



Транспорт России

Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета № 46 (1373) 11 – 17 ноября 2024 года

ХРОНИКА

- Правительство Российской Федерации учредило стипендию имени Г.И. Невельского.
- В Госдуме Российской Федерации предложили ввести утилизационный сбор на железнодорожный транспорт.
- В Министерстве транспорта Российской Федерации наградили сотрудников транспортной полиции.

В КРЕМЛЕ



Дано поручение

Президент России утвердил перечень поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 25 сентября 2024 года.

В частности, Правительству Российской Федерации поручено рассмотреть вопрос о направлении части средств, фактически поступивших в качестве таможенных платежей и превышающих соответствующую сумму, предусмотренную федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и плановый период, на модернизацию железнодорожных путей и автомобильных дорог, обеспечивающих проезд к пунктам пропуска через государственную границу Российской Федерации.

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ



Регионы поддержат

Республика Татарстан и Архангельская область получат финансовую поддержку на строительство и ремонт автодорог, значимых для социально-экономического развития этих регионов. Распоряжение о выделении на эти цели 360 млн руб. подписал Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

За счет федерального финансирования в Республике Татарстан до конца 2024 года планируется в полном объеме завершить строительство подъездной автодороги к международному аэропорту Казань.

Средства, выделенные Архангельской области, позволят продолжить капитальный ремонт участка автодороги Карпогоры – Сосновка – Нюха – граница с Республикой Коми с подъездом к деревне Шардонь в Пинежском районе. По планам к концу 2024 года техническая готовность этого объекта должна превысить 60%.

Работа идет в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы».

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ



Обсудили перспективы

Председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов провел расширенное заседание, где обсуждался вопрос формирования опорной грузовой и пассажирской транспортной инфраструктуры Свердловской области. Мероприятие прошло в рамках Дней региона в Совете Федерации.

Окончание на 2-й стр.

О ГЛАВНОМ

От четкой, надежной работы транспортного комплекса во многом зависит качество жизни людей, рост промышленности, туризма и торгового оборота, укрепление всей национальной экономики. Потому так важно наращивать его возможности, делать более эффективным и современным.

Президент России Владимир Путин



ОТРАСЛЬ: ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

Объединить усилия

Состоялось заседание Общественного совета при Росавиации

Пополнение российского парка отечественными воздушными судами для магистральных и местных воздушных перевозок, авиационных работ и меры, принятые агентством для оптимизации сертификации машин, обсудили на заседании Общественного совета при Росавиации. Участники совещания также говорили о первоначальной подготовке летного состава и развитии авиации общего назначения.

Заместитель руководителя Росавиации Андрей Добряков рассказал на заседании о комплексной программе развития авиационной отрасли России до 2030 года. Программа обозначает потребности в перевозках на ближайшие годы, а также типы гражданской авиационной техники, планируемые к производству, объемы серийного изготовления такой техники для последующих поставок эксплуатантам.

Начальник Управления сертификации авиационной техники Росавиации Дмитрий Копысов рассказал об особенностях и текущем статусе сертификации авиатехники, работах по оптимизации сертификационных процедур и представил обзор некоторых типов авиатехники, не предусмотренной комплексной программой развития авиационной отрасли России.

Дмитрий Копысов отметил существенное увеличение объемов работ по сертификации отечественной авиационной техники, что связано с разработкой нового авиационного оборудования для проектов импортозамещения, новых типов самолетов, двигателей, модификаций воздушных судов.

Отдельно докладчик остановился на тематике БАС: более 10 организаций проводят сертификационные работы по подтверждению требований летной годности к разработанным конструкциям БАС. Большая часть заявок на БАС – для сельского хозяйства. Однако ведутся работы и по сертификации БАС более широкого применения. Ожидается, что в 2025 году первые серийные БАС для выполнения сельхозработ появятся на рынке.

Росавиация активно работает над оптимизацией процедуры сертификации. Ведется разработка автоматизированной цифровой системы сертификации ФГИС «Авиасерт», которая позволит обмениваться документами в электронном виде, отслеживать сроки онлайн, автоматизировать типовые действия. Опытная эксплуатация системы запланирована в 2026 году.

В Минтранс России направлены предложения в Воздушный кодекс, необходимые для переиздания Федеральных авиационных правил, определяющих порядок обязательной сертификации. Новая редакция ФАП будет предусматривать оптимизацию требований к сертификации типовой конструкции и сертификации разработчиков БАС, установление порядка выдачи одобрений на изготовление и установку компонентов-аналогов, оптимизацию порядка проведения сертификационных летных испытаний разработчиками БАС. Прорабатывается возможность привлечения гражданских независимых инспекций для контроля за разработчиками и изготовителями.

С докладом выступил Мирослав Бойчук, заместитель председателя Общественного совета при Росавиации. Он остановился на актуальных вопросах дальнейшего развития авиации в условиях санкционного давления, обратил внимание руководителей на необходимость конкретизации сроков ввода и тактико-технических данных разрабатываемой авиатехники.

Мнение промышленности выразил заместитель генерального директора ПАО «Аэрофлот», директор программы МС-21 Александр Долотовский. «Хочу развеять все сомнения и подчеркнуть, что характеристики новых воздушных судов (МС-21, Superjet) позволяют эксплуатировать их с рентабельностью на уровне зарубежных конкурентов. Послепродажная поддержка наших продуктов – также один из ключевых приоритетов для нашей компании, и здесь у нас на опыте эксплуатации SSJ-100 накоплены достаточные компетенции и развернуты необходимые сервисы», – сказал он.

