санкций, в прошлом году, когда выросли цены на металл. Поэтому импортные варианты отпали, а мы своевременно предложили решение, используя альтернативное антикоррозийное покрытие «Гермокрон-гидро» отечественного производителя, тем самым выполнили заказ и сохранили заложенный в смету бюджет заказчика», – пояснил Дмитрий Панадцев. – Секретов в нанесении нет: металл приходит в рулоне, с приклеенной плёнкой HDPE с двух сторон, из которого выкатывается труба СВМГТ. «Гермокрон – гидро» – достаточно известный материал, о нем знали многие производители труб и металлоконструкций, но внедрять не спешили. А сейчас альтернатив-





Цифры и факты

ООО «ГофроВит» производит спиральновитые металлические гофрированные трубы:

- Диаметр трубы – от 0,3 м до 4,0 м;
- Толщина металла – от 1,5 мм до 4,0 мм;
- Покрытие трубы – Z600 (Цинк) + Гермокрон-гидро/Полимер ТС/WP;
- Размер гофра – 68*13 мм;
- Размер гофра – 125*26 мм;
- Отрезки длин трубы – от 1 м до 20 м.

Металлоконструкции (с использованием спиральновитых металлических труб по технологии ГофроВит):

- Водопропускные сооружения;
- Подземные переходы;
- Подземные резервуары;
- Силосы, зернохранилища;
- Несъёмная опалубка;
- Малые мосты;
- Технологические тоннели;
- Дренажные и очистные сооружения;
- Бункеры.

Преимущества ООО «ГофроВит»:

- новейшее оборудование собственного производства, превосходящее зарубежные аналоги по техническим характеристикам;
- качественная сталь от надежных поставщиков с толщиной защитного цинкового покрытия от 600 г/м², нанесенного методом горячего цинкования в гальванических ваннах;
- наличие проектной группы по разработке проектной и рабочей документации для последующего применения продукции на конкретных объектах.

ное покрытие «Гермокрон – гидро» всё чаще пользуется спросом у наших заказчиков как альтернатива западному сырью».

По этому направлению российская компания работает и с проектными институтами, закладывая свой альтернативный вариант покрытия сразу в проект. Он более выгодный по цене, и по сроку службы – 50 лет при правильном нанесении.

КРЕПКИЙ ЗАМОК

Одним из преимуществ гофрированных труб «ГофроВита» является замок трубы. Вернее, замковое соединение, отвечающее за жесткость, целостность, герметичность и стойкость к нагрузкам, воздевающим на трубу.

«Особое значение мы придали именно замку, досконально изучив его геометрию, внесли доработки в станок и его формирование. Отмечу, в отличие от коллег, работающих на западных станках, трубы мы изготавливаем на станках собственного производства, – продолжил Дмитрий Панадцев. – Наш огромный производственный опыт, приобретенный еще при производстве вентиляционного оборудования, позволяет делать все идеально. У нас есть возможность менять параметры и настройки станка в процессе производства: выкатав трубу и изъев замок для проведения экспертизы, посмотреть геометрию, сделать определенные выводы, что-то довести до ума, добиться идеальной формы замка на любой толщине металла от 1,5 мм до 4,0 мм. Работа по модернизации продолжается. Клиенты довольны качеством наших замковых соединений, т.к. замок является дополнительным кольцом жесткости, сформированным по спирали на всем теле трубы».

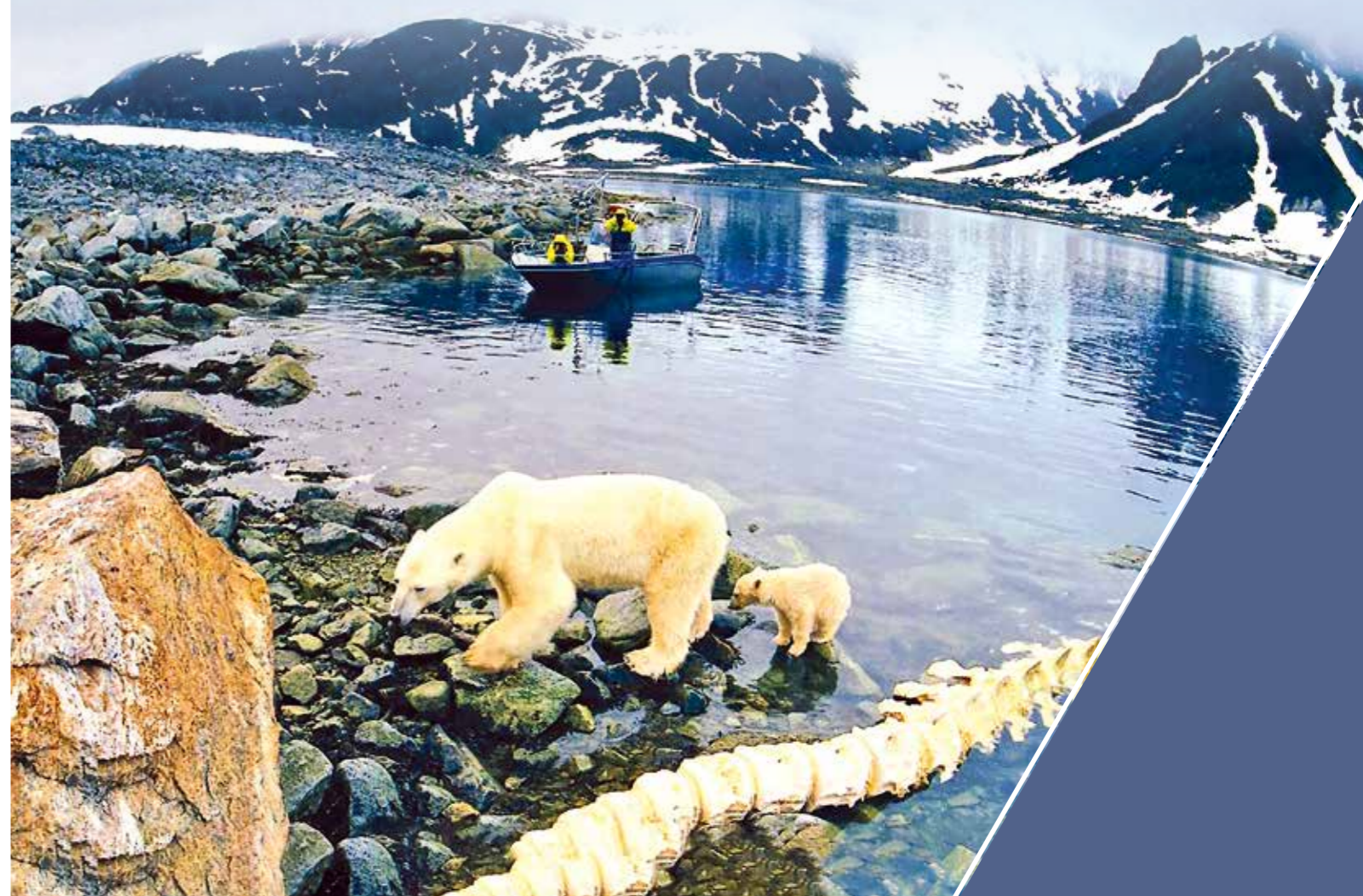
Что касается вектора развития, то у российской компании «ГофроВит», показавшей свою конкурентоспособность на М-12 и других крупных объектах нашей страны, есть цель – конкурировать на рынке с производителями сборных труб, поставляя свою, цельновитую гофрированную трубу, да еще и с выгодным дополнительным покрытием, которое заняло очень устойчивую среднюю нишу между дорогим полимером и стандартной трубой с цинковым защитным покрытием. И толщина в 4,0 мм – для них не предел. В любом случае, эти инновационные решения, которые отечественные производители могут и хотят предложить рынку, действительно нужны. Особенно сегодня, когда Россия вынуждена заменить импортные материалы и технологии на свои, отечественные. И главное, что в России много талантливых профессионалов, которых просто нужно услышать и увидеть. ■

Марина Юрьева

НЕОБЪЯТНАЯ РОССИЯ

ЗОВЕТ ЯМАЛ НА КРАЙ ЗЕМЛИ

*к обломкам льдин,
разбитых Карскими морем*



Материалы блока подготовили
Феруза Джаббарова, Мария Гошина, Татьяна Липовецкая.
Редакция благодарит пресс-службу департамента
транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО за содействие
в подготовке материалов.



