

ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ

№ 1-2 (40) 2016





Сотни тысяч людей трудились на этой стройке. В своё время она была объявлена Всесоюзной комсомольской стройкой, и это тоже себя оправдало. Сюда приехало много молодых людей, которые не только строили завод, но и строили город. Замечательный, многонациональный город построили, который тоже вместе с заводом развивается, создаёт условия для жизни, создаёт замечательную обстановку, атмосферу для того, чтобы множились семьи, росли дети. Но, конечно, завод – это сердце и самого города, и, я думаю, что многих людей, которые здесь живут.

За эти годы многое произошло. «КамАЗ» стал одним из ведущих предприятий своей отрасли в мире, 11-е место занимает – это очень хороший показатель. В стране более 50 процентов рынка грузовых автомобильных перевозок занимают именно автомобили «КамАЗа» – это очень хороший показатель, номер один в стране.

...Хочу сказать, что мы всегда поддерживали ваше предприятие и, несмотря ни на какие сложности в экономике, а вы знаете о них, мы будем поддерживать такое нужное для нас предприятие, как «КамАЗ», и в будущем. Будем всё делать для того, чтобы рабочие места были обеспечены, а страна имела возможность перевозить необходимые продукты, необходимые товары, грузы на таких замечательных машинах, которые вы производите.

В.В. ПУТИН

(Из выступления на торжественном мероприятии по случаю 40-летия выпуска первого грузовика «КамАЗ»)

А НУЖЕН ЛИ БЫЛ КРЫМ?

Недавно одна моя знакомая, женищина деловая, бизнес-вумен среднего уровня, между делом, заметила: «А может не надо было Крым присоединять? Теперь и в Турции не отдохнешь, и в Египте... В Европу накладно ездить, вон курс доллара какой! Да и цены растут...».

Я могла бы ей сказать, мол, с твоим-то достатком можно себе позволить и в Европу съездить, и, к примеру, в Таиланд. Могла бы патристично заявить, что ты за МКАДом нечасто бываешь, не знаешь, как в регионах люди живут. Но, с другой стороны, трудно ей возразить в части касающейся отдыха в Египте или растущего курса доллара. Скажем, за последние годы многие наши соотечественники привыкли проводить отпуск за границей, где сервис лучше, где можно, позволить себе «поишковать». Ведь не случайно, русских туристов ждут, не дожидутся на зарубежных курортах, так как знают, что они потратят у них много денег. Согласимся и с тем, что цены на продукты и другие товары выросли. Это я заметила и по своим походам в магазины. Жить действительно стало труднее. При этом нас предупреждают, что легче, по крайней мере, в этом году не будет.

И вот о чем я подумала. Ведь есть, наверное, люди, которые думают, как моя знакомая. Быть может, России не надо было портить отношения с Европой и США? Ведь по событиям 2008 года, можно было судить о том, какую реакцию вызовет присоединение Крыма у Запада.

Но все дело в том, что санкции все равно ввели бы, если не за Крым, так зацепились бы за другое. Западу нужна послушная Россия, которая, не отстаивая свои интересы, выполняла бы все рекомендации и указания США или ЕС. Им желательно, чтобы мы покупали у них все, не продавая ничего взамен. Разве что исключением являлись бы только нефть и газ. Впрочем, пока не было санкций, Россия так и поступала. И банки наши «жирели» на том, что брали кредит за рубежом по низким ставкам, а здесь отдавали по высоким. И о развитии промышленности, инновационных технологий не слишком беспокоились, так ведь денег от нефти и газа хватало. И мы привыкли жить в таких благоприятных условиях.

Нужна была встряска, чтобы и правительство и бизнес, поняли, что надо действовать, не теряя времени. В противном случае, мы так и будем оставаться сырьевым придатком Европы. Таким толчком и стали санкции, которые заставили или заставляют бизнес не выводить деньги в офшоры (а вдруг завтра заморозят или того хуже, попадешь в санкционный список), а вкладывать деньги в свою экономику.

Да, сейчас трудно, но это время рано или поздно, все равно должно было наступить. Нам надо пройти этот этап развития страны, суметь выдержать этот период. Без Египта и Турции, думаю, обойдемся как-нибудь. А в остальном, несмотря на выросшие цены, никто в России не голодает. Правительство обещает, что поддержка социальной сферы будет продолжена.

Но, несмотря на то, что деньги возвращаются в Россию, рецессия оказывает значительное давление на экономику, в том числе, на дорожно-транспортную отрасль. Из-за снижения финансирования откладывается на неопределенное время реализация отдельных, важных для страны и регионов, инфраструктурных проектов. Негативное воздействие особенно ощущается в дорожном комплексе. Часть предприятий, усилившие в последние годы свою производственную базу, сегодня вынуждены законсервировать оборудование, или продавать его. Из-за падения курса рубля возникают проблемы приобретения, как новой техники, так и запасных частей для дорожных машин и оборудования зарубежного производства. Но мы верим, что эти трудности временные. Наш народ и не такое преодолел. Преодолеем и теперь, вместе с Крымом в составе России! И вопросов тут никаких быть не должно.

Феруза ДЖАББАРОВА



СОДЕРЖАНИЕ



ЗОНА КОМФОРТА
ДЛЯ ТУРИЗМА

4-7



А СРОКИ УЖЕ ПРОШЛИ..

8-9



КОМУ ВЫГОДНО «ПОХОРОНИТЬ» МАДИ

10-15



НОВЫЙ ТРАНСКАВКАЗСКИЙ КОРИДОР

16



НОВОСТИ 30 ДНЕЙ

18-27



СКОРОСТНЫХ ТРАСС
ПОКА НЕ ХВАТАЕТ

28-31



МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ

32-33



СТРОИТЕЛЬСТВО НА ПЕРВЫЙ
ПЛАН

34-37



ФКУ «Поволжуправтодор» – 70 лет!

46-67



ОАО «МОСТОСТРОЙ-11»: ИСТОРИЯ СОЗИДАНИЯ

68-76



ТРУДОВАЯ ВАХТА
ТЫВААВТОДОР

77-79



НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ
УСИНСКОГО ТРАКТА

80-83



ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ
И ПЕРЕВОЗЧИКИ...

84-85



ЗАБВЕНИЮ ВОПРОКИ...

86-88

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 - председатель редакционного Совета

Джаббаров Ф. А.

Генеральный директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» - главный редактор журнала «Дороги и транспорт» - заместитель председателя редакционного Совета

Алисейчик В. И.

Президент Ассоциации российских экспедиторов, член Президиума СТР

Балыбердин В. И.

Ответственный секретарь Президиума Морской коллегии при Правительстве РФ

Винокуров Б. А.

Президент Московского областного Союза, член Президиума СТР

Ивановский Н. Н.

Президент «Международной ассоциации руководителей авиационных предприятий», член Президиума СТР

Кельбах С. В.

Председатель Правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»

Клявин А. Ю.

Президент Союза «Национальная палата судоходства», член Президиума СТР

Кравченко Т. И.

Директор направления по законотворчеству СТР

Кукушкин А. И.

Президент Ассоциации «ПРОМЖЕЛДОРТРАНС», член Президиума СТР

Левин Б. А.

Президент Ассоциации высших учебных заведений транспорта, ректор Московского государственного университета путей сообщения, член Президиума СТР

Москвичев Е. С.

Президент Ассоциации международных автомобильных перевозок, Председатель Комитета ГД ФС РФ по транспорту, член Президиума СТР

Малов А. С.

Президент «Ассоциации подрядных дорожных организаций», член Президиума СТР

Старовойтов О. И.

Президент Российского автотранспортного союза, член Президиума СТР

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

Казанцев Е. Д.

Вице-президент Союза транспортников России, Член Общественной палаты РФ, председатель редакционной коллегии

Благодарный Г. В.

Заместитель главного редактора журнала «Дороги и транспорт», секретарь редакционной коллегии

Асабин И.Ю.

Заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК)

Бусыгин Ю. В.

Президент «Национального союза железнодорожников»

Жаббаров К. А.

Директор ООО «Издательство «Дороги и транспорт» - заместитель главного редактора журнала «Дороги и транспорт»

Жусупов С. Д.

Исполнительный директор «Ассоциации морских торговых портов»

Закройщиков С. Н.

Вице-президент ОСАО «Ингострах»

Коробовцев В. Д.

Директор регионального развития Союза транспортников России

Никонова О. А.

Президент Ассоциации юношеских автомобильных школ России

Свешников Ю.Ю.

Президент Московского транспортно-союзного

Сидяков В. А.

Директор ОАО «Промтрансниипроект»

Сидоров Ю.Ю.

Управляющий директор ЗАО «Международный аэропорт «ДОМОДЕДОВО»

Филева Н. В.

Председатель Совета директоров ЗАО «Группа компаний S7»



Официальный печатный орган Союза транспортников России и Комитета Торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию Информационно-аналитический журнал

ИЗДАТЕЛЬ:

ООО «Издательство «Дороги и транспорт»

Генеральный директор и главный редактор
Феруза ДЖАББАРОВА

Заместитель главного редактора
Сергей ЗЕНИН

Отдел информации

8 (495) 752-56-95
8 (926) 756-07-92
8 (499) 962-43-63

E-mail: dortransport@mail.ru

Отдел рекламы

8 (495) 752-56-95
8 (499) 962-43-63

E-mail: dortransport@mail.ru

Отдел подписки

8 (495) 752-56-95
8 (926) 756-07-92

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

Адрес редакции: 117461, г. Москва, ул. Каховка, д. 22, корп. 5, 314.

8 (495) 332-17-42

8 (926) 756-07-92

8 (495) 752-56-95

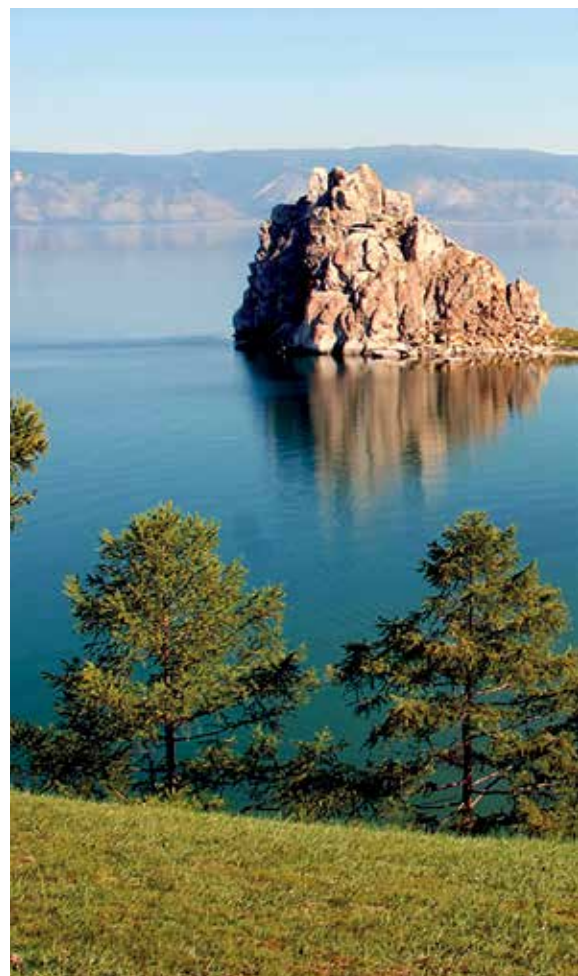
E-mail: dortransport@mail.ru

www.dortransport.com

Отпечатано в ОАО «Подольская фабрика офсетной печати». г. Подольск, Ревпроспект, 80/42. Заказ 18120

ЗОНА КОМФОРТА ДЛЯ ТУРИЗМА

Недавно, мой однокашник, почти четверть века проживший в Екатеринбурге, с восторгом поведал, как провел отпуск на озере Тургояк в Челябинской области. «Ты представляешь, как там сказочно красиво! Там потрясающая природа, воздух, вода! Озеро такое прозрачное, что видно как рыбы плавают! Да что мой рассказ, это надо увидеть!». И узнав, что я уже там бывал, он сокрушенно произнес: «Ты из Москвы приезжал, а я рядом, в трех часах езды, и даже не слышал о такой красоте! Все по заграницам мотался. Не ценим мы, что имеем». За последние 10 лет, по служебным делам, я побывал в большинстве регионов России и могу с уверенностью сказать, что в каждом уголке страны есть места, не менее живописнее, чем в Челябинской области. Конечно, уровень сервиса может не такой, как в Хургаде или Анталье, но по красоте – никакая Швейцария не сравнится. Я не говорю об известных курортах Кавказа, Краснодарского, Ставропольского краев. Поезжайте в Сибирь, в верховья Енисея. Забросьте удочку, и, быть может, вы поймаете свою царь-рыбу. Совершите путешествие по горам Тывы, на границе с Монголией. Попробуйте в Хакасии местные овощи и фрукты, которые по виду не отличаются от импортных, но при этом вкуснее в сто раз. Можно много и долго говорить о Сибири, и об Урале, и о Дальнем Востоке. Но разве передать словами красоту и неповторимость этих уникальных уголков природы. К сожалению, многие наши соотечественники предпочитают отдыхать за рубежом. Правда в прошлом году эта тенденция пошла на спад. Опасно стало ездить в Египет и Турцию, да и в другие страны Ближнего Востока. Из-за резко выросших курсов доллара и евро, не всем по карману стали поездки в Европу. Юго-восточную Азию... И россияне вдруг обнаружили, что можно отдыхать и в своей стране. Но, скажем прямо, что в сфере отечественного туризма есть еще немало проблем, которые порой отбивают охоту путешествовать по России. Только ведь можно решить все эти вопросы, создать комфортные условия для туристов и курортников.





Цитата

Владимир Мединский:

Каждый турист (это международная оценка, многократно проверенная), находясь на курорте, находясь на отдыхе, обеспечивает своими деньгами три рабочих места, а в целом пять туристов в течение года создают одно новое рабочее место. Если в результате только прямого субсидирования (2 млн поездок наших туристов в год) мы фактически, помимо всех этих 700 млрд ВВП, о которых я сказал, просто создадим 400 тыс. новых постоянных рабочих мест в регионах, которые заняты приёмом этих туристов... Это огромная цифра. Во всём мире сейчас каждое одиннадцатое рабочее место относится к индустрии туризма, причём это единственная отрасль в мире, единственная вообще, где число рабочих мест растёт каждый год независимо ни от чего – ни от кризисов, ни от перепадов, ни от биржи.

Сегодня, когда идет реструктурирование экономики страны, идет поиск новых источников доходов, которые позволят не зависеть от добычи и продажи углеводородного сырья. Туризм даже в развитых странах является одной из сфер, которая при небольшом вложении средств приносит стабильный доход. Туризм особенно способствует развитию малого и среднего бизнеса, что является сейчас одним из приоритетов для руководства РФ. Поток туристов, как известно, возрастает в праздничные дни, когда люди отправляются в гости или едут отдыхать. Быть может, поэтому совещание о развитии внутреннего туризма председатель правительства РФ Дмитрий Медведев решил провести 5 января в Сочи – в городе, который можно без преувеличения назвать курортной столицей России.

Выступая на совещании, Дмитрий Медведев сказал: «Внутренний туристический поток по итогам прошлого года может составить около 50 млн человек. Растёт интерес и у иностранных гостей. В прошлом году был установлен рекорд – у нас побывало около 20 млн туристов. Потенциал развития туризма внутри страны огромен, и мы обязаны воспользоваться всеми открывающимися возможностями».

Также продолжает действовать Федеральная целевая программа по развитию внутреннего и въездного туризма, и в прошлом году на эти мероприятия было направлено около 4 млрд рублей».

Как видим в стране высокие показатели туристического потока. 50 миллионов – это треть населе-

ния страны. Зарубежных гостей также достаточно. Но эти цифры можно увеличить, если решить несколько насущных задач. Первой и самой важной из них, по мнению председателя правительства, является обеспечение доступности по цене пассажирских перевозок. «Это, наверное, самое сложное и в отношении гражданской авиации, и для проезда по железной дороге, где действует всё-таки некий резерв мер поддержки», – отметил Дмитрий Медведев.

Думаю, не случайно вопрос транспортной инфраструктуры был назван первым. Собираясь в поездку куда-либо на отдых, каждый из нас, прежде всего, интересуется тем, как и на чем можно добраться до места назначения, во сколько обойдется нам дорога. Транспортные затраты не должны превышать расходов на проживание и питание во время отдыха. В крайнем случае, издержки на дорогу должны каким-то образом компенсироваться низкими ценами стоимости номера в гостинице или пансионате. Иначе люди просто откажутся от такой поездки. Конечно же, я речь веду о среднем классе, а не о бизнесменах, которые за ценой не постоят.

Несколько лет назад государство вспомнило о малой авиации и выработало программу возрождения межрегиональных авиаперевозок. Пилотный проект программы реализуется в Приволжском федеральном округе. Субсидии, выделяемые из федерального бюджета, позволяют постепенно расширять географию авиасообщений. Довольно и насе-



ление, которое стало забывать советские времена, когда из одного областного центра в другой можно было добираться напрямую на самолете. А не как мы привыкли за последние четверть века, когда все воздушные пути сходились в основном в Москве и Санкт-Петербурге.

Сегодня жители регионов с удовольствием пользуются воздушным транспортом. Как заявил Дмитрий Медведев на совещании, «в минувшем году резко увеличилась популярность внутренних авиарейсов. Прирост авиаперевозок внутри составил более 14%. Но цены на топливо, лизинговые платежи и стоимость банковских кредитов продолжают расти, поэтому есть предложение дополнительно поддержать авиаперевозчиков, которые будут работать по наиболее популярным курортным маршрутам». Поддержка действительно нужна. Об этом говорили почти все участники совещания.

Министр культуры РФ Владимир Мединский также затронул вопросы субсидирования внутренних перевозок авиапассажиров из городов-миллионников, таких как Новосибирск, Екатеринбург, Казань, Самара, Челябинск и других городов, которые являются центрами курортного отдыха и туризма или расположены непосредственно рядом с такими местами: в Минеральные Воды, Анапу, Калининград, Петрозаводск, Иркутск, Улан-Удэ, возможно, Петропавловск-Камчатский. Почему в этом списке оказались Минеральные Воды, Анапа, Калининград, наверное, разъяснять не надо. Улан-Удэ и Иркутск – крупные транспортные узлы, расположенные наиболее близко к озеру Байкал. Какой же туризм может быть без Дальнего Востока? Так что, думается, необходимо субсидирование и рейсам в Петропавловск-Камчатский.

Владимир Мединский озвучил и другую, согласованную с отраслью позицию: субсидировать «не традиционных наших авиаперевозчиков, а субсидировать авиаперевозчиков в том случае, если они формируют целиком чартеры, самолёты. Иначе мы неизбежно придём к тому, что не всегда будут субсидироваться именно туристы, возможно, и какие-то частные поездки в эти города. Сформирован чартер (понятно по тому же египетско-турецкому образцу) – это приезжающие туристы, которые дополнительно тратят деньги в этих регионах».

Министр культуры предложил установить льготный тариф на железнодорожные перевозки для школьников в возрасте от 10 до 17 лет круглогодично в размере 50% от взрослого тарифа. Сейчас эта льгота действует за исключением школьных каникул. Естественно, школьники в основном путешествуют именно в школьные каникулы, и вместе со школьником поедут родители. Это также существенная льгота для семейного отдыха.

Вслед за своим коллегой слово взял министр транспорта Максим Соколов. Сначала он остановился на развитии инфраструктуры, которая осуществляется в соответствии с программой развития транспортной системы. В прошлом году были введены в строй новые аэровокзальные комплексы в Санкт-Петербурге, Самаре, Уфе, на Итурупе – на острове гряды Курильских островов. Можно сказать, что фактически заново были построены аэропорты в Симферополе и Калуге. Вновь заработал аэропорт во Владимире. «В этом году уже планируем построить и ввести в эксплуатацию в Нижнем Новгороде, в Калининграде, идёт строительство в Петрозаводске, в Волгограде, Анапе, Геленджике, Перми, Красноярске, Хабаровске», – сказал Максим Соколов.



Впервые за многие годы строятся два морских комплекса – в Петропавловске-Камчатском и Мурманске, что даст толчок развитию круизного туризма.

Максим Соколов более подробно остановился на вопросах субсидирования авиаперевозок, напомнив присутствующим, что оно производится по пяти программам.

Объём авиасубсидий составляет около 9 млрд рублей, с использованием которых в прошлом году перевезено порядка 1,7 млн пассажиров из общего объёма порядка 93 млн пассажиров. Именно благодаря росту внутренних перевозок удалось не снизить показатели в сравнении с 2014 годом. Ведь в 2015-м по известным причинам международные перевозки сократились на 15 %. Отрадно, что впервые количество внутренних пассажиров преодолело 50-процентную планку по отношению к международным и составило более 50 млн человек.

«Если смотреть профиль клиента, авиапассажира, то примерно 30% – это путешествующие туристы, по разным, так сказать, дестинациям и причинам – и тематические, и курортные, и деловые. Поэтому можно сказать, что 17 млн авиапассажиров – это та база, которая есть у туристической отрасли для оценки туристического потока», – пояснил министр транспорта.

В железнодорожных перевозках, туристы также составляют треть из общего количества пассажиров, то есть 30 млн из 90 млн перевезенных. Если сложим эти показатели, то получается 50 млн человек – потенциал потока внутреннего туризма в стране.

В нынешнем году, как подтвердил Максим Соколов, программа поддержки авиаперевозок не снизится, несмотря на сложные экономические условия и сокращения федерального бюджета. Кроме того, по поручению Дмитрия Медведева, Минтранс вместе с Ростуризмом и Министерством культуры проработали возможность выделения ещё порядка 1 млрд рублей за счёт сохранения неистраченных субсидий, которые планировались в 2015 году на «Трансаэро». Эти средства можно направить на различные программы и виды транспорта, к примеру, на поддержку автобусного сообщения в рамках Золотого кольца. На это потребуется примерно 100 млн рублей. Для поддержки железнодорожных перевозок детей от 10 до 17 лет необходимо 500 миллионов рублей и этот вопрос, как отметил министр, надо продумать. Приоритетом же остается субсидирование авиаперевозок, куда и будет направлена большая часть неистраченных средств.



«Но самой действенной мерой по снижению стоимости билета или хотя бы стабилизации (кстати, цена выросла за прошлый год всего лишь на 5,6% и составила не многим более 6,5 тыс. рублей по внутренним перевозкам) будет отмена налога на добавленную стоимость. Это стабилизирует не только авиацию с точки зрения финансовой модели внутренних перевозок, но и даст импульс для развития туризма с точки зрения удешевления авиабилетов», – констатировал Максим Соколов.

Поддержал глава Минтранса и предложение Владимира Мединского об установлении безвизового режима на 72 часа для транзитных туристов, что станет серьёзным подспорьем и аэропортам.

Другие выступающие также говорили о проблемах в сфере туризма. Мы как профильный журнал, больше внимания уделили вопросам развития транспортной инфраструктуры. В ходе совещания больше внимания было уделено созданию условий для того, чтобы люди без большого ущерба кошельку, могли путешествовать по стране. Для этого предназначены субсидии в авиа и железнодорожных перевозках. Но, хотел бы отметить, что необходимо решать и другой сопутствующий вопрос, связанный с созданием дорожной инфраструктуры. Ведь выйдя из аэропорта или железнодорожного вокзала путешественник должен еще добраться до места назначения, санатория, дома отдыха, мотеля, местных достопримечательностей. И каково сложится его мнение, когда его повезут по кочкам и ухабам. Будучи в прошлом году в Иркутске, я разговаривал с человеком, который тоже приехал в командировку. И воспользовавшись, свободным временем, он съездил из Иркутска на пользующийся популярностью среди туристов, остров Ольхон.

– Все бы хорошо, кабы не дорога, – резюмировал он свой рассказ о путешествии, – трасса в плохом состоянии. Не везде, но есть участки, где трясет так, что начинаешь задумываться, зачем я вообще сюда поехал. Потом пришлось несколько часов ждать парома. Да и в самом Ольхоне, дороги мягко говоря, «убитенькие». А так, красиво очень, гостиница, питание недорогое, все отлично. Вот если бы еще дорогу в порядок привели...

Много красивых и неповторимых мест в России, куда с удовольствием поедут наши соотечественники. Но они хотят за свои кровные, получить качественный сервис, комфортные, не хуже чем за границей, условия для отдыха. Согласитесь, что хорошие дороги тоже входят в зону комфорта. ■

Комил ЖАББАРОВ



А СРОКИ УЖЕ ПРОШЛИ

КОГДА БУДУТ ВЫПОЛНЕНЫ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РФ?



На страницах нашего журнала мы детально разбирали вопросы заседания президиума Госсовета по совершенствованию сети автомобильных дорог, которое было проведено под руководством Президента РФ Владимира Путина. Напомним, что на заседании были подняты острые проблемы, волнующие дорожников страны. По итогам заседания, были разработаны поручения Президента РФ, намечены сроки их выполнения. Как же обстоят дела сегодня?

Именно об этом говорили на заседании рабочей группы по мониторингу выполнения решений Госсовета и его президиума по вопросам совершенствования сети автомобильных дорог. В нем приняли участие министр транспорта Российской Федерации Максим Соколов, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, представители Государственной Думы и федеральных органов исполнительной власти, в режиме видеоконференции полномочные представители Президента в федеральных округах, руководители субъектов Российской Федерации.

Рабочая группа рассмотрела информацию депутата Государственной Думы, руководителя Межрегионального общественного движения по развитию транспортной системы «Убитые дороги» Александра Васильева. Были обсуждены результаты дополнительных мер, предпринимаемых в соответствии с поручениями Президента федеральными органами исполнительной власти совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере совершенствования сети автомобильных дорог.

Но, к сожалению, сдвинуть воз проблем оказалось нелегко. Об этом говорят и факты, которые были приведены в ходе заседания. Так, из 27 пунктов перечня поручений, сроки по которым

истекли к настоящему времени, выполнены только 4, по 11 поручениям принято решение о продлении срока исполнения. Хотелось бы напомнить, что заседание Президиума Госсовета состоялось 8 октября 2014 года. Перечень Поручений Президента РФ был опубликован 12 ноября. Согласитесь, что с тех пор прошло достаточно времени, если быть точнее год и три месяца.

Мы не имеем полной информации, какие пункты Поручений главы государства остались нереализованными и кто в этом виноват. Но, исходя из данных, пока ведомства и ответственные лица, мягко говоря, несерьезно отнеслись к выполнению поручений. Сложное экономическое положение страны не должно служить оправданием к такому подходу. Конечно, сокращение финансирования оказывает влияние на развитие отрасли, но это вряд ли значит, что можно все дела отложить на потом. Если есть необходимость, наверное, нужно вносить коррективы в график выполнения поручений.

Между тем отметим, что большая часть поручений должны были быть выполнены к 31 марта прошлого года, другая часть – к 30 июня. Дата реализации одного поручения – 1 декабря. Получается, что все сроки уже давно прошли!? Из всего переч-



ня точно известно выполнение в том или ином виде лишь одного пункта поручений. Необходимо было, в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог «подготовить во взаимодействии с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и представить предложения о внесении в нормативные правовые акты Российской Федерации изменений, предусматривающих возможность введения субъектами Российской Федерации на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения системы взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования грузовыми транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн; о целесообразности взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, с грузовых транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 3,5 тонн, с учетом социально-экономических последствий принимаемого решения и существующей системы формирования источников финансирования дорожной деятельности; о наделении органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации полномочиями по контролю за соблюдением установленных весовых и габаритных норм при перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов и по принятию мер административного воздействия в отношении нарушителей».

Мы знаем, что система взимания платы уже внедрена и работает. Правда, она вызвала протесты транспортников, вследствие чего, в решение проблемы вынужден был вмешаться Владимир Путин.

Если ознакомиться с перечнем поручений, становится ясно, что многие из них касаются разработки необходимых документов. К примеру, один из пунктов гласит: «Обеспечить сохранность автомобильных дорог. В этих целях подготовить с участием заинтересованных организаций и представить предложения по совершенствованию механизма предоставления банковских гарантий при реализации проектов в сфере транспортной инфраструктуры». Большинство поручений примерно такого же плана. Требовалось, чтобы специалисты ведомств провели «мозговой штурм», выработали конкретные предложения по решению тех или иных проблем. Но, если за год выполнено лишь 4 поручения, то о каком КПД приходится сегодня говорить?

Я понимаю, как сложно решать вопросы согласования между министерствами. Каждое выдвигает свои требования, отстаивает свои позиции. Так и должно быть на самом деле. Но ведь в конечном счете должны же прийти к единому мнению. В противном случае, подобные «дискуссии» могут продолжаться годами...

Неужели вновь потребуется вмешательство первого лица, чтобы чиновники министерств и их руководители, в авральном порядке начали решать проблемы? ■

Николай Журавлев.
Наш корр.



КОМУ ВЫГОДНО «ПОХОРОНИТЬ» МАДИ

ИЛИ О ТОМ, КАК ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЧИНОВНИКИ ПО-СВОЕМУ ИНТЕРПРЕТИРУЮТ ПОРУЧЕНИЯ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ

28 января 2016 года в зале Коллегии Федерального агентства морского и речного флота Минтранса РФ на Петровке состоялся внеочередной съезд Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. С единственным вопросом повестки дня: «О решении Минобрнауки России провести объединение университетов МАДИ и МАМИ». Внеплановое мероприятие прошло под председательством Президента Союза транспортников России (СТР), первого заместителя председателя Комитета Государственной Думы РФ по транспорту Виталия Ефимова.



В работе съезда приняли участие заместитель начальника Управления Президента РФ по образованию и науке Геннадий Шепелев, председатель Комитета Госдумы РФ по транспорту Евгений Москвичев, статс-секретарь, заместитель Министра транспорта РФ Сергей Аристов, президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта», ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин, заместитель руководителя Федерального дорожного агентства Игорь Астахов, председатель Общественного совета Министерства транспорта Российской Федерации Михаил Блинкин, президент Объединения «АСПОР» Александр Малов, председатель Общероссийского профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР Владимир Ломакин, представители МАДИ, транспортных вузов, предприятий дорожно-транспортного комплекса.

В чем камень преткновения?

У этого съезда богатая предыстория. Решение о его созыве было обусловлено крайней обеспокоенностью руководителей транспортных предприятий, всего профессионального сообщества отрасли, мягко говоря, «переиначиванием» решений высшего руководства страны.

Но, давайте, обо всем по порядку. 8 июня 2011 года играет определяющую роль в этой истории. Именно в этот день, тогда еще Председатель правительства РФ Владимир Путин подписал протокол, в 9-м пункте которого было предписано: «Минобрнауки России (А.А.Фурсенко), Минтрансу России (И.Е.Левитину) совместно с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и СТР проработать вопрос реализации пи-

лотного проекта по созданию национального исследовательского университета на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения «Московский государственный университет путей сообщения» (далее – МИИТ)». В соответствии с этим документом была разработана программа развития МИИТ, в рамках которой выполнена огромная работа. Сегодня можно сказать, что МИИТ выполняет роль исследовательского университета. Прямо скажем, таких результатов университет добился во многом благодаря тому, что находился в ведении Министерства транспорта РФ, который оказывало и оказывает всемерную поддержку учебному заведению.

Кстати, подчеркнем, что в настоящее время в системе Минтранса функционируют 18 транспортных



ВУЗов, которые имеют 108 филиалов, расположенных в 64 субъектах РФ. Эти учебные учреждения готовят специалистов всех секторов транспорта, кроме автодорожной.

Согласитесь, что было бы правильным решение передать МАДИ в ведение Минтранса РФ. Но у министерства образования и науки, которым руководит Дмитрий Ливанов, имелись свои взгляды на МАДИ. Решение Минобрнауки, озвученное в прошлом году произвело, без всякого преувеличения, эффект разорвавшейся бомбы среди дорожников и транспортников. В недрах министерства родилась идея присоединить МАДИ к Московскому государственному машиностроительному университету. Понятно, что перед министерством образования и науки стоит задача оптимизации учебных заведений РФ. Понятно, что, наверное, было правильным решение о присоединении к МАМИ Московского государственного индустриального университета, Московского государственного открытого университета, Московского государственного вечернего металлургического института. Но зачем к этому «конгломерату» добавлять еще и МАДИ?