Валерий Смирнов, член общественного совета, обратил внимание авиастроителей на необходимость выполнения своих планов. «Представленные вами планы не выполняются с 2014 года. Необходима оценка эффективности госрегулирования, содействия и системы контроля. Забыты малые КБ, авиационная коллегия, но они обладают уникальным опытом, к которому необходимо обратиться», – заявил он.

«Общественные советы при Росавиации и Ространснадзоре выступают прежде всего для защиты интересов пассажиров, которым должно быть экономично, комфортно и, главное, безопасно пользоваться воздушным транспортом», – заключил Андрей Добряков, завершая заседание общественного совета.

Председатель Общественного совета при Росавиации Николай Ивановский добавил, что задача общественного совета – достичь большего вместе, объединив усилия государства, бизнеса и общества, поскольку такие глобальные цели, которые сегодня стоят перед авиационной отраслью, можно решить только сообща.

В группе лидеров

Общественный совет при Федеральном дорожном агентстве доказал эффективность своей работы

В Москве в рамках итогового форума «Сообщество» состоялась презентация доклада Счетной палаты Российской Федерации «Рейтинг эффективности работы общественных советов 2024 года». По итогам рейтинга все общественные советы (ОС) при федеральных органах исполнительной власти (ФОИВ) разбили на пять определенных групп: лидеры, продвинутый уровень, средний и базовый, а также выделили группу с максимальным потенциалом роста.

Согласно версии экспертов Счетной палаты, Общественный совет при Росавтодоре вошел в группу лидеров по эффективности работы. При подготовке доклада члены жюри оценивали влияние ОС на деятельность ФОИВ, реализацию функций общественного контроля, информационную открытость, публичность, взаимодействие с заинтересованными сторонами, экспертные опросы, а также многие другие аспекты деятельности. Так, были проанализированы сайты и социальные сети ОС при ФОИВ, отчеты за 2023 год, медиабазы «Скан-Интерфакс».

В этом году дополнительно определили общественные советы, которые сильнее всего влияют на деятельность органов власти. Таким образом, Общественный совет при Росавтодоре вошел в топ-5 общественных советов по уровню влияния на деятельность ФОИВ.

Такие результаты были бы невозможны без формирования устойчивых каналов связи с жителями нашей страны, которые из года в год являются приоритетом в деятельности Общественного совета при Росавтодоре. Благодаря двустороннему взаимодействию за последние несколько лет удалось наладить связь с общественностью регионов, усилить контроль за реализацией дорожных проектов и качеством строительных работ в субъектах Российской Федерации.

Отметим, что общественный совет принимает активное участие в решении многих важных отраслевых вопросов, в том числе по повышению уровня безопасности движения на федеральной дорожной сети, подготовке высококвалифицированных кадров в дорожном хозяйстве.

По сообщениям наших корреспондентов

Амбициозные цели подкрепляются делом

Президент России по видеосвязи принял участие в церемонии спуска на воду атомного ледокола «Чукотка»

СОБЫТИЕ

Новый ледокол строится на Балтийском заводе по заказу госкорпорации «Росатом». Он стал пятым по счету атомным ледоколом проекта 22220. Эти атомные ледоколы являются самыми большими и мощными в мире, их задача – обеспечение круглогодичной навигации в Арктике.

Президент России Владимир Путин поздравил всех с этим важным этапом в истории нашего современного ледокольного флота.

Глава государства отметил, что атомный ледокол «Чукотка» – уже четвертый серийный ледокол этого проекта. Кроме того, на Балтийском заводе строятся еще два корабля такого же класса: «Якутия» и «Ленинград». А в следующем году должен быть заложен ледокол «Сталинград» этой же серии. Кроме того, на дальневосточной верфи «Звезда» строится атомный ледокол нового поколения «Лидер», самый мощный.

Создание мощных, современных судов – еще одно воплощение индустриального, научного, кадрового и технологического потенциала России. Именно так – на базе собственных технологий и прорывных научных решений – должна развиваться вся отечественная экономика, – заявил президент, подчеркнув, что от укрепления ледокольного флота страны прямо зависит реализация наших планов по обустройству арктических территорий, наращиванию грузопотока на трассах Северного морского пути.

– Здесь у нас, как известно, амбициозные цели, – отметил Владимир Путин. – Работы впереди много. С учетом этого предлагаю провести специальное совещание по этой тематике, глубоко проработать, подготовить и в комплексе обсудить все вопросы, касающиеся перспективного развития Северного морского пути, выйти при этом на конкретные, предметные решения. Именно так в свое время мы подошли к вопросам развития Восточного полигона, модернизации БАМа и Транссиба. В частности, нужно подумать над формированием более эффективных тарифов на ледокольную проводку грузов,



чтобы возможность пользоваться такими услугами была у большего числа перевозчиков, отправителей. Тем более что с каждым годом интерес к этому маршруту

на церемонии выступил министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов.

– Наши судостроители продолжают наращивать российский

ВЛАДИМИР ПУТИН:

Создание мощных, современных судов – еще одно воплощение индустриального, научного, кадрового и технологического потенциала России. Именно так – на базе собственных технологий и прорывных научных решений – должна развиваться вся отечественная экономика.