НА ЯМАЛЕ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ СТРОЯТ «УМНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ» НА ОСТАНОВКАХ

ГОРЯЧАЯ ПОРА В ЗОНЕ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ

Север не прощает «прохладного» отношения к транспортной инфраструктуре – во многих городах Ямало-Ненецкого автономного округа даже остановки стали делать с подогревом. Например, в Лабитнанги «умный павильон» оборудован температурными датчиками, и если на улице температура снижается до нуля, автоматически включается подогрев сидений, а если еще ниже, то и подогрев пола.

ГОТОВЯТ САНИ ЛЕТОМ

Зима на Ямале может начаться и в сентябре, поэтому сейчас у дорожников – самая горячая пора. Но несмотря на короткий дорожный сезон, северные трассы приводят в порядок не на скорую руку, а с учетом «вечной мерзлоты». И про обустройство транспортных маршрутов не забывают. Так, в городах Муравленко и Губкинском, для комфорта пассажиров установили скамейки с подогревом и USB-порты для подзарядки мобильных телефонов. А в Ноябрьске и Новом Уренгое в ожидании автобуса пассажиры могут не только подзарядить мобильные устройства, но и воспользоваться точкой доступа wi-fi. И практически все остановки оборудованы системой видеонаблюдения и кнопками вызова экстренных служб. По сло-

вам губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова модернизация дорожной сети остается одним из главных приоритетов, и он ожидает от дорожников строительства качественных и безопасных дорог в регионе.

«Искренне хочу верить, что выводы из предыдущих ошибок сделаны. Не только выводы, но и организационные изменения – дополнительные экспертизы и механизмы страховки. Никогда на Ямале столько денег в дороги не вкладывалось. Мы ждем от этого и следующего годов прорывных достижений не только в освоении средств, но и в качестве дорог, которые будут сделаны», – заявил глава региона на заседании окружной антикоррупционной комиссии.

К содержанию и ремонтам дорог здесь относятся очень серьезно, и до «белых мух» в ЯМАО нужно привести в порядок 173 км региональных и муниципальных дорог, больше четверти – обустроить капитально, а десять процентов трасс ждет строительство и реконструкция. Планы масштабные, но выполнимые, ведь рабочие руки есть – на Севере дорожники умеют работать, да и материалов хватает. Губернатор сказал, что в рабочий процесс будут втянуты все: не только большие и малые города, но и отдаленные поселения. Причем, и там не только уложат асфальт, но и смонтируют тротуары, освещение.

Сегодня практически на всех трассах дорожники учитывают при ремонтах и строительстве климатические нюансы: в зоне вечной мерзлоты утепляют даже сами трассы. Финансирование стабильное, и в этом, как и во многих регионах России, помог нацпроект. В текущем сезоне в Ямало-Ненецком автономном округе в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» запланирован ремонт 11 трасс, и семь из них – уличной сети муниципалитетов. Дорожники с конца мая, как потеплело, приступили к ремонтам. Больше всего, под 20 км приведут в порядок в Лабитнанги и Новом Уренгое.

Масштабные работы идут и на региональных маршрутах. Хорошие дороги получат и жители малых населенных пунктов Приуральского, Тазовского, Шурышкарского, Ямальского районов. В нынешнем сезоне завершится реконструкция дороги на подъезде к селу Аксарка, ремонт моста

ДМИТРИЙ АРТЮХОВ:

«**НИКОГДА НА ЯМАЛЕ СТОЛЬКО ДЕНЕГ В ДОРОГИ НЕ ВКЛАДЫВАЛОСЬ. МЫ ЖДЕМ ОТ ЭТОГО И СЛЕДУЮЩЕГО ГОДОВ ПРОРЫВНЫХ ДОСТИЖЕНИЙ НЕ ТОЛЬКО В ОСВОЕНИИ СРЕДСТВ, НО И В КАЧЕСТВЕ ДОРОГ, КОТОРЫЕ БУДУТ СДЕЛАНЫ»**





ВЛАСТИ ЯНОА ОСОБО ВЫДЕЛИЛИ ТРИ ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»: УЧАСТОК ТРАССЫ «СУРГУТ–САЛЕХАРД», ДОРОГА ОТ МИКРОРАЙОНА ОБСКОЙ ДО ЛАБЫТНАНГИ И УЛИЦА ЧУПРОВА В САЛЕХАРДЕ. ЗВАНИЕ САМОГО ПРОТЯЖЕННОГО ОБЪЕКТА ПРИСУЖДЕНО УЧАСТКУ ПУРОВСК – КОРОТЧАЕВО ГЛАВНОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАССЫ «СУРГУТ – САЛЕХАРД», А САМЫМ «НАРОДНЫМ» ОБЪЕКТОМ СТАЛ ПОДЪЕЗД К СТАНЦИИ ОБСКАЯ В ЛАБЫТНАНГИ, СОЕДИНЯЮЩИЙ МИКРОРАЙОН С ЦЕНТРОМ ГОРОДА

на дороге «Лабытнанги – Харп» и одного из самых проблемных участков главной региональной дороги «Сургут – Салехард» – между Пуровском и Коротчаево. Эта дорога всегда была «под прицелом» у власти, ее активно обновляют, но постепенно. И губернатор во время рабочих визитов по районам не объезжает ее стороной. Не так давно, во время поездки по округу, Дмитрий Артюхов сравнил этот сложный участок между Пуровском и Коротчаево с фронтальной дорогой: «Как после бомбежки». Капитальный ремонт начался в этом году, и на следующий подрядчик должен его завершить. Перед началом сезона там прошли геодезические работы, дорож-

ники завезли щебень, плиту и геосетку, обустроили временный объезд. В этом году в планах – закончить ремонт части дороги и приступить к капитальному ремонту на остальных. Работы очень много: нужно поднять и выровнять дорожные плиты, заменив дефектные на новые, переустроить водопропускные трубы, отремонтировать мосты. В ремонте участок той же трассы от Пурпе до Пуровска. Большую часть дорожники сдадут этой осенью, а часть – на следующий год. И здесь тоже ямальские дорожники широко применяют современные отечественные технологии, повышающие срок службы полотна.

На еще одной проблемной трассе «Салехард – Надым», в этом году закончат строительство десяти километров магистрали, начатое еще два года назад. Глава региона поручил усилить контроль за качеством строительства дорог, в том числе с привлечением федеральных экспертов. Ведь главная цель любого дорожного строительства, в том числе и по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» – сделать дороги страны комфортными и безопасными. Поэтому и к ремонту в округе подходят комплексно: обновляется не только проезжая часть, но и тротуары, бордюры, устраиваются ливневки.