И если раньше все было ясно, то теперь возникают «непонятки». Исходя из чего чиновники Минобрнауки хотят присоединить МАДИ к МАМИ? Можно было махнуть рукой и согласиться с их мнением, будь МАДИ неэффективным, слабым вузом, с низким качеством образования. Так ведь он базовый в стране вуз в автодорожной отрасли и является таковым уже долгие годы. О масштабах современного МАДИ можно судить по следующим цифрам: 16219 студентов, обучающихся по 47 направлениям бакалавриата и специалитета, 15 направлениям магистратуры; 5 филиалов; 11 факультетов; 49 кафедр; 9 научно-исследовательских институтов; 6 научных образовательных центров; 15 базовых кафедр; 24 договора с вузами и колледжами (техникумами) о сетевом взаимодействии. Университет является соучредителем Международной ассоциации автомобильного и дорожного образования

(МААДО), в состав которой входят 242 вуза России, Монголии, США, Китая, Индии. Ректор МАДИ является президентом РМК и МААДО. Преподаватели и студенты МАДИ постоянно находятся в числе победителей и призеров различных научных конкурсов, олимпиад, неоднократно удостоены премий Президента РФ, правительства РФ, различных международных и отечественных проектов. И такое прославленное учебное заведение хотят ликвидировать, прикрываясь оптимизацией учебных заведений.

22 июня прошлого года состоялось совместное заседание комитета ГД по транспорту и комитета ГД по образованию, на котором присутствовали все заинтересованные лица: ответственные работники министерства транспорта во главе с Максимом Соколовым, заместитель министра образования и науки Александр Климов, Президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта» Борис Левин, тогда еще ректор МАДИ Вячеслав Приходько и другие. На заседании были обсуждены проблемы, возникающие в ходе выполнения Поручения Владимира Путина от 8 июня 2011 года. Вместе с тем, немало дискуссий вызвал и вопрос, касающийся предложения Минобрнауки о присоединении МАДИ к непрофильным вузам, в частности, к МАМИ. Уже тогда было ясно, что транспортное сообщество против предложения Минобрнауки. В решении, принятом по итогам обсуждения, было отмечено: «Рекомендовать правительству Российской Федерации сохранить МАДИ как самостоятельное научно-образовательное учреждение и передать МАДИ из ведения Минобрнауки в ведение Минтранса России». В другом пункте решения было рекомендовано Минтрансу и Минобрнауки проводить реорганизацию системы подготовки специалистов среднего профессионального образования и высшего образования для транспортной отрасли с учетом мнения профессионального сообщества. Казалось бы, позиция Минтранса, МАДИ, представителей транспортников и дорожников предельно

ясна. Почему бы не прислушаться к их мнению? Однако, Минобрнауки продолжало гнуть свою линию на присоединении.

Дискуссии на тему: сохранить нельзя реорганизовать?

Вот такие события предшествовали внеочередному, можно сказать, чрезвычайному съезду Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. Понятно, что участники форума были настроены против решения Минобрнауки. Президент СТР Виталий Ефимов резко и вполне обоснованно раскритиковал планы Минобрнауки по объединению двух крупных государственных московских вузов разной специализации - МАДИ и МАМИ. Точнее, «транспортную и научную общественность возмутило решение Минобрнауки объединить Московский автодорожный университет сначала с пищевым вузом, далее с машиностроительным университетом», – отметил В.Ефимов. Но, непонятно, «как представляет себе министр объединить структуру и методики подготовки специалистов по металлообработке и химической промышленности со специалистами, которые занимаются базовыми системами в сфере транспортной логистики и строительства дорог?», – подчеркнул руководитель СТР.

Действительно, труднообъяснимо «слияние ради слияния» без профессионального обоснования такого проекта. Возмущение Виталия Борисовича понять можно. Ведь он уже обращался с письмом от 23 ноября прошлого года к министру образования и науки, в котором изложил не только свое мнение, но и позицию дорожников и транспортников страны к решению ведомства. Два обращения Виталия Ефимова к министру образования и науки Российской Федерации Дмитрию Ливанову с просьбой принять его как депутата Государственной Думы и Президента Союза транспортников России по данному вопросу остались без внимания.

Ученый совет МАДИ принял решение, в котором выступает против объединения с Московским государственным машиностроительным университетом (МАМИ), поскольку методики и программы подготовки специалистов этих вузов имеют кардинальные различия. В то время как МАДИ готовит специалистов по проектированию, строительству, эксплуатации дорог, мостов, аэродромов, а также по управлению и логистике автотранспортной отрасли, а главное, является практически единственным университетом, готовящим специалистов для обеспечения безопасности дорожного движения. А МАМИ осуществляет подготовку кадров в области машиностроения, металлургии, химии, биотехнологий. Но и решение ученого совета МАДИ также не возымело никакого действия. Наверное, в Минобрнауки подумали, мол, куда они денутся, повозмущаются и согласятся.

Но, как говорится, не на тех напали. Общественность, взбудораженная решением Минобрнауки не думала успокаиваться и оставлять начатое дело на полпути. И когда было решено провести внеочеред-

ной съезд, Минобрнауки вдруг объявило, что «пока не планирует реорганизацию МАДИ». Об этом сообщил СМИ Дмитрий Ливанов. Как он утверждает: «...мы таких решений принимать не собираемся, и только, если будет обращение самого коллектива МАДИ, такое обращение рассмотрим. Пока никаких планов ни о реорганизации, ни о передаче МАДИ в ведение других федеральных органов исполнительной власти у нас нет».

Некоторые эксперты считают, что, во-первых, упомянутое министром «обращение» может быть инициировано извне, чтобы, при появлении соответствующего обращения, появилось больше оснований для реализации столь беспрецедентного проекта. А, во-вторых, обусловлен этот проект, в том числе, и стремлением ряда ведомств отчитаться перед правительством РФ о «рекордном» сокращении фактических расходов на образование и науку.

Словом, отношение к проблеме со стороны чиновничьего аппарата отчётливо проявилось. Но вновь обратимся к позиции профессионалов. По мнению практически всех участников съезда, объединение МАМИ и МАДИ крайне негативно отразится на подготовке профессиональных кадров для транспортного и дорожного комплексов. При этом не осталось без внимания на съезде и то, что такой проект инициируется, вдобавок, ...в середине учебного года, то есть, явно во вред учебному процессу.

Председатель комитета ГД по транспорту Евгений Москвичев в своем выступлении отметил, что все транспортные и дорожные вузы должны быть в ведении Минтранса. По его мнению, необходимо создать единый общетранспортный университет. Опыт зимней Олимпиады показал приоритеты взаимодействия разных видов транспорта. Вопрос присоединения МАДИ к другому вузу поднимался и раньше, но тогда твердая позиция Минтранса, комитета ГД не позволили осуществить Минобрнауки эту реорганизацию. Теперь этот вопрос вновь на повестке дня. Но наша позиция осталась такой же, как и прежде, присоединять МАДИ к МАМИ нельзя.

Исполняющий обязанности ректора МАДИ Виталий Борщ подчеркнул, что в 2016 году вступила в действие Программа развития образования, принятая Минобрнауки России. Предполагается, сократить количество вузов на 40% и за счет этого уве-



личить заработную плату оставшимся работникам. Соотношение преподавателей и студентов намечено довести до соотношения 1 к 12.

Виталий Борщ проинформировал собравшихся, что 10 ноября 2015 года состоялся Ученый совет, где было решено, что МАДИ не присоединяется к МАМИ. Но, в то же время, сейчас принята новая программа, создания опорных университетов и наращивания потенциала путем слияния в один политехнический университет: МАДИ с МАМИ, Институтом картографии, Институтом полиграфии. 9 февраля планируется провести еще один Ученый совет, где будут рассматриваться предложения о слиянии, а не о присоединении. Если будет предложение о передаче в ведение министерства транспорта, то оно также будет рассмотрено на Ученом совете. Исполняющий обязанности ректора МАДИ пригласил всех заинтересованных лиц на заседание Ученого совета.

Но тут мы хотели бы заметить, Минобрнауки России заменило ректора МАДИ и требует проведения нового Ученого совета этого вуза, «продавливая» всеми методами решение о присоединении его к МАМИ. Теперь становится ясно, какие игры затеяли чиновники Минобрнауки и почему они вдруг «отпасовали» назад, говоря о том, что пока никаких решений о реорганизации не принято. Это лишь временное отступление, на словах. Сейчас главное, успокоить общественность, а когда страсти улягутся, то поступит обращение от нового ректора МАДИ с просьбой о присоединении. С Ученым советом тоже можно провести «разъяснительную» работу, кому-то пригрозить, кому-то пообещать повышение... И тогда, все, вопрос будет решен! А если кто спросит, можно всегда прикрыться «обращением» университета. Только вот, кому будет польза от такого непродуманного, необоснованного шага? Да, сегодня во всех сферах проводятся мероприятия по оптимизации бюджетных расходов. Прибегнуть к этому вынуждают и сложные экономические условия, в которых мы находимся. Конечно, чиновники из Минобрнауки тоже считают, что, принимая решение о присоединении ведущего в России автодорожного вуза к машиностроительному, они исходят из интересов государства. Но, думать, наверное, надо на несколько шагов вперед,

а не исходить из сиюминутных интересов. Стремясь сегодня сэкономить тысячу, завтра можем потерять миллион.

Своим мнением поделился и президент «АСПОР» Александр Малов. В частности, он отметил, что МАДИ работает на уровне международных стандартов. Сегодня сотрудники вуза находятся под давлением Минобрнауки, которое хочет любыми путями провести свое решение. Александр Малов выступил против объединения транспортных вузов. Необходимо координировать их взаимодействие, заявил он. Неизвестно, что задумали в Минобрнауки. Вот ликвидировали РОСДОРНИИ, а вместо него построили дома. И здесь быть может преследуется такая же цель.

Кстати, подобную мысль в кулуарах съезда высказывали и другие участники. Ведь вполне возможно, что кого-то могло очень заинтересовать здание МАДИ, расположенное на Ленинградском проспекте, построенное рабочими и крестьянами в голодных 30-х годах. Хорошее место, лакомый участок!?

Председатель Общероссийского профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Владимир Ломакин привел пример, как необдуманные шаги могут привести к сбою системы. В свое время транспортные и дорожные ПТУ были переданы в Минобрнауки, а затем субъектам РФ. На сегодня таких учебных заведений осталось всего 13. Предложения по МАДИ приведут к подобному плачевному результату. Кто будет тогда готовить кадры для автодорожной отрасли? «Вопрос о присоединении МАДИ мы рассмотрели на съезде профсоюза, который состоялся 26 января 2016 года. Делегаты из 75 субъектов федерации проголосовали за сохранение самостоятельности МАДИ и место его расположения на Ленинградском шоссе, всех его зданий», – резюмировал Владимир Ломакин.

Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников отметил, что сегодня в стране наблюдается дефицит кадров по безопасности движения. Необходимо за короткое время подготовить 7 тысяч специалистов. Как руководитель ГЭК МАДИ, Юрий Свешников подтвердил востребованность выпускников университета.

«Более 600 выпускников МАДИ работали на нашем предприятии, – заявил генеральный директор



ОАО «Первый автокомбинат» им. Г.Л.Краузе Борис Штерн. – Сейчас весь состав ИТР, 58 человек, из МАДИ. Во многом, благодаря их профессионализму, комбинат прошел все кризисы и сегодня обеспечивает перевозки для строительной отрасли. Все системы управления техническим процессом на комбинате выполнены совместно с МАДИ. Например, активная система навигации и контроль выполнения графика доставок грузов. На автокомбинате никто не понимает необходимость МАДИ сливать с МАМИ. Считаю, что МАДИ вместе с его зданиями надо сохранить как базовый ВУЗ».

Заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ Владимир Швецов, который проработал в ГИБДД более 36 лет, сказал, что МАДИ готовит грамотных специалистов по безопасности движения. Сегодня 1,5 тыс сотрудников ГИБДД – выпускники МАДИ. В последние годы 800 человек из системы ГИБДД прошли переподготовку в МАДИ. Владимир Швецов также выразил мнение, что МАДИ надо оставить самостоятельным учебным заведением.

«Укрупнение вузов возможно и необходимо, но непонятно зачем сливать МАДИ с МАМИ? – поставил вопрос ребром председатель Общественного совета Минтранса РФ Михаил Блинкин. – МАДИ это – международный бренд, широко известный не только в странах СНГ, но и в Европе. Таких вузов, можно сказать, знаковых за рубежом, в стране мало, К примеру, у МАМИ нет такого бренда. Надо сохранить МАДИ и его здания на Ленинградском проспекте. Почему Минобрнауки не участвует на съезде в этой дискуссии? Дмитрию Ливанову было бы полезно знать, что бренды очень дороги для отрасли не только аббревиатурой, а своей работой. От решения Минобрнауки надо отказаться как от ошибочного и дальше не продолжать эту дискуссию».

На финансовой составляющей вопроса заострил внимание советник ректора (бывший ректор) МАДИ Вячеслав Приходько. По его мнению, присоединение МАДИ – это решение проблем МАМИ по плану приема студентов. МАДИ надо оставить самостоятельным, или в крайнем случае, он может стать частью транспортного университета. «Но кто этот национальный транспортный университет будет финансировать, кто будет от автотранспортников и дорожников давать заказы? – задался вопросом Вячеслав Приходько. – МАДИ построил корпус,

площадью 18 тыс кв. м. Из 970 млн. рублей лишь 1 млн., можно сказать, получили от дорожников. Мы должны иметь постоянные заказы от дорожных предприятий на переподготовку, повышение квалификации инженеров, специалистов. Но таких заказов нет, а вот Минобрнауки дает нам подобные заказы. Сейчас нам говорят, что если мы не войдем в состав МАМИ, то «обрежут» по количеству приема студентов и, следовательно, финансированию. Надо взвесить цену вопроса по возможностям финансирования в Минтрансе РФ».

Поддержал Приходько Президент НО «Ассоциация высших учебных заведений транспорта», ректор Московского государственного университета путей сообщения Борис Левин, который предложил создать в Минтрансе образовательные фонды и по аналогии с Минобрнаукой проводить конкурсы на целевые взносы в науку и образование. По мнению, Бориса Левина, транспортным вузам поодиночке не «выжить», поэтому нужно объединиться, оптимизировать расходы и достичь максимальных доходов. Численность студентов в едином транспортном университете может достичь 140-150 тысяч. При этом, необходимо сохранить все профильные вузы и площади их расположения.

Остальные выступавшие также были против присоединения МАДИ к МАМИ. Выслушав участников съезда, слово взял заместитель Министра транспорта Российской Федерации Сергей Аристов. Он отметил, что вопрос реорганизации МАДИ решается уже около 10 лет. За это время предлагались различные варианты. Но необходимо, чтобы ректорат МАДИ занял определенную позицию: быть в системе Минобрнауки или в ведении Минтранса? Время, когда можно было сидеть на «двух стульях» заканчивается. Сергей Аристов сообщил, что 24 февраля в Минтрансе России состоится коллегия по развитию транспортного образования на базе МИИТ, МГАВТ, МИИ ГА. Если присоединить к этим вузам МАДИ, то можно создать транспортную академию. Вариант, предложенный замминистром, как отметили участники съезда, также можно принять для рассмотрения.

Заместитель начальника Управления Президента РФ по образованию и науке Геннадий Шепелев заметил, что потребность Минтранса в кадрах определена не конкретно. Отрасли не знают численности специалистов, необходимых для экономики. Надо определить какие специалисты и в каком количест-



ве нужны. По словам Шепелева, Минобрнауки пока не давит на какие-то решения, но программа по реорганизации вузов в министерстве есть.

Каков результат?

О результатах говорить пока рано. Съезд, по итогам обсуждения вопроса, принял необходимую резолюцию. Ни один из участников форума не поддержал идею присоединения МАДИ к МАМИ. Было отмечено, что в противном случае, произойдет неизбежное снижение качества подготовки специалистов, потеря опыта школы МАДИ, истории этого учебного заведения, которое в прошлом году отметило свое 85-летие. Неоднократно звучало, что при решении подобных вопросов недопустимо игнорирование мнений экспертов и практиков транспортной отрасли. 9 февраля состоится заседание Ученого совета МАДИ, на котором должно быть принято решение руководства университета. Каким оно будет, прогнозировать сейчас трудно, потому что мы не знаем, какая обстановка сейчас сложилась в МАДИ. Но, по итогам прошлого заседания, можно судить о том, что большинство сотрудников выступает против реорганизации. 24 февраля пройдет коллегия Минтранса, посвященная вопросам образования. Только после проведения этих мероприятий, можно будет говорить о результатах «борьбы» за сохранение МАДИ.

Как показало обсуждение вопроса МАДИ надо определяться, если не хочет терять своей самостоятельности. Но и Министерству транспорта также нужно продумать вопросы финансирования учреждений образования. Потому как, основной при-

чиной «раздумий» руководства МАДИ и является проблема потери средств, выделяемых из Минобрнауки. Эту нишу должен каким-то образом заполнить Минтранс.

Что же касается позиции Минобрнауки РФ, не лишне напомнить о том, что еще 18 сентября 2014 г. в Москве прошла конференция Общественного Экспертного совета ОНФ по транспорту на тему «Концентрация потенциалов власти, работодателей и учебных заведений по обеспечению потребности в подготовке кадров для реализации транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Председатель Общественного экспертного совета ОНФ по транспорту, Президент СТР В. Ефимов предложил представить свою позицию всем заинтересованным сторонам, включая, конечно, и Минобрнауки. Но это ведомство, приняв приглашение организаторов данного форума, решило его проигнорировать. Точно такое же отношение допустили чиновники Минобрнауки по отношению к внеочередному съезду Союза транспортников, автомобилистов и автодорожников. Ибо, в зале не было ни одного представителя этого министерства. Спрашивается, а почему бы, не выслушать оппонентов? Ведь на съезде присутствовал даже представитель из администрации Президента РФ. Или чиновники Минобрнауки так уверены в себе, что считают свое мнение истиной в последней инстанции? Думается, услышав об «играх» этого ведомства, глава государства чиновников по головке не погладит... ■

**Алексей Чичкин,
Комил Жаббаров.**

А как ответил бы Каганович?

В продолжение дискуссии о присоединении МАДИ к МАМИ, хотели бы сказать, что в истории были попытки реорганизации транспортных вузов. К примеру, в марте 1936 г. наркому путей сообщения СССР Лазарю Кагановичу поступило письмо от группы 10-ти ученых о необходимости «воссоединения» МИИТа и МАДИ. По их мнению, транспортные вузы страны должны быть более крупными, но меньшими по количеству самих этих вузов. Инициаторы письма признали, что широкое обсуждение этого проекта «...вызовет нервную и долгую дискуссию». Потому, как они считают, решение должно быть «административным и единовременным».



Примерно через две недели Каганович раскриковал предлагаемое «новшество». В его ответе группе авторов обращения отмечалось:

«...Вы игнорируете специфику автомобильных и железных дорог. Соответственно, и специфику подготовки, переподготовки кадров для авто- и железнодорожного транспорта. Кроме того, слияние этих вузов, наверняка, потребует неизбежного «отсечения» ряда дисциплин, кафедр, исследовательских направлений, что совершенно недопустимо ввиду необходимости комплексной и постоянной подготовки кадров для всех подотраслей железных дорог и автотранспорта... Следуя вашей логике, тогда надо «объединить» вообще все технические и все гуманитарные вузы в стране (!). Но тогда каких специалистов мы получим, – самого широкого профиля и без конкретного образования?»

Понятно, что широкая дискуссия вам не целесообразна, т.к. учебно-научная общественность, я уверен, предметно отвергнет эту «инициативу». Ваше же письмо именно мне, рассчитано, вероятно, на мою, как Вы полагаете, недостаточную компетентность в этих вопросах? Если так, то Вы, скорее всего, заблуждаетесь. Считаю предложенное схоластикой, «жаждой реформаторства» и, без преувеличения, хлестаковищиной».

Такой ответ получили авторы идеи, которые предлагали слияние профильных вузов – МИИТа и МАДИ. Как бы ответил Каганович тем, кто сегодня решил присоединить МАДИ к МАМИ? Между тем, многие из той группы ученых, подписавших письмо, к 1940 году были понижены в должностях, но каких-либо репрессий против них не было. И в последующие годы проекты такого рода не выдвигались... ■

НОВЫЙ ТРАНСКАВКАЗСКИЙ КОРИДОР

ПРОЕКТ НАЧАЛА 1950-х БУДЕТ РЕАЛИЗОВАН

Президент России Владимир Путин на межрегиональном форуме Общероссийского народного фронта (ОНФ) в Ставрополе, состоявшемся в январе нынешнего года, поддержал проект строительства автодороги, которая свяжет республики Северного Кавказа с портами в Абхазии. Как отметил глава государства, «проект этот известный. И, если эта дорога свяжет несколько регионов России, да еще их с Абхазией, ничего, кроме пользы, всем сторонам не будет. Это хороший проект. Мы со стороны федеральных властей готовы его поддержать».

Что касается самого проекта, председатель исполкома Общероссийского общественного движения «Российский конгресс народов Кавказа» Султан Тогонидзе уточнил на форуме: «Предполагается строительство логистической инфраструктуры, которая свяжет Кабардино-Балкарию, Ставропольский край, Карачаево-Черкесию и нашу братскую республику – Абхазию. Планируется также возведение аэропорта и дороги, которая нас свяжет с Абхазией вплоть до Сухуми». Он пояснил, что «маршрут имеет многовековые традиции, там частично проходил Шелковый путь, а в дальнейшем этот маршрут получил название Военно-Сухумской дороги (ВСД около 350 км). Но на сегодняшний день она не используется. Для данных регионов это новый этап развития. Строительство инфраструктуры позволит нам связаться с Сухумским портом».

Немаловажно и то, что уже подписан меморандум с китайскими инвесторами о реализации данного проекта. Дорога будет построена с совместным участием китайской корпорации China Railway в сотрудничестве с российской компанией «Региональные Проекты». Горная часть скоростной автотрассы пройдет от Поляны Азау (КБР) через соседнее Кубанское ущелье (КЧР) – в Кодорское ущелье в Абхазии. И далее на юго-запад – до Сухума и Очамчиры. В 2016-м будут также подписаны контракты с китайскими инвесторами на строительство аэропорта около города Баксан (КБР) и морского порта вблизи Очамчиры (на юге Абхазии). Общая стоимость этих работ, с учетом строительства самой дороги, предварительно оценивается в 2,7 млрд долларов.

В данном случае речь идет о параллельной ветке ВСД (длиной почти в 450 км). Она, согласно проекту начала 1950-х, должна была сопровождаться па-

раллельной железной дорогой. Впрочем, как и сама ВСД (Джегута – Карачаевск – Теберда – Сухуми), действовавшая в конце 1940-х-начале 1960-х: здесь тоже планировалась железная дорога вдоль этой автомагистрали.

... Дело в том, что по инициативе И.В.Сталина в 17 мая 1950 года было принято секретное постановление Совмина СССР «О развитии прямых связей между Абхазской ССР и Юго-Осетинской АО Грузинской ССР с краями, областями и республиками Северного Кавказа РСФСР». Точнее, транзитных маршрутов через саму Грузию в этих связях не предусматривалось (в 1950-1952 гг. шла «чистка» в компартии Грузии за «проявления карьеризма, взяточничества и национал-шовинизма»). Соответственно, оба варианта упомянутых магистралей, в т.ч. железнодорожные, начали реализовываться уже осенью 1951-го. Но в апреле 1953-го они были приостановлены (кроме ВСД, реконструированной к середине 1950-х). Последующие запросы Абхазии, Юго-Осетии, Ставрополья, КБР и КЧР в Москву о возобновлении этих работ, что называется, «заворачивались» под влиянием руководства Грузии в ЦК КПСС.

По многим экспертным оценкам, создание упомянутой автомагистрали и восстановление Военно-Сухумской дороги почти вдвое увеличат экспортный потенциал как Абхазии, так и соседних регионов РФ. Новая дорога даст возможность на 45-50% снизить совокупный уровень перегруженности ряда черноморских портов РФ за счет роста загрузки абхазских портов Сухум и Очамчира. Причем эти показатели прогнозируются минимум на треть выше в случае создания здесь же параллельных железных дорог. ■

Алексей Чичкин

ООО «ВИЗИР» ПОЗДРАВЛЯЕТ ВАС С НОВЫМ ГОДОМ!

Новый год – это праздник-рубеж, когда мы подбиваем итоги прошедшего года и ставим цели на следующий. Желаем вам в новом году осуществления задуманного, новых интересных проектов, здорового оптимизма и веры в лучшее! Пусть в Новом году ждут лишь приятные сюрпризы, отличные новости, удача и успех! Пусть коллеги, друзья, любимые и близкие люди радуют вас своим пониманием и поддержкой, надежным плечом, верной рукой. Желаем вам и вашим семьям праздничного настроения, смеха, радости, никаких огорчений и тревог! Пусть дела идут в гору и удача с нами в ногу! С Новым Годом!

**КОСИНОВ А.Н.
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ВИЗИР»**

117418, г. Москва,
ул. Новочеремушкинская,
д. 69, пом.1

ОТСТАНЕШЬ – ПОТЕРЯЕШЬ!

О возрождении Великого шелкового пути разговоры идут давно. Но пришла пора от слов переходить к делу, тем более, наши соседи, Китай и Казахстан уже давно занимаются реализацией этого проекта.

В частности, Казахстан уже почти построил часть международного транзитного коридора «Западная Европа – Западный Китай». В Китае в практической плоскости решают вопросы создания экономического пояса Шелкового пути. Как обстоят дела в России?

Этот вопрос был в центре внимания экспертов на заседании Комитета ТПП РФ по вопросам экономической интеграции стран ШОС и СНГ. Председатель комитета, генеральный директор ОАО «Центр международной торговли» Владимир Саламатов в своем выступлении отметил, какие головокружительные перспективы открывает присоединение в экономическому поясу Шелкового пути, ведь речь идет о встраивании в общую цепочку создания добавленной стоимости.

Но у стран ШОС пока нет общей позиции относительно Шелкового пути. И в ее выработке большая роль отводится ТПП. В связи с этим планируется провести ряд мероприятий: в апреле состоится специальный форум в ЦМТ, пройдут обсуждения в столицах стран ЕАЭС. Комитет предлагает поднять тему Шелкового пути на Восточном экономическом форуме во Владивостоке, где к обсуждению можно будет подключить и китайских коллег.

Итоги дискуссии подвел вице-президент ТПП РФ Георгий Петров, который подчеркнул, что на предстоящем 1 марта очередном VII Съезде ТПП РФ темой одной из секций станет именно внешняя экономическая деятельность Палаты. Это важно в связи со вступлением в ШОС Индии и Пакистана, а в ближайшем будущем возможно и Ирана, а, следовательно, появлением новых направлений деятельности Комитета.

УСПОКАИВАТЬСЯ ПОКА РАНО

Как свидетельствует статистика, количество ДТП на дорогах России снижается. Но успокаиваться рано, так как число погибших и пострадавших в результате аварий остается большим.

Об этом шла речь на состоявшемся под председательством помощника Президента РФ Игоря Левитина третьем заседании рабочей группы Госсовета по вопросам безопасности дорожного движения. В заседании приняли участие Министр транспорта РФ Максим Соколов, Министр связи и массовых коммуникаций РФ Николай Никифоров, губернатор Сахалинской области Олег Кожемяко, заместитель Министра внутренних дел РФ Дмитрий Миронов, представители Совета Федерации и Государственной Думы, федеральных органов исполнительной власти и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ, всероссийских общественных организаций и экспертного сообщества.

Руководитель рабочей группы губернатор Владимирской области Светлана Орлова проинформировала о деятельности группы по подготовке доклада. Проведён анализ оценки состояния безопасности дорожного движения в России. В доклад



рабочей группы включены результаты работы по изучению вопросов обеспечения безопасности дорожного движения в общероссийском масштабе, цель которой – консолидация усилий властей, экспертов и общественности для решения проблем безопасности на дорогах.

На заседании рабочей группы с докладами выступили начальник главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России Виктор Нилов, члены рабочей группы Государственного совета.

Участники внесли дополнения и замечания к итоговой редакции доклада рабочей группы, которые будут учтены при его доработке и подготовке материалов к предстоящему заседанию президиума Государственного совета



Северный широтный ход лет 40 назад назвали бы комсомольско-молодежной стройкой. Но те времена остались давно в прошлом. Нет сегодня комсомольцев, а вот реализация масштабных проектов, пусть и уступающих БАМу, продолжается.

На севере страны вскоре начнется строительство железнодорожной линии Салехард – Налдым – Коротчаево, которая является частью Северного широтного хода. Протяженность пути составляет 707 км. Проектирование железной дороги уже завершено, о чем объявил губернатор Ямало-ненецкого автономного округа Дмитрий Кобылкин. Он отметил, что главным инвестором проекта является шведская компания Rise Capital.

А предварительная стоимость реали-

зации СШХ оценивается в 190 млрд руб. в текущих ценах.

Компания Rise Capital уже оплатила проектные изыскания по ямальскому участку СШХ – Бованенково – порт Сабетта. Самой проблемной частью проекта губернатор ЯНАО назвал мост через реку Обь в районе Салехарда. Ориентировочная стоимость внеклассного мостового перехода около 70 млрд рублей. Эти средства были заложены ФЦП, но в связи с кризисом, финансирование строительства моста может быть отложено.

СО СТРАТЕГИЕЙ ТЯНУТЬ НЕЛЬЗЯ

Проблемы внутреннего водного транспорта вызывает немалую тревогу у правительства России. Причиной тому, ухудшающееся с каждым годом состояние инфраструктуры, водных путей, тяжелое финансовое положение речных портов.

Последние два десятилетия государство не оказывало должной поддержки этой отрасли, вследствие чего, производственные мощности портов постепенно пришли в упадок, а количество водных путей сокращалось. Из-за подобного подхода к одному из самых дешевых видов транспорта, ежегодно закрываются несколько портов.

Но сейчас ситуация взята под контроль. Ведь дальше мириться с таким положением дел было нельзя. Сегодня разрабатывается Стратегия развития внутреннего водного транспорта России, очередное обсуждение которой состоялось на заседании Правительственной комиссии по транспорту.

Участники заседания в целом одобрили Стратегию развития внутреннего водно-



го транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Минтранс поручено подготовить документ к рассмотрению на заседании Правительства с учётом состоявшегося обсуждения. Остается надеяться, что специалисты Минтранса РФ в короткие сроки справятся с поставленной задачей, внесут в проект Стратегии необходимые коррективы и этот жизненно важный для работников речного транспорта документ будет принят в ближайшие месяцы.



ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ

Вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев принял участие в работе Общего собрания членов Союза строителей железных дорог (ССЖД).

Главными вопросами повестки дня были: отчёт президента Геннадия Талашкина, назначение на должность нового исполнительного директора, поддержка резолюции I конгресса строителей железных дорог, формирование реестра строителей железных дорог, взаимодействие с РОСПРОФЖЕЛ.

Приветственное слово делегатам и гостям собрания передал президент ОАО «РЖД» Олег Белозёров, которое зачитал вице-президент ОАО «РЖД», председатель наблюдательного совета ССЖД Олег Тони. В своём выступлении Олег Вильямсович поблагодарил членов Союза за плодотворное сотрудничество.

Геннадий Талашкин в отчетном докладе подвел итоги деятельности союза в 2015 году, информировал собравшихся о мероприятиях, проведенных организацией, остановился на задачах, которые предстоит выполнить в году нынешнем.

На собрании было подписано Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между ССЖД и РОСПРОФЖЕЛом, которое направлено на защиту интересов и прав работников транспортной отрасли.



«ДОРОЖНАЯ КАРТА» СОТРУДНИЧЕСТВА



Сложная экономическая ситуация требует активизации сотрудничества между Россией и Казахстаном. Этой проблеме была посвящена совместная деловая конференция «Российско-Казахстанский инвестиционный диалог: новые возможности для сотрудничества», которая состоялась в ТПП России.

В ходе нее представители бизнес-общества, органов власти двух стран обсудили перспективы развития инвестиционного сотрудничества, в том числе в рамках Евразийского экономического союза.

Вице-президент ТПП РФ Дмитрий Курочкин, заметил, что российско-казахстанский инвестиционный диалог зародился ещё на международном инвестиционном форуме «Байконур» (Казахстан) в 2014 году, в рамках которого ТПП России выступила с инициативой формирования «дорожной карты» по развитию инвестиционного сотрудничества двух стран. В настоящее время совместно с Посольством Республики Казахстан в Российской Федерации, Внешнеторговой палатой Казахстана завершается работа по

ее наполнению. Сейчас прорабатывается вопрос создания Российско-Казахстанского инвестиционного клуба, основной задачей которого станет выработка предложений по совершенствованию условий для развития инвестиционного сотрудничества двух стран и реализации совместных проектов.

Советник-Посланник Посольства Республики Казахстан в Российской Федерации Болат Иманбаев подчеркнул актуальность вопросов инвестиционного сотрудничества России и сообщил, что между Посольством и ТПП России достигнуты договоренности о проведении подобных мероприятий в рамках двустороннего диалога на регулярной основе, что будет отражено в «дорожной карте».

НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО, ЖДЕМ РЕЗУЛЬТАТОВ

Госкомпания «Автодор» и РОСНАНО создают инжиниринговый центр в области дорожного строительства. Об этом договорились руководители компаний Сергей Кельбах и Анатолий Чубайс.

Центр должен начать работу уже в конце января. Естественно, что у читателей журнала могут возникнуть вопросы. Всем интересно, чем конкретно будет заниматься центр? И кто будет финансировать его деятельность?

Предполагается, что инжиниринговый центр будет отбирать наиболее перспективные технологические решения в области дорожного строительства, в том числе с использованием нанотехнологий, оценивать их рыночные перспективы, формировать консорциумы для производства и продвижения на рынок высокотехнологичной продукции, проводить ее испытания и верификацию, способствовать внедрению этих технологий и оказывать экспертную поддержку заказчикам, в первую очередь Государственной компании «Автодор».

Учредителями центра станут ООО «Автодор-Инжиниринг» и Фонд инфраструктурных и образовательных программ РОСНАНО. Они получат равные доли в уставном капитале центра.

Анатолий Чубайс отметил, что проектные компании РОСНАНО могли бы участвовать в реализации концепции безостановочной системы взимания платы, так называемой технологии «free flow». Нанотехнологии могут быть широко использованы при создании антикоррозионных покрытий для мостов, долговечных материалов для дорожной разметки, систем освещения, мониторинга транспорта и т.д.

Идея хорошая, главное, чтобы был результат.



Потому Росавтодор, на днях объявил свой ежегодный конкурс «Лучшая служба», который будет проведен по 10 номинациям среди подведомственных учреждений. По итогам конкурса в марте этого года будут названы лучшие службы по строительству и реконструкции автодорог, по строительству и эксплуатации искусственных сооружений, по эксплуатации автодорог. Определит жюри и лучшую бухгалтерию, юрслужбу. Словом, номинации почти совпадают с названиями отделов в управлениях федеральных автодорог. На этом фоне особняком выделяется номинация «Лучшее учреждение по применению инноваций». Побе-

А НЕ ДОБАВИТЬ ЛИ ЕЩЕ ОДНУ НОМИНАЦИЮ?

Было время, когда соревнования среди трудовых коллективов были обычным явлением. Но потом они сошли на нет, главным мерилом работы стали деньги. Но и в пору рыночных отношений, вряд ли стоит забывать о моральном стимуле.

дитель определится по сумме набранных мест по номинациям.

Организаторы конкурса уверены, что в нынешнем году развернется упорная борьба среди подведомственных учреждений. И дело не в награде – переходящем кубке Росавтодора, а в престиже. Вот только могли бы добавить в конкурсе еще одну номинацию – «Лучшее учреждение по информационному обеспечению». И оценить не количество выступлений, а их содержание, оперативность реагирования на различные ситуации, насыщенность, обновляемость сайта и т.п. Но это уже дело организаторов.

ЗЕНИТКИ НА ТРАНСКАМЕ

Транскам и лавины неотделимы друг от друга. Ведь на этой горной дороге ежегодно сходит свыше 150 лавин. И каждая из них несет угрозу людям, которые проезжают по этой красивой, но опасной дороге.

Дорожники многое делают, чтобы обезопасить Транскам: на особо опасных участках строятся противолавинные галереи, укрепляются склоны. Но стихия всегда таит в себе сюрпризы. Начало нынешнего года не стало исключением из правил: Транскам содрогнулся от снежного напора, когда с гор спустилась огромная лавина объемом свыше тысячи кубометров. Но дорожники быстро справились с задачей, дорога была очищена раньше намеченного графика срока.

А затем, на позиции вышли зенитные орудия. Они начали обстреливать

склоны гор, где накопилось много снега, который мог в любой момент обрушиться на дорогу. Обстрел производили сотрудники противолавинной службы. Принудительный спуск со склонов снежных масс позволил ликвидировать опасность повторного схода лавины и перекрытия трассы. Сегодня движение по трассе осуществляется в штатном режиме.

Отметим, что во время остановки движения, водители и пассажиры могут подождать в специально созданных пунктах обогрева.



ЗАКРЕПЛЕНО РАСПОРЯЖЕНИЕМ

Средства дорожного фонда Алтайского края в полном объеме будут использоваться по целевому назначению. Об этом свидетельствует распоряжение губернатора края Александра Карлина.



В соответствии с документом на содержание, ремонт, капитальный ремонт, строительство, реконструкцию региональных дорог, а также приобретение дорожной техники в следующем году планируется направить 7 млрд. 287,7 млн. рублей.

Большая часть средств, 2 млрд. 240 млн. рублей, будет выделена на ремонт действующей сети автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений, расположенных на них. Второй год подряд ремонту краевых дорог уделяется особенное внимание. Из 7,8 тыс. км региональных дорог, на которые приходится основной грузопоток, большая часть дорожного покрытия уже отслужила по два-три межремонтных срока и требует обновления. В 2016 году дорожники отремонтируют в общей сложности 367,5 км краевых трасс, работы будут производить-

ся на участках дорог «Барнаул – Каменьна-Оби – гр. Новосибирской области» в Шелаболихинском районе, «Быканов мост – Солоновка – Солонешное гр. Республики Алтай» и «Бийск – Белокуриха» в Смоленском районе. Ремонт с применением технологии холодного ресайклинга дорожники выполнят на трассах «Павловск – Ребриха – Буканское» в Мамонтовском районе, «Бийск – Мартыново – Ельцовка – гр. Кемеровская область» в Ельцовском районе. Продолжатся работы и по современной технологии «Новачип», в том числе на мостовом переходе через р. Обь.

В рамках капитального ремонта в 2016 году планируется направить 100 млн. рублей на объездную дорогу в обход г. Барнаула с окончанием работ в 2017 году.

Еще 2 млрд. рублей будет направлено на содержание дорог и поддержание их состояния в соответствии с требованиями по безопасности дорожного движения.

На строительство и реконструкцию трасс и искусственных сооружений на них в 2016 году предусмотрено более 1 млрд. рублей. Будет построено 11,5 км новых дорог и 9 мостов. По примеру текущего года из этих средств также планируется выделение субсидий муниципальным образованиям края.

ЕСТЬ КОНТРАКТ!

Определились подрядные организации, которые будут заниматься содержанием автодорог регионального значения Псковской области. Большую часть региональных трасс будет обслуживать ГБУ «Псковавтодор», в ведении которой находятся региональные трассы, проходящие по территории 13 районов области.

Еще в семи районах содержатся дороги будет компания «Автомобильные дороги Пскова». Другие подрядчики оказались поскромнее. В Порховском районе работы по содержанию будет вести компания «Порхов мелиорация», в Себежском – «ДСК-Себеж», в Островском и Пыталовском районах «Дорстройсервис».

В 2016 году на содержание автодорог Псковской области выделено 1,3 млрд. рублей. Сумма немалая, если сравнивать с финансированием содержания лет 5-7 назад. Тогда не только в Ярославской области, но и большинстве регионов России, из бюджетов субъектов РФ выделялись

мизерные средства, на которые даже ямочный ремонт невозможно было выполнить в полном объеме. И только появление дорожных фондов, внесло коренные изменения в финансирование отрасли.

Псковские дорожники могут быть довольны. Торги проведены, контракты заключены, планы по содержанию согласованы, и, самое главное, обеспечено финансирование. Кстати, в 2016 году на развитие дорожной сети Псковской области из федерального бюджета будет направлено 3 млрд. рублей. Это будет хорошим подспорьем в деле совершенствования автодорог региона.



КИТАЙЦЫ В ЯРОСЛАВЛЕ

Китайские дорожно-строительные компании сейчас активно действуют не только на территории Поднебесной. Они участвуют в реализации крупных инфраструктурных проектов в разных частях света. В России до сих пор обходились своими силами.

Но китайцы не оставляют своих намерений открыть для себя российский рынок дорожных работ. Сейчас они проявляют интерес к Ярославской области, особенно к проектам строительства третьего моста через Волгу в Ярославле и Карабулинской развязке. О серьезности подхода китайских бизнесменов говорит и то, что они уже несколько раз приезжали в Ярославль, чтобы решить вопрос о своем участии в инвестировании проектов. Но пока окончательного решения нет.

Китайцы готовы инвестировать. Эти деньги нужны для строительства новых объектов. Но, вопрос откладывается. В чем же дело? Ответ на этот вопрос знают только чиновники из правительства Ярославской области. Рискнем предположить, что у них есть повод для опасений. Ведь обычно, китайские предприятия, вложив деньги, требуют, чтобы на объекте трудились их работники, которых они готовы привезти из Поднебесной. Именно это обстоятельство, как правило, становится преградой для налаживания сотрудничества между китайскими и российскими предприятиями. Но как бы ни было, вопрос должен решиться уже в ближайшее время.



ПОКУПАЕМ НОВЫЕ, НЕ ЗАБЫВАЕМ О СТАРЫХ

Работники депо Брянск-2 Московской железной дороги в прошлом году с удовольствием приняли в эксплуатацию 15 магистральных двухсекционных тепловозов 2ТЭ25КМ, которые на 90% собраны из компонентов отечественного производства.

Как отмечают специалисты, преимуществом тепловоза 2ТЭ25КМ, который способен перевозить составы массой 6400 тонн, является простота и удобство в обслуживании. Парк Брянского депо пополнил также один магистральный двухсекционный тепловоз 2ТЭ116УД.

Всего же в прошлом году для Московской железной дороги было приобретено 30 локомотивов на сумму 4871,931 млн. руб. Среди них 4 пассажирских электровазона ЭП20, которые приписаны к локомотивному депо Москва-Сортировочная-Рязанская, 10 маневровых тепловозов ТЭМ14, поступивших в депо Бекасово-Сортировочное.

Понятно, что сразу весь парк не обновить. Поэтому в 2015 году продолжалась работа по модернизации тягового подвижного состава. Ремонт с продлением срока службы проведен 72 локомотивам, в том числе 24 грузовым тепловозам и 4 грузовым электровазонам, 12 маневровым тепловозам и 32 пассажирским электровазонам.

В рамках реализации программы по приведению к требованиям правил технической эксплуатации в депо Лихоборы-Окружные выполнен монтаж устройств безопасности КВД-3 (контроль параметров движения) на 48 тепловозов серии ЧМЭЗ, в эксплуатационных локомотивных депо Рыбное-Сортировочное и Орехово на 60 локомотивах установлены устройства безопасности САУТ/ЦМ.

13-Й В МИРЕ

Ускоренными темпами идет строительство самого длинного в Центральной Азии железнодорожного тоннеля через перевал Камчик в Узбекистане. По информации, поступившей в редакцию, длина железнодорожного тоннеля через перевал Камчик составит 19.2 километра, то есть по этому показателю займет 13-место в мире.

Строительство этого тоннеля обусловлено тем, что сегодня нет железнодорожного сообщения между Ташкентом и регионами страны, расположенными в Ферганской долине. Железнодорожная ветка, соединяющая столицу и три области долины, проходит через Таджикистан. Но она сегодня не используется Узбекистаном. Новый тоннель ликвидирует последнее «белое» пятно на железнодорожной карте Узбекистана.

Как предполагают специалисты, реализация этого проекта позволит зна-



чительно увеличить торговлю не только между Узбекистаном и Китаем, но также и в рамках Нового Шелкового пути. Сегодня именно этот участок железной дороги является одним из проблемных мест трансконтинентальной международной транспортной магистрали.

Ввод в эксплуатацию Камчикского тоннеля, генеральным подрядчиком строительства которого выступает китайская корпорация СТГ, планируется летом этого года. Общая стоимость контракта составляет 455 миллионов долларов.

ЦЕНЫ РАСТУТ

Сколько было копий сломано по вопросу электричек в прошлом году. Проблема была решена только после вмешательства главы государства. Главной причиной закрытия десятков маршрутов пригородного сообщения специалисты объявили отказ регионов компенсировать убытки от поездов.

Поручение Владимира Путина РЖД и местные власти выполнили, многие маршруты были восстановлены опять. Но проблема убыточности осталась и ее необходимо решать. При этом, хотим мы того или нет, нагрузка вновь падает на пассажиров. Так, с 1 января 2016 года в среднем на 7% повысилась стоимость проезда в пригородных поездах Свердловской железной дороги.

Больше всего, на 10%, цены выросли в Пермском крае. Билет в первой, самой дешевой зоне обойдется в 26 рублей. В Тюменской области индексация коснулась только третьей зоны. Их цена выросла на 7,5% – до 44 рублей. Самый дешевый би-

лет на электричку по-прежнему стоит 22 рубля. Жителям Югры придется теперь выкладывать на 4% больше – минимум 36 рублей.

В Свердловской области проезд в электропоездах подорожал на 8%. Поездка в первой зоне обойдется в 27 рублей, что на два рубля больше, чем в 2015 году.

Билеты на «Ласточки», курсирующие между Екатеринбург и Нижним Тагилом, стоят теперь 250 рублей, стоимость поездки из уральской столицы в Каменск –Уральский составит 208 рублей. До Кузино «Ласточкой» можно будет добраться за 140 рублей, в Первоуральск – за 110.





С КАПСКОГО СТАНДАРТА НА РОССИЙСКИЙ

Остров Сахалин до сих пор остается единственным в России регионом, где ширина железнодорожной колеи отличается от стандартных 1520 мм. Здесь пока эксплуатируется оставшаяся еще от японцев колея, которую специалисты называют «капской», шириной 1067 мм.

Подобная разница в ширине колеи создавала сложности в перевозке грузов: при переходе с континента на остров необходимо было менять колесные тележки на вагонах. Другая проблема заключалась в том, что на российских предприятиях уже не выпускаются локомотивы для узкой колеи.

Именно поэтому в 2003 году были начаты работы по переустройству островной магистрали. Прежде всего, были построены новые мосты, водопропускные трубы, укреплены подпорные стены, ликвидированы другие узкие места. В 2005

году железнодорожники приступили непосредственно к «перешивке» путей, то есть укладке новых рельсошпальных решеток на железобетонных шпалах под габарит 1520 мм, но с сохранением движения по колее прежней ширины - 1067 мм. Работы проводились с севера на юг. За это время из 806 км главного хода пройдено более 585 км. В 2015 году было переустроено 35,7 км пути, введены в строй три новых железнодорожных моста.

В нынешнем году планируется «перешить» на материковый стандарт еще 26 км пути.

А МЫ ПОЕДЕМ В КАЛИМАНТАН...

Российские железнодорожники могут принять участие в строительстве железных дорог в Индонезии, где в ближайшем будущем намечено реализовать 4 крупных проекта: Транскалимантанская дорога, Транс-Сулавеси, Транс-Джава и Транс-Суматра.

Стать партнером при строительстве этих объектов может российская компания РЖД, обладающая как огромным опытом работы, так и финансовыми возможностями. Но уже объявлено, что РЖД будет принимать решения только после оценки инвестиционной рентабельности реализуемого индонезийского проекта по строительству на острове Калимантан железнодорожной ветки и грузового морского терминала по транспортировке угля. Строительство непосредственно дороги должно начаться не раньше 2017 года.

Общая стоимость проекта строительства Транскалимантанской дороги составляет \$2,5 млрд. По мнению генерального директора проектной компании РЖД в Индонезии, Дениса Муратова, про-

ект может выйти на окупаемость в течение шести лет и должен быть полностью завершен в 2019 году. Субподрядчиками могут выступить российские и индонезийские компании.



СКОЛЬКО ДЕНЕГ НУЖНО ЕЩЕ?

Железнодорожную линию Томмот – Нижний Бестях в Якутии строители должны были ввести еще в 2012 году. Однако дорога до сих пор не достроена полностью. Сейчас по этому маршруту разрешена лишь временная эксплуатация.

Виновником «долгостроя», как утверждают чиновники, является компания «Трансстрой-Восток», которая была генподрядчиком объекта. Однако, задолжав субподрядным организациям от 300 млн руб. до 1,2 млрд руб., это предприятие было объявлено банкротом. После этого бразды управления строительством взяла на себя компания «Еловское Трансстрой», которая вскоре также была обанкрочена. Напомним, что обе эти компании входят в состав холдинга «Трансстрой».

И вот теперь строительство железной дороги объекта берет на себя РЖД, но при одном условии: после определения стоимости работ государство должно принять решение об оказании поддержки за счет федерального бюджета в полном объеме. До сегодняшнего дня, начиная с момента строительства, то есть с 2005 года, освоено более 45 млрд рублей, из общего объема финансирования свыше 48 млрд руб. Построено более 444 км линий. Объем финансирования на 2014 год составлял около 4 млрд руб., но из-за невыполнения плана и отставания от графиков более 1,7 млрд руб. были перенесены на 2015 год. И почему-то есть уверенность, что стоимость объекта возрастет. Сколько еще денег потребуется, чтобы достроить оставшуюся часть дороги?



АЭРОПОРТ – НЕ ТОЛЬКО ЗДАНИЕ...

Инфраструктура городов, где пройдут матчи чемпионата мира по футболу 2018 года, должна быть совершенной. Такое требование поставлено перед местными властями и соответствующими министерствами и ведомствами. Ведь на «праздник» футбола приедут десятки тысяч гостей из разных стран мира. Для большинства из них «воротами» в Россию станут аэропорты и вокзалы.

Новый аэропорт, как говорится, с нуля, строится в Ростове-на-Дону. Сдать его должны в 2017 году. Вроде есть еще время, но ведь оно летит незаметно. Поэтому графики строительства объектов чемпионата мира под строгим контролем первых лиц регионов. Ростовский аэропорт возводят подразделения группы компаний «Ренова», председателем совета директоров которой является Роман Вексельберг. С ним и встретился губернатор Ростовской области Василий Голубев, чтобы наметить ориентиры на оставшийся период строительства. И хотя, собеседники подтвердили, что работы идут по графику, однако беспокойство остается. Дело в том, что необходимо не просто сдать в эксплуатацию само здание, нужно еще оснастить его всем необходимым, предусмотреть максимально комфортные условия для пассажиров, а также для служб аэропорта, в том числе, пограничников, таможенников и т.д. именно этим вопросам сегодня уделяется пристальное внимание. По предложению губернатора в ближайшее время будет разработана дорожная карта с перечнем мер, которые обеспечат своевременный ввод объекта в эксплуатацию в следующем году.

ОТКУДА ОТСТАВАНИЕ?

Калининградцы рады тому, что матчи чемпионата мира по футболу 2018 года и в их городе. Потому что в рамках подготовки к этому событию в городе приводится в порядок дорожно-транспортная инфраструктура.



Обновится и аэропорт «Храброво», где продолжаются работы по реконструкции и строительству аэровокзального комплекса, взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона, аварийно-спасательной станции, патрульной дороги и ограждения. Ход работ недавно проверил руководитель Росавиации Александр Нерадько, который после осмотра объектов провел совещание с участием представителей администрации Калининградской области, ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», ФГУП «Государственная корпорация по органи-

зации воздушного движения в Российской Федерации», международного аэропорта «Калининград», а также подрядных организаций. В ходе совещания подрядные организации предложили реализовать меры, которые могут способствовать устранению сформировавшегося отставания от плана производства работ. Хотелось бы узнать только, почему возникло это отставание. Ведь, как известно, все объекты ЧМ по футболу финансируются своевременно и в полном объеме. Почему тогда возникают проблемы? Или опять денег не хватает?

ПЕРВАЯ ПОБЕДА «ПОБЕДЫ»



Незавидной оказалась участь первого в России лоукостера – авиакомпании «Добролет», которая из-за санкций, введенных западом, прекратила свое существование. Но, недолго музыка играла для наших недоброжелателей. В декабре 2014 года свои первые рейсы совершили самолеты новой авиакомпании с символическим названием «Победа»

«Победа» с первых шагов начала успешно осваивать рынок. Уже через год она отпраздновала о своей первой победе. 26 декабря 2015 года авиакомпания перевезла трехмиллионного пассажира. В базовом аэропорту «Победы» – «Внуково», это событие отметили торжественно. В ходе мероприятия было отмечено, что авиакомпания «Победа» совершает полеты по 33 маршрутам, 31 из них – по России. Два первых регулярных зарубежных маршрута были запущены в декабре. Парк компании состоит из 12 новейших воздушных судов Boeing 737-800NG. По итогам первого квартала 2015 года «Победа» вошла в ТОП-10 крупнейших авиаперевозчи-

ков России. Это первый успешный проект классического лоукостера в России, который формирует новый облик отечественной авиатранспортной отрасли. Особо надо отметить, что на отдельных социально важных и наиболее востребованных направлениях «Победа» предлагает самые выгодные тарифы и тем самым влияет на ценовую политику других перевозчиков.

В соответствии с программой развития, к 2018 году предполагается иметь около 40 воздушных судов, а количество пассажиров достигнет 10 млн человек в год. Маршрутная сеть компании будет насчитывать более 45 внутрироссийских и международных направлений.



С ДУМОЙ О МАЛОЙ

Развитие региональных авиасообщений остро поставило вопрос о производстве самолетов для перевозки небольшого количества пассажиров. Себестоимость таких машин не велика, к тому же, они могут садиться и на небольшие аэродромы, что важно для малой авиации.

Исходя из этой задачи, правительство России готово компенсировать до 100% текущих производственных расходов авиапроизводителей, занимающихся выпуском самолетов с максимальным сертифицированным взлетным весом 6600 кг и вместимостью не более 19 пассажиров. Об этом говорится в разработанном Минпромторгом проекте постановления правительства, общественное обсуждение которого завершилось 14 января.

В документе отмечается, что субсидии будут предоставляться два раза в год. Их

размер будут рассчитывать на основе отчетов производителей о понесенных расходах. Насколько эффективно предприятия будут использовать предоставленные средства, будет оцениваться на основе того, сумеют ли они придерживаться производственного плана, изложенного в госпрограмме «Развитие авиационной промышленности на 2013-2025 гг.».

Поддержка государства, по мнению авиапроизводителей, поможет в короткие сроки начать выпуск необходимых для малой авиации самолетов.

«ОРЕНБУРГСКИХ АВИАЛИНИЙ» БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ

В начале нулевых в России было столько авиакомпаний, что даже трудно было сосчитать. Но время и рынок быстро отделили зерна от плевел. Большинство мелких авиапредприятий не выдержали конкуренцию и отошли от дел. Других заставили покинуть авиарынок все более ужесточающиеся требования к безопасности полетов.

И даже сегодня, оставшиеся крупные компании, зачастую не справляются с вызовами времени, о чем свидетельствует и судьба «Трансаэро». По сути, только «Аэрофлот» держит удары, но опираясь при этом на господдержку. Банкротство «Трансаэро» могло привести к тому, что «Аэрофлот» занял бы монопольную позицию в сфере авиаперевозок страны. Наверное, именно с этим связано создание авиакомпании «Россия», которая должна стать второй по величине в РФ. В ее состав войдут такие перевозчики Группы «Аэрофлот», как «Россия», «Донавиа» и «Оренбургские авиалинии», являющиеся дочерними ком-

паниями «Аэрофлота». АК «Россия» будет перевозить порядка 10 млн пассажиров в год и обладать флотом из 74 воздушных судов.

А что же будет с сотрудниками «дочек», ведь там работают тысячи людей? В ходе встречи губернатора Оренбургской области Юрия Берга, руководством «Аэрофлота» и других было принято решение, что сотрудникам АО «Оренбургские авиалинии», как и других «дочек» будет предложено трудоустройство либо в офисе АК «Россия» в Санкт-Петербурге, либо в её филиале в Москве, либо в дочерних компаниях ПАО «Аэрофлот».

С ПОМОЩЬЮ САНКЦИЙ ВОЗРОДИМ АВИАПРОМ

Последние два десятилетия российские авиакомпании пополняли свой флот в основном самолетами зарубежного производства. Но оказалось, что такая политика не слишком дальновидна. Ведь в любой момент западные производители под нажимом властей своих стран могут прекратить техническое обслуживание самолетов или вообще перестать продавать их российским авиаперевозчикам.

Особенно остро стоит вопрос организации полетов в Крым. Дабы не зависеть от чужой воли, принято решение создать авиакомпанию, укомплектованную отечественной техникой. Правительство РФ намерено заказать на ульяновском «Авиастар-СП» достройку 11 самолетов. Парк нового перевозчика будет состоять из 11-12 единиц Ту-204, десяти SSJ-100. В дальнейшем планируется, что именно здесь начнется эксплуатация новых самолетов MC-21.

Кроме того, интерес к Ту-204 проявило и МЧС. Руководитель ведомства Владимир Пучков, в частности сказал, что министерству нужны дальнемагистральные самолеты, способные совершить беспосадочный полет из Москвы до Анадыря, Петропавловска-Камчатского.

В «Авиастаре» давно не было таких крупных заказов. Но на помощь к авиастроителям пришли ...западные санкции. И отечественный авиапром вновь оказался востребованным.

В январе на «Авиастаре» уже запущены в производство пять новых Ил-76МД-90А. Нарращивая производственные мощности, ульяновцы планируют к 2017-2018 годам выйти на выпуск 12-15 самолетов в год.





В ЗАЛИВЕ БЕЗОПАСНО

В Кандалакшском заливе повысился уровень безопасности мореплавания. Здесь начала функционировать система управления движением судов (СУДС), которая включает также береговую станцию морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

Система состоит из центра управления (ЦУ), размещенного в здании бывшей радиостанции Кандалакшского морского торгового порта, и автоматизированного радиотехнического поста (АРТП), построенного на горе Крестовая. Технические средства включают в себя береговую радиолокационную станцию (БРЛС), береговую станцию автоматической идентификационной системы (БС АИС), подсистему ультра-коротковолновой (УКВ) связи с судами, систему радиорелейной связи между ЦУ и АРТП. Как уже упоминалось, в рамках проекта создана береговая радиостанция морского района А1 Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). Введенная в действие система позволит обеспечить должный уровень безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море на подходах к порту Кандалакша. В настоящее время завершены натурные испытания систем ГМССБ и СУДС, ведется подбор персонала. В этом году начнется опытная эксплуатация систем, а также будут проведены мероприятия по их освидетельствованию.

НЕ ТОЛЬКО СТОЛИЦА, НО И КУЗНИЦА

Говоря о Санкт-Петербурге, как о морской столице России, почему-то больше внимания уделяют развитию портов, туризма, транспортной инфраструктуры. А вот о том, что Санкт-Петербург – кузница нашего флота, город, в котором сосредоточены несколько крупных судостроительных предприятий, говорится не очень много.

Ни санкции, ни кризис не оказали значительного влияния на деятельность верфей Санкт-Петербурга. Финансирование проектов продолжается, все программы выполняются строго по графику. «Балтийский завод» завершает строительство самого большого и мощного в мире атомного ледокола «Арктика» проекта 22220, сдача в эксплуатацию которого планируется 26 мая.

«Средне-Невский судостроительный завод» спустит на воду, не имеющее аналогов в России, скоростное пассажирское судно нового поколения, рассчитанное на 150 пассажиров, а также первый серийный корабль противоминной обороны «Георгий Курбатов».

«Адмиралтейские верфи» в апреле произведут спуск по гособоронзаказу ледокола-буксира «Илья Муромец», а до конца ноября должны передать Минобороны две подводные лодки проекта 636.3 (шифр «Варшавянка»).

«Выборгский судостроительный завод» (Ленинградская область), планирует спустить на воду в этом году головное ледокольное судно серии проекта Arc130A для «Газпром нефти». В четвертом квартале предприятие передаст Росморречфлоту третье в серии судно «Новороссийск» проекта 21900 М.

Как видим, судостроительная отрасль, по крайней мере, в этом году чувствует себя вполне комфортно.



ПРОСТОЙ НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

Нижегородским судостроительным предприятиям в этом году простаивать не придется. На заводах «Красное Сормово» и «Окская судостроительная» будут спущены на воду 10 судов разных классов.

Самый крупный заказ на строительство 7 танкеров класса «река-море» поступил от компании «БФ Танкер». Предусматривается, что эти суда будут эксплуатироваться на экспортных перевозках компании «Лукойл». Лизингодателем для контракта является ГТЛК. Судостроители намерены все танкеры построить в период речной навигации 2016 года.

Еще два танкера-химовоза «река-море» усовершенствованного проекта RST27 возводятся в соответствии с трехсторонним контрактом между заводом «Красное Сормово», «Волготранс» и «Гознак-лизинг». Новая модификация позволяет Госзнак перевозить не только нефть и нефтепродукты, но и химические грузы, включая дополнительную линейку продуктов метанольной

группы. Это первый танкер в России, который может перевозить этанол.

На конец января запланирован спуск головного дноуглубительного судна нового проекта, построенного по контракту с Росморпортом. Согласно контракту, общая стоимость которого составляет 2,2 млрд рублей, необходимо выпустить три таких суда для морских портов Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург и Туапсе.

Завод «Красное Сормово» будет участвовать в тендере, объявленном Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана на строительство и поставку нефтеналивного танкера дедевейтом 7,1 тысячи тонн и двух единиц транспортно-буксирных судов для обслуживания морских буровых платформ.



КРЫМСКИЙ ПОРТ – ТРУДНОСТИ ИЗОЛЯЦИИ

Два последних года ГУП «Крымские морские порты» находилось в сложном экономическом положении. Из-за санкций и транспортной изоляции полуострова снизилась доходность портов Крыма, что осложняет их развитие и поддержание надлежащего технического состояния.

Этим объясняется привлечение ГУП «Крымские морские порты» кредитной линии банка «Россия» (г. Санкт-Петербург) на 150 млн рублей. По сведениям самого ГУП, кредитная линия открывается сроком на 12 месяцев для пополнения оборотных средств, выплаты зарплаты, оплаты ГСМ и налогов. Средства будут привлекаться по ставке не более 20% годовых. ГУП «Крымские морские порты» было создано в марте 2014 г., находится в ведении Минтранса Републики Крым.

В структуру предприятия на правах филиалов входят Керченский торговый порт, Керченский рыбный порт, Феодосийский торговый порт, Ялтинский торговый порт, Евпаторийский торговый порт, Керченская паромная переправа, а также предприятия «Порт-Терминал» (г. Керчь) и «Госгидрография».

Финансовые трудности предприятие, наверняка, будет испытывать и в нынешнем году. Ведь транспортная изоляция полуострова продолжается.

ВОЛЬНИЦА ДЛЯ ВЛАДИВОСТОКА

Теперь морякам из судов, прибывающих в порты Владивостока разрешено упрощенное получение визы иностранными гражданами на восемь дней. Это значит, что они могут свободно передвигаться по территории 15 муниципальных образований Приморского края.

Кроме того, в рамках порто-франко в наступившем году заработает упрощенный транзит товаров между зонами порта. По данным Дальневосточного таможенного управления, при таком режиме товары размещаются без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров ЕАЭС. В пунктах пропуска через государственную границу России



останутся только два контрольных органа: пограничная и таможенная службы. Санитарно-карантинный, фитосанитарный контроль, а также ветеринарный надзор будут осуществлять таможенные органы.

Государство предоставляет резидентам бесплатную дорожную и инженерную инфраструктуру. Для них также предусмотрены преференции и льготы по налогу на прибыль: в первые пять лет применяется пониженная ставка – не более 5%, в течение следующих пяти лет – не менее 10%.



ПУТЕЙ СТАЛО БОЛЬШЕ

Новые водные пути появились в России, после того, как в начале января премьер-министр РФ Дмитрий Медведев подписал распоряжение «Об изменении перечня внутренних водных путей России».

В соответствии с документом, морские суда теперь получают возможность подходить к строящемуся Арктическому терминалу круглогодичной отгрузки нефти Новопортовского месторождения морского порта Сабетта без оформления необходимых разрешений и согласований, требуемых при заходе судов под иностранными флагами на внутренние водные пути России.

Отрадно, что вновь возобновит свою деятельность порт Советск в Калининградской области. Кстати, последние краны в порту были демонтированы всего два года назад. Будет обеспечен свободный проход из Куршского залива в реку Неман судов рыболовецкого флота, судов пограничной, таможенной, гидрографической служб и судов Минобороны России. Важным шагом станет созданием независимого от Литвы судоходного пути по российской территории (по р. Скирвите (р. Северная) и Камышовой отмели в Куршском заливе) при следовании судов из пунктов, расположенных в бассейне реки Неман в другие пункты Калининградской области. Будет также обеспечено безопасное судоходство от города Зеленоградска до государственной границы протяженностью 35 км, а в самом городе будет создана база отстоя спортивных и парусных судов.

Целью развития водного туризма продиктована необходимость обеспечения прохода судов из реки Вуокса в Ладожское озеро и безопасность на судовом ходу реки Вуокса.