растет – со стороны как российских, так и зарубежных компаний – и, уверен, будет расти.

В целом нам предстоит заметно нарастить безопасность и надежность судоходства в этом регионе. Для этого продолжим улучшать качество спутниковой навигации, связи, мониторинга ледовой обстановки, будем модернизировать инфраструктуру арктических портов, прокладывать к ним необходимые железнодорожные магистрали. Речь в том числе о расширении и увеличении мощностей ближних и дальних железнодорожных подходов к Мурманскому транспортному узлу, а также о строительстве Северного широтного хода с перспективными выходами к портам Ямала, Таймыра и севера Красноярского края.

ледокольный флот, который является самым крупным в мире, – сказал министр. – Для использования нашей главной морской артерии с полной отдачей нужен суверенный крупнотоннажный грузовой флот, включая газовозы, балкеры, контейнеровозы, сухогрузы, нефтеналивники, СПГ-танкеры. Работа по ним ведется на верфи «Звезда». В настоящее время портфель заказов по крупному тоннажу составляет 26 судов. В дополнение к этому объему в перспективном плане заложили «Звезды» до 2037 года для нужд Севморпути и нас учтено 92 грузовых судна ледового класса.

Чтобы обеспечить более высокий уровень локализации и технологической независимости нашего нового флота, продолжается работа по освоению произ-

водства критического судового оборудования. На это у нас нацелена отдельная субсидия, в рамках которой 47 предприятий ведут разработку 89 видов этого нового оборудования. Начиная со следующего года мы выходим на серийное производство первых таких образцов. На следующую трехлетку в бюджете у нас также запланированы средства на эти цели, и отдельно прорабатываем и забюджетировали новые механизмы стимулирования спроса на такое критическое судовое оборудование, чтобы оно было конкурентоспособно.

Президент России дал разрешение на спуск ледокола.

Он еще раз поздравил всех с этим событием и отметил, что в позапрошлом году перевезли по Северному морскому пути 34 млн тонн, в 2023-м – 36, в этом году будет 37,6, а в 2030-м будет более 100 млн тонн. Это большие планы, их реализация внесет существенный вклад в развитие транспортной инфраструктуры России, сделает Северный морской путь очень привлекательным и для российских перевозчиков, и для наших партнеров за рубежом.

– Уверен, что Северный морской путь будет только набирать из года в год, и не только в связи с изменением климата, но и в связи с увеличением возможностей российской ледокольной флота, – сказал Владимир Путин.

Юрий НИКИТИСКИЙ



Обсудили перспективы

формирования опорной грузовой и пассажирской транспортной инфраструктуры региона

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Первый заместитель губернатора Свердловской области Алексей Шмыков представил проект «Екатеринбург – сухой порт международного значения», в рамках которого в регионе создается сеть транспортно-логистических центров, включая два системообразующих – «Уральский» и «Екатеринбург». Их мощности направлены на удовлетворение потребностей в обработке контейнерных грузов всего Уральского макрорегиона, субъектов РФ, входящих в Сибирский и Приволжский федеральные округа, а также стран Евразийского экономического союза.

ТЛЦ «Уральский» с проектной мощностью 600 000 TEU/год запущен в ноябре 2022 года на земельном участке площадью 131 га. Объем частных инвестиций оценивается в 11 млрд руб., создано около 150 рабочих мест. В 2023 году обработаны порядка 1,5 млн тонн грузов. К 2026 году этот показатель достигнет 7 млн тонн, а перспективный объем переработки грузов к 2030 году составит 17 млн тонн. В настоящее время прорабатывается вопрос расширения площади ТЛЦ «Уральский» до 300 га и создание в регионе второй ОЭЗ.

ТЛЦ «Екатеринбург» размещается на площади более 200 га. По прогнозам, к 2030 году объем грузов составит более 10 млн тонн. Данный проект реализуется правительством Свердловской области совместно с ОАО «РЖД» и компанией «Трансконтейнер». Завершение строительства объекта запланировано на 2026 год.

Эти объекты являются элементами межрегионального проекта по формированию меридионального транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала», общая протяженность которого 2045–2183 км, общая оценочная стоимость – 0,8–1 трлн руб., прямой экономический эффект – 1–1,5 трлн руб, грузооборот – 30–40 млн тонн.

«Мы ожидаем запуск «Сухого порта» на полную мощность в районе 2035–2040 годов. Планируется создание более 5 тыс. новых рабочих мест, уплата налогов в региональный бюджет составит 250–300 млрд руб., – сказал Алексей Шмыков. – В планах создание единой системы, которая будет встроена в общероссийскую логистическую схему и действует для сортировки и отправки грузов инфраструктуру субъектов Уральского федерального округа».

Мегапроект даст импульс активному развитию автомобильной и железнодорожной сети и сопутствующей инфраструктуры – транспортным коридорам для эффективного и безопасного прохождения грузов.

Екатеринбург – это точка пересечения транспортных коридоров межрегионального и федерального значения, включая Транссиб, трассы М–5 «Урал», М–12 «Восток». Реализация проекта «Сухой порт» требует развития транспортной инфраструктуры Екатеринбургского кольцевой автомобильной дороги (ЕКАД).