Одним словом, в недалеком будущем все дороги региона будут соответствовать требованиям ГОСТа и всем нормам безопасности. И власти округа вместе со своей командой приложат к этому максимум усилий. А максимум усилий – это, к примеру, когда на остановках стоят не просто скамейки, а с подогревом. Ведь под всеми этими дорогами – вечная мерзлота. ■

Татьяна Липовецкая



TRANSTEC

XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ-ВЫСТАВКА
ЛОГИСТИКА · ТРАНЗИТ · ИНФРАСТРУКТУРА

XVII INTERNATIONAL FORUM-EXHIBITION
LOGISTICS · TRANSIT · INFRASTRUCTURE

29 НОЯБРЯ
NOVEMBER - 1 ДЕКАБРЯ
DECEMBER

2022



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

**БРОНИРУЙТЕ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

WWW.TRANSTECFORUM.COM



ДЕНИС НАПОЛЬСКИХ:

«НАМ ДАНО ТРИ МЕСЯЦА НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ ЯМАЛА»

Лето на Ямале короткое и дорожники стараются успеть за сезон сделать максимум запланированных работ. Много делается в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». На совещании в середине мая глава региона Дмитрий Артюхов отметил, что модернизация дорожной сети остается одним из главных приоритетов, в регионе сохранены планы на главной трассе и в районах, сообщили в пресс-службе главы региона. Подрядчики обеспечены всем необходимым – техникой, материалами, оборудованием. Причем, отечественного производства. «Поэтому отговорок быть не может – все должно быть сделано качественно и в срок. Будем внимательно за этим следить», – сказал губернатор. О том, как выполняется наказ главы региона, рассказал директор департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Денис Напольских.

– Денис Иванович, если учесть, что более 60% дорог округа нуждаются в текущем ремонте, ждали весны все: как жители округа, так и дорожники. Скажите, а когда на Ямале начинается активный дорожный сезон? И есть ли местные особенности в характере и объеме работ?

– У нас мороз окончательно отступает, как правило, в конце мая – начале июня. Сухой асфальт, плюсовая погода – это минимум, который нужен для начала строительных работ. При таких температурах уже можно укладывать асфальт. Ямал расположен в первой дорожной климатической зоне, так называемой зоне вечной мерзлоты, в связи с чем имеются определенные особенности в проведении дорожных работ, в частности: необходимость применения морозостойких материалов и технологий, адаптированных к условиям Крайнего Севера, зависимость

от короткого дорожного сезона, как я уже говорил, это «июнь – начало сентября». Поэтому если позволяет погода, подготовительные работы специалисты стараются выполнить за май – июнь. В этом году тепло пришло на две недели раньше обычного. И дорожники сразу приступили к обновлению дорожной разметки, укреплению обочин, перекладке плит.

– И сколько всего нужно успеть сделать до «белых мух»?

– Основные задачи, стоящие перед дорожниками ЯНАО, определены Стратегией социально-экономического развития автономного округа до 2035 года. В этом году мы запланировали дорожные работы на участках общей протяженностью более 250 км, из них свыше 170 км – региональных и около 80 км местной улично-дорожной сети. Предстоит отремонтировать 111,9 км сети, капитально

ремонтировать 43,2 км, построить и реконструировать 20,8 км. Все работы идут по графику.

– В прошлом году вы планировали привести к нормативу региональную трассу «Сургут – Салехард». Как там продвигаются дела?

– Сейчас в ремонте участок «Граница ЯНАО – Губкинский», где нужно отремонтировать в общей сложности 62 км. В этом году планируем ввести не менее 45 км. За два года нужно отремонтировать более 20 км участка Пурпе – Пуровск. Одним из самых проблемных и загруженных магистралей в нашей опорной сети является участок Пуровск – Коротчаево протяженностью 116,9 км. И наша главная задача – повысить ее безопасность и пропускную способность. Учитывая, что порядка 68 км трассы уложено плитами, то будут выполнены масштабные работы по замене плит, устройству но-

вого основания из щебня с дальнейшей укладкой трехслойной дорожной одежды, а также по капитальному ремонту искусственных сооружений – мостов и труб. В текущем году мы планируем завершить работы на участке протяженностью 21 км и начать капремонт еще на 55 км, который закончим в следующем году.

Один из важных объектов – реконструкция участков трассы «Коротчаево – Новый Уренгой» общей протяженностью 67,9 км, которые должны сдать в 2025 году. На 2022-2023 годы запланирована корректировка проектной документации, после приступим к работам. Есть еще один серьезный объект – реконструкция автодороги, ведущей к селу Аксарка протяженностью 9,527 км. Работы начаты в 2020 году, срок завершения – 4 квартал этого года. Помимо реконструкции мы отремонтируем еще 6 км, и по итогам сезона дорога будет полностью приведена в нормативное состояние. В прошлом году, с опережением графика, завершено строительство многоуровневой развязки «Солнечная» в городе Новый Уренгой. Это первая многоуровневая развязка на Ямале. Ее общая протяженность составляет почти 5,9 км. Также завершены работы по строительству путепровода длиной в 1,4 км через железнодорожную линию к Пуровскому ЗПК.

– Сколько километров намерены обновить по нацпроекту «Безопасные качественные дороги»?

– В нынешнем сезоне будет отремонтировано семь магистралей Салехардской городской агломерации общей протяженностью 9,82 км. Это три улицы в Салехарде и четыре – в городе Лабытнанги. Плюс, на трассе «Пуровск – Коротчаево» запланирован капитальный ремонт более 7 км участка дороги, включающий три моста.

– Хватает ли подрядчикам техники, оборудования, материалов? Сколько на Ямале работает асфальтобетонных заводов?

– При изготовлении асфальтобетонных смесей используются материалы отечественного производства. И основной материал дорожной отрасли – это щебень, который мы используем при устройстве оснований. Асфальтобетонные смеси тоже практически полностью состоят из щебня разных фракций, и в основном поставки идут с уральских карьеров. На территории автономного округа в этом строительном сезоне задействованы 30 асфальтобетонных заводов. Они распределены по регионам, и больше всего – 14 АБЗ в Ноябрьском регионе, в Новоуренгойском – 5, Надымском – 4 и Салехардском – 7. Чтобы увеличить мощность, на многих заводах проведена модернизация производственной базы, обновлено оборудование, что позволило

увеличить их производительность и качество смеси. Асфальтобетон идет на ремонт местной и региональной дорожных сетей, в том числе в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», и наши заводы работают весь активный сезон, до октября.

– Откуда привозите битум и как подрядчики выходят из положения, когда требуются импортные компоненты?

– Зависимость от внешних поставщиков может быть только при использовании техники иностранного производства, в случае необходимости проведения серьезных ремонтов. Но и в этом направлении активно развивается импортозамещение, мы все с вами понимаем, что есть подходящие аналоги практически на все случаи жизни.

Что касается современных битумных материалов, то их ассортимент для объектов транспортной инфраструктуры включает десятки и сотни марок продукции. К таким материалам относятся базовые битумы и полимерно-битумные вяжущие, битумно-полимерные стыковочные ленты, защитно-восстанавливающие составы, дорожные и аэродромные полимерно-битумные мастики, герметики и многое другое. Все это мы используем при ремонте наших дорог, сотрудничая с отечественными производителями. И практика применения новых отечественных разработок будет продолжена.

– Работа в зоне вечной мерзлоты требует опыта и определенной закалки. Как вы оцениваете уровень профессионализма подрядчиков? Отвечают ли современным требованиям производственные мощности компаний, техника, подготовка кадрового состава?