СКОРОСТНЫХ ТРАСС ПОКА НЕ ХВАТАЕТ...

В прошлом номере журнала мы опубликовали обзорную статью о «Транспортной неделе-2015», прошедшей в начале декабря в Москве. В рамках форума состоялись несколько круглых столов, дискуссий и конференций, посвященных актуальным вопросам развития дорожно-транспортной инфраструктуры России. Мы представляем вашему вниманию материалы наших корреспондентов с этих мероприятий.



Свыше 60 регионов России лишены скоростных автомагистралей. Реализация таких проектов в секторе федеральных трасс с середины 2015 года затруднена ввиду недостаточного финансирования. А в нынешних региональных бюджетах тем более проблемно изыскать средства на эти проекты. Но сооружение скоростных автомагистралей для большинства регионов страны имеет стратегическое значение, поскольку, по имеющимся оценкам, внутри- и межрегиональные автодороги такого уровня позволят минимум на 10% увеличить валовой региональный продукт более чем в 70 субъектах Федерации. Поэтому вопрос о том, строить или не строить скоростные трассы можно считать решенным. Но, при сегодняшней ситуации, сказать, когда будут реализованы эти проекты, трудно.

Именно эти проблемы были в центре внимания круглого стола «Развитие скоростных автомобильных дорог в России», состоявшегося в рамках «Транспортной недели-2015».

В работе круглого стола приняли участие помощник Президента Российской Федерации Игорь Левитин, первый заместитель Министра транспорта РФ Евгений Дитрих, глава Государственной компании «Автодор» Сергей Кельбах, руководитель Росавтодора Роман Старовойт, российские и зарубежные эксперты транспортной отрасли, представители международных финансовых институтов, профессиональные консультанты.

Председатель правления ГК «Автодор» Сергей

Кельбах, приветствовал участников в качестве «хозяина» круглого стола, так как именно госкомпания являлась организатором этого мероприятия. Сергей Валентинович сразу наметил тему дискуссии, обозначив ее вопросом: «Какие должны быть проекты дорог: нужные или эффективные?». Тема как видим интересная, и она вызвала живой отклик у присутствующих.

Впрочем, на этот вопрос попытались ответить и мы, сотрудники журнала «Дороги и транспорт». По нашему мнению, проекты должны быть и нужными, и эффективными. Строить дороги нужно где это необходимо, но с другой стороны, любой реализованный проект должен приносить экономи-



ческий эффект, быть социально значимым. Как правило, строительство дорог ведет к развитию прилегающих районов, способствуя приходу инвестиций, созданию новых предприятий. Как следствие, это оказывает влияние и на решение социальных вопросов: появляются новые рабочие места, увеличивается поступление налогов, растет местный бюджет, строятся детские сады, школы, объекты здравоохранения. Но вот где пройдет дорога, какой маршрут будет наиболее эффективным, этот вопрос должны решать не только проектировщики, а приглашать к обсуждению местные власти и общественность. Конечно, нам могут сказать, что такая открытость может привести к спекуляции с земельными участками, по которым будет проложена дорога, но, скажем прямо, подобное и сейчас происходит. Исходя из обсуждаемого вопроса, заметим, что, наверно, стоит выработать какие-то параметры определения эффективности автодорог.

Заместитель министра транспорта Евгений Дитрих отметил, что в условиях ограниченного бюджетирования ориентироваться нужно не только на реализацию федеральных мега-проектов, но и на региональные объекты: «Наши общие усилия должны быть направлены на более полное взаимодействие с субъектами Российской Федерации, наша задача – научить коллег правильно структурировать и прорабатывать привлекательные инвестиционные проекты».

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин заявил, что Россия по уровню развития дорожной инфраструктуры занимает 132 место в мире. Это яркий показатель того, сколько еще предстоит построить дорог, чтобы занять в этом списке достойное место. Но требуются средства, необходимо активнее привлекать бизнес в отрасль. «Инвестиции в дороги оправданы на 100%», – сказал Михаил Блинкин.

Директор департамента Государственной политики в области дорожного хозяйства Минтранса Игорь Костюченко также привел интересную статистику. В частности, он отметил, что в настоящий

момент в России доля автодорог первой категории составляет один процент от общей протяженности дорог с твердым покрытием. Конечно, эта цифра, «смешная», но мы должны смириться с тем, что в ближайшие годы резкого увеличения в километраже автодорог I категории не будет.

Никто не спорит, что скоростные трассы будут способствовать росту потенциала регионов. Но сколько нужно таких дорог построить в России и во что они обойдутся? Оказалось, что эксперты давно уже все посчитали. По их мнению, протяженность сети скоростных дорог должна быть не менее 15 тысяч километров, что даст наибольший эффект от них. Для создания такой сети автомагистралей потребуется 6 триллионов рублей, из них половина бюджетных средств, половина – внебюджетных. Прогнозируемый эффект от создания данной сети составляет 37 триллионов рублей.

Приведенный расчет экспертов подтверждает, что инвестиции в дорожное строительство выгодно и приносит хорошую прибыль. Понятно, что деньги не вернутся сразу или даже в течение года. Но это будет стабильный доход в течение многих лет. К тому же, государство финансирует содержание автодорог, значит, предприниматель, инвестировавший в строительство новой дороги, а затем и эксплуатирующий её, может рассчитывать на еще более быстрое возмещение затрат.

Выступая на круглом столе, глава «Росавтодора» Роман Старовойт отметил, что «формирование национальной сети скоростных автомобильных дорог – это приоритетное направление в развитии транспортной системы России. Росавтодор, с учетом проблем транспортного обеспечения экономики и социальной сферы регионов, предлагает разработать и рассмотреть общую концепцию создания сети скоростных автодорог – как платных, так и бесплатных, которые бы обеспечили создание завершенных транспортных коридоров на территории страны». По мнению Романа Старовойта, «уже сегодня существуют условия для поэтапного формирования опорных межрегиональных маршрутов «Север – Юг» и «Запад – Восток».



Эту тему продолжил руководитель ГК «Автодор» Сергей Кельбах, который высказал мнение о международном транспортном коридоре трассы «Западная Европа – Западный Китай». Он подчеркнул, что для реализации этого важного проекта необходимо будет построить около 2,3 тыс. км по территории России, что позволит увеличить валовый региональный продукт в зависимости, от экономического состояния субъекта Федерации, от 5,5% до 8,5%. Одновременно, появится дополнительный стимул для развития внутрирегиональной дорожной сети в регионах, задействованных в проекте, всего в 23 субъектах Российской Федерации (в ПривФО, ЦФО, СевЗапФО).

Другие выступающие также положительно отзывались о строительстве скоростных автобанов. Но где найти средства на реализацию этих масштабных проектов? Эта ноша, прямо скажем, непосильна сейчас государству. Руководство регионов больше озабочено социальной сферой, за которое с них «снимут стружку» в первую очередь. Именно поэтому было выдвинуто предложение о том, что эффективная скоростная дорожная сеть может быть создана путем взаимоувязки федеральных, региональных и частных проектов. В этой связи, нужно шире использовать механизмы государственно-частного партнерства, позволяющие обеспечить финансирование проектов скоростных дорог регионального значения.

Но привлекательны ли для представителей бизнеса дороги? Как показывает опыт Госкомпании «Ав-


тодор», вполне реально привлечь к строительству автодорог крупных частных инвесторов. Сегодня принцип 90-х – «быстрее отбить деньги» остается в прошлом, и немало бизнесменов вкладывают средства в средне- и долгосрочные проекты, в том числе и в дорожную отрасль. В настоящее время схема государственно-частного партнерства успешно применяется при строительстве, реконструкции и эксплуатации участков автодорог М-4 «Дон», М-11 Москва – Санкт-Петербург и других.

Разговор на круглом столе получился интересным. Конечно, сейчас нет условий для строительства необходимых стране 15 тыс км скоростных автодорог. Но даже то, что этот вопрос стоит в повестке дня «Транспортной недели» говорит об его актуальности, востребованности. И откладывать реализацию проекта строительства скоростных автодорог в долгий ящик, ждать, пока у государства появятся деньги, было бы неверным решением. Если найти подход, то бизнес можно заинтересовать международным транспортным коридором «Западная Европа – Западный Китай», тем более, что свою часть этой магистрали Казахстан уже построил. А российская часть пока только обсуждается. Тем временем, транспортные потоки переориентируются на другие маршруты. Это значит, что Россия теряет сотни миллионов долларов, которые могла бы получить в результате транзита грузов по территории страны. ■

**Алексей Чичкин,
Комил Жаббаров, корр. «ДиТ».**



СТТ

при поддержке 

31 МАЯ — 4 ИЮНЯ

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ 2016

№1 в РОССИИ и СНГ
СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!

WWW.STT-EXPO.RU

ОРГАНИЗАТОР: ООО «СТТ ЭКСПО»



Messe München



**КРОКУС ЭКСПО
МОСКВА**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАРТНЕРЫ



ИНФОРМАЦИОННЫЕ СПОНСОРЫ



**Основные
Средства**

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ:

РАСТЕТ ВЛИЯНИЕ ПОЛИТИЧЕСКИХ ТРЕНДОВ

Внутри- и внешнеполитические факторы всё активнее влияют на рынок международных автоперевозок. Общее число нарушений графика движения грузовых авто в зарубежной Европе и в Западном регионе экс-СССР, обусловленное политическими причинами, увеличилось в 2015-м почти вдвое в сравнении с 2014 годом. Эта негативная тенденция может усугубиться, в отсутствие межгосударственных мер по обеспечению бесперебойного товаро- и пассажироперевозки. Данные меры должны включать в частности, создание новых перевозочных коридоров, обходящих политически проблемные регионы или страны. Но международное сотрудничество в этой сфере пока отстаёт от упомянутых негативных трендов. Эти вопросы обсуждались на круглом столе «Международные автомобильные перевозки: современные вызовы и перспективы», состоявшемся в ходе «Транспортной недели».



Как отметил директор АСМАП Андрей Курушин, ввиду геополитической ситуации, во многом обусловленной антироссийскими санкциями, у автоперевозчиков возникают трудности при пересечении границ со странами ЕС в обоих направлениях. Политические факторы влияют на положение дел в этой сфере и в Западном регионе СНГ (при пересечении границ с Украиной, Молдовой, Грузией). Заторы, по данным АСМАП, нередко измеряются многими часами, а иногда и сутками. Кроме того, по данным А.Курушина, ужесточается въездной контроль на границах стран ЕС эксплуатационно-экологических характеристик российских перевозоч-

ных средств. В этом сегменте проверок и контроля «тоже сказывается влияние политических моментов».

Кроме того, перевозки между Россией и рядом стран Юго-Восточной Европы осложняются внутренними конфликтами или сложными политическими взаимоотношениями между государствами (например, Сербия – Косово, Греция – Македония, Хорватия – Сербия, Греция – Турция). Отнюдь не упрощают ситуацию в этой сфере ответные экономические меры России в отношении Турции, недавно принятые в связи с известными провокационными действиями Анкары в отношении ВВС РФ.

Все эти вопросы, по мнению

А.Курушина и других участников форума, затрудняют, помимо всего прочего, создание новых транспортных коридоров и, в совокупности, требуют выработки двух- и многосторонних мер по предотвращению нарушений перевозочного графика. В противном случае имеется весомый риск, без преувеличения, закупки взаимовыгодных торговых связей между многими странами.

Василиос Крастонис, менеджер-директор по сбыту греческой агропромышленной компании «Энарсис», уточнил журналу, что, «к примеру, из-за качества топлива, его экологических параметров, уровня исправности двигателей и кузовного оборудования немалому числу российских автоперевозчиков с большим трудом удаётся «проникать» в ЕС. А бывает, что их и вовсе не пропускают в страны ЕС. Санкции же против России позволяют весьма произвольно подходить к вопросам допуска перевозчиков и грузов из России. Российская сторона может предпринимать аналогичные «политизированные» меры, но она, по имеющейся информации, отнюдь не злоупотребляет политической конъюнктурой в тех же вопросах».

Генсек МСАТ Умберто де Претто акцентировал внимание на проблемных вопросах функционирования системы книжек МДП («Международных дорожных перевозок»). Он подчеркнул, что, «хотя эта система вскоре будет работать в Китае, Индии, Пакистане, ряде арабских стран, многие нормативно-законодательные несоответствия и существенные межстрановые различия в

социально- и финансово-экономических нормативах, в налогообложении автотранспорта и автомагистралей и т.п. делают всё более проблематичным использование книжек МДП в международном масштабе и трансграничный эффект от их применения». Эти факторы, по словам господина де Претто, хотя и не являются компонентами политических вызовов в процессе автоперевозок, но также затрудняют транспортно-экономические связи между странами. Впрочем, глава МСАТ признал объективный характер обозначенных вопросов, отметив, что полное и, тем более, быстрое устранение соответствующих различий едва ли возможно, но их «необходимо сглаживать. Поскольку, если бы везде все было одинаково, включая налоги и стоимость труда, торговля была бы бессмысленной».

В то же время, по мнению руководства АСМАП, требуется повышать размер покрытия платежей и снижать стоимость книжки МДП.

Заместитель министра транспорта РФ Николай Асаул в своем выступлении на форуме остановился на конкретных вопросах автоперевозок с соседними странами. «28 ноября 2015 г. принят федеральный закон № 337-ФЗ «О ратификации Соглашения между правительствами государств ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок». В соответствии с соглашением предполагается сформировать сеть маршрутов международного автомобильного сообщения, включая транспортный коридор Европа – Западный Китай, при-

званный соединить порты Желтого моря с портами Ленинградской области через территории КНР, Казахстана и России».

Реализация этого документа планируется в 2017-2019 годах, поэтому «достигнута договоренность с Китаем согласовать на временной основе возможность работы российских перевозчиков на участке одного из маршрутов, связывающих сибирские регионы РФ с западными районами Китая с 2016 года. Это будет регулироваться предстоящим соглашением минтранс России и Китая о транзитных перевозках грузов автотранспортом через Казахстан».

Что касается Восточной Европы и европейского региона СНГ, заместитель министра отметил, что, «с учетом подписания Молдовой и Украиной соглашений об ассоциации с ЕС, с каждым государством которого Россия имеет двухсторонние соглашения, предусматривающие разрешительную систему, молдавской и украинской сторонам предложено подписать аналогичные соглашения с установлением контингентов разрешений на двухсторонние перевозки».

Резюмируя обсуждение, скажем, что не все проблемы, особенно связанные с политическими отношениями, можно решить быстро. Но надо работать над устранением препятствий, создавать благоприятные условия для грузоперевозчиков. Для этого необходимо своевременное, притом комплексное реагирование на современные вызовы в сфере автоперевозок. ■

Алексей Балиев.





СТРОИТЕЛЬСТВО – НА ПЕРВЫЙ ПЛАН

ИМЕННО ТАКОЙ ПОДХОД ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ МНОГИЕ ПРОБЛЕМЫ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Дорожная отрасль, как и вся экономика страны, пережила довольно сложный год. Сокращение финансирования не могло сказаться на положении дорожно-строительных организаций. Стабильный рост объемов в предыдущие годы, казалось бы, не предвещал «бури». Но снижение цен на нефть, рост курса валют, вынудило правительство внести коррективы в бюджет. В итоге, «пострадала» и дорожная отрасль. С какими проблемами столкнулись дорожники России и каковы пути выхода из складывающейся ситуации? Как должны в таких условиях строить свою деятельность саморегулируемые организации? Об этих и других насущных вопросах мы беседуем с Председателем Комитета по транспортному строительству Ассоциации «Национальное объединение строителей», генеральным директором СРО «Некоммерческое партнерство «Межрегиональное объединение дорожников «СОЮЗДОРСТРОЙ» Леонидом ХВОИНСКИМ.



– Леонид Адамович, с какими итогами, с каким настроением работают сотни российских подрядных дорожно-строительных предприятий, входящих в саморегулируемую организацию?

– Работа спорится, только когда настроение хорошее. Хотя ни для кого не секрет, что в 2015 году произошло снижение объемов средств, направляемых на дорожное строительство. По разным организациям показатели отличаются, но в среднем эта цифра доходит до 30 процентов. Небольшим

утешением можно считать то, что на знаковых объектах работы продолжаются. Наши предприятия участвуют в строительстве автомагистрали «Москва – Санкт-Петербург», Центральной кольцевой автомобильной дороги, мостового перехода через Керченский пролив. Они принимают участие в выполнении программ по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в Москве, в реконструкции отдельных участков дорог в различных регионах России. Но в целом, дорожные строители переживают

трудное время. Судя по прогнозам Министерства финансов, ситуация начнет выправляться только в 2017 году.

– До 2017 года часть предприятий может не дожить, если не предпринимать каких-то действий. Как можно исправить ситуацию?

– Исправить ситуацию может изменение подхода к организации строительства автомобильных дорог, к финансированию именно этого направления. Наглядный пример – введение нормативного финансирования на содержа-



ние автомобильных дорог, подведомственных Федеральному дорожному агентству Минтранса России. Благодаря последовательному курсу и четкому плану, Росавтодор за несколько лет перешел на финансирование по нормативам.

Аналогичным образом надо поступать и со строительством автодорог. Все дорожники и общественность помнят поставленную Президентом России задачу об удвоении строительства дорог за десятилетие. Свои предложения по этому вопросу я излагал на встрече рабочей группы по подготовке заседания президиума Государственного совета по вопросам совершенствования сети автодорог, состоявшегося 8 октября 2014 года. Идея состоит в том, чтобы перестать тратить средства на реконструкцию и капитальный ремонт имеющихся автомобильных дорог, решая при этом дорогостоящие вопросы с дополнительным отводом земель и переносом коммуникаций. Вместо этого надо принять программу строительства новой, российской скоростной сети автомагистралей. Она пройдет по местам, где отсутствует застройка и коммуникации, соединив четырехполосными автомобильными дорогами все региональные центры и крупные населенные пункты. Для строительства такой сети следует применять цементобетонные технологии. В современных условиях затраты на устройство цементобетонных и асфальтобетонных автодорог практически сравнялись. А за счет увеличенного межремонтного срока новые дороги из цементобетона, при минимизированных дополнительных затратах на содержание, будут служить несколько десятилетий.

бетонных и асфальтобетонных автодорог практически сравнялись. А за счет увеличенного межремонтного срока новые дороги из цементобетона, при минимизированных дополнительных затратах на содержание, будут служить несколько десятилетий.

– Ваши предложения логично укладываются в известную концепцию о том, каким образом многие государства выходили из кризиса за счет строительства автомобильных дорог. Люди получали работу, предприятия – загрузку, страна – развитую инфраструктуру, работающую на экономику. А как институт саморегулирования вносит свою лепту в решение возникающих проблем? Государство, предоставив профессиональному сообществу право самим определять, кто может участвовать в строительстве, прислушивается к профессионалам?

– Как общественное объединение, мы участвуем в обсуждении законодательных актов, в Парламентских слушаниях, в комитетах, комиссиях и рабочих группах министерств и ведомств. Мы последовательно выражаем и отстаиваем интересы сотен организаций, которые объединяем. К большому сожалению, не всегда нас слышат. Яркий пример – в принятии закона №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения го-

сударственных и муниципальных нужд». В ходе его обсуждения каждый настоящий дорожник и каждый настоящий строитель обеими руками голосовали за введение предквалификации. Но этого не случилось. Парадоксально, но сейчас государственный закон препятствует тому, чтобы строительные работы выполнялись самыми профессиональными, самыми опытными, самыми подготовленными и хорошо оснащенными организациями. В результате даже государственные заказчики вынуждены искать возможности, чтобы легально обходить этот закон для привлечения к строительству профессионалов.

– Поняв, что действующий закон, заменивший печально знаменитый 98-ФЗ, не снял основных противоречий, строительное сообщество поднимает идею принятия нового Закона о строительном подряде. Что, на Ваш взгляд, должно обязательно войти в него?

– Основное условие – предквалификация. Государству нужен закон, который откроет дорогу настоящим профессионалам. И в этом направлении необходимо закрепить роль отраслевых саморегулируемых организаций. Основная задача института саморегулирования заключается в обеспечении качества и безопасности строительства объектов. Это полностью совпадает с желанием любого заказчика. Для выполнения своих функций мы



проводим ежегодные проверки организаций, входящих в наше Партнерство, отслеживаем и организуем повышение квалификации инженерно-технических специалистов, обобщаем и распространяем передовой опыт, разрабатываем технические стандарты на выполнение работ. Выяснив, что предприятия соответствуют требованиям российского законодательства и правилам саморегулирования, мы можем дать не только Свидетельство о допуске к работам, но и определить его место в рейтинге подрядных предприятий, который будет необходим при проведении предквалификации.

– Насколько известно, многие саморегулируемые организации объединяют предприятия из различных сфер строительства. Хватит ли их компетенции для составления рейтинга предприятий, выполняющих узкоспециализированные работы?

– Любая саморегулируемая организация способна привлечь опытных профессионалов для проведения проверок и определения уровня оснащения и степени готовности предприятия к тем или иным видам работ. Но я убежден, что вести адекватный рейтинг отраслевых подрядных предприятий должна именно отраслевая саморегулируемая организация. Так, в Совет СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» входят авторитетные в нашей отрасли руководители, которые способны по справедливости оценить возможности каждого подрядчика. Кроме того, рекомендации саморегулируемой организации гарантируются ее компенсационным фондом.

– Что еще может сделать, и что делает для дорожной отрасли саморегулируемая организация НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ»?

– В последнее время мне нередко доводится слышать положительные отзывы о переводах иностранных технических нормативов, которые используются при разработке отечественной документации и стандартов Таможенного союза. Не все знают, что именно Союздорстрой организовал, профинансировал перевод и предоставил свободный доступ к тысячам страниц зарубежных технических материалов, аутентичность которых подтверждена Госстандартом.

Лучшее из иностранных технических норм было учтено при подготовке стандартов саморегулируемой организации. За шесть лет мы, совместно с Ассоциацией «Национальное объединение строителей» разработали 52 документа по дорожной тематике. В 2015 году СРО НП «МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» разрабатывает еще 3 стандарта организации в области строительства автомобильных дорог и мостовых сооружений. По ним завершено публичное обсуждение, получены экспертные заключения технического комитета, сданы окончательные редакции. Стандарты планируется принять на Общем Собрании членов Партнерства в феврале 2016 года. Кроме того, мы планируем разработку еще 2 стандартов организации.

Очень важно, что разработанные нами документы принимаются в качестве стандартов Национального объединения саморегулируемых организаций,

основанных на членстве лиц, осуществляющих строительство. Они приняты всеми строительными СРО и входящими в них предприятиями. Фактически это национальные стандарты и уже ведется работа по приданию им официального статуса.

– Кризис не стал помехой работе по стандартизации? Как в отрасли относятся к вашей деятельности?

– Отношение положительное. Наша работа поддержана Федеральным дорожным агентством Минтранса России и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги». То же самое с подрядчиками. Дело в том, что разработка многих документов инициирована теми, кто по собственной воле применил ту или иную современную технологию, информация о которой не была заложена в российской нормативно-технической документации. Так было, например, с технологией термопрофилирования дорожных покрытий, которую освоило ООО «Севзапдорстрой». С появлением стандарта саморегулируемой организации дорожники получили возможность добиваться права на использование имеющейся у них современной новой техники при выполнении контракта с государственным заказчиком.

В целом, положительные данные опытного применения стандартов собраны с 379 объектов дорожного строительства, реконструкции и капитального ремонта. Убедившись, что наша работа востребована, мы пошли дальше. В этом году, по решению Совета Партнерства, с Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом



(МАДИ) заключен договор на разработку видеоприложений к стандартам в области строительства автомобильных дорог, мостовых сооружений и аэродромов. Задача состоит в том, чтобы, воспользовавшись электронным средством коммуникации любой желающий мог, открыв стандарт, нажать на ссылку и увидеть процесс выполнения конкретной технологической операции. Благодаря визуализации положений стандартов, сухие технические документы превращаются в практическое пособие, удобное для применения, позволяющее эффективно воспринимать требования к технологии работ и контролю их выполнения. Стандарты с видеоприложениями будут доступны всему дорожному сообществу без каких-либо условий. Мы передадим их в учебные заведения для использования в качестве обучающего материала для молодых специалистов строительных организаций или на курсах повышения квалификации работников.

– **Подготовка кадров тоже входит в задачи саморегулируемой организации?**

– Для обеспечения качества и безопасности строительных ра-

бот квалификация кадров имеет определяющее значение. Поэтому обучению специалистов мы уделяем особое внимание. Начали с организации повышения квалификации инженерно-технического состава, которое теперь проводится раз в пять лет под нашим контролем и по программам, согласованным с СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ».

Продолжили работу по подготовке кадров тесными контактами с профильными ВУЗами, в которых наши представители участвуют в работе государственных экзаменационных комиссий. Опытных специалистов и руководителей предприятий Партнерства нередко привлекают к образовательному процессу в качестве лекторов.

Затем мы обратили внимание на необходимость качественной подготовки квалифицированных рабочих специалистов, и провели обследование учебных центров по всей России, определив базовые в каждом федеральном округе. С учетом проделанной работы Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта РФ поручило нам создать рабочую группу по формированию системы не-

прерывного профессионального образования.

Все результаты выполненной работы доводятся до широкого круга дорожников России. Имеющаяся информация располагается на сайте Партнерства в открытом доступе. Несколько раз в год мы проводим семинары на актуальные темы. Для участия в них и обмена опытом собираются дорожники со всей страны. В этом году мы считали наиболее актуальными вопросы применения цементобетонных технологий, в прошлом – выносили на обсуждение теплые асфальтобетонные смеси. На наших выездных расширенных Советах Партнерства мы рассматривали вопросы термопрофилирования дорожных покрытий, обменивались опытом по холодной регенерации асфальтобетона, изучали и обобщали вопросы импортозамещения техники.

– **Внушительный перечень задач и достижений для одной организации. От имени журнала желаю СРО НП МОД «СОЮЗДОРСТРОЙ» успешной деятельности на благо дорожной отрасли России.**

– Спасибо. ■

Николай Проказов



www.glonass-forum.ru

www.navitech-expo.ru



МЕЖДУНАРОДНЫЙ
**Х НАВИГАЦИОННЫЙ
ФОРУМ**

8-я международная
выставка

НАВИТЕХ

10–13 МАЯ 2016

ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»
МОСКВА

В одни сроки с выставкой «Связь-2016»!



РЕКЛАМА 12+

Организатор
форума

Оператор
форума

Стратегический
партнер форума

Организатор
выставки

При поддержке



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ «ДОРОГИ И ТРАНСПОРТ»

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

федеральное государственное унитарное предприятие «Почта России» Ф СП-1

Бланк заказа периодических изданий
АБОНЕМЕНТ На газету **70597**
«Дороги и транспорт» журнал (индекс издания)

(наименование издания) Количество комплектов

На 20 16 год по месяцам

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

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Линия отреза

ДОСТАВочНАЯ КАРТОЧКА **70597**
(индекс издания)

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

Стоимость	подписки	руб.	коп.	Кол-во комплектов
	каталожная	руб.	коп.	
	переадресовки	руб.	коп.	

На 20 16 год по месяцам

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

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	город
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	село
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	область
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	район
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	улица
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	Фамилия И. О.

ПОДПИСКА – 2016

Активных организаторов подписки ждут сюрпризы!

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

- бесплатная подписка на журнал - организатору подписки на 10 экземпляров журнала;
- бесплатная публикация в журнале – организатору подписки на 30 экземпляров;
- персональный ноутбук - организатору подписки на 200 экземпляров.

«Дороги и транспорт» –
ваш надежный информационный партнер

По всем вопросам подписки и публикаций обращайтесь в редакцию журнала.

Наши контакты:

dortransport@mail.ru;
Тел.: 8(495) -752-56-95;
8-926-756-07-92

**ООО «Издательство
«Дороги и транспорт»**

Если Вы хотите оформить подписку пожалуйста, оплатите этот счет

Почтовый адрес: 125368, г. Москва, Ангелов переулок, дом 1, ком. 4, тел.: 8-495-752-56-95

Юридический адрес: 117461, г. Москва, ул. Каховка, дом 22, корп. 5, ком. 314.

Образец заполнения платежного поручения:

ИНН: 7727770005	КПП: 772701001	сч№	40702810000000140821
Получатель: ООО «Издательство «Дороги и транспорт»			
Банк получателя ВТБ 24 (ПАО) г.Москва		БИК	044525716
		сч№	30101810100000000716

СЧЕТ № 2016/ПФ от «09» февраля 2016 г.

Заказчик:

Платательщик:

№	Наименование	Кол-во	Цена	Сумма
1	Подписка на 2016 год на ежемесячный журнал «Дороги и транспорт»	1	9600-00	9600-00
Всего к оплате:				9600-00
Девять тысяч шестьсот рублей 00 копеек				
				Без НДС

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

Руководитель предприятия

Джаббарова Ф.А.

Главный бухгалтер

Токарева И.Б.



70 лет

ФКУ «Поволжуправтдор»

*...Вот почему нельзя не верить,
Любуясь этою волной,
Что сводит Волга – берег в берег –
Восток и запад над собой;*

А. Твардовский, («За далью даль»)



- 46** **Размышления накануне юбилея**
- 54** **Желаю успешных проектов!**
- 57** **ООО «Самаратрансстрой»: Работаем «под ключ»**
- 58** **О первых лицах**
- 60** **Добрые дела не забываются**
- 64** **С юбилеем: ООО «АМОНД»**
- 65** **«ДорМостАэро» – достойная служба на М-5**
- 67** **ООО «Автотрасса»: поздравляем!**

Материалы блока подготовила Феруза ДЖАББАРОВА
Фото: В. СКИДАНОВ, К. ЖАББАРОВ.

Редакция благодарит за содействие в подготовке материалов блока
пресс-секретаря Упрдор «Большая Волга» Татьяну ГУНИНУ.



Дорогие друзья!

Примите самые сердечные поздравления со знаменательным событием – 70-летием федеральной трассы Упрдор «Большая Волга» М-5 Урал! Благодаря добросовестному труду, накопленному опыту руководства и всего коллектива эта трасса сегодня по праву является одной из лучших в России, ее подлинной гордостью.

Уверен, что и в дальнейшем, реализуя богатый потенциал, применяя на практике передовые достижения в области строительства и эксплуатации современных магистралей, вы сумеете обеспечить комфортные условия для передвижения транспорта по этой стратегически важной федеральной трассе.

Залогом такой уверенности служат ваша устремленность к созиданию, обширные знания, ответственность за настоящее и будущее России. Желаю вам крепкого здоровья, благополучия, счастья, успешной реализации всех намеченных планов!

И. А. БЕЛОЗЕРЦЕВ
Губернатор Пензенской области



Уважаемые друзья!

Примите мои сердечные поздравления по случаю знаменательного юбилея – 70-летия магистрали М-5 «Урал» и Федерального казённого учреждения «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга»!

Автомобильная дорога М-5 «Урал» – одна из важнейших транспортных артерий, соединяющая центральную часть России со Средним Поволжьем, Южным Уралом, Сибирью и Дальним Востоком. Ее строительство, начатое в грозном 1942 году, имело стратегическое значение для г. Куйбышева, запасной столицы СССР, для страны в целом.

И сегодня важность М-5 для устойчивого социально-экономического развития территорий трудно переоценить. Дорога постоянно ремонтируется, реконструируется, строится. За последние 15 лет был выполнен большой объем работ – спрямлена трасса, улучшен ее продольный профиль, возведены долговечные мосты и трубы, новые транспортные развязки, обходы городов.

В 2016 году запланировано провести капитальный ремонт на 6 участках автомобильной дороги. Для нас исключительно важно продолжение строительства Тольяттинской развязки. После реализации этого проекта к 2018 году данный участок будет доведен до параметров IБ технической категории, что позволит снизить коэффициент аварийности и увеличить его пропускную способность.

Уверен, что благодаря вашей самоотдаче и высокому мастерству трасса М-5 и в дальнейшем будет служить укреплению экономического потенциала страны, улучшению условий жизни наших сограждан.

От всей души желаю вам крепкого здоровья, семейного счастья, благополучия и плодотворной работы на благо Самарского края, на благо России!

Н. И. МЕРКУШКИН
Губернатор Самарской области



Уважаемые сотрудники управления!

Примите искренние поздравления с 70-летием образования учреждения! С момента своего создания ваша организация была призвана выполнять важнейшие задачи – строить и содержать дороги, обеспечивать надежность и безопасность автомобильного сообщения. За прошедшие годы управлением проведена огромная работа по развитию дорожной сети. Построены крупные инфраструктурные объекты: транспортные развязки, обходы, мосты во многих регионах страны, что способствовало экономическому росту территорий. Значителен вклад вашего предприятия в совершенствование дорожной инфраструктуры Саратовской области. Благодаря вам преобразуются федеральные автомагистрали, а это повышает привлекательность региона, способствует реализации инвестиционных и социальных проектов. Авторитет, которым управление автомобильных дорог «Большая Волга» заслуженно пользуется, – результат высочайшего профессионализма, опыта, ответственного подхода к делу всего трудового коллектива. Примите слова благодарности за ваш чрезвычайно важный труд! От всей души желаю вам благополучия, процветания, мира, добра и дальнейших успехов!