«Существующая интенсивность движения по дороге М–5 «Урал» в ближайшие годы увеличится в 2,5 раза, добавится еще 34 тыс. автомобилей в сутки. Для решения транспортных проблем необходимо реконструировать участок ЕКАД на участке км 10+225 – км 24+380, построить подъездные дороги и реконструировать дорожную сеть вблизи ТЛЦ «Екатеринбург» и ТЛЦ «Уральский». Общая стоимость работ – 103,9 млрд руб., – проинформировал Алексей Шмыков. – Просим поддержать включение в госпрограмму РФ «Развитие транспортной системы» мероприятия по строительству и реконструкции автомобильной дороги «Подъезд к ТЛЦ «Екатеринбург».

Также было предложено рассмотреть вопрос включения проекта «Сухой порт» в части создания транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала» в формируемую Стратегию пространственного развития РФ на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года и указанием конкретных сроков его реализации.

Развитие транспортной инфраструктуры – ключ к повышению мобильности региона. Проект «Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо» (ЕЦПК) предполагает включение современной железнодорожной пассажирской инфраструктуры с тактовым движением поездов в городскую транспортную систему. На первом этапе планируется строительство новых маршрутов – «Новоколыдовский» и «Юго–Западный», которые впоследствии будут соединены с семью городами агломерации.

Свердловская область уже выделила порядка 7 млрд руб. на строительство дорожных развязок, обеспечивающих функционирование пересадочных узлов ЕЦПК. Необходимо выделить около 15 млрд руб. для завершения проектирования всех частей маршрута и обустройства транспортно-пересадочных узлов.

Стоимость «Юго–Западного» маршрута протяженностью 43 км, из которых 23,1 км – новые, составляет 128,4 млрд руб. Планируемый пассажиропоказ к 2035 году – 55,7 млн человек.

«Просим содействия о включении в федеральный проект «Развитие общественного транспорта» мероприятий по строительству маршрутов «Новоколыдовский» и «Юго–Западный» в рамках проекта ЕЦПК, в том числе с привлечением внебюджетных источников финансирования», – обратился к сенаторам Алексей Шмыков.

По территории Свердловской области проходит 32,4 тыс. км автодорог, из них федерального значения – 652 км, регионального значения – 10,9 тыс. км, местного значения – 20,8 тыс. км и 2,8 00 тыс. км – дороги опорной сети.

По итогам 2024 года доля дорожной сети Екатеринбургской и Нижнетагильской городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, должна достигнуть 84,99%. Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, составит 53,1%, а региональных автодорог, входящих в опорную сеть, – 66,7%.

Значительных инвестиций требует повышение транспортной мобильности жителей региона.

С помощью специального казначейского кредита в 2023–2024 годах приобретены 299 автобусов, их общая стоимость составила 2,3 млрд руб. Сегодня они выполняют рейсы в 15 муниципалитетах. Таким образом, удалось обновить до 10% парка автобусов, ежедневно выходящих на линию в Свердловской области. В Талице, Ирбите, Нижнем Тагиле муниципальный автобусный парк обновлен полностью.

В 2024 году для Екатеринбурга приобретены 50 новых троллейбусов и 10 трамваев. На обновление троллейбусного парка направлено 1,65 млрд руб., а на закупку трамваев – около 150 млн руб. за каждый вагон.

В Свердловской области активно развиваются пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом. В 2023 году пригородные поезда перевезли 14,2 млн пассажиров. Сегодня по территории области из Екатеринбурга по 12 направлениям курсируют 272 пригородных поезда, из них 38 скоростных «Финистов» и «Ласточек».

Два года назад в Свердловской области между Екатеринбургом и Верхней Пышмой запустили первый в России межмуниципальный трамвайный маршрут. Проект реализован в формате ГЧП. Ежедневно маршрутом пользуются более 6,5 тыс. человек. Всего за два года трамвай перевез 3,3 млн пассажиров.

Крупные инвестиционные проекты в сфере авиационной реализации АО «Уральский завод гражданской авиации». Эти проекты связаны с запуском серийного производства легкого многоцелевого самолета ЛМС-901 «Байкал», турбовинтового 44–местного регионального самолета ТВРС-44 «Ладога», учебно-тренировочного самолета УТС-800.

ООО «Уральские локомотивы» организовало серийный выпуск ответственного скоростного электропоезда «Финист» – это полностью импортозамещенный аналог «Ласточки», который отвечает всем современным требованиям по безопасности и комфорту.

По итогам 2023 года в Свердловской области выпущено 40% от всех российских магистральных электропоездов. Регион обеспечил свыше одной пятой от всего российского производства электропоездов за последние пять лет. Также в области произведен каждый десятый российский трамвай.

Помимо того, в регионе сформирован серьезный технологический задел в области производства беспилотных авиационных систем, планируется создание научно-производственного центра в сфере БАС. Наибольший потенциал для применения беспилотников определен в сельском хозяйстве, мониторинге лесных массивов, строительном надзоре, создании геопрограммированных баз данных, доставке грузов в труднодоступные районы.

По итогам обсуждения Комитет СФ принял решение, в котором рекомендовал Правительству РФ включить в федеральный проект «Развитие общественного транспорта» мероприятия по реализации проекта «Екатеринбургское центральное пассажирское кольцо». Рекомендации также касаются создания транспортного коридора «Екатеринбург – арктические порты Ямала», реконструкции и строительства автомобильных дорог.