– Большинство организаций зарекомендовали себя в качестве надежных и ответственных партнеров. Хочу отметить, прежде всего производственные мощности предприятий АО «Мостострой-11», ООО «Уренгойдорстрой» и ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой», в частности, высокий уровень профессионализма специалистов и подготовку кадрового состава предприятий, наличие собственных производственных баз на объектах – асфальтобетонных заводов



в местах проведения дорожных работ, наличие специализированной техники. Наши дороги в надежных руках.

– Слышали, что на отремонтированных улицах Ноябрьска появятся теплые остановки. Что они из себя представляют?

– На Ямале уже установлено более 80 теплых остановочных павильонов. Больше всего – 22 единицы – в Салехарде. Новые павильоны состоят из двух модулей со скамейками: открытого и закрытого. Закрытая часть оборудована обогревателями и антивандальными светодиодными светильниками. Есть датчики движения – они включают системы освещения и обогрева, на полу – прорезиненное покрытие. С учетом нашего климата такие остановки очень важны, в этом году планируем установить еще более 30.

Хочется отметить, что обновление проходят и наши автобусные парки. Только за прошлый год вышли на маршруты 40 новых автобусов. В этом году будет приобретен 61 автобус. Большинство машин – на газомоторном топливе. Новые автобусы выйдут на маршруты в Ноябрьске, Новом Уренгое, Надымском, Пуровском и Ямальском районах.

– Спасибо за беседу. Желаем, чтобы в этом году зима не спешила на Ямал, и ваши дорожники успели сделать свою работу. ■

Беседовала Феруза Джаббарова



ОБЪЕКТЫ ОСОБОЙ ВАЖНОСТИ

**ЭТИМ ЛЕТОМ В ЯНАО
ОТРЕМОНТИРУЮТ
ДОРОГУ ОТ ГУБКИНСКОГО
ДО ГРАНИЦЫ ЮГРЫ**



ГОТОВНОСТЬ ДОСТИГЛА ЭКВАТОРА

Одним махом все проблемы не решить, но опорную сеть на Ямале в последние годы заметно обновили. Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов объяснил, почему нельзя отремонтировать все дороги сразу: «Я не буду углубляться в технологические моменты. Если мы нагоним работников и начнём делать все дороги, мы реально парализуем весь Ямал», – сказал губернатор, подчеркнув, что в последнее время участков, где идёт ремонт, стало больше, и люди жалуются на пробки. Дороги – один из ключевых приоритетов работы главы региона, и он обещал жителям, что все поставленные перед дорожниками задачи по строительству и ремонту дорог будут выполнены.

В этом году дорожники основательно взялись за проблемный участок трассы «Сургут – Салехард» от Губкинского до границы Югры. На юге Ямала им предстоит обновить около 60 километров дорожного полотна, восемь мостов, два из которых – капитальные, отремонтировать водопропускные трубы, обустроить пять площадок для отдыха водителей. Уже этой осенью по обновленной трассе III категории, шириной проезжей части от 7 до 10 метров, можно будет двигаться со скоростью до 100 км/ч. А пока водителям приходится мириться с временными трудностями – в местах ремонта организовано реверсивное движение и установлены

Дороги, как и люди, стареют, и требуют постоянной заботы и внимания. Но привести в порядок сразу все северные трассы, построенные в прошлом веке по старым технологиям, без учета климатических условий, невозможно. Власти решают эти проблемы по мере поступления



ЗА 2019–2021 ГОДЫ СПЕЦИАЛИСТЫ АО «ХДМС» ТОЛЬКО В ЯНАО ОБНОВИЛИ 85 КМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, И ВСЕ ОНИ «ПЕРВОЙ НЕОБХОДИМОСТИ»

светофоры. Но ремонт уже в разгаре, к осени люди получат качественную трассу.

Большую часть дороги с мостом и тремя площадками для отдыха – 35 км, ремонтирует крупнейшее подразделение компании «АВТОБАН» в Западной Сибири Акционерное общество «Ханты-Мансийскдорстрой», которому по силам строительство дорог любой технической категории в любых климатических и гидрогеологических условиях. Ее фронт работ разделен на три участка: км 269+100 – км 280+980, км 280+980 – км 293+800, км 451+528 – км 461+528, мост через реку Хапоку-Тарка-Яха на км 455+815, где мостовикам предстоит выполнить демонтаж старых железобетонных мостов и возвести новые мостовые сооружения.

К началу производства работ, как и планировалось, АО «ХДМС» приступили 5 мая. Первым делом произвели фрезерование существующего покрытия из асфальтобетона до существующего основания из сборного железобетона. «С начала сезона до конца июня месяца было отфрезеровано более 260 тысяч квадратных метров, ведется ремонт водопропускных труб, – рассказал генеральный директор АО «ХДМС» Константин Чертков. – Производится дефектовка основания из сборного железобетона с заменой дорожной плиты, которая стала непригодной для дальнейшей эксплуатации. В среднем на одном кило-

метре дороги необходимо заменить порядка 100 штук плит. На сегодняшний день на трех участках заменено более 1700 плит. Благодаря благоприятным погодным условиям уже 15 мая были выпущены и уложены первые тонны асфальтобетонной смеси. В данный момент выпущено и уложено более 100 тысяч тонн асфальтобетонной смеси, что составляет 50% от планируемого объема».



КОНСТАНТИН ЧЕРТКОВ:

«**НЕЛЬЗЯ РАЗДЕЛИТЬ ОБЪЕКТЫ АО «ХДМС» НА БОЛЕЕ ВАЖНЫЕ И МЕНЕЕ ВАЖНЫЕ. ДЛЯ НАС ВАЖЕН КАЖДЫЙ ОБЪЕКТ!»**



По словам руководителя, поставка материалов, необходимых для работы на начало июля составляет 90% от запланированного объема, а фактическая готовность объекта – 50%.

ВАГОНЫ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ

На объекте трудится целая армия опытных дорожников – порядка 500 человек, задействовано 50 единиц дорожно-строительной техники и 60 самосвалов. Люди работают в две смены в любую погоду, и руководство компании уделяет огромное внимание комфортному размещению сотрудников и организации питания. Зачастую понятие «вахтовый городок» ассоциируется

КОНСТАНТИН ЧЕРТКОВ:

« В ЭТОМ ГОДУ АО «ХМДС» НА ЯМАЛЕ ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ ОБНОВИЛО ЖИЛОЙ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОНД ВАХТОВЫХ ГОРОДКОВ»

с устаревшими и ветхими жилыми вагонами, но на объектах АО «ХМДС» все совсем по-другому.

«В этом году и на Ямале практически полностью обновили жилой и инфраструктурный фонд вахтовых городков, – отметил Константин Александрович. – Практически все жилые вагоны оснащены кондиционерами, плитами, печами



АО «ХАНТЫ-МАНСИЙСКДОРСТРОЙ» БЫЛО СОЗДАНО 30 НОЯБРЯ 1998 ГОДА В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ ОАО «СУРГУТДОРСТРОЙ», СУЩЕСТВУЮЩЕГО С 1981 ГОДА И ВХОДИВШЕГО В СВОЕ ВРЕМЯ В СИСТЕМУ МИНТРАНССТРОЯ СССР

ВСЧ. Инфраструктурные вагоны соответствуют современным требованиям и отвечают потребностям сотрудников, проживающих в вахтовых городках – это не только спальные места, но и душевые, сауны, сушилки, прорабские, медпункты и прочие помещения для комфортной жизни в суровом климате».