В.В. Радаев
Губернатор Саратовской области



Уважаемые друзья!

Начало строительства трассы Москва – Куйбышев было положено в грозные военные годы и продолжено после Победы над фашизмом. Самоотверженным трудом нескольких поколений дорожников, трасса была введена в строй и сейчас является магистралью стратегического значения, которая связывает центральные области с Поволжским регионом. Сегодня под управлением ФКУ «Поволжуправтодор» находятся автодорога М-5 «Урал», являющаяся неотъемлемой частью транзитного коридора Запад – Восток, а также другие дороги, играющие важную роль в социально-экономическом развитии нашего государства. На коллектив управления возложена ответственная задача по обеспечению безопасного и бесперебойного проезда транспортных средств в любое время года и в любое время суток. И вы успешно справляетесь с поставленными задачами по строительству, реконструкции, ремонту и содержанию федеральных автодорог.

От имени Президиума Союза транспортников России поздравляю вас с 70-летним юбилеем ФКУ «Поволжуправтодор»! Желаем вам, дорогие друзья, успехов в вашей нелегкой работе, реализации масштабных проектов, счастья, здоровья и семейного благополучия!

В. Б. ЕФИМОВ
Президент Союза транспортников России,
Председатель комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию,
Первый заместитель Председателя Комитета ГД РФ по транспорту

РАЗМЫШЛЕНИЯ **70 лет** ФКУ «Поволжуправтодор»

НАКАНУНЕ ЮБИЛЕЯ

Журналисты «Дороги и транспорт» часто выезжают в командировки в различные регионы страны. Разные бывают поездки. Но, куда бы мы ни приезжали, везде встречают радушно, с уважением, стараются оказать содействие в выполнении редакционного задания. Ведь для дорожников мы – коллеги, которые освещают не только достижения, но и вникают в их проблемы, выносят нерешенные вопросы на суд широкой общественности. И в том, что они пусть не сразу, но находят свое решение, есть и наша заслуга. Но бывают командировки, западающие в душу. Даже, по прошествии долгого времени, вспоминаешь об этой поездке, о людях, с которыми встречался. К примеру, до сих пор с удовольствием созваниваюсь и встречаюсь с сотрудниками ФКУ «Поволжуправтодор», а также его подрядных организаций. Правда, время безжалостно диктует свои условия: некоторые предприятия, к примеру ДЭПы, оставшиеся без поддержки государства, были акционированы и проданы. Другие не выдержали конкуренции на рынке, сменили собственников и руководителей. Есть компании, которые вынесли все испытания и сегодня заняли ведущие позиции в дорожной отрасли региона. В канун 70-летия ФКУ «Поволжуправтодор» решила полистать свой блокнот. Подняла статьи, написанные по итогам тех поездок, и сама не заметила, как головой окунулась в воспоминания прошлых лет.





Александр Калашников, руководитель ФКУ «Поволжуправтодор» в 2004 - 2012 гг.



Главный инженер ФКУ «Поволжуправтодор» Баянслу Искиндилова проводит планерку с сотрудниками

Я хорошо помню нашу первую встречу с Баянслу Искиндировой. Помню свое удивление, когда, работавший в те годы начальником ФКУ «Поволжуправтодор» Александр Калашников представил ее как главного инженера. Ведь до того времени я не встречала женщин на этой должности. Впрочем, и сегодня Баянслу Сухановна в единственном числе представляет слабый пол в полку главных инженеров федеральных управлений автодорог. Позже, в ходе нашей поездки по автодорогам, я убедилась в том, что эта хрупкая на вид женщина по праву занимает свою должность. Даже опытные руководители дорожных

предприятий прислушивались к ней, советовались, как решить ту или иную производственную проблему. По пути мы разговорились. Она рассказывала мне о детстве, о маме, о том, почему выбрала профессию дорожника. Вот небольшой отрывок из рассказа Баянслу Сухановны: «Меня так воспитывали, чтобы не ругаться ни с кем, каждый день радоваться жизни. Дед и папа всегда повторяли эти слова. Помню в детстве дед брал меня с собой и мы прогуливались по селу. Его все уважали, здоровались. Никогда никому худого слова не сказал. Детей в семье нашей было пятеро. Не всегда ели досыта, одежду друг за другом но-

сили. На поле работали, помогали взрослым. Папа всю жизнь хлеб растил, на комбайне работал. Меня иногда подсаживал рядом с собой. До сих пор, закрою глаза, и вижу залитое золотом поле, колосья как лебедушки. А по краям росли тюльпаны красные. Никто в селе не закрывал дом на замок. Не было воров, наркоманов, пьяниц... Двери и душа нараспашку. Жизнь дырявая была, то есть многого не хватало, но лучшей поры, чем детство, наверное, не бывает. Мама, Назима Айижановна, в школе работала. Я всегда ей поражалась. Она и там успевала, и по дому. Это от нее перешло к нам трудолюбие».

Вехи истории

Дата 19 февраля 1946 года является исходной точкой отсчета деятельности и датой рождения Управления автомобильной дороги Москва-Самара.

Предыстория

Но будет несправедливо, если в двух словах не рассказать о предыстории.

Главный Московский почтовый тракт, учрежденный еще во второй половине XVIII века, соединявший Пензу с Белокаменной, шел на севере через города Саранск, Муром и Владимир, а на юге к Самаре и в Заволжской степи к городу крепости Уфа. Начало автодороги Москва-Са-

мара идет по старому Рязанскому шоссе, строительство которого относится к 1842-1866 годам. Эксплуатация дорог велась за счет бюджета земства, также и по дорожной повинности населения. Еще в 1898 году «Пензенские губернские ведомости» писали: «Земство! Ты налоги с нас дерешь безбожно, построй дороги – ездить невозможно».

После революции и до начала Великой Отечественной войны в Поволжье велись работы по ликвидации бездорожья, но тем не менее дороги оставались грунтовыми, в распутицу непроезжими и неблагоустроенными. Единой дороги, соединяющей Москву с Самарой, не существовало.



1941-1945 гг..

Строительство дороги, соединяющей Москву с Самарой. С началом Великой Отечественной войны, из Москвы в г. Куйбышев были эвакуированы часть партийных и правительственных учре-



Зимнее содержание федеральной трассы М-5



Строительство новых дорог

А как Баянслу умеет трудиться, я убедилась сама. Именно про нее, наверное, сказано, что работа – это ее жизнь.

Словно на фотографии запечатлелось в памяти, как в одной из очередных поездок, отправившись рано утром с Баянслу Сухановной из Рязани, откуда берет свое начало Большая Волга, глубокой ночью прибыли в Тольятти. Дорога изрядно вымотала нас. Но, вместо гостиницы, мы поехали в ДЭП №86, а оттуда уже отправились на дорогу. Дело было зимой, снегопад, продолжавшийся с утра, не давал возможности дорожникам отдохнуть. Искиндинова на месте проконтролировала процесс очистки трассы, а я, не теряя времени, произвела ночные съемки. Вот что рассказал тогда директор ДЭПа Игорь Разный: «Наше предприятие содержит 101 километр федеральной автодороги М-5 «Урал», в том числе подъезд к городу Самара. Подъ-

езд к Самаре – это дорога I-технической категории. Интенсивность движения здесь большая. Днем и ночью у нас работают дежурные бригады. Отдыхают посменно, все зависит от погоды».

И только удостоверившись, что работа организована как надо, Баянслу, и я вместе с ней, со спокойной душой, поехали в гостиницу. Вот скажите, кто бы ее упрекнул, если бы она просто позвонила и узнала, как идут дела. Но, Искиндировой этого недостаточно, ей надо самой проконтролировать процесс. Не только как люди работают, но и как выполняются требования техники безопасности, организовано ли питание. На ходу решает она и другие производственные вопросы. Вот такая она, Баянслу Искиндирова, ставшая уже сейчас легендой, как первая женщина – главный инженер управления. А преданности делу, профессионализму, она училась у своих старших товари-

щей. Первым ее наставником был Борис Змеев, который принял выпускницу института и опекал ее.

– Это был добрый, порядочный человек, – который всегда помогал советами, поддерживал, особенно в начале, – рассказывала тогда мне Баянслу Сухановна. – Не только ко мне, он ко всем хорошо относился, старался, чтобы его сотрудники росли, как в профессиональном отношении, так и в духовном плане.

С другим начальником ФКУ «Поволжуправтодор» Искиндинова проработала долго. Впрочем, с Александром Калашниковым я знакома не понаслышке, мы неоднократно встречались с ним на различных форумах, во время командировок, подолгу беседовали не только о производственных проблемах. Не будет преувеличением, если скажу, что Александр Серафимович трепетно относится к людям, к их проблемам. Я готовила статьи к 65-летию ФКУ



ждений, 1523 промышленных предприятий. Остро стал вопрос о строительстве дорог. Гушосдор перешел на военное положение. Были сформированы во-

енно-дорожные отряды. Дорогу строили как местное население, состоящее из женщин, так и немецкие военнопленные. Основным видом транспорта были гужевые телеги-грабарки. Вся работа выполнялась в основном вручную, из всей механизации были кайло, лопата, тачка. Щебень в карьерах били кайлом, стоя на коленях.

1946 г.

Приказом «ГУШОСДОРа НКВД СССР» организовано управление дороги Москва – Куйбышев. Аппарат управления был сформирован из 30 бывших работников Управления строитель-

ва №15. В состав Управления автодороги вошли шесть ДЭУ от г.Рязани до г.Сызрани. На всем протяжении дороги все мосты и трубы были деревянными. Ширина проезжей части составляла от 3,5м до 6 м.

1947 г.

Введен в эксплуатацию первый железобетонный мост через реку Суру на км 708 у с. Чаадаевка. Мост этот еще называют «Николаевским», потому что строил его Дорожно строительный район № 3, которым руководил Алексей Николаев, в последующем легендарный министр транспорта СССР.



Начальник планово-экономического отдела ФКУ «Поволжуправтодор» Нина Мальцева



Заместитель начальника ФКУ «Поволжуправтодор» Виктор Ковалев (второй справа) с дорожниками Рязани (2011 г.)

«Поволжуправтодор», который возглавлял Александр Калашников. Помню, как после разговора в кабинете, прощая меня, он напутствовал: «Понимаю, что без производственных вопросов вам не обойтись. Но я бы попросил, чтобы вы больше внимания уделили работникам предприятий, ветеранам. Это они – истинные труженики. Мы всегда будем в долгу перед ними». Эти слова он сказал не для того, чтобы показать, какой заботливый. Нет, он на самом деле такой человек, у которого на первом плане люди. Это Александр Серафимович попросил обязательно написать именно о ветеранах дорожной отрасли региона. Это он настоял, чтобы в журнале появилась статья, рассказывающая обо всех предыдущих руководителях ФКУ «Поволжуправтодор», вместе с их фотографиями. Я встречалась со многими руководителями подчиненных организаций, и все они

отзывались об Александре Серафимовиче, как о человеке, который держит свое слово, защищает интересы дорожников, готов помочь в любой ситуации. Один из наших сотрудников, побывавший на дорогах управления уже после того, как Калашников покинул должность, рассказал мне, что отношение людей к Александру Серафимовичу осталось прежним, более того, они где-то с ностальгией вспоминают времена его руководства, когда был порядок, когда все шло по плану. Когда можно было, даже в период кризиса, уверенно смотреть в завтрашний день.

О себе Александр Серафимович много не рассказывал. Но его биография говорит сама за себя. Вот строки из опубликованного материала о нем: «...не все умеют так же быстро, как Александр Серафимович, решать проблемы. Это умение у него вырабатывалось годами во время работы на

различных руководящих должностях. В свое время Калашников трудился заместителем главы администрации Пензенской области, затем в течение 12 лет работал мэром города Пензы. Известно, что творилось в те годы в стране. Каково было ему руководить городом в период экономической катастрофы, криминального разгула, полного развала всего и вся, знает только сам Александр Серафимович. Но он выдюжил даже в тех условиях. Сегодня Калашников может поставить себе в заслугу, что работал он исключительно на благо города и его жителей. В противном случае, вряд ли его дважды переизбрали бы главой администрации Пензы».

Первую свою награду он получил в 1986 году, будучи начальником СПМ «ПензастройБАМ» треста «Жилстрой». Указом тогда еще генсека КПСС Михаила Горбачева Александр Серафимович был награжден Орденом дружбы

1949 г.

Передислокация Управления автодороги Москва-Куйбышев с г.Рязани в г.Пенза.

1954 г.

Протяжение дороги по основному направлению составляло 854 км, в том числе асфальтобетонное покрытие - 188 км, черное щебеночное - 424 км, булыжной мостовой - 28 км, гравийного шоссе - 26 км, грунтовых - 188 км и т.д. Мостов - 511 ед деревянных и 24 - железобетонных.

1955 -1966 гг.

- реконструкция автодороги Москва-Куйбышев.

Построенная в военное время в условиях острого дефицита времени и технических возможностей, дорога быстро стала разрушаться. По решению Совета Министров РСФСР началась реконструкция дороги. Для производства работ по строительству и капитальному ремонту автодороги были организованы три дорожно-строительных района.

За эти годы были введены в эксплуатацию участки дорог с.Валы-г.Куй-



бышев, протяженностью 84,4 км с асфальтобетонным покрытием шириной 7 метров; Обход г. Пензы; Обход г. Сызрани и др.



Ветеран труда Владимир Храпов с супругой



Ветеран труда Михаил Николаев

народов. В 1995 году – указом первого президента России Бориса Ельцина ему было присвоено звание «Заслуженный строитель России». В 1997 году удостоился медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II-степени, в 2008 году – звания «Почетный дорожник России». В 2009-м его наградили Орденом Почета. Словом, Александр Серафимович был в почете в периоды правления четырех руководителей государства. Согласитесь, такая стабильность дает повод утверждать, что Калашников всегда, на любой должности трудится на совесть».

Александр Калашников всегда стремился к тому, чтобы подрядные организации ФКУ «Поволжуправтодор» укрепляли свою материальную базу, внедряли новые технологии. Словом, делал все, чтобы в регионе появились сильные дорожно-строительные компании, которые могли бы успешно

реализовывать крупные проекты. И сегодня не только в Пензенской области, но и в соседних, по территории которых проходят дороги, подведомственные ФКУ «Поволжуправтодор» есть предприятия, оснащенные современной техникой, применяют инновационные технологии и успешно конкурируют с ведущими дорожными компаниями страны.

Одной из таких успешных организаций является ООО «Автодорога», которой руководит Татьяна Недопекина. Ее деловитости, предприимчивости завидуют мужчины. Татьяна Алексеевна может быть жесткой, требовательной. Без этих качеств руководить дорожным предприятием не получится. На протяжении 24 лет Недопекина возглавляет ООО «Автодорога», которое из небольшого предприятия выросло в одно из лучших в Поволжье. Я вспоминаю нашу первую встречу

с ней. Татьяна Алексеевна только что приехала с торгов на ремонт участка автодороги. Она была возмущена тем, что снизив цены, аукцион выиграла компания из другой области.

– Мы обслуживаем эту трассу, мы лучше знаем все тонкости работы на ней, – горячо высказывалась она. – Наши специалисты подсчитали, до какого предела можно снизить цены. А они (компания-победитель – прим. авт.) демпингуют. Но ведь я понимаю, что за такие деньги нельзя качественно выполнить работу. Уверена, они или бросят, не выполнив ремонт, так как в ущерб себе работать не будут, или предложат кому-либо субподряд. И это все из-за ФЗ № 94, будь он неладен!

Но видела я и другую Недопекину, которая была не прочь поговорить о своем, о женском. Такой она остается и сегодня – властная, заботливая, женственная. Жен-



1962 г.

По технической классификации дорога Москва-Куйбышев составила 1109,9 км

1966 г.

Автодорога Москва-Куйбышев имела асфальтобетонное покрытие шириной 7м на всем протяжении, введенного в основном до нормативов III технической категории. Все мосты (кроме моста через реку Кадада) – были построены железобетонными.

1970 – 1977 гг.

Реконструкция участка автодороги

Москва-Куйбышев от км 974 (подъезд к г.Тольятти) – примыкание к автомобильной дороге Куйбышев-Уфа. Г.Тольятти связан с г. Куйбышевом автомагистралью I тех.категории, протяженностью 74,5 км.

1980 г.

Реорганизация Автодороги в хозяйственную на правах ремонтно-строительного треста, ДЭУ были произведены в ДРСУ.

1975-1985 гг.

Реконструировано и капитально отремонтировано 240 км дорог, 12



Награды - достойным!



щина, достойная восхищения!

Один из моих очерков тех лет был посвящен еще одному руководителю федерального управления автодорог «Большая Волга» Михаилу Николаеву, который также является основоположником дорожной династии. Для того, чтобы не утомлять читателей своими воспоминаниями, приведу короткий отрывок из того очерка: «К этому времени вырос и сын Андрей, который после окончания института начал работать в Каменском ДРСУ. В 2002 году Николаев был назначен начальником Федерального управления автомобильных дорог «Большая Волга». Он рад, что сумел реализовать немало проектов, благодаря которым совершенствовалась материальная база предприятий области, закупалась новая техника. На заводах города по инициативе дорожников Пензы были размещены заказы на изготов-

ление навесного оборудования для содержания автомобильных дорог и производство поверхностной обработки, которыми были оснащены все подрядные организации области.

Его сын, Андрей Михайлович, рассказывал мне, что учился у отца не только профессиональному мастерству, но и умению руководить, строить отношения с людьми. Не случайно, что в скором времени он был назначен директором ДЭП № 270.

– Посмотрите на эти фотографии, как мы отмечали День дорожника в прошлом году, – протянул он мне снимки. – Как всегда, пригласили всех ветеранов, вот отец, вот мама, которая, кстати, 20 лет трудилась на нашем предприятии. Вообще, здесь многие считают отца своим наставником. Он принимал их на работу, отправлял достойных учиться, воспитывал вчерашних мальчишек,

чтобы из них выросли зрелые мужья и руководители.

А сколько интересных историй я услышала от еще одного ветерана дорожной отрасли Владимира Храпова, который 38 лет отработал в ДЭП № 81. Он приехал в Шацк, где расположено предприятие в 1959 году, вырос здесь от техника до должности руководителя.

– Вот видите эту железнодорожную ветку? – показывал Владимир Александрович мне на базе ДЭПа, – Раньше ее не было. Вагоны прибывали на станцию, которая находилась в 50 км от Шацка. На разгрузку ездили всем составом, включая и работников ИТР, руководящего звена. Всего за два часа необходимо было не только выгрузить и очистить вагоны, но и убрать железнодорожный путь. Эта была адская работа. Чтобы успеть вовремя, работали быстро, до изнеможения. И вот казалось, все разгрузили. Силы на исходе...

мостов и путепроводов; Построены жилые дома для дорожников на всем протяжении автодороги. В последующем сданы многоквартирные дома в Пензе, Н.Ломове и Кузнецке.

1987-1990 гг.

Планируется реконструкция 322 км автомагистрали, перегонов от границы Московской обл. до Рязани 165 км, перегоны Рязань-Шилово, Нижний Ломов-Пенза-Кузнецк, Сызрань-Тольятти, перестройка аварийных мостов. Но в связи с недостатком фондовых материалов выполнено менее половины программы. Строятся тупики с повышенной

эстакадой, вводятся в эксплуатацию новые АБЗ.

1990-1995 г.г.

Из-за резкого снижения средств уменьшаются объемы ремонта и реконструкции автодорог: в 1995 году он составил 140 км, при нормативном годовом объеме 300 км.

1995 г.

Создана Федеральная дирекция автодороги Москва-Самара. Реорганизация ДРСУ в ГДП, разделение функций заказчика и подрядчика.





Генеральный директор
ООО «Автодорога» Татьяна Недопекина



Ветеран труда Валентина Ершова



Ветеран труда Татьяна Мусатова

Но нам не до отдыха: шагая почти на коленях по шпалам, собирали камушки, выпавшие во время работ. Потому мы с радостью встретили решение руководства дороги о строительстве железнодорожного тупика. Но так как мы находились в Рязанской области, а управление дороги в Пензенской, местные власти не выделяли нам стройматериалы из фондов. Однако мы разными путями заготовили 500 железобетонных блоков, построили насыпь, устроили подъездной путь и площадку для складирования с асфальтобетонным покрытием. А дальше работа застопорилась. Не было рельсов, стрелки, другого оборудования. К кому бы мы ни обращались, везде получали отказ. Наконец, нашли организацию, руководитель которой поставил условие: «мы укладываем железнодорожное полотно из своих средств, а вы строите нам подъезд с асфальтобетонным покрытием к нашей ремонтной базе». Деваться было некуда, ударили по рукам. Вот так у нас появился свой железнодорожный тупик.

Просматривая свои статьи, написанные в те годы, наткнулась на зарисовку о нелегкой судьбе бывшего начальника участка Рязанского ДРСУ Валентины Ершовой. С мужем Иваном Ершовым они познакомились в техникуме. В 1982 году Ивана Ершова пригласили мастером в ДЭУ-43 (в последующем Рязанское ДРСУ), а Валентину Ершову назначили инженером в производственную часть.

– В нашем ведении было 130 километров федеральной дороги от границы с Московской областью до Шацка, – вспоминала Валентина Ивановна. – Содержали, занимались уширением трассы: из семиметровки в девятиметровку переводили. Планировали, выезжали на участки, проверяли качество работ. Вначале даже проектировали сами..

Все было хорошо, дружный коллектив, любимая работа, любимый муж, двое детей. Она летала на крыльях счастья. В тот день тоже ничего не предвещало беды.

...11 лет назад рано утром супруги Ершovy вместе отправились на работу. Вместе пообедали, а вот поужинать вместе - не судьба была. Домой она возвратилась одна. Как констатировали потом, мастер ГДП №1 Иван Ершов трагически погиб на производстве. Тяжело переносила горечь утраты Валентина Ершова. Но поддерживали родной коллектив, подруги. Говорят, пришла беда – отворяй ворота: через некоторое время ударило инсультом старую маму и Валентина Ивановна вынуждена была оставить работу. Думала, это – ненадолго, мать скоро выздоровеет, и она опять вернется на работу. 5 лет ухаживала дочь за прикованной к постели матерью. А в прошлом году похоронила ее.

Вот так и проходит жизнь, – философски размышляет наша героиня, устремляя взор куда-то вдаль, а через миг возвращается к нам и, улыбаясь говорит, – но она не кончается. Жизнь продолжается. Дети взрослые, есть внуки, теперь

1996 г.

Дирекции автодороги Москва-Самара переданы дороги Самарской области: подъезд к г. Оренбург от М-5 «Урал» км 10+800-км146+700; М-32 Самара-Большая Черниговка до границы с республикой Казахстан км 8+650-км172+800 Общей протяженностью 300,1 км.

2002 г. Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 06.02.2002г №79 «О закреплении федеральных автомобильных дорог общего пользования в оперативном управлении



федеральных государственных учреждений, находящихся в ведении Министерства транспорта РФ» и в соответствии с распоряжением Росавтодора от 22.02.2002 №ИС-101-р «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 06.02.2002г. №79», утверждена комиссия по приёму-передаче автомобильных дорог Саратовской, Пензенской и Оренбургской областей федерального значения.

С 1 января 2004 года эти дороги были закреплены за Дирекцией протяженностью 1804 км.



Традиционные кустовые совещания ФКУ «Поволжуправтодор»

бы правнуков. Рядом друзья, бывшие коллеги. И когда совсем плохо, прихожу к ним в ДРСУ (в 2005 году ГДП-1 было реорганизовано и ее работники перешли в Рязанское ДРСУ), где работают родные мне люди – Вера Мещерякова, Евгения Любцева, Валентина Толмачева, Иван Жарков. Поговорим, вспомним былые времена, начальников наших бывших – Алексея Дыкина, Вячеслава Шаляхина, и как будто все печали рукой снимает».

Вот такие разные судьбы на одной дороге встречались мне. Но всегда поражал внутренний стержень людей, которые перемальвали сложности жизни, экономические и политические потрясения. Вера в будущее, в то, что завтра будет лучше, не давала им опускать руки, а заставляла трудиться еще лучше. Вот и сегодня в России нелегкие времена.

И санкции, и низкие цены на нефть, экономика «буксует»... Запад старается, чтобы нам было еще хуже. А у нас народ привычный к трудностям. И пока такие люди есть у нас, Россию не перебороть.

Добрými словами вспоминаю я и нашу поездку по подведомственным управлениям автодорогам с заместителем начальника ФКУ «Поволжуправтодор» Виктором Ковалевым. Человек, который не знает усталости, отметила я про себя, когда даже после тысячекилометрового пути он оставался бодрым и энергичным. Надо отдать должное его профессионализму, умению строить отношения с людьми. У него нет начальственного гонора, со многими руководителями предприятий на «ты». Но это вовсе не означает панибратство. Чувствовалось, что к Виктору Александровичу относятся с большим уважением.

Можно бесконечно рассказывать о людях, с которыми я встречалась на дорогах ФКУ «Поволжуправтодор». Я рада, что судьба подарила мне эти встречи, которые я с волнением вспоминаю по прошествии лет. Это они – герои сегодняшнего праздника – 70-летнего юбилея федерального управления автомобильных дорог «Большая Волга». Они и их предшественники строили эти дороги, обслуживали их, ремонтировали. Разве можно подсчитать, сколько пролито пота на каждом километре асфальта? И мы должны отдать им должное за то, что сохранили наши дороги, и сегодня своим трудом обеспечивают бесперебойный проезд по ним.

Спасибо вам, труженики повожских дорог! ■

Феруза Джаббарова

2008 г.

На федеральной сети автодорог происходит процесс интенсивного образования деформаций в виде колеиности, выбоин, поперечных и продольных трещин, разрушение кромок проезжей части. Транспортно-эксплуатационные характеристики ежегодно ухудшаются из-за недоремонта.

Июль 2008 г.

Поездка министра транспорта РФ Игоря Евгеньевича Левитина по М-5 «Урал», что очень



своевременно, трассе брошен спасательный круг. Разрабатываются детальные планы комплексной реконструкции «Урала», предусмотренные федеральной программой «Развитие транспортной системы России в 2010-2015 годах». Согласно программе М-5 станет на всем протяжении четырехполосной, с барьерным ограждением, электроосвещением в населенных пунктах, удобными стоянками и автозаправками, пунктами медицинской помощи и аварийной телефонной связи.



ЖЕЛАЮ УСПЕШНЫХ ПРОЕКТОВ!

Обратившись накануне юбилея к начальнику ФКУ «Поволжуправтодор» Сергею Логунову, мы не стали вдаваться в историю, тем более, что о прошедших годах мы рассказываем в других статьях. Мы попросили Сергея Николаевича рассказать о сегодняшней деятельности управления, кратко подвести итоги за прошлый год и рассказать о планах на нынешний.

– До апреля прошлого года в оперативном управлении ФКУ «Поволжуправтодор» находилось более 3200 километров дорог, и по этому показателю мы занимали одно из первых мест в системе Росавтодора. Но затем было принято решение об оптимизации дорожной сети, вверенных федеральным управлениям. В соответствии с ним мы передали 868 километров автодорог, проходящих по Оренбургской области в ведение ФКУ Упрдор Самара – Уфа – Челябинск, а 224 километров трассы Р-22 (М-6) «Каспий» от г. Саратова до границы с Воронежской областью – в ФКУ «Черноземупрдор». Сегодня сеть автодорог, находящихся под управлением нашего учреждения проходит по территории семи субъектов Федерации (Рязанской, Пензенской, Ульяновской, Саратовской, Самарской, Оренбургской областях и в Ре-

спублике Мордовия), общая протяженность составляет 2334,1 километров.

Прошлый год был для управления успешным: построено 16,823 км, капитально отремонтировано 58,190 км, отремонтировано – 201,925 километров автомобильных дорог. На участках, общей протяженностью более чем 100 километров, выполнена ШПО. Мы также отремонтировали 16 мостов, общей протяженностью около 1 км, 4 водопропускных трубы.

На М-5 «Урал» в Самарской области начали разборку моста через реку Сок, в Рязанской области завершили строительство транспортной развязки 1 технической категории на км 184 а/д М-5 «Урал», начатой в 2013 году. В начале ноября, там же, открыли рабочее движение уже по новому мосту через реку Проня. Реконструкцию этого участка планируем закончить в 2017 году. В Саратовской области введено

в эксплуатацию 11 километров автомобильной дороги 1Р 228 «Сызрань – Саратов – Волгоград» на обходе села Елшанка. На церемонии открытия участвовал министр транспорта РФ Максим Соколов, полномочный представитель Президента РФ в ПФО Михаил Бабич.

В нынешнем году все работы идут по плану. Должны завершить 10 километровый участок реконструкции трассы М-5 «Урал», начатой в 2013 году в обход населенных пунктов Кирицы и Сушки. Это автомобильная дорога будет 1 категории с 4-мя полосами движения и разделительной полосой в 5 м, с путепроводом через автомобильную дорогу. В Пензенской области реконструируем участок М-5 «Урал» км 634 - км 645 с мостом через реку Сура в обход Пензы. В Самарской области строится Тольяттинская развязка, сдача которой намечена в 2018 году.





Вся проводимая работа направлена на увеличение пропускной способности и скорости движения автомобильного транспорта, на уменьшение среднего времени поездки между населенными пунктами, и на снижение негативного воздействия транзитного транспорта на окружающую среду в жилой застройке.

Наше управление ведет планомерную работу по реализации концепции развития объектов дорожного сервиса вдоль федеральной автодороги М-5 «Урал». Наша цель – создать комфортные условия не только на дороге, но и для отдыха, питания. В прошлом году мы провели конкурс по номинациям «Лучший гостиничный объект дорожного сервиса», «Лучший объект дорожного сервиса в сфере питания», «Лучший многофункциональный объект дорожного сервиса», по итогам которого лучшие предприятия получили награды ФКУ «Поволжуправтодор».

В ближайшем будущем предусмотрено дальнейшее совершен-

ствование сети федеральных автодорог, находящихся в нашем оперативном управлении. Планируется строительство автодороги I в категории на участке М-5 обходов населенных пунктов Умет, Аким-Сергеевка, Зубова Поляна протяженностью 57 км с 9 транспортными развязками и 17 искусственными сооружениями. Будет реконструироваться обход города Спасск в Рязанской области. Здесь будет дорога с четырьмя полосами движения, с 10 искусственными сооружениями и с тремя транспортными развязками.

В Самарской области на автомобильной дороге М-5 «Урал» будут построены и реконструированы обходы населенных пунктов Валы (протяженностью 12 км), Николаевка со въездом в город Самара с юго-востока (20 км), будет ликвидирован последний переезд – пересечение в одном уровне перед Жигулевском на 960-м километре.

Немало предстоит выполнить и в Саратовской области. Здесь под

1 категорию планируется реконструировать 82 км автомобильной дороги Р228 Сызрань – Саратов – Волгоград (обход г. Саратов). Намечается также строительство участка дороги в обход железнодорожной станции Сенная и строительство путепровода через железную дорогу.

В наших планах – реконструкция 5 существующих стационарных пунктов весового контроля и строительство одного. В целях обеспечения безопасности движения предусмотрено устройство искусственного электроосвещения в 22 населенных пунктах протяженностью 42 км.

Впереди нас ждет напряженная работа. Но я уверен, что вместе с подрядными организациями мы справимся с задачами.

Через ваш журнал хочу поздравить всех работников управления, а также сотрудников дорожных организаций с 70-летием ФКУ «Поволжуправтодор». Желаю всем здоровья, счастья, успешных проектов! ■



**Коллектив ООО «Самаратрансстрой»
поздравляет сотрудников ФКУ
«Поволжуправтодор»
с 70-летним юбилеем организации!**

Дорогие наши коллеги!

Мы рады, что работаем вместе с вами, с профессионалами дорожной отрасли. Нам приятно вместе с вами строить, реконструировать, ремонтировать и содержать важнейшие для страны и региона дороги. Мы всегда чувствуем вашу поддержку в решении больших и малых проблем, встречающихся на нашем пути. Партнерские отношения, которые зародились между нашими организациями несколько лет назад, укрепляются с каждым годом. Растет доверие, выше становится ответственность людей за выполняемые совместно задачи.