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

Дороги, которые нас выбирают

Обход Усолья–Сибирского – стройка десятилетий в Иркутской области



ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Долгожданный – именно такое определение подходит к новому участку федеральной трассы Р–255 «Сибирь» км 1797 – км 1842 – обходу города Усолья–Сибирского и поселка Тельмы в Иркутской области. Сейчас по двум населенным пунктам в сутки проходят практически 20 тыс. автомашин, в том числе большегрузных. Это почти вдвое больше нормы для существующего участка трассы.

На узких городских улицах, сдерживаемые светофорами и пешеходными переходами, водители теряют порой до двух часов своего времени. ДТП – редкость.

«Новый участок трассы позволит увеличить пропускную способность с 15 до 30 тысяч автомобилей в сутки. При этом значительно повысится уровень и безопасность дорожного движения. Транспортные потоки разделит осевым барьерным ограждением. Эта мера поможет исключить самый опасный вид ДТП – встречные столкновения», – отмечает начальник Упрдор «Прибайкалье» Николай Рейнт.

Проект строительства обхода вошел в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, утвержденный Правительством РФ. Согласно этому плану в России в рамках реализации федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» построено 12 автодорожных обходов крупных городов – это почти 400 км.

Дорожники говорят, что сам объект – уникальный и сложный. Помимо большого количества инженерных сооружений, переноса веток нефтепровода и этиленопровода, коммунальных и электрических сетей, по ходу трассы проводились археологические изыскания.

Раскопки в районе стоянки древнего человека возле села Мальта начались в 2020 году. Спасательные работы затронули 39 тыс. кв. м, которые попали в полосу строительства автомобильной дороги. В раскопках приняла участие более 160 человек. Это сотрудники и студенты Иркутского государственного университета, жители Усольского района Прибайкалья, которые под контролем специалистов выполняли земляные работы.

«По итогам трех лет спасательных археологических работ зафиксировано более 178 тыс. находок шести уровней отложения. Все они относятся к каменному веку – к разным его временным отрезкам. В основном это изделия из камня, орудия труда и остатки фауны, которая являлась охотничьей добычей древнего человека. Проведенные работы на стоянке «Мальта 3» позволили ученым выяснить, что на этом месте 21–23 тыс. лет назад была тундра, там жили мамонты, носороги и бизоны, мясо и шкуры которых использовались местные жители», – комментирует итоги археологических изысканий Екатерина Липина, кандидат исторических наук, директор научно-исследовательского центра «Байкальский регион».

Обход Усолья–Сибирского без преувеличения – стройка десятилетия в Иркутской области, таких масштабных объектов на федеральных трассах здесь не было 80 лет. Старт проекту был дан в августе 2019 года. Протяженность нового участка федеральной трассы Р–255 «Сибирь» км 1797 – км

1842 – обхода города Усолья–Сибирского – более 42,7 км. В составе объекта – шесть транспортных развязок, три из которых – двухуровневые, и 12 инженерных сооружений.

«Дорога соответствует I технической категории, по две полосы движения автотранспорта в каждую сторону. Новый инженер Усольского филиала АО «Труд».

Предусмотренный в проекте строительства участка федеральной трассы Р–255 «Сибирь» км 1797 – км 1842 – обхода города Усолья–Сибирского слой основания из цементно-грунта – это жесткая дорожная одежда, которая обеспечивает

ПРЯМАЯ РЕЧЬ:

«Я уверен, что дорога в обход Усолья–Сибирского и поселка Тельмы прослужит долго на благо жителей Иркутской области и всей России. Объект получился красивым, безопасным, современным, а главное – экологичным».

Сергей Томшин, генеральный директор АО «Труд»

участок трассы на 3 км короче существующего. Такое масштабное дорожное строительство в нашем регионе не было с середины прошлого века. Конечно, за пять лет мы прошли много непростых ситуаций, но финансирование проекта было подтверждено практически в полном объеме с самого начала. Решение Росавтодора поддержать дорожно-строительные организации в период пандемии и санкционным по госконтрактам до 50% позволило компенсировать удорожание материалов и техники.

Конечно, есть нюансы. Пришло понятие параллельного импорта машин, механизмов, оригинальных запчастей. Увеличились и сроки поставок до 120 дней. Но все наши службы справились с поставленными задачами», – отмечает генеральный директор АО «Труд» Сергей Томшин.

«Сегодня для дорог технической категории IV по системе измерения ровности покрытия международный показатель IRI – 1,7, мы добились ровности в 1,55. Для нас было важно сдать дорогу не только в срок, но и с отличным качеством, поэтому постоянно совместно с Упрдор «Прибайкалье» (заказчик проекта) работали над улучшением технических характеристик объекта», – добавляет главный инженер – первый заместитель генерального директора АО «Труд» Юрий Кибирев.

Как все начиналось, какие технические решения были применены в ходе реализации объекта, расскажут те, кто своим трудом приближал все эти пять лет долгожданной финал.

Виталий Кучко, начальник дорожно-строительного участка Усольского филиала АО «Труд», вспоминает, что в основании дороги отсыпал 4 млн кубометров земляного полотна, почти 400 тыс. кубометров грунта ушло на замену заболоченных участков по ходу трассы.