Стоит заметить, что за время своей деятельности АО «ХМДС» построило сотни федеральных и региональных объектов, и география работ предприятия простирается от ХМАО-Югры до Новгородской области. В этом году в работе восемь крупных объектов. Только в ЯНАО за 2019-2021 годы команда обновила 85 км автомобильных дорог. И все они особой важности.

«Нельзя выделить определенные объекты как более важные, так как для нас каждый объект важен, – подчеркнул Константин Чертков. – Но если рассмотреть объекты со стороны социальной значимости для населения и сложности его реализации, то думаю можно отметить наше участие в строительстве трасс «Ханты-Мансийск – Горноправдинск – автомобильная дорога Тюмень – Ханты-Мансийск», «Москва – Санкт-Петербург», мостового перехода через реку Вах на автомобильной дороге Нижневартовск – Стрежевой, реконструкции 1Р 242 «Пермь – Екатеринбург», «Сургут – Когалым – гр. ХМАО», 1Р 351 «Екатеринбург – Тюмень», 1Р 402 «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск», Реконструкция объездной автодороги в обход г. Ханты-Мансийска».

Кстати, подразделение на территории ХМАО-Югры активно сотрудничает и с нефтяными компаниями. В этом сезоне, например, к финалу движутся строительные-монтажные работы на 17 кустах и подъездных дорогах на Приобском месторождении. К ним дорожники приступили после предоставления фронта работ, а именно после вывоза буровых установок.

Сегодня компания много сил вкладывает в строительство важной скоростной магистрали М-12 «Москва – Нижний-Новгород – Казань». Специалисты «ХМДС»



Объекты 2022 года

- *Выполнение части комплекса работ по строительству на объекте: М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний-Новгород – Казань», 6 этап км 454 – км 586, Нижегородская область, Чувашская Республика (от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 22К-0162 «Работки – Порецкое» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск – Ульяновск»).*
- *Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» – от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 1360+000 – км 1375+000, Республика Башкортостан (I и II пусковые комплексы).*
- *Реконструкция автомобильной дороги Р-402 «Тюмень – Ялуторовск – Ишим – Омск», участок км 17+200 – км 28+730, Тюменская область (п. Боровский – р.п. Винзили).*
- *Капитальный ремонт автомобильной дороги Р-351 «Екатеринбург – Тюмень» на участке км 123+546 – км 148+300, Свердловская область.*
- *Выполнение работ по ремонту автомобильной дороги «Сургут – Салехард», участок Граница Ямало-Ненецкого автономного округа – Губкинский (км 269+100 – км 280+980, км 280+980 – км 293+800, км 451+528 – км 461+528, мост через р. Хапоку – Тарка – Яха на км 455+815.*



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Основные объемы работ на 2022 год по объектам ЯНАО:

- Выпуск и укладка асфальтобетонной смеси – 214 тысяч тонн
- Замена железобетонной плиты – 2,8 тысяч штук
- Ремонт труб – 30 штук

задействованы на 6-м этапе, который пройдет через Нижегородскую область и Чувашию – с 454 по 586 км. Если посмотреть будущий маршрут на автомобильной карте, то он пройдет от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 22К-0162 «Работки – Порецкое» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск – Ульяновск».

Масштабы проекта М-12 по влиянию на развитие континента сравнивают со строительством Транссибирской магистрали и Крымского моста. Это – одна из частей магистрали «Европа – Западный Китай». «Мы гордимся, что участвуем в реализации одного из главных проектов страны, поскольку трасса обеспечит скоростное автосообщение между территориями Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Республик Чувашия и Татарстан и станет надежным логистическим инструментом для выстраивания эффективных торгово-экономических отношений между регионами», – уверен Константин Чертков.

Это очень актуально для сегодняшних реалий, когда страна меняет транспортно-логистические цепочки и пробивает новые коридоры на карте Евразийского континента. ■

Мария Гошина

ТЕРМОС ДЛЯ ПОДЪЕЗДА К АКСАРКЕ

НОВАЯ ДОРОГА БУДЕТ ВЫШЕ
ПРЕЖНЕЙ НА 1,5 МЕТРА

На северных трассах, построенных без учета геокриологических условий или с нарушением технологий, часто образуются просадки и пучины, и жители не понимают, почему только что отремонтированная дорога опять «прыгает» и вспучивается. Деформации дорог, построенных в зоне вечной мерзлоты, можно избежать, если добавить в «пирог» дорожной одежды теплоизолирующие слои. В этом году по таким технологиям на Ямале реконструируют подъезд к райцентру – крупному селу Аксарка. Дорожники уже вышли на финишную прямую – сдать объект нужно до конца года.

ИЗ ЩЕБНЯ В АСФАЛЬТОБЕТОН

Автомобильную дорогу, связывающую столицу Ямала и районный центр Приуральского района, построили еще при СССР, причем изначально покрытие было из щебня, потом асфальтобетона, затем трассу опять укрыли щебнем... Постоянная грязь, выбоины и просадки испортили нервы не одному поколению водителей. Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов еще в 2019 году, отвечая на вопросы жителей, отметил, что капремонт автодороги Салехард – Аксарка запланирован, поскольку дорога на определенном участке пришла в негодность из-за аномальной жары летом 2016 года. Именно тогда серьезно ухудшилось ее состояние.

ДМИТРИЙ АРТЮХОВ:

« МЫ ЖДЕМ РЕЗУЛЬТАТОВ НЕ ТОЛЬКО В ОСВОЕНИИ СРЕДСТВ, НО И В КАЧЕСТВЕ ДОРОГ»





ВАЛЕРИЙ ПАПАЯНИ:

« **НА ЯМАЛЕ МЫ ДЕЛАЕМ БОЛЬШИЕ ОБЪЕМЫ ДОРОЖНЫХ РАБОТ. В ЭТОМ ГОДУ НАШ ОСНОВНОЙ ОБЪЕКТ – РЕКОНСТРУКЦИЯ ПОДЪЕЗДА К СЕЛУ АКСАРКА НА ДОРОГЕ К СТОЛИЦЕ ОКРУГА – 9,5 КМ ИЗ 60»**

Дмитрий Артюхов сообщил, что специалисты думают о том, как избежать подобных проблем с растеплением мерзлоты в будущем, какие дополнительно инженерные решения применить, чтобы дороги сохранялись в нормальном состоянии, как можно дольше.

И в 2020 году подрядная организация АО «Партнер» приступила к работам по реконструкции – востребованный маршрут решили наконец-то основательно закатать в асфальтобетон, серьезно укрепив всю конструкцию.

Реконструкция участка до Аксарки протяженностью 9,5 км рассчитана на три года. Сначала геологи изучили состояние почвы и разработали рекомендации по реконструкции, в которых учли изменения в грунтах, связанные с деградацией вечной мерзлоты – проектировщикам нужно точно знать прогностические и фактические инженерно – геокриологические условия, чтобы трасса строилась по оптимальной технологии. Работы не создали помех для движения транспортных средств – в местах их проведения обустраиваются объездные дороги. За первую зиму строители сделали 17 временных объездов для замены

На Ямале подъезд к селу Аксарка укрепляют современными технологиями

и переустроили столько же водопропускных труб. За второй год расширили и подняли насыпь, что позволит отвести от откосов воду и сохранить мерзлоту. Это основные новые конструктивные решения, которые предусмотрены проектом.