Сотрудники ФКУ «Поволжуправтодор» заслужили уважение дорожников региона своим самоотверженным отношением к делу, принципиальностью и требовательностью. Благодаря вам совершенствуются и модернизируются автодороги М-5 «Урал», Р-208 Тамбов – Пенза, Р-158 Нижний Новгород – Саратов, А-300 Самара – Большая Черниговка – граница с Республикой Казахстан, Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград и другие. С каждым годом увеличивается их пропускная способность, улучшаются конструктивные характеристики.

Еще раз от души поздравляем коллектив ФКУ «Поволжуправтодор»! Желаем перспективной работы, освоения современных технологий, реализации новых проектов! Пусть всегда в жизни вас сопровождают здоровье, счастье, пусть в ваших семьях царит согласие и благополучие!

**От имени коллектива ООО «Самаратрансстрой»
директор Сергей СУРКОВ**



ООО «САМАРАТРАНССТРОЙ»:

РАБОТАЕМ «ПОД КЛЮЧ»

В нынешнем году коллектив компании ООО «Самаратрансстрой» будет отмечать некруглую дату – 5-летие создания предприятия. Срок вроде небольшой, но в отношении «Самаратрансстрой» можно с уверенностью применить поговорку: «Судить не по возрасту, а по результатам». Достаточно сказать, что за неполные 5 лет, компания сумела занять передовые позиции в дорожно-строительной отрасли Поволжского региона.

О высоком авторитете предприятия свидетельствует и то, что одним из основных заказчиков является ФКУ «Поволжуправтодор». Ведь к организациям, работающим на автодорогах федерального значения предъявляются повышенные требования. Прежде всего производственная база должна быть соответствующего уровня, чтобы качественно выполнять поставленные задачи. Не менее важен и такой показатель, как укомплектованность высококлассными специалистами, наличие современной техники. По всем этим параметрам ООО «Самаратрансстрой» отвечает требованиям заказчиков.

Парк техники состоит из дорожных машин и механизмов производства ведущих зарубежных и отечественных предприятий: асфальтоукладчики Vögele, дорожные фрезы, автогрейдеры, бульдозеры, экскаваторы катки, погрузчики таких фирм как Wirtgen, Caterpillar, John Deere, Hamm, Ammann, JSB и других обеспечивают высокое качество работ.

Часть специализированной техники, принимающей участие в дорожно-строительных работах, оснащена системой автоматического нивелирования, которая дает возможность в реальном времени определять плано-высотное положение отвала спецтехники.

Специалисты ООО «Самаратрансстрой» стремятся освоить и внедрить в производство передовые технологии. Они первыми в регионе выпустили и

уложили первую асфальтобетонную смесь марки ЩМА-30. Это очень жесткая смесь, рецепт которой был разработан совместно с итальянскими дорожниками. Широко используют здесь и устройство тонкослойного покрытия из битумно-минеральной открытой смеси (БМО).

Компания имеет свои установки для выпуска битумной эмульсии, ПБВ, минерального порошка, товарного бетона.

Продукция 12 асфальтобетонных заводов ООО «Самаратрансстрой», расположенные в разных районах Самарской области не только полностью обеспечивает свои потребности, но реализуется дорожным предприятиям. Для производства асфальтобетонной смеси используется щебень узких фракций, полученный на собственном дробильно-сортировочном оборудовании фирмы Metso.

В ООО «Самаратрансстрой» есть подразделение, которое выполняет работы по нанесению разметки на дорожное полотно и другие площадки, в том числе и парковочные. Приобретена специальная техника, которая может наносить разметку эмалью, холодным и горячим пластиком.

Предприятие также занимается установкой и монтажом барьерного ограждения различных типов.

– Одним из видов деятельности компании является содержание федеральных автодорог, – говорит директор ООО «Самаратрансстрой» Сергей Сурков. – Сегодня мы обслуживаем участок автомагистрали М-5 «Урал», протяженностью 162 километра. Нынешняя зима выдалась снежной, поэтому нашим подразделениям приходится трудиться не покладая рук. С задачей справляемся, от заказчиков, ФКУ «Поволжуправтодор» претензий почти не бывает. В нашем холдинге есть подразделения, которые проводят инженерные изыскания, разрабатывают проектную документацию. Своя лаборатория проверяет качество работ и стройматериалов. Как видите, мы – компания самодостаточная, выполняем все виды дорожно-строительных работ. Говоря кратко, работаем «под ключ», то есть от проектирования до сдачи в эксплуатацию автодороги. ■



О ПЕРВЫХ ЛИЦАХ

Рассказывая о 70-лети «ФКУ «Поволжуправтодор», надо обязательно отдать должное руководителям, которые возглавляли управление в разные годы. Тем более, что об этом нас просили многие руководители дорожных организаций. Особую признательность работники предприятий, в том числе и ООО «Самаратрансстрой», выразили бывшему начальнику ФКУ «Поволжуправтодор» Александру Калашникову, за его человеческие качества, постоянную заботу о дорожном хозяйстве региона, за вклад в совершенствование сети федеральных автодорог. Мы сегодня не можем рассказать о каждом из руководителей подробно, потому что в исторических формулярах остались лишь краткие данные о них. Трудно представить, какими они были в жизни. Об одних сохранилось больше сведений, о других меньше. Но все-таки, решили вспомнить поименно всех.



Николай Сергеевич
КУЛЬТИН



Михаил Алексеевич
ТАРАСОВ



Владимир Яковлевич
ФЕОФАНОВ



Анатолий Иванович
КОЗЛОВ

Прошлое и настоящее

Первым начальником управления дороги Москва – Куйбышев 19 февраля 1946 года был назначен **Анатолий ЖДАНОВ**. Думается, что этот выбор был не случайным, ведь до этого он возглавлял управление строительства № 15 «ГУШОСДОРА» НКВД СССР, а значит уже имел опыт работы строительства автодорог. Проработал он недолго и уже в следующем году начальником дороги стал **Николай Сергеевич КУЛЬТИН** – человек, который возглавлял организацию в течение 18 лет. Отслужив в армии еще в тридцатых годах, Николай Сергеевич долгое время трудился в Киргизии, был начальником спецотдела Киргизской конторы «Союзтранс» во Фрунзе и «Главдорупра» Киргизской ССР, начальником отдела местных дорог. Перейдя на новое место работы, он весь накопленный опыт направил на улучшение состояния магистрали Москва – Куйбышев. В 1955-1956 годах под его руководством была проведена реконструкция дороги. Много внимания он уделял созданию крепкой производственной базы дорожных предприятий, стремился к тому, чтобы они были обеспечены техникой. Понятно, что делал он все это в меру своих возможностей. Сегодня, многие дорожники должны быть благодарны Николаю Культину за его вклад в развитие дорожно-транспортной инфраструктуры региона. Уйдя на пенсию в 1965 году,

Николай Сергеевич прожил еще 8 лет. За заслуги перед Родиной он был награжден орденом Красной Звезды.

Николая Культина заменил его воспитанник **Михаил Алексеевич ТАРАСОВ**, который имел высшее профильное образование (окончил в 1945 году Саратовский дорожный институт). 15 лет он трудился под руководством Культина, главным инженером управления. Надо отметить, что Михаил Алексеевич был опытным и инициативным специалистом. За годы работы он внес много рационализаторских предложений по улучшению труда, повышению качества работы, техники безопасности. За заслуги в дорожном строительстве одним из первых (в 1951 г.) награжден знаком «Почетный дорожник».

Владимир Яковлевич ФЕОФАНОВ, назначенный в 1967 году начальником управления, начал свою биографию как военный дорожник. С 1946 по 1956 годы он служил на различных должностях в отдельном дорожно-строительном корпусе. Уволившись в запас, недолго оставался без работы. Как опытный дорожник сразу же получил приглашение в Рязанское областное управление строительства и ремонта автодорог, позже работал начальником ДЭУ № 43 управления Спецдороз Минавтошосдора РСФСР. За 10 лет под его руководством были реконструированы и отремонтированы сотни километров магистрали Москва – Куйбышев. В 1977 году

переведен руководителем Управления автодорог Москва-Харьков Гушосдора.

С должности главного инженера «Пензаавтодора» перешел начальником управления в 1977 году **Анатолий Иванович КОЗЛОВ**. О нем рассказывают, как об энергичном, а если сказать еще точнее, неутомимом человеке, который колесил по дорогам управления и днем, и ночью. При случае он и сам, засучив рукава, принимал участие в дорожных работах. И даже после тяжелой травмы, которую получил вследствие ДТП в 1985 году, Анатолий Иванович оставался у руля управления и продолжал трудиться также энергично, как и раньше. По словам ветеранов отрасли, Анатолий Иванович уделял большое внимание развитию производственных баз, своевременному снабжению дороги стройматериалами. Награжден орденом «Знак Почета», удостоен звания «Почетный дорожник России».

Как руководителя, умеющего найти подход к людям, уважающего мнение окружающих, заботящегося о молодых кадрах, запомнили работники управления **Бориса Васильевича ЗМЕЕВА**. Именно он дал «путевку» в большую дорожную жизнь нынешнему главному инженеру управления Баянслу Искиндировой. Под его опекой выросло целое поколение отличных специалистов. Ведь Борис Васильевич 17 лет работал главным инжене-



**Александр Серафимович
КАЛАШНИКОВ**



**Роман Борисович
ЗАЛЕСИНСКИЙ**

ром управления дороги «Москва – Куйбышев». В 1990 году он по праву занял место начальника учреждения. К сожалению, Почетному дорожнику России долго трудиться на этой должности было не суждено. Он скоропостижно скончался в 1993 году.

Владимир Иванович АРТАМОНОВ, был из когорты руководителей, прошедших партийную школу. Он был и первым секретарем комсомола, и вторым секретарем Пензенского обкома КПСС. На любой должности находил время бывать на стройках, на дорогах, оказывал всемерную поддержку. В 1991 году, когда партийные органы потеряли свою руководящую роль, перешел в АО «Пензаводмелиорация», а через два года был назначен начальником управления автодороги «Москва – Самара». Был награжден орденом «Знак Почета».

Последующими начальниками уже Федерального управления автодорог «Большая Волга» являлись **Виктор Александрович ЛАЗУТКИН** (с 1998 по 2002 год) и **Михаил Васильевич НИКОЛАЕВ** (с 2002 по 2004 год). О трудовом пути Михаила Васильевича мы написали в отдельной статье. Если же говорить о Викторе Лазуткине, то отметим, что ему пришлось трудиться в условиях чрезвычайных. Все помнят дефолт 1998 года. В тех трудных условиях, коллектив управления и подрядные организации без сбоев продолжали трудиться, обеспечивая проезд по дорогам.

В 2004 году ФКУ «Поволжжуправтодор» возглавил **Александр Серафимович КАЛАШНИКОВ**, который сумел поднять деятельность управления на новый уровень. Впрочем, подробно об Александре Серафимовиче в следующем материале.

После 8 лет руководства Александр Калашников, в связи с истечением контракта, перешел в правительство Пензенской области.

На должность руководителя в сентябре 2012 года был назначен **Роман ЗАЛЕСИНСКИЙ**, который имел опыт работы заместителем начальника ФКУ «Поволжжуправтодор». Роман Борисович, не стал вносить больших изме-



**Борис Васильевич
ЗМЕЕВ**



**Владимир Иванович
АРТАМОНОВ**



**Виктор Александрович
ЛАЗУТКИН**



**Михаил Васильевич
НИКОЛАЕВ**

нений в отлаженную систему управления. Под его руководством были построены, реконструированы и отремонтированы сотни километров автодорог.

Приказом Федерального дорожного агентства от 27 октября 2015 года на должность начальника ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга» ФДА назначен **Сергей ЛОГУНОВ**, который до этого работал заместителем начальника управления. О деятельности Сергея Николаевича на новой должности мы расскажем в одном из ближайших номеров. ■

ДОБРЫЕ ДЕЛА НЕ ЗАБЫВАЮТСЯ



Много хороших слов, как от руководителей предприятий, так и рядовых дорожников мы и по сей день слышим об Александре Серафимовиче Калашникове, который возглавил Федеральное управление автодорог «Большая Волга» в 2004 году. Как подтверждают рассказы, он обладал талантом руководителя.



Он умел организовывать работу так, что проблемы никогда не накладывались одна на другую, а решались быстро, в отведенное время. Александр Серафимович умеет не только слушать, а что важно для руководителя, слышать людей. Ни одно обращение сотрудников управления, как и подрядных организаций не оставалось без ответа. В ходе поездок он записывал и запоминал просьбы дорожников, чтобы потом, которые обязательно не оставались без ответа.

Помню, я однажды удивилась, как быстро вышли из его кабинета два директора дорожных предприятий. Я тогда не удержалась от вопроса:

– У иных начальников в приемной не протолкнуться, а у вас всего два человека, да и они «высочили» слишком быстро. Неужели все проблемы решили или вы их «отфутболили» к замам?

Александр Серафимович широко улыбнувшись ответил мне:

– Это вы верно заметили, у меня люди не задерживаются, – с улыбкой подтверждает Калашников. – Только вот ошибаетесь в том, что я их «отфутболил». Человек заходит с конкретным вопросом, я стараюсь конкретно ответить. Если у него документы в порядке, значит, решаем проблему на месте. Но бывает, что посетитель приходит неподготовленным. Обращается с просьбой, а ему дайте расчеты, обоснуйте свою позицию. Я же не могу принимать решение, ткнув пальцем



в небо. Вот тогда они отправляются в отделы управления, советуются, разрабатывают необходимую документацию. Я ценю свое время и время собеседников. Поэтому в приемной у меня не толпятся. Вот зашли два директора подрядных организаций. Работаем с ними не первый год, они знают мои требования. Поэтому и разговор был недолгий. Они показали мне документы, согласования, коротко и емко изложили свои доводы. Я поддержал их. Вот и все.

Не все умеют трудиться как Александр Серафимович. Я по опыту своему знаю. Слышала, как подчиненные некоторых начальников тихо жалуются, мол, завис вопрос, дело стоит, а решение по нему не принимается. Так теряются недели, а порой и месяцы.

Отличительной чертой Калашникова могу назвать его в буквальном смысле «трепетное» отношение к людям. Их он считал и считает главными творцами. Александр Серафимович всегда готов решать вместе с ними их проблемы. Где бы он ни был, всегда обязательно интересовался условиями работы, питания и отдыха работников. Требовал от директоров организаций, чтобы те создали все необходимые условия. Требовал и добивался. Потому и помнят его до сих пор работники подрядных предприятий.

Откуда у него эти качества? Я считаю, что ростки были посажены еще в детстве. В начале 50-х годов прошлого столетия, страна только отходила от войны и жизнь была очень тяжелой. Голода не было, но и изобилия тоже. Человек труда был в почете. А дети брали пример. И никто не говорил тогда об никакой эксплуатации детского труда, когда школьники работали на колхозных полях, на домашнем огороде. А чуть повзрослев, после 7-го класса, поступали в профтехучилища и вскоре занимали места за станками. Такова была жизнь. В подобной обстановке рос и Александр Калашников. Правда, в средней школе он доучился до конца, а затем поступил в Пензенский инженерно-строительный институт. После института служил в армии, в звании инженера-лейтенанта. Два года провел в тайге, на уссурийской земле. Возвращаясь в Пензу, после увольнения в запас, и подумать не мог, что ему вновь придется мерить шагами таежные просторы.



В Пензе ему, как человеку с высшим образованием и прошедшему армейскую школу предложили работу в СУ-13 треста «Жилстрой». Соскучившийся по созданию, он с большим желанием приступил к работе. Возводили объекты, ставшие знаковыми на долгие годы для города Пензы: гостиницу «Ласточка», кино-театр «Современник», санаторий «Березовая роща» и другие здания. Молодого, настырного и инициативного специалиста заметили в руководстве треста. И когда в Пензенской области начали формировать строительно-монтажный поезд для отправки на БАМ, главным инженером СПМ «ПензастройБАМ» решили назначить уже показавшего себя грамотным и умелым руководителем Александра Калашникова.

Так он вновь вернулся в тайгу. Они были первопроходцами БАМа, они прокладывали дорогу через леса и топи, пересекали горы и реки. Родина доверила стройку молодежи и молодежь доказала на деле, что с честью продолжает великие свершения отцов и дедов. Молодые люди, читая эти строки, могут подумать, что они слишком возвышенные, но поверьте, в них абсолютно нет пафоса. Это подтвердят представители того поколения. Все были искренне убеждены, что БАМ нужен стране, и надо его построить во что бы-то ни стало. Как в той песне: «...мы за ценой не постоим». А что могло заставить десятки тысяч людей сорваться с уютных мест и уехать к черту на кулички на Дальний Восток, Забайкалье. Жить там, в палатках, работать при сорокаградусном морозе, летнем зное – под натиском мошкеры и прокладывать рельсы через болота.

– Трудностей хватало, – вспоминает те годы Александр Серафимович. – Мне по сравнению с другими было легче, ведь во время службы в армии привык к тайге. Но и другие не унывали, старались не давать слаbinу. Мы верили, что работаем для страны, для ее будущего процветания. На станции Амгунь, где высадился наш отряд, мы возвели целый городок: жилые дома, коттеджи, административные здания, баню, детсад, школу, вокзал. Завершив работы, собрались домой, но нас попросили помочь в строительстве поселка Меунчик в Хабаровской области. Потом переехали в поселок Февральск. И везде начинали с нуля, не в чистом поле, конечно, а посреди тайги. Оглянуться не успели, как пролетели 10 лет. Мы там обжились, жена на втором году работы приехала. Дочь там родилась. Интересное было время, иногда хочется вернуться в те годы и снова испытать то же самое.

Но время вспять не повернуть. Могли остаться на БАМе, десятки предложений было, на высокие должности. Но, тянуло домой, на малую родину. Так и вернулись Калашниковы в Пензу, где Александра Серафимовича, кавалера ордена «Дружбы народов» сразу пригласили в родной трест «Жилстрой», руководителем которого он вскоре был назначен. Через год, в 1991 он стал заместителем главы администрации Пензенской области. И на этой должности Калашников оставался таким же принципиальным, порядочным и, что немаловажно, доступным. Порой в день ему приходилось принимать по несколько десятков людей, растерявшихся в новых условиях, потерявших ориентиры жизни. Приходили к нему в кабинет

и представители криминала, и мошенники, стремящиеся воспользоваться моментом, «срубить деньги». Разное бывало, но Калашников всегда поступал по совести.

Было время, когда Александр Серафимович возглавлял администрацию города. И надо сказать, что многие жители Пензы, до сих пор помнят его, потому что он был самым демократичным и опять же, доступным мэром.

Вот такой опыт руководящей работы был у Александра Калашникова, когда был назначен начальником управления автомобильных дорог «Большая Волга». И здесь, он оставался самим собой. Ему не потребовалось много времени, чтобы вникнуть в дела. Определив проблемные точки, он сразу наметил пути их решения. Самым актуальным был вопрос финансирования. Необходимо было каждый год обосновывать в Москве, в Росавтодоре свои проекты, доказывать, что они важнее, чем другие, поэтому необходимо обязательно выделить под них средства. А ведь вспомним, что тогда в оперативном управлении «Поволжуправтодора» находилось свыше 3200 километров дорог. А значит, объемов работ было больше, чем у соседних управлений. Значит и денег требовалось больше. Александру Калашникову удавалось ежегодно, можно сказать, «выбивать» финансирование под запланированные проекты. Поэтому подрядные предприятия чувствовали себя уверенно.

За годы руководства Калашникова, были реконструированы и отремонтированы сотни километров федеральных магистралей. Заметим, что это в условиях, когда финансирование, в связи с ликвидацией дорожного фонда, было сокращено. В том, что дороги удалось не только сохранить, но и приумножить, совершенствовать инфраструктуру, большая его заслуга.

В ходе нашей беседы, в 2011 году, он с болью говорил о ДЭПах, которые были образованы в начале нулевых, сыграли важную роль в сохранении автодорог, а потом, когда денег в отрасли стало больше, эти госпредприятия вдруг стали не нужны.

– Нельзя так поступать, надо было поддержать ДЭПы, помочь им, – рассуждал он. – Там же сложившиеся рабочие коллективы. Надо выделить кредиты, чтобы они обновили технику.

Для него всегда на первом месте стояла работа. В семье уже привыкли к этому. Но когда выпадала свободная минута, мог он запросто погонять футбол вместе с сотрудниками управления. Помню, что в его кабинете, всегда стояли многочисленные кубки, которых команды управления удостоивались за победы в различных соревнованиях.

Осенью 2012 года Александр Калашников был назначен заместителем председателя правительства Пензенской области. В правительстве он курировал вопросы строительства и дорожного хозяйства.

Сегодня Александр Серафимович на заслуженном отдыхе. Но как я уже говорила, о нем, о его делах, поступках, человеческих качествах рассказывают до сих пор, как в управлении, так и в дорожных организациях. Добрые дела, порядочность никогда не забываются. ■



Коллектив ФКУ «Поволжуправтодор» (2016 г.)

70 лет
ФКУ «Поволжуправтодор»

Руководство и коллектив ООО фирма «Зоринка» от всей души поздравляют ФКУ «Поволжуправтодор» со славным юбилеем – 70-летием учреждения. Вы вносите большой вклад в дело совершенствования федеральных автомобильных дорог, мостов и искусственных сооружений на них, обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспортных средств. Желаем дальнейших успехов и свершений в работе, столь важной и необходимой для обеспечения жизнедеятельности Поволжского региона.

**Генеральный директор
ООО фирма «Зоринка»
Владимир ЖАДНОВ**

70 лет

ФКУ «Поволжуправтодор»

ООО «АМОНД» поздравляет с юбилеем!

Дорогие коллеги!

От всей души поздравляем всех дорожников «Большой Волги» с 70-летним юбилеем!

История управления неразрывно связана с развитием автомобильных дорог Поволжского региона. За прошедшие годы наши предшественники выполнили большую работу, создали и сохранили существующую сеть автодорог. Нам сегодня продолжать их дела, сохранять и модернизировать имеющуюся инфраструктуру, возводить новые трассы.

Коллектив федерального управления автодорог «Большая Волга» внес большой вклад в совершенствование дорожного комплекса не только Пензенской, но и соседних областей. Благодаря вашему труду миллионы людей имеют возможность с комфортом ездить по федеральным автодорогам.

Мы часто встречаемся с вами, дорогие друзья!

И благодарны вам за требовательность и принципиальность, за поддержку и понимание.

Мы вместе выполняем общее дело по дальнейшему развитию автодорог нашего региона.

Желаем вам здоровья и долголетия, исполнения желаний, счастья и мира!

Еще раз с праздником, коллеги!

Коллектив ООО «АМОНД»

Адрес: г. Самара,
ул. Грозненская, 55 «А».
тел.: 8(846)330-10-01
e-mail: baza_amond@amond.ru

«ДОРМОСТАЭРО» – ДОСТОЙНАЯ СЛУЖБА НА М-5

ООО «Средневолжская строительная компания «ДорМостАэро» образована в 2007 году. Если сначала ООО «ССК «ДорМостАэро» на рынке знали как организацию, специализирующуюся на содержании и ремонте мостов, то сегодня она известна как предприятие, которое с успехом выполняет все виды дорожно-строительных работ.



На содержании компании участок федеральных автомобильных дорог М-5 «Урал» протяженностью 101,6 км, а также подъезд к городу Самара – 12 км. Обслуживаемый участок считается сложным. 76,6 км автодороги I технической категории и 25 км II технической категории. Здесь расположено 19 мостов и путепроводов, 63 водопропускных труб, установлено 240 492 п.м. барьерного ограждения. Интенсивность движения на подъезде к городу Самаре одна из самых высоких в регионе.

ООО «ССК «ДорМостАэро» занимается также строительством и ремонтом федеральных автодорог и искусственных сооружений на них. За прошедшие годы были реализованы крупные проекты. В частности, произведены ремонт моста через реку Б.Иргиз на км 15+330 автомобильной дороги Большая Черниговка – Краснооктябрьский, строительство мостового перехода на автомобильной дороге «Самара - Большая Черниговка» - с.Тамбовка, капитальный ремонт автомобиль-

ной дороги Прибой – Троицкое на участке км 2+000 – 2+500, а также отремонтированы мосты через Овраг, реку Черновка. Хорошей школой для специалистов компании стали такие объекты, как ремонты федеральной автомобильной дороги М-5 «Урал» на участках км 997+000 - км 1001+000, км 1006+500 – км1013+000, трассы А-300 Самара - Большая Черниговка - граница с Республикой Казахстан на участке км 160+000 - км 173+000 в Самарской области.

Новым видом деятельности предприятия стало устройство электроосвещения на автомобильных дорогах федерального значения, что позволило увеличить объемы выполняемых работ. Так, в прошлые годы искусственное освещение было проведено на участках автодороги М-5 «Урал» в городе Спасск Пензенской области, а также в населенных пунктах Кирицы и Сушки Рязанской области.

Еще одним достижением коллектива стала сдача в эксплуатацию после капитального ремонта

участка магистрали М-5 «Урал» в Пензенской области.

Учитывая, что география работ расширяется, руководство предприятия наращивает и мощь производственной базы. Сегодня на балансе компании находятся 200 единиц техники производства ведущих фирм, таких как HAMM, VOGELE, JOHN DEERE, HITACHI, KOMATSU, CATERPILLAR, DONGFENG, КамАЗ. В целях повышения эффективности работы строительной техники и своевременного мониторинга внедрена автоматическая спутниковая система GPS+ГЛОНАСС. Три АВЗ К-160 позволяют полностью обеспечивать асфальтобетонной смесью любых марок объекты предприятия, находящиеся даже на удалении в сотни километров от основной базы.

В состав компании входит аттестованная лаборатория, укомплектованная новейшим оборудованием для осуществления производственного контроля качества применяемых материалов и технологических процессов.



Благодаря умелому руководству и грамотным профессионалам за короткие сроки предприятие вышло в число ведущих в Поволжском регионе. «Эти достижения прежде всего заслуга коллектива», счи-

тает руководитель предприятия Максим Гмирач. Здесь работают настоящие мастера своего дела, опытные специалисты, которые трудятся в дорожной отрасли десятки лет. Это – водитель Виктор Павлович Нестеров, дорожная рабочая Раиса Гареевна Юнусова, тракторист Василий Николаевич Данилюк, начальник участка Александр Михайлович Плеханов. Александр Михайлович является родоначальником трудовой династии. Его супруга - Галина Анатольевна - дорожный рабочий. Сыновья Максим и Александр также трудятся на предприятии.

Сам Максим Гмирач – потомственный дорожник. Его отец, Поликарп Львович, отработал в дорожной сфере 38 лет. Начинал он машинистом автоскрепера. Затем трудился начальником участка, заведующим РММ в тресте «Куйбышевдорстрой». Он участвовал в строительстве автодорог М-5 в конце 60-х годов. Мать, Нина Петровна, долгие годы работала нормировщиком в отделе труда и заработной платы в СУ-830 трест «Куйбышевдорстрой». Оба сейчас находятся на заслуженном отдыхе.

Так что не удивительно, что Максим Гмирач, окончив в 1986 году среднюю школу, поступил в Саратовский ордена Трудового Красного Знамени политехнический институт по специальности «Строительство автомобильных дорог и аэродромов».

Важная задача любого руководителя, прежде всего – укомплектование предприятия высококвалифицированными специалистами, считает Гмирач. Долгие годы проработавшему в дорожной отрасли региона, Максиму Поликарповичу не составило большого труда найти профессионалов, которые и составили костяк его коллектива. Другой немаловажной задачей является оснащение компании новой техникой и технологиями. С этой целью за последние годы закупили новые дорожные машины, установки для приготовления асфальтобетонных смесей, цементобетонный завод, другие необходимые механизмы.

Сегодня с уверенностью можно сказать, что ООО «ССК «ДорМостАэро» по праву занимает достойное место среди дорожно-строительных компаний региона. ■

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

ФКУ «Поволжуправтдор» внесло огромный вклад не только в совершенствование дорожной инфраструктуры, но и в социально-экономическое развитие региона. Именно строительство дорог придало новый импульс становлению промышленности и сельского хозяйства. И сегодня федеральные трассы являются определяющим фактором притока инвестиций в Поволжский регион.

Наглядным результатом кропотливого труда сотрудников ФКУ «Поволжуправтдор» являются наши федеральные автодороги, состояние которых улучшается с каждым годом. И работа эта продолжается. В ближайшие годы предстоит еще многое сделать по совершенствованию дорожно-транспортного комплекса региона в рамках подготовки к чемпионату мира 2018 года. Уверены, что нам по силам справиться с поставленными задачами.

Поздравляем коллектив ФКУ «Поволжуправтдор» с 70-летием со дня образования! Желаем вам успехов, реализации всего задуманного, здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким!

70 лет
ФКУ «Поволжуправтдор»

Максим ГМИРАЧ

От имени коллектива ООО «ССК «ДорМостАэро»

70 лет

ФКУ «Поволжуправтодор»

Поздравляем!

*Уважаемые сотрудники и ветераны
ФКУ «Поволжуправтодор»!*

*Сегодня вы празднуете 70-летний юбилей управления,
первые страницы истории которого были написаны
в трудные послевоенные годы. Несмотря на сложные
условия, недостаток техники и средств, наши деды
и отцы прокладывали дороги, ставшие основой
нынешней дорожной сети региона.*

*Большой вклад в развитие дорожного хозяйства
вносят специалисты федерального управления
автомобильных дорог «Большая Волга»,
аккумулирующие в себе такие качества, как
требовательность, принципиальность и
уважительное отношение к партнерам.*

*Выражая свою благодарность за совместную
работу на благо дорожной отрасли региона,
мы искренне поздравляем коллектив ФКУ
«Поволжуправтодор» с 70-летием со дня
образования!*

*Уверены, что в историю управления вы
впишете еще немало славных страниц,
повествующих о вашей самоотверженной
работе. Желаем вам прекрасного
настроения, долгих лет жизни, удачи и
благополучия!*

**Генеральный директор
ООО «Автотрасса» Гагик Киракосян.**

412904, Саратовская область,
город Вольск, ул. Станционная, 3.
Тел. 8(84593) 5-35-35; 8(84593) 5-08-62
avtotrassa@mail.ru



АВТОТРАССА



г. ВОЛЬСК ул. СТАНЦИОННАЯ 3



ОАО «МОСТОСТРОЙ-11»: ИСТОРИЯ СОЗИДАНИЯ

ТЫСЯЧИ МОСТОВ ПОСТРОЕНЫ КОЛЛЕКТИВОМ КОМПАНИИ
ЗА 40 ЛЕТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Во время чествования победителей конкурса «Дороги-2015», неожиданно обратил внимание на такой нюанс: среди лауреатов первой группы, освоивших свыше 5 млрд рублей в год, оказались 6 дорожно-строительных организаций и всего одна мостостроительная компания – ОАО «Мостострой-11». «Как-то несправедливо» – промелькнула тогда мысль. Но понял, что не так, я чуть позже. Оказалось, что мостостроительных компаний, способных самостоятельно реализовывать масштабные проекты, можно по пальцам пересчитать. А вот крупные дорожно-строительные организации сегодня созданы почти в каждом регионе России. Им оказывается поддержка со стороны местных властей, которые, тем самым, стремятся не допустить, чтобы средства, выделяемые на отрасль, зарабатывали «чужие» предприятия.



Николай РУССУ,
генеральный директор
ОАО «Мостострой-11»

Дорогие друзья!
Уважаемые ветераны ОАО
«Мостострой-11»!

Поздравляю вас с 40-летием
нашего предприятия!

История ОАО «Мостострой-11» богата трудовыми победами, которых добились разные поколения работников компании. Добросовестность, надежность, профессионализм всегда являлись отличительной чертой специалистов предприятия. Где бы ни приходилось трудиться, какие бы сложные задачи перед

40 лет

нами ни стояли, мы всегда с честью выполняли обозначенные перед нами задачи.

Мосты, построенные за 40-лет деятельности ОАО «Мостострой-11» во многих уголках России, и сегодня служат народу, являются памятниками нашего созидательного труда.

Хотел бы поблагодарить весь коллектив ОАО «Мостострой-11» за трудолюбие, самоотверженность, за умение преодолевать трудности.

Желаю вам крепкого здоровья, счастья, достатка, мира и семейного благополучия!

Впереди нас ждут новые объекты. Уверен, что вместе мы добьемся еще больших успехов!





Владимир ЯКУШЕВ,
губернатор Тюменской области

Уважаемый
Николай Александрович!
Поздравляю Вас и весь коллектив ОАО «Мостострой-11» с юбилеем предприятия!

За четыре десятилетия в истории организации появилось много поводов для гордости, ярких достижений и примеров самоотверженного труда.