На строительстве обхода Усолья–Сибирского дорожники выполнили большой объем переустройства коммуникаций. «Перенесли линии высоковольтных электропередач ВЛ 110 и 10 Квт общей протяженностью 740 погонных метров, кабельных линий связи около 2000 погонных метров. На участке Усолья–Сибирское – Белореченское были переустроены напорная канализация, водопровод и теплосеть. Совместно с нашими партнерами – компанией «Транснефть-Восток» перенесли две ветки магистрального нефтепровода 720 и 1000 мм, а также этиленопровод от предприятия «Саянскимпласт», – вспоминает Александр Вотинов, главный

участок от «Мальты» до Иркутска будет четырехполосным. Для обеспечения безопасности на участке построены шесть транспортных развязок, два крытых надземных пешеходных перехода, четыре автобусные остановки, 28 км линий наружного освещения, установлены 64 км барьерного ограждения и 532 дорожных знака. Дорожники установили 1,4 км шумовых экранов в районе населенных пунктов и нанесли 57 тыс. кв м дорожной разметки термопластиком.

«На строительстве обхода Усолья–Сибирского ежедневно трудились 600 человек – рабочих, ИТР, механизаторов. В пиковый период работали до 700 человек, в том числе 100 ребят Байкальского студенческого строительного отряда (БССО). Рабочие к нам приезжали со всей России, но традиционно больше половины – местное население из близлежащих городов – Усолья, Ангарска, Тулуна. Были задействованы 230 единиц техники. Данная работа – гордость для любого дорожника, такой объект бывает один раз в жизни», – говорит директор Усольского филиала АО «Труд» Евгений Рагозин.

Международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай» был обозначен гравинойой маршрута Председателем Правительства РФ Михаилом Мишустиным как приоритетный. Именно в рамках данной программы в Иркутской области шло строительство обхода Усолья–Сибирского.

«Почти 43 километра от реки Китой до поселка Мальта – это почти сплошная прямая линия шириной в четыре полосы, без съездов и пересечений с железной дорогой. Я убежден, что с появлением обхода Усолья появится «зеленый коридор» для пользователей автомобильных дорог, ускорится движение по трассе Красноярск – Иркутск. Начнет развиваться придорожный сервис, пойдут поступления налогов в муниципальные бюджеты, будут созданы новые рабочие места, а с участием Минтранса России и Росавтодора мы все эти вопросы решим успешно», – отмечает депутат Государственной думы России Сергей Тен. Напомним, что строительство обхода Усолья–Сибирского для парламентария было делом чести и исполнением наказов его избирателей.

Все работы на объекте строители завершили к Дню дорожника. По итогам сезона отраслевыми наградами, грамотами и благодарностями отмечены более 90 человек – строители обхода Усолья–Сибирского. Людей разных профессий и специальностей, которых объединило стремление соединить пространство и время, чтобы мы, пользователи дорог, могли комфортно и легко решать свои задачи и исполнять мечты.

Юрий ПАВЛОВ

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

Протяженность обхода Усолья–Сибирского – 42,7 км. Построены: 5 мостов и 5 путепроводов, два пешеходных перехода.

Построены: шесть транспортных развязок, три из которых – двухуровневые. Установлены: 64 км барьерного ограждения, 29 км освещения, 1,4 км шумовых экранов.

Нанесены 57 тыс. кв м дорожной разметки. Установлены 532 дорожных знака.

Переустроены 740 пог. м высоковольтных линий электропередачи и 2000 пог. м линий связи.

Перенесены две ветки магистрального нефтепровода и этиленопровод.

На объекте были задействованы 230 единиц техники. Трудились порядка 600 человек ежедневно.

НОВОСТИ

Инвестпроекту – реализацию

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) получила 6,6 млрд руб. из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на реализацию инвестиционного проекта по обновлению городского пассажирского транспорта, за счет которых профинансирует производство отечественных автобусов.

Средства ФНБ предоставляются ГТЛК посредством приобретения облигаций со сроком обращения 7 лет и купонным доходом в размере 3% годовых. Размещение осуществляется по закрытой подписке в пользу Минфина России.

Напомним, что инвестпроект по развитию городского транспорта предусматривает поставку российским транспортным компаниям более 4 тыс. автобусов в 2023–2024 годах. Ключевые условия для лизингополучателей по программе «нулевой аванс»: срок лизинга – до 7 лет, ставка лизинга – 6,8%.

Совокупный объем инвестиций в проект составит 73,3 млрд руб., из которых 44 млрд руб. придется на средства ФНБ и 29,3 млрд руб. – на заемное финансирование.

В тестовом режиме

Автоматический пункт весогабаритного контроля (АПВГК) заработал на 64–м километре Дмитровского шоссе, об этом сообщили в Минтрансе Подмосковья.

Система позволит в автоматическом режиме собирать, обрабатывать и анализировать информацию о результатах измерений весовых, габаритных и иных параметров грузового транспорта, прошедшего пункт весогабаритного контроля. При проезде через пункт без остановки и на разрешенной скорости вес автомобиля определяется специальными датчиками, встроенными в дорожное полотно. В случае нарушения измерительные приборы с помощью фото и видео фиксируют марку автомобиля, номерной знак и отправляют данные в обрабатывающий центр, где выносится решение об административном правонарушении.

В настоящее время АПВГК работает в тестовом режиме. В течение трех месяцев перевозчики, допустившие нарушения, штрафовать не будут, но они получат информацию о зафиксированном превышении параметров. В планах ФКУ «Центравтомгистраль» – установить еще 8 АПВГК на подведомственной сети дорог.