Все технологии компания из Салехарда выполняет безукоризненно – претензий к качеству не бывает – на всех этапах подрядчик контролирует качество используемых материалов и работ. Специалисты собственной лаборатории берут пробы грунта на определения его плотности, проверяют щебень, песок и все материалы, которые используют дорожники на соответствие ГОСТам. На протяжении более четверти века предприятие динамично развивается, в результате увеличивается и спектр предоставляемых услуг, и технические возможности.

«Название компании оправдывает себя: все, кто к нам обращается, могут рассчитывать на добросовестное и качественное выполнение необходимых работ. Ко всем клиентам мы относимся с большим уважением. Философия компании заключается в тезисе «меньшим количеством – больше работы». И самое большое богатство

компании – специалисты, профессионалы с большой буквы» – отметил генеральный директор АО «Партнер» Валерий Папаяни.

На всех объектах компании работают в основном местные дорожники, северяне, особенно среди механизаторов, но хорошим иногородним кадрам здесь тоже рады. Для нормального отдыха и работы на участке есть все – общежития, отапливаемые столовые, гараж, база, асфальтобетонный завод.

ПЕНОПЛЭКС С ЭФФЕКТОМ ТЕРМОСА

«На Ямале мы каждый год делаем большой объем дорожных работ. В этом году наш основной объект – реконструкция подъезда к селу Аксарка на дороге к столице округа – 9,5 км из 60. Процентная готовность к середине июня – больше 60 процентов. Еще зимой, пока не растаяла почва, мы насыпали на геотекстиль метровый слой песка, чтобы стабилизировать слои, и в будущем не дать дороге «расползтись», уменьшить просадку грунта. Сверху уложили георешетку, чтобы минимизировать смещение дорожного полотна, и укрепить «пирог» почти полуметровым слоем щебня», – посвятил нас в тонкости технологии начальник дорожно-строительного участка АО «Партнер» Виктор Комбаров.

Строители увеличили и подняли почти всю насыпь более чем на 1,5 метра, на это было потрачено много строительного материала: за три года нужно завезти 350 тысяч кубометров песка, 40 тысяч – щебня, 20 тысяч тонн асфальта на нижний слой и 8 тысяч – на верхний, а также 15 тысяч кубометров пеноплэкса.

На аксарковском участке с утра до вечера, а в пик сезона и ночью, работали более 80 человек, плюс 120 единиц техники – самосвалы, экскаваторы, грейдеры, катки, бульдозеры и погрузчики. В мерзлом грунте при разработке основания использовались бульдозеры с клыком, мощные экскаваторы. Но больше всего потребовалось самосвалов – порядка сотни. Они вереницей возили не только щебень, песок, но и пеноплэкс – отечественный материал для снижения деформации почвы, который сдерживает растепление мерзлоты, сохраняя оптимальную температуру грунта, как термос. По обочинам трассы уложили



ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

За три года на аксарский объект будет завезено:

- Песка — 350 тысяч кубометров
- Щебня — 40 тысяч кубометров
- Асфальта на нижний слой — 20 тысяч тонн
- Асфальта на верхний слой — 8 тысяч
- Пеноплэкса — 15 тысяч кубометров

около 16 тыс. кубометров этого теплоизоляционного материала.

«Для строительства северных дорог применяются особые материалы для того, чтобы трасса не меняла свой профиль. Например, укладывается торфо-песчаная смесь порядка 30 см, плюс пеноплэкс, толщиной 10 см, который мы давно применяем, поскольку он хорошо себя показал в эксплуатации. Пеноплэкс уже уложен на всем протяжении участка, земляные работы сделаны почти на сто процентов, осталось поправить профиль, а из самых трудоемких работ осталось уложить асфальтобетон», – отметил Виктор Александрович.

Лето наступило на Ямале раньше обычного – в конце мая, позволив приступить к укладке покрытия. После нужно будет смонтировать барьерное ограждение, установить знаки и нанести разметку. И до конца года аксарцы получат современную, прочную, красивую дорогу. И хотя подрядчик дает на обновленный участок пятилетнюю гарантию, такие качественные трассы служат без существенного ремонта намного дольше. ■

Татьяна Липовецкая



«СУРГУТ – САЛЕХАРД»

СТАНЕТ ТРАССОЙ ЖИЗНИ

НА «УБИТОМ» УЧАСТКЕ
«ПУРОВСК – КАРАЧАРОВО»
ДОРОЖНИКИ ДОЛЖНЫ
ПЕРЕЛОЖИТЬ
ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ
ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ПЛИТ

Участок «Пурпе – Пуровск» на федеральной трассе «Сургут – Салехард», которую журналисты прозвали «трассой смерти», давно уже испытывал на прочность водители и их транспорт. Выщербленные и обломанные железобетонные плиты, давно отслужили свое. «Наслышан, начитался, прекрасно понимаю, что лучше за год дорога точно не стала, а только хуже. Я до этой дороги ещё не добрался, но чувствую, что там будет весело ехать. Так или иначе, будем делать», – сказал позапрошлым летом глава округа Дмитрий Артюхов, и сдержал слово – на следующий год там начался масштабный ремонт, а в этом году начался капремонт от Пуровска до Коротчаево.



ОТ СТОЛИЦЫ ДО ОКРАИН

Наш разговор состоялся в середине июня, когда дорожников с конца мая радовала относительно теплая и сухая погода, и все выбоины на старых участках «Салехард-Сургут» были как на ладони. А если шел дождь, который Ямал поливает ничуть не реже, чем Англию, покрытие превращалось в грязное болото. Власти округа обещали решить проблему, в прошлом году компания АО «Мостострой-11» выиграла госконтракт на ремонт двух участков, и с этого года за участок взялись уже капитально.

Трасса третьей категории, но даже ремонт северных трасс – дело непростое. На этих участках нет гор, но много опасных для зимних поездок виражей, промерзшая почва не просыхает даже летом, и к тому же на некоторые километры много лет не ступала нога дорожника. Так что работы много. В работах задействованы до трехсот человек. Практически все – из Тюмени, работают вахтовым методом, но на каждом участке есть свой строительный городок с временными вагончиками, теплой столовой и банями.

Отметим, что за почти полвека работы «Мостострой-11» построила сотни дорог и мостов по всей стране – в 22 регионах.

География деятельности треста охватывает огромную территорию от Уральского хребта до Енисея, от границ Казахстана до Северного Ледовитого океана. А на Севере ей практически нет равных. Компания не стоит на месте, а двигается вперед, открывая новые горизонты. Два года назад, в 2020 году в ЯНАО начало деятельность еще одно подразделение АО – ДСУ «Мостострой-11». Практически сразу же тюменские дорожники выиграли контракты на самые сложные и трудоемкие участки главной ямальской сквозной трассы.

«Мы знали, что Ямал – перспективный регион, и перебазировали туда часть своих производственно-технических мощностей, инвестировав в это направление большие средства для того, чтобы там успешно работать: еще до пандемии, в 2020 году, приобрели и установили в максимальной близости к своим участкам – городе Пурпе, новый итальянский асфальтобетонный завод, разместили технические ресурсы. Недавно приобрели второй современный АБЗ, и в настоящий момент перевозим его на новый объект – капремонт участка «Пуровск – Коротчаево» на трассе «Сургут – Салехард», – рассказал руководитель Дорожно-Строительного Управления АО «Мостострой-11» Валерий Карякин.