Компания активно внедряет современные методы и новейшие инновационные технологии производства, ориентирована на самые высокие стандарты строительной отрасли и покоряет все новые территории не только региона, но и всей страны. Сотрудниками накоплен богатый опыт, успешно реализован не один грандиозный и смелый проект.

Примите слова благодарности за значимый вклад в развитие Тюменской области. Уверен, что и в дальнейшем предприятие будет успешно развиваться, наращивать производственный потенциал, воспитывать достойную смену продолжателей легендарных мостостроительских традиций, оставаться образцом ответственности и надежности.

Желаю всем вам новых трудовых свершений, счастья, здоровья и благополучия, а «Мостострою-11» – интересных идей и дальнейшего процветания!



Подобное количественное несоответствие объясняется, прежде всего, объемами финансирования. Согласимся, что на дорожно-строительные работы выделяется больше средств, чем на мостостроительную сферу. Нужно учитывать и то обстоятельство, что большая часть средств распределяется обычно на несколько крупных объектов. К примеру, сейчас все усилия направлены на возведение моста через Керченский пролив, и финансироваться этот проект будет в первую очередь. Вспомним еще и мостовой переход на остров Русский во Владивостоке, который также находился в центре внимания руководства страны. Согласимся и с мнением, что не в каждом регионе каждый год возводятся мосты или другие крупные искусственные сооружения.

– Мостостроение – дело дорогостоящее, – отмечает генеральный директор ОАО «Мостострой-11» Николай Руссу. – Потому и объекты выбираются точно. Если вы заметили, что одновременно могут реализовываться, в лучшем случае, два-три крупных проекта. С другой стороны, мостостроение – эта особая отрасль. У нас немало специалистов «штучных», как говорится, рожденных мостовиками. Поэтому подобрать кадры, создать по-настоящему боеспособное предприятие нелегко. Особенно, если дело касается больших, внеклассных мостов. Хорошие прорабы, мастера, монтажники, сварщики, арматурщики у нас на особом счету. Для того, чтобы вырастить профессионала нашего дела, требуются годы.

Коллектив ОАО «Мостострой-11» на днях отпраздновал 40-летие родного предприятия, созданного на основании ре-



шения коллегии Министерства транспортного строительства СССР приказом № 308 от 26 декабря 1975 года. Наши читатели, возраст которых приближается к пенсионному, помнят, что в тот период шло активное освоение богатых месторождений нефти и газа Западной Сибири. В советское время все решения принимались исходя из потребностей. При этом вопросы решались быстро, без всяких проволочек. Поэтому, когда появилась необходимость в обеспечении нефтяников и газовиков дорогами, в короткие сроки были образованы соответствующие предприятия.

1975

ГОД ОСНОВАНИЯ КОМПАНИИ

Приказом № 308 от 26 декабря Министерства транспортного строительства СССР был образован «Мостостроительный трест № 11», который в последующем был преобразован в ОАО «Мостострой-11».

Можно долго перечислять трудовые достижения предыдущих поколений ОАО «Мостострой-11». Честно говоря, некоторые цифры сегодня кажутся нереальными. К примеру, за период с 1976 по 1990 годы коллектив «Мостострой-11» сдал в эксплуатацию 646 железнодорожных мостов, общей протяженностью 26804 метра. Получается в среднем по 43 (!) моста в год. Но это еще не весь объем выполненных работ. За это же время при устройстве нефтегазовых месторождений и строительстве автодороги Тюмень – Сургут – Когалым, специалисты предприятия возвели 837 мостовых сооружений, протяженность которых составила 45 188 метров. Вот это были темпы! О таких объемах сегодня и мечтать





Наталья КОМАРОВА,
губернатор Ханты-Мансийского
автономного округа – Югры

Дорогие земляки! Уважаемый Николай Александрович!

Поздравляю с днем рождения вашего предприятия!

В жизни Югры оно занимает особенное место. «Мостостроительный трест № 11», созданный в Сургуте 40 лет назад, начал свою деятельность в период бурного промышленного освоения округа. Ваш дружный и сплоченный коллектив принял в нем самое активное участие, строил сооружения в районах нефтяных и газовых месторождений Западной Сибири.

За эти годы вами сдано в эксплуатацию почти три тысячи высококлассных транспортных объектов, общая протяженность которых превышает 180 километров. А это значит, что ваш коллектив – отличная команда, умеющая ставить перед собой амбициозные задачи и эффективно их решать.

Передаю особый привет и слова благодарности ветеранам компании. Жители округа, югорчане, желают вам крепкого здоровья и благополучия. Ваш труд стал хорошим вкладом в создание современной Югры – региона с одними из лучших условий для жизни.

Сегодня коллектив предприятия входит в число ведущих компаний России в сфере транспортного, гражданского и промышленного строительства. Так держать, дорогие земляки!

не приходится. Можно только по хорошему позавидовать старшим поколениям работников ОАО «Мостострой-11». Заметим, что среди сданных в эксплуатацию сооружений были и крупные объекты. Были построены внеклассные железнодорожные мосты через реки Иртыш (в районе Тобольска), Обь (в районе Сургута), через протоку Юганская Обь, возведены большие мосты через Тобол, Аган, Тромъеган, Пурпе, Альмальяха, Ямсовей и многие другие. По объему выполняемых работ предприятие занимало второе место в стране.

2 110 МЕТРОВ
протяженность самого длинного моста, построенного компанией в 2000 году. Автодорожный вантовый мост через реку Обь возведен в районе города Сургута. Общая протяженность мостового перехода составляет 8 143 метра

В 90-х годах из-за экономического хаоса, воцарившегося в стране, сократилось финансирование, снизились объемы. Но даже в тот сложный период руководитель Мостостроя-11, возглавлявший предприятие с момента основания, опытный мостостроитель Валентин Федорович Солохин, находил работу для коллектива. Он сумел вывести свое «детище» из сложных испытаний, сохранив коллектив и производственную базу. За 5 лет, с 1990 по 1995 годы силами

специалистов компании было построено, реконструировано и отремонтировано 218 мостов общей протяженностью 13 006 метров.

Следующая пятилетка также выдалась сложной. Достаточно вспомнить дефолт 1998 года, систему взаиморасчетов, насколько трудно приходилось и руководителям, и коллективу. Но, тем не менее, компания продолжала работать, ежегодно пополняя «копилку» достижений новыми объектами. И сегодня с особой гордостью специалисты предприятия демонстрируют сданный в октябре 2000 года автодорожный вантовый мост через реку Обь. Общая длина этого инженерного сооружения составила 14,7 км, непосредственно длина моста – 2,1 км. Здесь, впервые в мировой практике при однопилонной схеме моста было смонтировано вантовое пролетное строение длиной 556 метров с центральным пролетом 408 метров.

В начале нулевых ОАО «Мостострой-11» раздвинуло границы деятельности и вышло на рынок соседнего Казахстана. Тюменским мостостроителям удалось сразу закрепиться на новой территории. Буквально за считанные годы подразделения компании выполнили работы по реконструкции моста через реки Кылашакты и Кайракты на автодороге Астана – Боровое, а также по строительству моста через реку Сухая и путепровода через железную дорогу. Качест-



во выполненных работ, высокая организация и культура труда, профессионализм специалистов, привлекли руководителей дорожных ведомств Казахстана. Именно тогда и было открыто представительство компании в Казахстане.

В сентябре 2004 года специалисты ОАО «Мостострой-11» добились еще одной заслуженной победы. На радость жителям Ханты-Мансийска, всего автономного округа и гостей региона, они сдали в эксплуатацию мостовой переход через реку Иртыш. Протяженность этого внеклассного мостового перехода равняется 2 471,95 метра, в том числе длина моста – 1 315,9 метра, с судходным пролетом длиной 231 метр. Надо отметить, что при возведении данного объекта, мостостроители использовали прогрессивные технологии. Впервые в отечественном мостостроении они применили сплав систем для монтажа конструкций, общей длиной 693 метра и массой более 7000 тонн.

11 265 ТОНН

масса металлоконструкций арочного пролетного строения, смонтированного при строительстве мостового перехода через реку Иртыш на автомобильной дороге Ханты-Мансийск – Нягань

Когда по поручению Президента РФ Владимира Путина начались работы на автодороге М-4, специ-

алисты ОАО «Мостострой-11» внесли свой вклад в преобразование этой, как утверждают, лучшей на сегодняшний день по комфортности, магистрали страны.

В 2009 году часть подразделений компании убыли в Сочи, где развернулись масштабные проекты по подготовке к Олимпийским играм.

– В Сочи мы приобрели опыт работы в сложных условиях, – отмечает Николай Руссу. – Если раньше большинство объектов возводили, так сказать, в чистом поле, то там зачастую приходилось трудиться в городской черте, когда даже земля под строительство была отведена не полностью. К тому же, надо было учитывать геологические особенности местности, ведь там, в основном, слабые грунты. Важное внимание уделялось сейсмостойкости объектов. Я рад, что наши специалисты продемонстрировали свой профессионализм, мы успешно справились со всеми поставленными задачами. К примеру, мы на три месяца раньше срока ввели в эксплуатацию двухуровневую автомобильную развязку в Сочи на пересечении улиц Виноградная и Донская на федеральной трассе М-27 (А-147) «Джубга – Сочи».

В этот же период продолжались работы и на других объектах. В Костанае (Республика Казахстан) был реализован проект по строительству 313-метрового моста через реку Тобол, который



Сергей КОРЕПАНОВ,
председатель Тюменской областной Думы

Дорогие друзья!

От имени депутатов Тюменской областной Думы поздравляю коллектив с 40-летием со дня образования ОАО «Мостострой - 11»!

Ваш коллектив успешно выполняет ответственную миссию, способствует социально – экономическому развитию, созданию современной строительной и транспортной инфраструктуры Тюменской области, Югры, Ямала, других регионов страны. Все эти годы вы активно применяете передовой опыт, прогрессивные технологии и новейшие материалы, обеспечиваете безопасность и надёжность объектов. Многие объекты по праву становятся достойным украшением наших городов.

Главное богатство вашего знаменитого предприятия – прекрасные трудолюбивые люди, специалисты самого высокого класса! Особые слова благодарности и поздравления – заслуженным ветеранам. Они в своё время заложили славные рабочие традиции мостостроителей, сегодня трудовую эстафету достойно продолжают молодые специалисты.

Желаю ветеранам и работникам «Мостостроя – 11» здоровья, счастья и успехов в делах.



Дмитрий КОБЫЛКИН,
губернатор Ямало-Ненецкого
автономного округа

Дорогие друзья!
От всей души поздравляю вас с 40-летием со дня образования ОАО «Мостострой – 11»!

На протяжении четырёх десятилетий ваше предприятие своими профессиональными достижениями заслужило уважение и признание не только у партнёров, но и, главное, у жителей региона, став одним из лидеров строительной отрасли в Западной Сибири. На вашем счету – тысячи успешных проектов гражданских и промышленных сооружений, инженерных коммуникаций, мостов и автомобильных дорог, в том числе и на территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

Убеждён, опираясь на ответственность, опыт, крепкие трудовые традиции, «Мостострой – 11» и впредь будет эффективно развиваться на благо Западно-Сибирского региона и Отечества, добиваться высоких показателей по всем направлениям деятельности.

От имени жителей арктического Ямала искренне желаю предприятию – стабильности и новых достижений, коллективу – гордости от результатов своего благородного труда и успешной реализации намеченных планов!

был назван одним из самых лучших в стране.

В городе Тюмень в апреле 2011 года завершено строительство «под ключ» Дворца бракосочетания, общей площадью 5 309 м².

Говоря о деятельности ОАО «Мостострой-11», надо отметить, что, начиная с 2000 года, компания активно участвует в реализации программы по строительству зданий и сооружений промышленно-гражданского назначения, объектов социально-культурного значения, архитектурного благоустройства городов Тюмень и Тобольск.

Подразделения компании выполнили немалые объёмы работ при строительстве металлургического завода «УГМК-Сталь» в Тюмени, завода по производству полипропилена в составе нефтехимического комбината в Тобольске.

5 ОБЪЕКТОВ

построено ОАО «Мостострой-11» в рамках подготовки к проведению Олимпиады 2014 года. Транспортная развязка, в центральной части города на пересечении улиц Виноградной и Донской, стала лучшим объектом транспортной инфраструктуры олимпийского Сочи.

Силами и на средства ОАО «Мостострой-11» в Тюмени построена часовня Благоверного великого князя Дмитрия Донского, в Тобольске – физкультурно-оздоровительный комплекс общей площадью 2550,83 м².

Есть вклад специалистов компании и в строительстве набережной реки Туры протяженностью 2,5 км, а также легкоатлетиче-

ского манежа общей площадью 35 873 м².

Нынешний год для ОАО «Мостострой-11» можно назвать вполне успешным. На всех объектах работы производились по графику. Продолжается реконструкция транспортной развязки на пересечении улиц Республики и 50 лет Октября в городе Тюмень.

В конце октября состоялось торжественное открытие моста через реку Тура, входящего в состав восточного участка окружной автомобильной дороги города Тюмень. Примечательно, что объект был сдан раньше намеченного срока. При строительстве моста были применены современные материалы и технологии.

В частности, на мосту применено только два деформационных шва – в начале и конце, что обеспечивает плавность проезда транспорта на всем протяжении сооружения. Зона примыкания асфальтобетонного покрытия к деформационным швам имеет усиление, выполненное по специальной технологии с применением полимерных высокопрочных материалов «Betoflex». Кстати, регламент на выполнение этих работ был разработан ОАО «Мостострой-11» совместно с фирмой «MaurerSohne».

Еще одной новинкой являются специальные гасители колебаний, которые установлены в центральных пролетах моста длиной 147 м. Это оборудование используется с целью недопущения резонансных явлений, вызываемых ветровой нагрузкой.

В ходе работ учитывались требования современных экостан-





дартов. Установлены отечественные комплексные системы очистки сточных вод FloTenk-OP-OM-SB. Словом, мост соответствует самым жестким требованиям, как по надежности, так и по другим параметрам.

6 МЕСЯЦЕВ

рекордный срок строительства транспортной развязки в двух уровнях на пересечении с а/д Екатеринбург-Тюмень, длина путепровода 408 метров, длина съездов 2 899 метров.

Радостным событием для мостовиков стало и вручение памятной медали за значительный вклад в подготовку и проведение XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийский зимних игр 2014 года в Сочи. 47 работников компании удостоились этой награды.

Лучшие специалисты ОАО «Мостострой-11» были поощрены и губернатором Ханты-Мансийского автономного округа-Югры – Натальей Комаровой. Почетное звание «Заслуженный строитель Ханты-Мансийского автономного округа – Югры» было присвоено директору филиала ОАО «Мостострой-11» – «Строительное управление» Сергею Бреусу.

Звание «Заслуженный экономист Ханты-Мансийского автономного округа – Югры»

удостоилась главный бухгалтер компании Елена Ухачева. 10 работников были поощрены Почетными грамотами и благодарностью губернатора, в том числе монтажники Григорий Кириченко и Владимир Кузьменко.

Знаменательным для генерального директора ОАО «Мостострой-11» стал апрель, когда ему была вручена медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

– Награды стимулируют трудиться еще эффективнее, – говорит Николай Александрович. – Не все в жизни измеряется деньгами. Человеку важно чувствовать, что его ценят, его труд отмечают по достоинству. Поэтому и мы у себя в компании стараемся поощрять лучших работников, поддерживать их. Не оставляем без внимания и наших ветеранов. Выделяем немалые средства на благотворительность.

ОАО «Мостострой-11» на деле доказывает свое право быть среди лидеров мостостроения России. Свидетельством тому, тысячи мостов и искусственных сооружений, построенные за 40-летнюю историю предприятия. И сегодня компания вносит значительный вклад в развитие дорожно-транспортной инфраструктуры страны. ■



Сергей ШУСТОВ,
начальник Главного управления
строительства Тюменской области

Уважаемый Николай Александрович!

От имени Главного управления строительства Тюменской области и от себя лично поздравляю коллектив ОАО «Мостострой-11» с 40-летием со дня основания компании.

Жизненный путь ОАО «Мостострой-11» – наглядный пример развития и организации бизнеса, плодотворной работы, совершенствования компании в целом. Созданное на пике лет интенсивного дорожного строительства страны, ОАО «Мостострой-11» основательно набирало свой вес в строительном секторе экономики региона.

Опираясь на лучшие традиции отечественного производства и современные материалы и технологии, ОАО «Мостострой-11» устояло в непростые годы перемен и утвердилось в числе наиболее крупных и авторитетных предприятий строительной индустрии.

Среди достижений компании выполнение государственных заказов по строительству и реконструкции разной сложности объектов дорожной и транспортной инфраструктуры, а также выполнение работ в области промышленного и гражданского строительства. Немаловажным достижением является завершение работ ранее установленного срока.

Отрадно, что сегодня компания ОАО «Мостострой-11» одно из ведущих социально ответственных предприятий региона, по-прежнему ведущее активную производственную и общественную работу и способствующее преемственности поколений престижной профессии строителя.

2 976 ОБЪЕКТОВ

транспортной инфраструктуры введено в эксплуатацию за 40 лет существования ОАО «Мостострой-11». Общая протяженность этих объектов составляет более 180 километров.





И МУЗЫКА ЗВУЧАЛА...

На юбилейные торжества, посвященные 40-летию одного из лидеров мостостроения России – ОАО «Мостострой-11», прибыли гости не только из Тюменской области, но и из других регионов страны. Как и полагается, в этот день было сказано немало теплых слов о работниках Мостостроя-11, которые своими добрыми делами, профессионализмом завоевали уважение десятков тысяч жителей больших и малых городов, сел и деревень.

Проезжая по мостам, построенным коллективом ОАО «Мостострой-11», редко кто вспомнит об «авторах» этих реализованных в жизнь проектов. Редко, кто скажет им спасибо. Но ведь не ради признания работают мостостроители. Им доставляет радость чувство сопричастности к великому делу созидания, когда их воле покоряются реки.

Выступивший на торжествах руководитель Тюменской области Владимир Якушев, поблагодарив мостостроителей за их труд, под-

черкнул, что работникам компании есть чем гордиться.

«Компания накопила солидный опыт в транспортном, промышленном и гражданском строительстве, успешно реализовала не один грандиозный и смелый проект на территории нашего региона и за его пределами. Вас хорошо знают как на Севере, так и на Юге России – в олимпийском Сочи и в Казахстане. «Мостострой-11» уже сорок лет держит высокую марку и не сдает позиций. И, самое главное, предпри-

ятие постоянно развивается, это говорит о том, что вы смотрите далеко вперед, а это показатель успешности», – сказал Владимир Якушев.

Он особо отметил, что в год юбилея в областной столице были введены в эксплуатацию сразу два новых моста через реку Туру, которые соединили две части города Тюмени. «В какое бы сложное время мы ни жили, все равно будем строить дороги и мосты, которые нас соединяют, за их строительством огромное будущее и





перспектива», – добавил Владимир Якушев. От имени министра транспорта РФ он вручил людям труда нагрудные знаки и грамоты. Лучшие работники ОАО «Мостострой-11» были удостоены высокого звания «Почетный работник транспорта России».

Красиво, иначе не скажешь, описал нелегкий труд мостостроителей глава администрации города Тюмени Александр Моор. «Когда смотришь, как на стройплощадке работают сотни людей, невольно напрашивается сравнение с большим симфоническим оркестром. Строительство мостов – это искусство, не бывает двух абсолютно одинаковых, любое строение – это неповторимое произведение. Особенно приятно, когда коллектив возглавляет энергичный и такой любящий свою работу «дирижер», как Николай Руссу. Я желаю «Мостострою-11», чтобы музыка такого профессионального и уверенного настроения звучала вечно. Вы



здорово строите объекты транспортной инфраструктуры, но в следующем году нам всем предстоит ответственный «экзамен»: сделать ключевой объект благоустройства нашего города – лесопарк «Гилевская роща». Уважаемые мостостроители, столь же блестяще, как строите мосты, вы сможете создать новую благоустроенную территорию, которая, я уверен, станет любимой зоной отдыха тюменцев всех возрастов», – напутствовал Александр Моор коллектив предприятия на будущие успехи.

Поздравил мостостроителей и председатель Тюменской городской Думы Дмитрий Еремеев. Кстати, заметим, что генеральный директор ОАО «Мостострой-11» Николай Руссу является депутатом Тюменской городской Думы. В своем выступлении Дмитрий Еремеев вспомнил «лихие» 90-е годы, когда многие предприятия не выдержали испытание переходного периода.



40 лет



«Но, несмотря на все сложности, «Мостострой» успешно прошел и этот Рубикон. За что, в первую очередь, спасибо ветеранам-мостостроителям и, безусловно, трудовому коллективу, который сумел сплотиться вокруг руководства, опытного, обладающего здоровым прагматизмом и стратегическим мышлением. За 40 лет вы построили тысячи мостов и путепроводов, в том числе несколько сооружений, которые являются визитной карточкой Тюмени, а именно Мост влюбленных и набережная», – констатировал Дмитрий Еремеев, затем вручил Благодарственные письма Тюменской городской Думы заслуженным работникам предприятия.

От имени виновников торжества выступил руководитель компании Николай Руссу, который отметил, что за прошедшие годы был пройден огромный путь: построено много уникальных объектов, ставшие украшением не только Тюменской области, но и всей страны.

«В проектировании, изготовлении металлических конструкций, доставке материалов и строительстве каждого объекта принимало участие огромное количество людей – не четыре тысячи человек, а около ста тысяч. Благодарю вас всех за работу на благо страны. Считаю, что мы выбрали самую

замечательную и ответственную профессию в жизни», – заявил Николай Руссу.

Выступившие на торжествах главный федеральный инспектор по Тюменской области аппарата Полномочного представителя президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе Андрей Ручинский, заместитель генерального директора компании «Транснефть-Сибирь» Сергей Сметанюк, другие гости горячо поздравили мостостроителей с юбилеем предприятия, пожелали им успехов в реализации новых, неординарных проектов.

Участовавший в торжественной церемонии митрополит Тобольский Дмитрий наградил Николая Руссу юбилейной медалью Русской Православной Церкви «В Память 1000-летия преставления равноапостольного великого князя Владимира».

Не забыли в этот день и ветеранов ОАО «Мостострой-11», внесших большой вклад в становлении и развитии предприятия, заложивших основу сегодняшних достижений компании. Они также были поощрены руководством ОАО «Мостострой-11».

В этот торжественный день был накрыт праздничный стол, звучала музыка и песни... Словом, праздник удался. ■

Комил Абдирахимов



ОАО «ДЭП №12» –

**ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЕМ
ВСЕХ С САМЫМ СВЕТЛЫМ ПРАЗДНИКОМ –
НОВЫМ ГОДОМ!**

*Надежность, стабильность и процветание
– залог успеха любого коллектива! Пусть
наступающий год для нас будет насыщен
новыми планами, творческими идеями,
хорошими новостями и финансовыми успехами!
Желаем вам в Новом году больше взлетов,
небывалых высот! Роста доходов, новых
достижений, удивительных открытий и
незабываемых встреч!
Пусть грядущий 2016 год станет для всех нас
годом свершения смелых планов и достижения
поставленных целей. Пусть Новый Год
подарит благополучие, исполнение заветной
мечты, укрепит веру в будущее, а успех
сопутствует везде и во всем!*

КУБЫШКИН М.Б.
Генеральный директор ОАО «ДЭП №12»

Московская обл.,
г. Орехово-Зуево, ул. Урицкого 69
8 (496) 423-43-90
drsu12@centrdor.ru

ТРУДОВАЯ ВАХТА ТЫВААВТОДОР



И.о. начальника ГКУ «Тываавтодор»
Балбан-оол Диинмей Каадыр-оолович



В Республике Тыва автодороги, едва ли не единственные наземные коммуникации, связывающие регион с остальной частью страны. Поэтому они стратегически важны для жизнеобеспечения и развития всей территории этого удивительного по своей красоте края. Всю организационную работу по обеспечению сохранности автомобильных дорог общего пользования Республики Тыва и искусственных сооружений на них, поддержанию их в состоянии, соответствующим требованиям и условиям непрерывного и безопасного движения автотранспорта в любое время года проводит ГКУ «Тываавтодор».

Здесь сосредотачивается вся информация о состоянии сети дорог, сведения о ремонтных работах, принимаются оперативные решения по устранению возникающих вопросов. В настоящее время в Управлении работают 56 высококвалифицированных специалистов, руководит которыми исполняющий обязанности начальника управления автомобильных дорог Республики Тыва Балбан-оол Диинмей Каадыр-оолович. Под звуки колоритного горлового пения, доносящего из настроенного на местную радиоволну приемника, он рассказывает о своем предприятии:

– В оперативном подчинении Государственного казенного учреждения «Управление автомобильных дорог Республики Тыва» закреплены автомобильные автодороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Республики Тыва общей протяженностью – 3312,507 км. Из них с твердым покрытием – 2470,257 км, в том числе с усовершенствованным типом покрытия (асфальтобетонные) – 983,327 км, обработанные вяжущими – 59,5 км, с переходным типом покрытия (гравийные) – 1427,43 км, с низшим типом покрытия (грунтовые) – 842,25 км, автозимники – 755 км.

– Каким выдался прошедший непростой год для управления?

– В 2015 году был проведен большой объем работ. Завершено строительство обходной автомобильной дороги в обход г. Кызыла и пгт. Каа-Хем протяженностью 15,722 км, реконструкция участка автомобильной дороги «Подъезд к с. Хову-Аксы» протяженностью 12,750 км, ремонт автомобильной дороги «Кызыл – Ак-Довурак». Завершается ремонт автомобильной дороги «Хандагайты – Мугур-Аксы» протяженностью 3 км.

На участках автомобильных дорог «Кара-Хаак – Черби», «Подъезд к с. Шеми», «Суг-Аксы – Ишкин», «Чадан – Ийме», «Подъезд к с. Кара-Холь», «Подъезд к с. Хорум-Даг», «Подъезд к с. Хондергей», «Тээли – Кызыл-Даг» в полном объеме выполнены аварийно-восстановительные работы. Восстановлены мостовые переходы через реку Алаш на км 32+000 и на км 56+000 региональной автомобильной дороги «Подъезд к с. Кара-Холь», поврежденных в результате последствий ЧС природного характера.

– Насколько я знаю, природа в Тыве часто преподносит сюрпризы...

– Да, работать тывинским дорожникам зачастую приходится в авральном режиме из-за стихийных природных явлений, которые

здесь нередки в силу климатических особенностей и ландшафта. Так, в августе прошлого года из-за ливневых дождей были повреждены автомобильные дороги «Мугур-Аксы – Кызыл-Хая» на участке км 48+500 – км 51+000 и «Абакан – Ак-Довурак» на участках км 250+050 – км 250+080, км 250+200, км 247+950, км 248+050 – км 248+130 на мостовом переходе через р. Узень-Карасуг на км 240+500, км 254+800, км 327+320 – км 327+450.

Восстановительные работы были выполнены в кратчайшие сроки и в полном объеме. Поврежденные участки были восстановлены, безопасный и бесперебойный проезд транспортных средств по ним обеспечен.

– **Диинмей Каадыр-оолович, выполнять такие внушительные объемы работы качественно и в установленные сроки сегодня невозможно без мощного автопарка и современной производственной базы. Чем можете похвастаться в этом плане?**

– Материально-техническая база наших подрядных организаций, таких как Чаданское ДРСУ, ООО «Строй-Экспресс», ПК «ДСТ», ООО «Суугу», отвечает требованиям сегодняшнего дня. Они имеют собственные дробильно-сортировочные линии для получения щебня нужных фракций, асфальтосмесительные установки, а также специальное оборудование для улучшения качества и производства новых

видов асфальтобетона и освоения прогрессивных технологий. Этот внушительный производственно-технический арсенал помогает выполнять им своевременно и качественно все подрядные работы по капитальному и текущему ремонту. Технопарк организаций, занимающихся содержанием и ремонтом дорог, насчитывает не один десяток единиц дорожно-строительной и уборочной техники – КДМы, экскаваторы, бульдозеры, современные снегоуборочные машины, асфальтоукладчики, катки, автогрейдеры, КамАЗы, тракторы, погрузчики, фрезы, навесные косилки для окашивания обочин и другой необходимый инвентарь.

– **А как обстоят дела с внедрением в производство современных технологий?**

Строительство и содержание дорог – та отрасль, которую сегодня невозможно успешно развивать без применения и внедрения инноваций. В ГКУ «Тываавтодор» накоплен немалый опыт в этой сфере. Для увеличения межремонтных сроков, долговечности, деформативности при отрицательных и упругости при положительных температурах, трещиностойкости, сдвигоустойчивости в последние годы эффективно применяются технологии, отвечающие современным требованиям и обеспечивающие долговременную прочность асфальтобетонного покрытия. При выполнении работ по капитальному ремонту на различных участках дорог обще-

го пользования широкое распространение получило использование ЩМА, геосетки и различных минеральных добавок.

– **Диинмей Каадыр-оолович, намеченные объемы прошлого года дорожниками Тывы успешно выполнены, а каковы планы на этот год?**

– В рамках поставленной задачи правительством нашей республики по увеличению доли автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям, в Государственную программу «Развитие транспортной системы Республики Тыва на 2014-2016 годы» на 2016 год включены следующие мероприятия: ремонт автомобильной дороги межмуниципального значения «Кызыл – Эрбек – Баян-Кол» на участке км 0+000 – км 24+000; ремонт подъездной дороги к месту строительства производственной базы государственного опытного охотничьего хозяйства в урочище «Шан» на участке км 0+000 – км 12+000; капитальный ремонт автомобильной дороги регионального значения «Кызыл – Сарыг-Сеп»; реконструкция автомобильной дороги «Кызыл – Эрбек – Баян-Кол» на участке км 24+000 – км 38+000; реконструкция мостового перехода через р. Хемчик автомобильной дороги «Тээли – Кызыл-Даг».

И нет сомнения в том, что наши тывинские дорожники также слаженно и успешно сработают и в этом году. ■

Сергей Зенин.



ИЗ ТВОРЧЕСТВА ТЫВИНСКИХ ДОРОЖНИКОВ

**Вы – дорожник, это значит,
Вам всегда нужна удача.
Чтоб была дорога гладкой,
Чтоб жилось на свете сладко.**

**Труд ваш нужен, важен он,
Кто в профессию влюблен,
Добивается успеха!
Пусть не будет вам помехи!**



НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ УСИНСКОГО ТРАКТА

ФКУ «Управление автомобильной магистрали М-54 «Енисей» было образовано в 2003 году Распоряжением Росавтодора путем отделения от государственного учреждения «Туваавтодор». Целью такой реорганизации стало создание ФДА единой структуры управления сетью федеральных автомобильных дорог России для улучшения их транспортно-эксплуатационного состояния и более эффективной эксплуатации. В оперативное управление ФКУ Упрдор «Енисей» были переданы федеральные автодороги 2-5-ой технических категорий общей протяженностью 633 км в границах двух субъектов – Республики Тыва (378 км) и Красноярского края (255 км). Основу обслуживаемых дорог составляют участки 3-й технической категории – 436 км (68% общей протяженности). Автомагистраль М-54 «Енисей» соединяет столицу Республики Хакасия г. Абакан и столицу Республики Тыва г. Кызыл до государственной границы с Монголией (таможенный пост «Цагаан-Тологой»). Как утверждает начальник Упрдор «Енисей» Андрей КОК, «99% всех транспортных перевозок пассажиров и грузов в этой части России проходит через федеральную дорогу М-54 «Енисей».



– Андрей Бадарчиевич, назовите основные направления деятельности Упрдор «Енисей»?

– Наша главная цель – обеспечение безопасного и бесперебойного движения транспортных средств на федеральной трассе, их благоустройство, работы по содержанию, ремонту, реконструкции и строительству автодорог и сооружений на них, включая функцию заказчика, контроля качества и обеспечения финансирования подрядчиков, выполняющих дорожные работы.

В Упрдоре на сегодняшний день в девяти отделах трудятся 51 высокопрофессиональных специалиста. Из них Почетных дорожников России – 4 человека, Заслуженных работников Республики Тыва – 2 человека. Многие награждены Почетными грамотами и благодарственными письмами ФДА, Минтранса России, администрации и Верховного Хурала Республики Тыва. Коллектив у нас дружный, сплоченный, что, безусловно, помогает нам эффективно работать.

В Упрдоре «Енисей» есть и ответственные дорожники. Динас-



тия Мороз всю свою жизнь трудится во благо дорожной отрасли России. Виктор Александрович Мороз, Константин Викторович, Ольга Александровна, Александр Пантелеймонович. Общий трудовой стаж в дорожной отрасли семьи Мороз составляет вековой юбилей. Также стоит отметить и другую династию – Янзоо. Начальник отдела ремонта автодорог, мостов и искусственных сооружений Артыш Янзоо работает в Упрдоре «Енисей» с самого его основания. Его отец Кан-оол Иванович Янзоо и мать Татьяна Сергеевна Янзоо также трудились в дорожной отрасли. Не могу не отметить и своих первых помощников – главного инженера Сергея Ивановича Квашина и моего заместителя Наталью Вениаминовну Королеву.