В течение трех месяцев перевозчики, допустившие нарушения, штрафовать не будут, но они получат информацию о зафиксированном превышении параметров.

В планах ФКУ «Центравтомгистраль» – установить еще 8 АПВГК на подведомственной сети дорог.

Построят мост

Новый мост через реку Оку в Рязани собираются построить к 2030 году.

Вопрос о строительстве моста был озвучен на пресс-конференции, организованной начальником управления автодорог и искусственных сооружений министерства транспорта области Антониной Черских.

Она отметила, что работы по возведению моста начнутся в 2025 году. Проект уже готов и проходит государственную экспертизу.

Длина нового моста составит 5 километров, а с учетом развязок – 13 километров. Завершение строительства запланировано на 2030 год.

Пополнили парк

Восьмивагонный состав серии ЭП2ДМ пополнил парк пригородных поездов Западно-Сибирской магистрали в Новосибирской области. Электропоезд будет курсировать на самых востребованных маршрутах, в том числе Новосибирск – Барнабинск, Новосибирск – Татарская и Новосибирск – Черепаново.

Состав оснащен эргономичными пассажирскими сиденьями с индивидуальными USB-розетками, современной системой кондиционирования и обеззараживания воздуха. В новом электропоезде оборудованы 3 санузла, места для провоза велосипедов. Есть выдвижные подножки для удобной посадки и высадки пассажиров. В головных вагонах находятся пандусы для подъема и спуска маломобильных пассажиров.

Это уже шестой новый электропоезд, который вышел на маршрут в Новосибирской области в 2024 году. Подвижной состав приобретен в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

По сообщениям информационных агентств

Нацпроект на финишной прямой

Масштабы работ на дорогах страны впечатляют даже скептиков

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Завершение срока реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» к концу текущего года – значимое событие для дорожной отрасли. Эксперты еще долго будут оценивать его итоги, которые во многом превзошли все ожидания, не раз вспомянут этапы шестилетнего периода действия нацпроекта БКД. Эта аббревиатура войдет в историю, олицетворяя собой единую для всей страны концепцию развития дорожной сети. Но начинания и наработки нацпроекта, когда строительство, модернизация и ремонт дорог стали драйвером развития отечественной экономики, повышения качества жизни россиян, не канут в Лету. С начала следующего года мероприятия и цели нацпроекта БКД будут реализовываться в составе нового национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Ну а нам сейчас самое время оценить то, что было сделано за 6 лет действия нацпроекта «Безопасные качественные дороги», вспомнить наиболее яркие моменты и ключевые объекты этого насыщенного периода, когда профессионализм наших дорожников и мостостроителей, грамотная работа по организации производственного процесса и бесперебойное финансирование позволяли сдавать масштабные объекты с опережением сроков и с надлежащим качеством.

Превзошли ожидаемые результаты

По данным Росавтодора, с 2019 по 2023 год в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в России построено и отремонтировано более 88 тыс. км автодорог, общая площадь укладки дорожного покрытия составила 717 млн кв. м. А к концу этого года суммарная протяженность отремонтированной, модернизированной и построенной в 84 субъектах РФ дорожной сети превысит 100 тыс. км.

Одно из главных достижений нацпроекта БКД – обеспечение транспортной доступности к социально значимым объектам, что напрямую влияет на качество жизни россиян. В этом и заключалась основная цель нацпроекта. Так, за 6 лет в субъектах РФ обновлено свыше 5 тыс. объектов, ведущих к образовательным и детским дошкольным учреждениям, более 3 тыс. участков улиц и трасс, ведущих к больницам, поликлиникам, амбулаториям и роддомам, свыше 2 тыс. участков дорог, ведущих к местам туристического осмотра.

Не менее важный фронт работ – обновление мостов и путепроводов. Только в 2024 году намечено по нацпроекту привести к нормативам 49,6 тыс. пог. м искусственных сооружений, расположенных на региональной и местной дорожной сети, и еще 11,3 тыс. пог. м – реконструировать и построить. Работы ведутся не только на крупных мостах, играющих важную роль в обеспечении транспортной доступности населения.

Нацпроект позволил регионам решать те вопросы, которые стоились долгое время. На протяжении нескольких лет в субъектах РФ были приведены в порядок сотни участков улично-дорожной сети в городских агломерациях, строились и ремонтировались спортивные развязки и искусственные сооружения. Работы на объектах, как правило, выполняются комплексно: специалисты не только обновляют дорожное полотно, но и обустраивают элементы дорожной инфраструктуры. В результате она постепенно становится более современной, надежной, что, несомненно, положительно сказывается на общем развитии регионов и комфорте жителей.

Если на старте нацпроекта доля дорог наиболее крупных городских агломераций в нормативном состоянии составляла 44%, то к концу 2023 года этот показатель превысил 82% (при плановом значении 81%), а на финише 2024-го ожидается 85%. По предварительным оценкам аналогичный показатель по региональным дорогам за 6 лет увеличился с 43,6% до 54%. Реализовать амбициозные задачи, стоящие перед дорожным хозяйством, позволяют имеющиеся у отрасли инструменты и ресурсы. В их числе – усовершенствованная нормативно-техническая база, наработки по использованию новых материалов и технологий, цифровое управление, кадровая база и дорожное образование.