ДОРОЖНАЯ «МОЗАИКА»

В 2021 году начали ремонт на участке «Пурпе-Пуровск» в Пуровском районе – с 507 по 528 км. Даже ночью участок напоминает фантастический муравейник: светят фонари, гудит мощная техника, строители, как солдаты, выходят на службу в любую погоду. Работа идет круглосуточно, поскольку на Ямале дорожный сезон очень короткий, всего 4 месяца с июня по сентябрь, когда можно укладывать асфальт. «Есть определенные неудобства для местных жителей, которые едут в отпуск, перевозят грузы и материалы, поскольку на участке ремонта большое количество светофорных объектов, объезды там не предусмотрены, – отметил Валерий Юрьевич. – Но надо немного потерпеть, и будет хорошая дорога – та, которую ждали несколько лет».

В 2022 году работы продолжаются на участке с 528 по 534 км (6 км) и по контракту его должны сдать в октябре нынешнего года. Тюменцы в этом году выиграли и двухгодичный контракт на ремонт



ВАЛЕРИЙ КАРЯКИН:

« НАДО НЕМНОГО ПОТЕРПЕТЬ, И БУДЕТ ХОРОШАЯ ДОРОГА – ТА, КОТОРУЮ ЖДАЛИ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ»





участка с 534 по 551 км. До зимы отремонтируют первые 10 км, оставшиеся – в следующий сезон. Самая трудоемкая часть – замена разрушенных дефектных плит и обустройство асфальтобетонного покрытия. Весной дорожники занимались подготовкой материалов, завозили на участки песок и щебень, укладку асфальтобетона начали 23 мая – чтобы обновленная трасса служила долго без ямочных ремонтов, дорожники должны уложить трещиностойкий слой из черного щебня, затем армирующую сетку и два слоя асфальтобетона.

Также в этом году компания вышла еще на один объект: капитальный ремонт самого проблемного участка от Пуровска до Коротчаево с 614 по 628 км и с 628 по 644 км. Это, пожалуй, один из самых сложных объектов не только на дороге «Сургут – Салехард», но и во всем регионе по применяемым технологиям и по количеству перевозимых материалов, в частности песка и щебня – там идет устройство нового основания, полная разборка плит с заменой разрушенных на новые, с добав-

Чтобы грунтовые воды не разрушали профиль трассы, слои разделяют нетканым геосинтетическим материалом из полиэфирных волокон – дорнитом, плюс для усиления дорожной одежды применяют специальную геосетку, которая укладывается между черным щебнем и первым слоем асфальтобетона для лучшей трещиностойкости. Геосинтетику северяне используют не только для укрепления дорожной одежды, но и обочин

лением слоя щебня. На участках капремонта дорожники должны переложить порядка 20 тысяч плит, из них 10 тысяч – это полная замена на новые.

На Ямале короткое лето с большим количеством дождливых дней, переменчивый климат, что осложняет укладку асфальтобетона. Чтобы грунтовые воды не разрушали профиль трассы, слои конструктива разделяют нетканым геосинтетическим материалом из полиэфирных волокон – дорнитом, плюс для усиления дорожной одежды применяют специальную геосетку, которая укладывается между слоями асфальтобетона для лучшей трещиностойкости. Геосинтетику северяне используют не только для укрепления дорожной одежды, но и обочин.

К СЛОЖНОСТЯМ НЕ ПРИВЫКАТЬ

«Простых объектов у нас не бывает, все – сложные, с применением разных технологий, – продолжил тему Валерий Юрьевич. – На каждом участке есть искусственные сооружения – от трех до пяти, которые нужно привести к нормативам – тщательно обследовать, определить объем работы, поменять покрытие, если есть просадки, заменить переходные плиты. Затем нужно обустроить обновленную трассу: нанести разметку, установить дорожные знаки, барьерные ограждения в опасных местах. Здесь их довольно много. Крутых спусков и подъемов нет, местность болотистая, но водителям надо соблюдать скоростной режим на поворотах».

Транспортировать материалы с южных регионов на Север тоже не просто, но логистика давно отработана. Щебень поставляется из карьеров уральского региона, битум

производит омский НПЗ, дорнит и другие геосинтетические материалы тоже делают в России. Плиты – железобетонные, их компания делает на собственном производстве. Водопроницаемые трубы – на трассе прокладываются металлические, весь металл – тоже отечественный, поэтому санкции на ремонты этой трассы не повлияли. Но приходится оптимизировать логистику и производство, поскольку подорожали материалы.

Компания использовала в основном современную европейскую технику, и для приобретения нужных запчастей для техники, придется искать новые логистические пути. Для всех дорожных компаний стоит непростая задача: постепенно переходить на отечественные и восточные машины, возможно, придется обратить внимание на китайский рынок. Но сейчас производственных мощностей у ДСУ «Мостострой-11» хватает на все объекты с запасом, компания хорошо подготовилась к освоению Ямала – на Севере задействованы два АБЗ, два асфальтоукладочных комплекса, грунтовые катки, три автогрейдера, укладчик обочин, и 60 самосвалов. Очень много и вспомогательной техники. И особенно приятно, что современная транспортная инфраструктура появляется не только в центральной части России, а в отдаленных, скупых на тепло и комфорт северных регионах. И мы верим, что вся наша страна, от столицы до окраин, будет развиваться и процветать. ■

Мария Гошина

РЕТРОСПЕКТИВА (2 ГОДА НАЗАД):

СПАСИБО, ЗА МОСТ!

В 2020 году АО «Мостострой-11» открыл на Ямале не только свое строительное управление, но и знаменитый Пуровский мост протяженностью чуть более 2,7 километра. Это стало историческим событием, которого северяне ждали почти 40 лет. О необходимости его строительства шли дебаты еще в 80-х годах прошлого века, однако, в то время проект реализовать не удалось. Два года назад 16 октября состоялось открытие движения по мосту через реку Пур – ключевому транспортному объекту восточной части округа. Переход закрыл вопрос непрерывного транспортного сообщения с месторождениями предприятий ТЭК, и подарил людям, живущим и работающим на правом берегу реки возможность беспрепятственно передвигаться на другой берег в любое время года. «Желание жителей Ямала совпало с возможностями АО «Мостострой-11». 45-летний опыт работы, профессиональная команда и развитая материально-техническая база позволили компании досрочно выполнить взятые на себя обязательства. Проект удалось реализовать благодаря финансовой поддержке банков-партнеров... Порадовала слаженная работа всех коллективов, задействованных в строительстве, – проектировщиков, изготовителей конструкций и субподрядных организаций», – сказал генеральный директор АО «Мостострой-11» Николай Руссу.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ: АО «Мостострой-11» это:

3 187 – объектов транспортной инфраструктуры

979 машин и механизмов, автотранспорта и техники

15 бетонных и асфальтобетонных заводов





СПРАВКА «ДИТ»

В 1996 году Михаил Борисович Кубышкин награжден нагрудным знаком «Почётный дорожник», за большой личный вклад в развитие дорожного хозяйства Московской области и в связи с 55-летием со дня рождения получил медаль им. А. А. Николаева. Среди наград: медали «В память 850 лет Москвы» и «Участнику ликвидации пожаров 2010 года», Почётная грамота Министерства транспорта Российской Федерации. В 2016 году ему присуждена премия имени А.П.Насонова «За преданность делу» с формулировкой «за личный вклад в производство и безупречное руководство». Мы с этим согласны на сто процентов.

Грядет следующий юбилей. И Михаил Борисович, несмотря на сотни желающих высказать ему почтение, как обычно, по исключительной скромности своей натуры, постарается избежать долгих официозов, чтобы закончить ремонты, подготовить предприятие к зимнему содержанию, решить вопросы с запчастями для техники... Дел у руководителя крупной востребованной компании невпроворот.