А хозяйство у нас непростое. Посудите сами, Тыва находится в самом центре Азии, в верховьях реки Енисей. В силу географического положения, основными путями сообщения являются автодороги. Эта горная республика, высокие отроги занимают более 80% ее территории. Поэтому федеральная автотрасса проходит через сложные рельефы с котловинами и горными массивами Западных и Восточных Саян, пролегает по степям Эрзинского, Тес-Хемского районов. На всей протяженности трассы имеются 48 мостов общей длиной 3078 по-

гонных метров – 33 из них расположены на территории Красноярского края, а 15 на территории Республики Тыва. В их числе два путепровода и одна из самых протяженных в стране противоловинная галерея.

– **У вашей дороги богатая история...**

– Да, хотя Упрдор «Енисей» всего 12 лет, но дороги на территории Тувы существовали давно. Еще 390 лет назад, в октябре 1616 года, о чем свидетельствует исторический факт, в сторону Убса-Нура продвигались конные повозки царских посланцев. В последующие столетия расширялись связи между Россией и тувинскими племенами. Зрели планы о строительстве дороги через Саяны. И вот в августе 1910 года был отслужен молебен в честь начала строительства колесной Усинской дороги.

– **Удивительно, но этот торговый путь за годы своего существования несколько не потерял значимости.**

– Федеральная автодорога «Енисей» является логическим продолжением исторического Усинского тракта, связывавшего столицу Хакасии сначала с селом Усинским, затем с Кызылом, а сегодня и с Монголией.

Дорога эта была построена в 1911-1917 гг. как гужевой тракт и только с 1932 года стала автомобильной. Свое первоначальное

название она получила от реки Ус, в долине которой проходит 85 км дороги. Толчком в постройке дороги между Урянхайским краем (Республика Тыва) и Россией стало развитие хозяйственных связей – обозы русских купцов регулярно отправлялись в Туву уже с 19-го века, открытие золотых приисков также способствовало совершенствованию сети.

Строительство дороги за государственный счет законодательно утвердила Государственная Дума, ассигновав на это 1250 тысяч рублей. По тем временам сумма была немалая, но по объему работ недостаточная. Строительство велось вручную с помощью кирок, таратаек, лопат, катков. От деревьев трассу расчищали топорами и пилами, а после взрыва на скальных грунтах породу долбили кувалдами, возили на ручных тачках. Трудились в основном крестьяне-переселенцы, каторжане и политические ссыльные. Первый обоз по новой трассе прошел в начале декабря 1914 года.

В связи с революцией строительство было приостановлено и возобновилось только 1922 году. Напомню, что с 1921 по 1944 годы Тыва была независимой, потом добровольно вошла в состав СССР. Тогда и было создано местное управление дорожного строительства.

С 1945 года стало налаживаться

автобусное сообщение Кызыл – Абакан. Возникла необходимость расширить тракт и покрыть его асфальтом, построить мосты через таежные реки и Енисей.

Уже в семидесятых годах около 360 км дороги было асфальтировано. Появились новые мосты через Енисей, Абакан, Ою, Ус, Буйбу. Они заменили паромы, тормозящие движение. В 1996 году завершен обход опасного Веселого Косорога. Усинский тракт соединил Россию и Туву, открыл для региона выход к Транссибирской магистрали, положил начало строительству автодорог внутри республики.

– Сегодняшний Усинский тракт – одна из красивейших дорог России. Главная артерия жизни в Центре Азии. У нее теперь свои рекорды – скорости доставки пассажиров и грузов, качества ремонта и содержания дорог, ее безопасность. Усилим каких компаний становится это возможным? Кто сегодня обслуживает трассу?

– Повторю, для республики Тува эта трасса – жизненно важная артерия. Поэтому, надо отдать должное деятельности подрядных организаций по содержанию дорог – ООО «Восток», ООО РСРП «Дороги Тувы» и ДРСУ-10. Содержание, ремонт, строительство мостов и автодорог наряду с ООО «Восток» и ДРСУ-10 осуществляют также ООО «Енисей»-54, ООО «Енисейстройсервис», ДСП-11, ДК ДСТ. Подрядными организациями по проектированию при реконструкции и строительства дорог являются «Автомост», Барнаульский филиал Гипрдор НИИ, ООО «Мостдорпроект» (г. Красноярск), ООО «Дорстройпроект», ООО «Проектавтомост» и ООО «Трансмост».

– Что удалось сделать за текущий год? Каковы объемы выполненных работ?

– За 2015 ремонтный сезон силами подрядных организаций капитально отремонтировано 22,8 км дорог на км 560-570 (Ермаковский район, Красноярский край), 669-673, 600-615 и 713+200-722+000 км (Пий-Хемский район, Республика Тыва, объект сдан в

эксплуатацию 9 октября) федеральной автодороги М-54.

В ходе ремонта дорожники провели работы по укреплению обочин, перестройке дефектных элементов земляного полотна, ремонту водопропускных труб, обновлению барьерных ограждений и дорожных знаков, нанесению новых разметок и восстановлению изношенных слоев асфальта. При восстановлении асфальтового покрытия были применены геосинтетические материалы, а при покрытии верхнего слоя – щебеночно-мастичный асфальтобетон. Также установлены площадки отдыха и автобусные остановки.

Отремонтированы 29 км дорог. Были проделаны работы по укладке асфальтобетона на проезжей части, укреплению обочин, обустройству дороги. Два участка сданы в октябре, еще два участка будут сданы в следующем году – это переходящие объекты. Правда, на 740-745 км (с. Уюк) идет отставание от графика, но подрядная организация ПК ДСТ обещает скоро его сократить. Ремонтные работы по устройству шероховатой поверхностной обработки закончены на 698-712, 730-740 км (Пий-Хемский район), 542-550 км (Ермаковский район, Красноярский край) и 769-780 км (Пий-Хемский район). Здесь силами подрядной организации ООО «Восток» были произведены работы по устройству защитных слоев износа и поверхностной обработки, укреплению обочин. Несмотря на ремонт, движение транспорта осуществлялось в штатном режиме.

– Без применения новой техники и инновационных технологий построить хорошие дороги и содержать их в надлежащем состоянии не просто. Насколько совершенна материально-техническая база предприятий, обслуживающих федеральную автомагистраль?

– Упрдор «Енисей» большое внимание обращает на оснащенность дорожной техникой. Поэтому, при отборе подрядчиков техническая оснащенность и наличие профессиональных кадров имеют





решающее значение. Особо хочется отметить деятельность ООО «Восток», которым руководит опытный дорожник Сергей Васильевич Уюсов. Эта организация является одним из главных подрядчиков на федеральной дороге уже много лет. Она занимается и ремонтом, и строительством дорог. ООО «Восток» не стоит на месте. Постоянно закупается новая дорожная техника, внедряются инновационные технологии.

Например, при строительстве дороги до государственной границы с Монголией ООО «Восток» использовал щебеночно-мастичный асфальтобетон, который в несколько раз выше по качеству обычного асфальта. ЩМА имеет высокую прочность, в нем больше щебня, выше каркасность. К тому же, он обладает самозалечивающимся свойством.

– Как это? Поясните...

– Когда у обычного асфальта появляются трещины, они или остаются, или даже становятся больше, расширяются. А у ЩМА они становятся меньше, то есть сужаются – таковы его свойства. И потом, коэффициент сцепления у ЩМА значительно выше. Сроки проведения капитального ремонта больше примерно на 6 лет. Обычный асфальт требует ремонта каждые 12 лет, а ЩМА – 18 лет. В ряду других инновационных технологий, широко применяемых нашими подрядчиками – армирование асфальтобетонных покрытий с применением геосетки Армдор К100, укрепление откосов земляного полотна матрасами РЕНО, устройство шероховатой поверхностной вяжущей полимерно-битумной. Внедрение новых технологий позволяет существенно снизить капиталовложения при строительстве, ремонте и капитальном ремонте автомобильных дорог; замедлить развитие трещин на асфальтобетонном и цементобетонном покрытии; увеличить межремонтные сроки автомобильных дорог; уменьшить толщину асфальтобетонного покрытия.

На базе Упрдора работает стационарная и передвижная дорожная лаборатории, которые осуществляют контроль при про-

изводстве дорожно-строительных и бетонных работ, а также служат для испытания материалов, применяемых в дорожных работах.

Большое внимание уделяем вопросу комфортного и безопасного проезда на федеральной автодороге. Реализуется целый ряд мероприятий по снижению аварийности на дорогах: устанавливаются дорожные знаки, направляющие устройства и барьерные ограждения, линии электроосвещения.

В ближайшей перспективе – реконструкция старого участка противолавинной галереи длиной 260 метров, который был построен в начале 80-х годов прошлого столетия. Также будет удлинена галерея на 160 погонных метров в сторону Кызыла. С их вводом лавиноопасные зоны на федеральной трассе М-54 будут полностью закрыты.

Дорожники прикладывают максимум усилий, чтобы наша дорога стала максимально комфортной и безопасной, но хочется, чтобы и со стороны водителей неукоснительно соблюдались правила дорожного движения.

– Андрей Бадарчиевич, подводя итоги прошлого года, чтобы вы хотели пожелать дорожникам страны в новом году?

От имени коллектива ФКУ «Управление автомобильной магистрали М-54 «Енисей», поздравляем всех дорожников страны с новым 2016 годом!

Хорошие дороги способствуют укреплению деловых и культурных связей, улучшению качества жизни. Благодаря добросовестному труду дорожников из года в год жизнь людей становится комфортной: благоустраиваются населенные пункты, сельская местность приобретает современный облик. С внедрением новейших технологий повышается качество дорог, срок службы их заметно увеличивается. ■

Друзья, коллеги! Примите самые искренние поздравления с Новым годом и пожелания крепкого здоровья, счастья и семейного благополучия!

«Управление автомобильной магистрали М-54 «Енисей»

ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ И ПЕРЕВОЗЧИКИ:

ПОРА ОБЪЕДИНИТЬ ИНТЕРЕСЫ ДРУГ ДРУГА?

Сергей ОПАЧАНОВ,
ведущий научный сотрудник
ОАО НИИАТ, к.э.н., доцент

Одной из важнейших сфер экономики, требующей принципиально новой стратегии развития, является грузовой автомобильный транспорт. На первый взгляд, наличие избытка его провозных возможностей гарантирует полное удовлетворение потребностей экономики и социальной сферы в грузовых перевозках. Но давно известен огромный комплекс проблем грузового автотранспорта, не решаемых долгие годы. В результате, уровень эффективности, качества, безопасности его работы не отвечают потребностям ни государства, ни добросовестных перевозчиков, ни грузовладельцев. Но можно ли эти проблемы решить достаточно быстро и эффективно, не нарушая базовых принципов свободного рынка?..

Пожалуй, самым «труднозавоевываемым» и легко теряемым фактором любого бизнеса является клиент (заказчик). При этом существует огромное количество информационных ресурсов, в которых и легальные перевозчики, и «теневой» автотранспортный бизнес пытаются завоевать свою клиентуру. И, главным образом, методами традиционной рекламы: «Мы самые лучшие, выгодные и надежные!». Но какое из десятков, точнее, тысяч предложений такого рода является не только рекламным, грузовладелец практически не имеет реальной возможности проверить. Поскольку в этой сфере отсутствует комплексная аналитика. Едва ли лучше положение в системе государственного заказа на грузовые автоперевозки.

Как же решать эти вопросы? Ответ лежит едва ли не на поверхности. Он содержится в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной постановлением Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 года (в дальнейшем – «Транспортная стратегия»). В перечне ее целей на первой позиции стоит формирование единого транспортного пространства России. Точнее, планируется «...создать скоординированную интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, интегрированную систему логистических парков. А также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта и участников транспортного процесса».

При этом базовым элементом единой информационной среды должна стать «единая автоматизированная информационно-аналитическая система управления



транспортным комплексом, эксплуатируемая уполномоченной организацией», которая призвана «обеспечить повышение полноты и качества анализа эффективности развития транспортной инфраструктуры, контроля за развитием рынка транспортных услуг и их качеством...».

Но как и кто всё это может реализовать в сфере грузового автотранспорта? На мой взгляд, никто кроме самих добросовестных участников грузового автотранспортного рынка, их профессиональных объединений. Как и иных коммерческих и государственных структур, заинтересованных в обеспечении эффективности собственного бизнеса, а также в повышении качества и безопасности грузовых автоперевозок.

Мой опыт убеждает, что эту комплексную работу целесообразно начать с разработки и внедрения автоматизированной информационной системы. Подчеркну, системы с полным циклом мониторинга и анализа грузового автотранспортного рынка (в дальнейшем АИС МАГАР). И, соответственно, с полноценным набором алгоритмов, предусматривающих последовательное достижение оптимального результата в плане выбора конкретного перевозчика. При этом основополагающим фактором дееспособности такой системы является формирование и постоянное расширение информационной базы о качестве и безопасности выполнения перевозок всеми легитимными грузоперевозчиками.

В общем виде, такая схема выглядит следующим образом:

– грузовладелец, используя регламентированную процедуру ввода исходных данных личного кабинета, размещает на портале АИС МАГАР свою заявку на перевозку, с указанием параметров груза и

требуемых условий перевозки;

– грузоперевозчик, используя ту же процедуру, размещает на упомянутом портале подробную информацию о своих перевозочных возможностях, характеристиках своего подвижного состава, о параметрах предлагаемых услуг, причем с возможностью их оперативной корректировки.

По получении информации от грузовладельцев и перевозчиков, АИС МАГАР осуществляет автоматизированные процедуры, нацеленные на наиболее оптимальный подбор перевозочных услуг, а именно:

– подбор оптимального типа и модельного ряда подвижного состава, отвечающего требованиям перевозки заявленного груза;

– отбор всех зарегистрированных в системе грузоперевозчиков, располагающих требуемым подвижным составом;

– поэлементный (постатейный) расчет ожидаемой себестоимости возможных вариантов перевозки и общего размера тарифа с учетом всех налогов, сборов, платежей, и прибыли. Этот расчет осуществляется, во-первых, исходя из эксплуатационных и экономических параметров, заявленных каждым из рассматриваемых перевозчиков. Во-вторых, с учетом ожидаемых пробегов по оптимальным маршрутам.

Далее следует предоставление грузовладельцу подробного реестра грузоперевозчиков с полной технологической и финансовой аналитикой условий перевозки в каждом случае. Предоставляется также ретроспективная информация о качестве и гарантиях обслуживания предыдущих заявок.

Затем, из предложенного информационно-аналитического реестра грузовладелец отбирает грузоперевозчиков, наиболее полно удовлетворяющих его требованиям. Одновременно АИС МАГАР информирует всех перевозчиков, отобранных грузовладельцем, о наличии заявки на перевозку и о ее полномасштабной аналитике.

После всего этого следуют ключевые процедуры, реализуемые той же системой, по оформлению контракта на перевозку. Они предусматривают, например,

оформление электронного контракта на перевозку и его передачу в систему спутниковой навигации для контроля фактического выполнения перевозки. А результаты ее выполнения включаются в ретроспективный реестр качества обслуживания, как и в единую базу статистической информации о грузовладельцах, грузоперевозчиках, перевозимых грузах и т.п.

Кроме того, та же система сможет передавать необходимую информацию авторизованным пользователям и уполномоченным государственным органам на коммерческой или безвозмездной основе.

Создание и работа АИС МАГАР связаны не только с решением задач оптимизации регулирования грузового автотранспортного рынка, но и с предотвращением угроз национальной информационной безопасности. Ведь подробные данные о грузовых автоперевозках фактически содержат и закрытую (ДСП и т.п.) технико-экономическую информацию. Поэтому формирование и эксплуатацию такой системы целесообразно поручить, как и предусмотрено Транспортной стратегией, профильной уполномоченной организации, создаваемой в форме государственно-частного партнерства (ГЧП).

В этой связи следует отметить, что создание государственно-частных партнерств, в качестве приоритетного механизма развития отраслей и регионов, предусмотрено, в том числе, и Транспортной стратегией. Таким партнерством и, соответственно, уполномоченной организацией по созданию и эксплуатации АИС МАГАР могла бы стать «Объединенная автотранспортная корпорация» (в дальнейшем – ПАО ОАТК или Корпорация). В отличие от государственных корпораций, такой орган целесообразно, на мой взгляд, создавать в форме акционерного общества открытого типа.

Считаю нужным подчеркнуть, что задача ПАО ОАТК – это создание на коммерческой основе цивилизованных рыночных условий для оптимизации грузовых автоперевозок без каких-либо «посягательств» на хозяйственную самостоятельность или добросовестную конкуренцию между грузоперевозчиками любой формы собственно-

сти или масштаба деятельности.

В числе услуг, осуществляемых ПАО ОАТК более эффективно, чем автоперевозчиками самостоятельно, по убеждению автора, могут стать, например:

– крупномасштабные закупки подвижного состава, топлива, запасных частей и т.п.;

– формирование собственного парка прицепов и полуприцепов для их использования акционерами ПАО ОАТК в контейнерных перевозках по системе тяговых плеч;

– подготовка и реализация инвестиционных программ, программ оптимизации подготовки/переподготовки кадров;

– оптимизация правового, налогового, страхового сопровождения коммерческой деятельности акционеров ПАО ОАТК;

– реализация мер социальной поддержки трудовых коллективов.

Участие государства в создании ПАО ОАТК может быть обеспечено, путем передачи в ее уставный капитал ОАО «Государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта» (НИИАТ) в качестве научно-исследовательского подразделения Корпорации. А структурными подразделениями ПАО ОАТК могут стать ее региональные представительства, создаваемые при территориальных торгово-промышленных палатах.

Такой подход позволит достаточно быстро охватить ресурсами единой информационной среды и иными возможностями Корпорации весь грузовой автотранспортный рынок страны.

При этом проведение эмиссии ценных бумаг Корпорации обеспечит формирование ее стартового капитала. Расчеты показывают, что эффективность такой системы для ее учредителей и государства может измеряться десятками миллиардов рублей ежегодных доходов и дополнительных поступлений в бюджеты различного уровня.

Надеюсь в дальнейшем более детально представить имеющиеся наработки отраслевой и коммерческой целесообразности своих предложений вниманию читателей журнала «Дороги и транспорт», а также заинтересованным партнерам. ■

ЗАБВЕНИЮ ВОПРОКИ...

Когда европейские чиновники осенью 2013 года заявляли России, что обойдутся без нее в переговорах о вступлении Украины в ЕС, они даже и представить не могли, к чему приведет их высокомерие. Они до сих пор не могут понять, что Россия и государства постсоветского пространства связаны зримыми и незримыми нитями друг с другом. Россия на протяжении нескольких веков помогала становлению этих стран, способствовала развитию их экономики, порой даже в ущерб себе. Россия приходила в эти страны не поработать их и превращать в колонии, как те же англичане или французы. И не только после Октябрьской революции, но и до нее, Россия стремилась поднять экономически отсталые регионы империи, вкладывая туда немалые деньги, отстраивая инфраструктуру, развивая промышленность. Об этом свидетельствуют исторические документы, которые сохранились до наших дней. Сегодня речь пойдет о Средней Азии.

РОССИЯ – БУХАРА – ХИВА: СОЗДАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В СРЕДНЕЙ АЗИИ



Сейид Алим Хан (эмир Бухары в 1911-1920 гг.)

«...Вы, англичане, никогда не хотели что-либо у нас строить. Вы соперничаете с Россией за Азию, за ее ресурсы и возможности, но мало что создаёте на территориях в Азии, которыми обладаете. За некоторыми исключениями (Индия, Гонконг, Кувейт, Малайя). Конечно, у России сильные позиции и свои интересы в нашей стране, но Россия помогает нам создавать дороги, развивать судоходство на Амударье с выходом в Аральское море и в Аральском море. Развивать промышленность, садоводство, книгопечатание, внедрять электричество, создавать школы, больницы. Торговые ярмарки Бухары и Хивы часто проходят в России. Она экономически помогает и соседнему с нами Афганистану...».

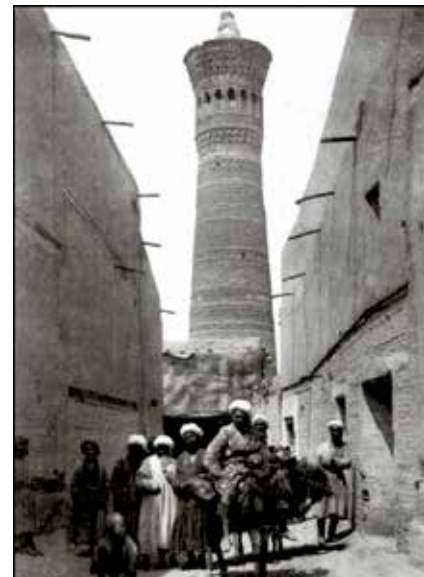
Согласно архивным материалам, это фрагмент беседы Эмира Бухары – автономной, как и Хивинское ханство, от России в 1883-1917 гг. – с британским посланником Ирвином Лейдом в мае 1912 года. Британия, напомним, не оставляла надежд утвердиться в этих государствах и после заключения российско-британского договора о военно-политическом союзе (1907 г.). Но тщетно...

По данным Бухарских источников, за 1895-1916 гг. протяженность дорожной сети в Бухарском Эмирате и Хивинском ханстве возросла, соответственно, почти вдвое и примерно в 2,5 раза. А объем грузов и пассажирских перевозок по Аральскому морю и Амударье увеличился, в целом, в 4 раза.

Важнейшей артерией международного значения в этих государствах и, в целом, в Средней Азии, была и остаётся построенная Россией в 1880-х-начале 1900-х гг. Закаспийская железная дорога: порт Красноводск (ныне Туркменбаши) – Ашхабад – Мерв (Мары) – порт Чарджоу (Амударья) – Бухара – Самарканд – Ташкент – Ферганская долина общей протяженностью до 2 тыс. км. Британские агенты неоднократно пытались сорвать это строительство, но российские, бухарские и хивинские власти своевременно обнаруживали, что называется, засланных казачков.

Железная дорога, строившаяся от Красноводского порта, достигла Бухары и Самарканда в 1888-1889 гг.; к 1897-1898 гг. она была продлена к Ташкенту и далее к Андижану (автомобильно-железнодорожный мост через Амударью ввели в действие в 1902 г.). А с 1902-го Бухарский Эмират был состыкован с пограничной с Афганистаном российской станцией





Кушка, благодаря введенной в действие железнодорожной ветке Кушка – Мерв (Мары) – порт Чарджоу.

Таким образом, вся Средняя Азия получила сквозное железнодорожное сообщение, состыкованное через Самарканд и Ташкент с общероссийской железнодорожной сетью.

Отметим, что в строительстве этой артерии использовались передовые по тем временам технологии и материалы, причем российского производства. А в начале 1900-х в Бухаре и Хиве были созданы российские спецкурсы для подготовки местных железнодорожных кадров (инженеров и рабочих). Общее количество таких кадров в обеих странах к 1918 году почти достигло 400 чел.

Вот статистика этой магистрали за 1892 год:

«...В 1892 году находилось на дороге паровозов – 121; из них товаропассажирских – 10, товарных – 107, танковых – 4. Вагонов – 1966; из них: пассажирских и служебных – 94, почтовых – 5, багажных – 12, арестантских, санитарных столовых и кухонных – 19, товарных крытых – 1041, товарных открытых – 441, крытых и открытых специального назначения – 166, полувагонов («трюков») – 22, цистерн – 166.

Все паровозы 6-ти колесные (трехосные): вес товаропассажирских в рабочем состоянии – 32 тонны, а товарных от 34 до 35 тонн. Отопление паровозов нефтяное, форсунками Ленца и преимущественно Брандта. Все необходимое для дороги количество нефти привозится из Баку, и сохра-

няется в запасном резервуаре в Узун-Ада (вблизи порта Красноводск), откуда она развозится по станциям в обыкновенных цистернах для перекачки в малые резервуары и выдачи из последних машинистам и на дистанции, так как нефть идет отчасти и на отопление зданий.

Все вагоны (вагонов I класса на дороге не имеется) четырехколесные (двухосные), за исключением 9-ти — II класса, 16-ти — III класса 6-ти колесных, одного кресло-кроватьного 8-ми-колесного (четырёхосного) и трех 6-ти колесных для перевозки длинного леса»

(см. «Очерк сети русских железных дорог», Том 2. СПб.: Типография бр. Пантелеевых, 1896).

Эта магистраль привела к резкому увеличению поставок хлопка-сырца из Бухарского Эмирата: с 873,1 тыс. пудов в 1888-м до 3,5 млн. пудов уже в 1893-м, и до 6,1 млн. пудов в 1914 году. Почти втрое за 1891-1916 гг. увеличились поставки из России в Бухару керосина, древесины, зерновых, железа, стройматериалов, сахара и лекарств. Вывоз из Бухары в Россию кожсырья, шерсти, ковров, баранины, фруктов, сладостей возрос более чем втрое (по каждому из упомянутых товаров взаимной торговли).

Правда, предложения Бухарского Эмирата и Хивинского ханства в 1909-1911 гг. о железнодорожном ответвлении Бухара – Хива, точнее, Чарджоу – Хива – приаральский порт Кунград, сначала не были поддержаны в Санкт-Петербурге. Ибо, по политическим причинам, российскими властями не планировались более тесные связи между этими государствами, автономными от России. Правда, правительство А. Керенского летом 1917-го поддержало эти предложения, назначив комиссию, с участием представителей Бухары и Хивы, по подготовке данного проекта. Но уже надвигался октябрь 1917-го. А дорога Аральское море (Кунград) – Ургенч (Хивинская область) – Чарджоу, всё же, была построена в конце 1940-х - середине 1950-х...

Несмотря на известные ограничения суверенитета Бухары (и Хивы), российская сторона не пыталась «навязывать» этим странам свою внешнеполитическую линию, а наоборот, всегда учитывала их политико-экономические интересы в регионе. В отличие от Великобритании, стремившейся полно-



Территории Бухары и Хивы в Российской Империи

стью подчинить себе весь среднеазиатский регион (ещё в конце 1840-х в Бухаре и Хиве были казнены агенты Лондона, пытавшиеся спровоцировать британскую оккупацию этих стран). Это неоднократно признавали, например, последний эмир Бухары Сейид Алим хан (1910-1920-й гг.), в том числе будучи в эмиграции в Афганистане (1922-1944 гг.) и его отец, эмир Бухары Сейид Абдул-Ахад. Схожее мнение высказывали ханы Хивы.

Кстати, эмир Сейид Алим-хан окончил Петербургский пажеский корпус, был награждён (в 1911-1916 гг.) российскими орденами Белого Орла, Святого Александра Невского и Святого Владимира.

Отметим и то, что в 1917-1920 гг. власти Бухары (и Хивы) оказали всевозможную помощь десяткам тысяч эмигрантов из России, нашедшим убежище и приют в Бухарском Эмирате и Хивинском ханстве, спасаясь от кровавого лихолетья революций и гражданской войны в России. И даже в те годы в обеих странах под руководством примерно 30 российских специалистов-эмигрантов строились дороги, станции, топливные резервуары, линии телефонной и телеграфной связи (например, вблизи Термеза, Чарджоу, Ургенча, Кунграда). Как и, к примеру, поликлиники, больницы, школы. Большинству рос-



сийских эмигрантов в тех же странах, не без помощи со стороны местных властей, удалось в 1920-1921 гг. перебраться в соседние Китай, Афганистан, Иран, Британскую Индию.

Российские власти дружески относились к правителям Среднеазиатских регионов, высоко оценивали их помощь. Об этом свидетельствует и некролог, опубликованный в связи с кончиной эмира Бухары Сейида Абдул-Ахада в 1910-м:

«...В ночь на 23 декабря скончался в недавно построенном дворце близ станции Зиогдин эмир бухарский Сеид-Абдул-Ахад, на 52-м году своей жизни. Покойный эмир был другом России, неоднократно доказывавшим эту дружбу на деле. Так, во время русско-японской войны эмир Сеид-Абдул пожертвовал миллион рублей на русский флот и 210 тысяч рублей – на раненых. ...Эмир мог читать и писать по-русски. В 1902 г. он был назначен генерал-адъютантом и генералом-от-кавалерии»

(«Родина», Санкт-Петербург, 23 декабря 1910 г.)

Таковы малоизвестные, если вообще не «забытые» факты сотрудничества России со странами Средней Азии в создании общерегиональной транспортной системы... ■

А. Балиев
Обозреватель ДИТ



Организатор:



19 – 21 мая
КРОКУС ЭКСПО

При поддержке:



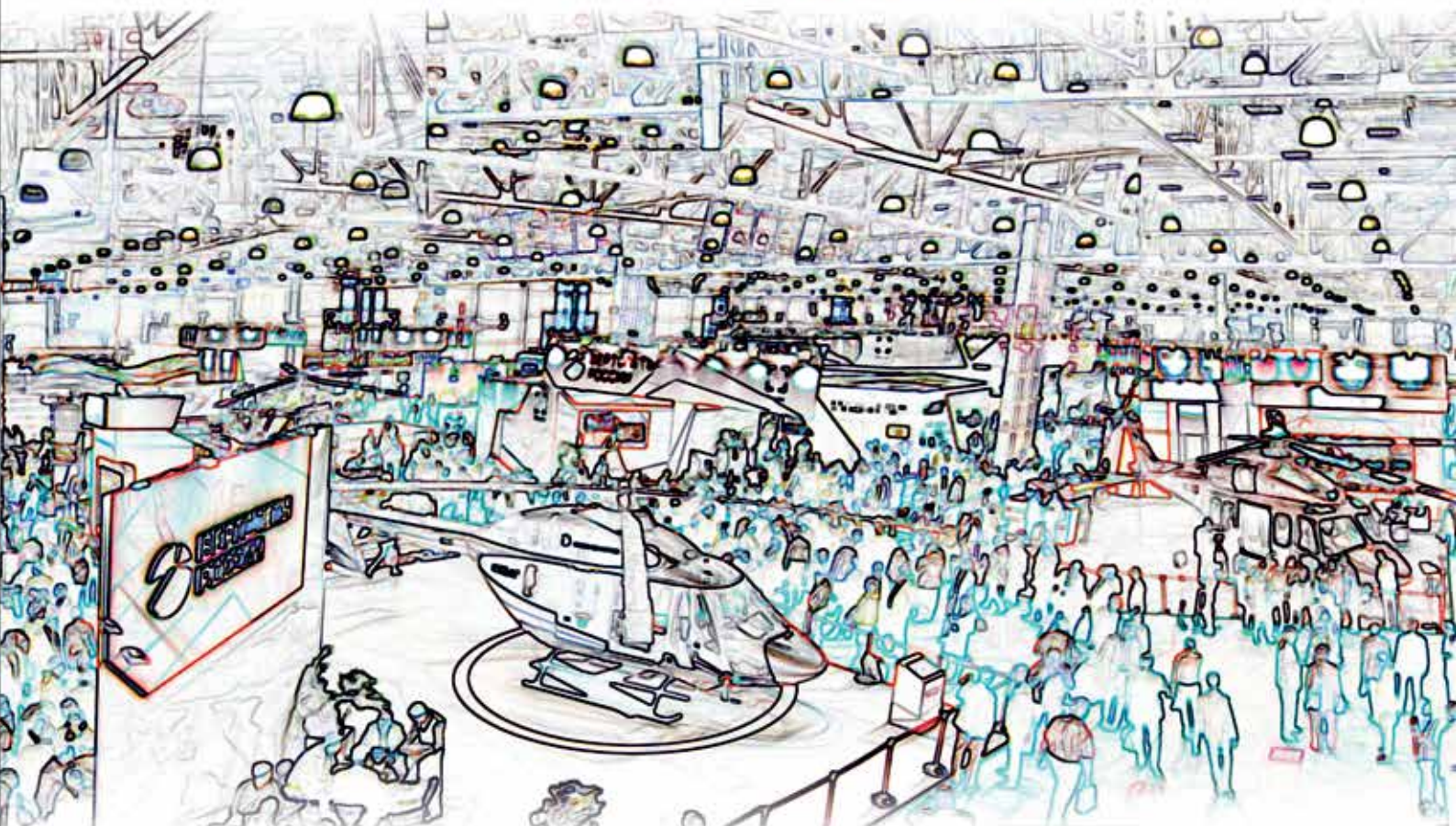
Устроитель:



HELIRUSSIA

9-я Международная выставка вертолетной индустрии

2016



«Дороги и транспорт» —



**ваш надежный
информационный партнер**