Этот год добавил нашим дорожникам серьезных проблем. Но они привыкли, поскольку прошли со своими компаниями через огни, воды и медные трубы. Наш герой в отрасли 45 лет. За эти годы наша страна пережила много перетурбаций. Но Михаил

Борисович, отдав своему ДЭПу почти всю сознательную жизнь, остался предан родному коллективу и душой, и телом. Пришел туда дорожным мастером в 1976 году после окончания Московского автомобильно-дорожного техникума. Отслужил, как полагалось, в армии, и вернулся к своим дорогам, потому что работа была по душе. Дорос до главного механика, в 1982 году стал правой рукой руководителя – главным инженером. Без отрыва от производства закончил Московский институт коммунального хозяйства и строительства по специальности «Автомобильные дороги», а в 2008 году возглавил предприятие.

И в его судьбе не было карьерных случайностей. Приведем рефреном опять его мудрую фразу: «Случайностей не бывает, и этому есть только одно объяснение – закономерность». По словам коллег, имена которых мы не приводим опять-таки из-за скромности юбиляра, в этом человеке сочетаются редкие душевные качества, житейская мудрость, порядочность, деловая хватка и сметка, знание людей, профессии. Он руководит компанией не для личных благ, а для того, чтобы достойно выполнить свою миссию – делать то, что он умеет лучше многих и передать опыт новому поколению дорожников. И ему доверяют, потому что уважают – и заказчики, и коллектив.

Не случайно в 2010 году ФГУ ДЭП №12 первыми из федеральных унитарных предприятий центрального региона было акционировано. Не случайно через 4 года контрольный пакет акций попал под начало крупной дорожной компании. Не случайно его родной коллектив ОАО «ДЭП №12» практически ежегодно становится лауреатом общероссийского конкурса «Дороги России» в номинациях «Лучшая подрядная организация» и «Предприятие высокой социальной ответственности».

Случайностей не бывает. Секрет прост: компания под руководством Михаила Борисовича не только сохранила золотые кадры, инфраструктуру, но и постоянно развивается. С его подачи были внедрены новые технологии, например, термопрофилирование и фрезерование дорожных покрытий, специалисты предприятия начали применять щебеночно-мастичные асфальтобетонные смеси, а на производстве была внедрена новая компьютерная

Преданный своему делу

Генеральному директору
ООО «ДЭП №12 Кубышкину М.Б.

УВАЖАЕМЫЙ МИХАИЛ БОРИСОВИЧ!

Союз транспортников России от всей души поздравляет Вас со знаменательной датой – 65-летием со Дня рождения!

Вы более 40 лет своей жизни отдали дороге. Не искали легких путей, и, несмотря на все трудности, остались верным своему делу, своему предприятию, людям, которые на вас надеются, и которым очень нужны.

После окончания Московского автомобильно-дорожного техникума Вы пришли на предприятие простым мастером, но постоянно учились. В этом судьба настоящих дорожников похожа. Способности руководить коллективом не каждому даны, но здесь Ваш талант раскрылся очень ярко. Вас уважают и подчиненные, и руководители других предприятий, независимо от возраста и заслуг. Это уважение не купишь. Оно складывается из кирпичиков, из ежедневных поступков. Крепких характером людей трудности дорожной отрасли только закаляют. Новые молодые кадры, новая смена должны учиться у Вас не только мастерству, профессиональным навыкам, но и умению преданно служить выбранному делу.

Пусть здоровье будет непоколебимо крепким, мечты сбываются, а жизнь радует новыми необъятными горизонтами свершений. И пусть 65 лет – не круглая дата, но курс по жизни Вы взяли верный, и штурвал держите крепкой рукой! Мы желаем, чтоб никакие бури или ураганы не сбили с правильного пути. Долгих лет Вам, счастья, здоровья, благополучия и мира в семье. Успехов и побед на нашем нелегком пути!

Е. КАЗАНЦЕВ,
Вице-президент Союза
транспортников России

ВЕРНОСТЬ ДОРОГАМ

Случайностей не бывает, и этому есть только одно объяснение – закономерность. Как-то в одном из интервью этой жизненной мудростью с нами поделился генеральный директор ОАО «ДЭП №12» Михаил Кубышкин. Разговор состоялся накануне его 60-летнего юбилея. Даже не верится, что пролетело пять лет.



автоматизированная система управления. Всего не перечислить, поскольку развитие складывается из «важных мелочей» каждого трудового дня.

И общественное признание нельзя заслужить в одночасье. Но именно таких людей можно назвать состоявшимися и счастливыми.

Таких профессионалов, как Михаил Борисович, в принципе очень мало, советская кадровая школа с уходом корифеев, утратила много традиций. Чтобы в непростых условиях, вопреки всему вывести предприятие в лидеры нужен уникальный, отраслевой опыт, способность сходу понимать суть проблемы и принимать ответственные решения, знать от и до весь производственный процесс, посвящать работе не только рабочее, но и личное время. Одним словом, жить работой. И тем не менее, сыновья – Михаил и Максим тоже пошли по стопам отца, да и работают с ним на одном предприятии – любовь к трудной и «не выгодной» профессии перешла в семейную ди-



настию. Не зря же говорят, что лучший способ воспитания – личный пример. С такого человека хочется брать пример. И коллектив редакции «Дороги и транспорт» от всей души поздравляет нашего давнего друга, профессионала с большой буквы, «хронического» дорожника – Михаила Борисовича Кубышкина с 65-летием.

Он достоин всех теплых слов, которые сказаны его коллегами и товарищами. Мы с удовольствием добавили к ним свои. ■

Настоящий хозяин и наставник

Михаил Борисович работал в Орехово-Зуево, а я в Подольске очень далеко друг от друга – 200 км. У нас разные хозяйства, но дело – общее. Он – генеральный директор и я. И рабочие проблемы похожие, и будни, и праздники. Работали хоть и на разных территориях, но встречались регулярно. Бывали вместе на заседаниях, совещаниях, семинарах, где обсуждали и решали вместе какие-то насущные вопросы. Я вообще его больше знаю как человека. Кстати, он, как и я, большой любитель тихого отдыха, рыбалки, природы, поскольку этот отдых у дорожников очень редко бывает. Познакомились мы, когда он работал главным инженером.

Для любого коллектива руководитель таких редких душевных качеств – подарок. Он не только опытный, знающий дорожное дело не по кабинетной работе, профессионал. Но и глубокий, порядочный, рассудительный человек, понимающий суть проблем. Внимательный к чужому мнению, уважающий коллег и подчиненных, но при этом умеющий вовремя принять важное и объективно верное решение.

С Михаилом Кубышкиным приятно общаться, поскольку никогда, даже в споре, он не повысит голос. Но самое главное, это человек, который предан своему делу. Считаю, что это либо дано от природы, либо – нет. В институте мож-

но получить базовые знания, на работе их применить, но потребность к саморазвитию, рачительность, ответственность, способность к глубокому анализу – это от характера и воспитания. А все остальное – искусство общаться с людьми, уважение к ближнему – это гены. Насчет этого у Михаила Борисовича хватит на троих ... Он настоящий хозяин и наставник. У него и коллектив хороший. Если в отрасли было бы побольше таких руководителей, то и молодежи в нашей профессии было больше.

ВАЛЕРИЙ ШАГОВ,
соратник, бывший
гендиректор ОАО «ДЭП №17»

Узбекистан ждет туристов



*Земли — маленькая
Швейцария
Узбекистана!*

ВАД



ВАД обновляет Крым