Комфортный и быстрый проезд

Если для жителей мегаполисов слаборазвитая дорожная сеть обостряет проблему ав-



томобильных пробок и потери времени, то для людей, живущих в малых городах и сельских поселениях, транспортная доступность – это прежде всего отсутствие стабильной связи с внешним миром. Со всеми вытекающими отсюда последствиями. Во многом именно от уровня развития объектов транспортной инфраструктуры зависит качество жизни населения муниципального образования. Эта зависимость особенно осязательна в малых городах с численностью населения до 50 тысяч человек, которые составляют более половины от общего числа городов России. Огромные территории нашей страны оказались бы незаезженными, выпавшими из социальной сферы, если бы не расположенные на них небольшие города и села. И многое, конечно, зависит от того, насколько комфортны, быстры и надежны транспортные коммуникации, которыми они связаны друг с другом и с более крупными городами. На укрепление дорожных коммуникаций и направлен нацпроект, благодаря которому продолжают работы по строительству, реконструкции и ремонту участков региональных и местных дорог и искусственных сооружений на них.

Вот, к примеру, на территории Владимирской области находится целая россыпь небольших городов с богатым историческим наследием и неповторимым обликом. В их числе Суздаль, Гороховец, Муром, Ковров, Боголюбково, Александров, Гусь-Хрустальный, Карабаново, Киржач, Кольчугино, Петушки, Покров, Струнино, Вязники и другие населенные пункты, где уровень развития социальной и транспортной инфраструктуры значительно уступает таковому в крупных городах. На исправление этой ситуации в том числе направлен нацпроект «Безопасные качественные дороги». Его реализация во Владимирской области в последние годы шла полным ходом. Так, только в 2023 году дорожные работы велись на четырех участках трассы Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский и четырех километрах дороги Сенинские Дворики – Ковров – Шуя – Кинешма. Помимо этого, были приведены к нормативу участки автодорог Хохлово – Камешково – Ручей и Кольчугино – Киржач, Ундол – Колпино – Жохово и Колокша – Кольчугино – Александров – Фетинино, а также отрежд трассы от автодороги М-7 «Волга» до железнодорожного переезда в г. Петушки.

Комфортный и быстрый проезд к малым городам даст возможность туристам активнее посещать эти уникальные, заповедные места, чтобы прикоснуться к истокам наших традиций, самобытности, национальной культуры.

Учитывая мнения жителей

При выборе объектов дорожного ремонта в Ярославской области, как и во многих других регионах, учитываются мнения местных жителей. Так, был приведен в порядок участок дороги Каплино – Шельшедом – Рублево, ведущий к поселку Варегово. На качество этой трассы годами жаловались местные жители, 10 км пути приходилось преодолевать более часа. Теперь подъезд стал более комфортным и безопасным. Большой объем работ был выполнен на дороге Новое – Мышкин с подъездом к деревне Девницы и паромной переправе в деревне Борок. Приведен в порядок и участок дороги Туношна – Бурмакино, продолжен ремонт участков трасс Остепково – Заозерье – Колокареево – Старое Волино и Говырино – Дмитриевское – Нагорье.

Высокую социальную значимость в Ярославской области имеет и автодорога Углич – Некоуз – Брейтовск, соединяющая четыре муниципальных района. За три года были приведены в нормативное состояние более

50 км этой трассы в Мышкинском, Брейтовском и Некоузском районах. В 2023 году работы велись на участке длиной около 30 км. Среди социально значимых объектов ремонта были участки трасс Углич – Маймеры, Рыбинск – Арфинно, Киндяки – станция Лом – Большое Село. Было завершено строительство нового участка дороги в обход города Гаврилов-Ям. В Тутаеве, где немало памятников культурного наследия, отремонтировали проезжую часть по улице Соборной и очередной участок улицы Моторостроителей. На региональных объектах нацпроекта сделан комплексный ремонт, включавший не только замену покрытия, но и обустройство остановочных

– Нижний Новгород и подъезд к деревне Дубенки в Богородском округе; трасса Урень – Шарья – Никольск – Котлас в Ветлужском округе; подъездные трассы к поселку Железнодорожный в Перевозском округе и к заводу «Заря» в Сосновском округе.

Ферма стала ближе

Благополучие сельских жителей напрямую зависит от состояния дорожно-транспортной сети. Зачастую им приходится преодолевать значительные расстояния, чтобы добраться к социально значимым учреждениям, поэтому очень важно обеспечить людям безопасный, комфортный и быстрый путь. В Вологодской области в этом

ФАКТ

По данным Росавтодора, с 2019 по 2023 год в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в России построено и отремонтировано более 88 тыс. км автодорог, общая площадь укладки дорожного покрытия составила 717 млн кв. м. А к концу этого года суммарная протяженность отремонтированной, модернизированной и построенной в 84 субъектах РФ дорожной сети превысит 100 тыс. км.

площадок, тротуаров и пешеходных переходов, установку дорожных знаков и барьерного ограждения. На некоторых объектах проведено усиление дорожного основания методом холодной регенерации.

Активные дорожные работы велись на территории старейшего города России Торжка, что в Тверской области. В числе других объектов была отремонтирована часть улицы Загородная, ведущей к местному ЗАГСу. Приведены в порядок улицы Огородная, Спартака, Свердловла. На последней полностью заменено асфальтовое покрытие, отремонтированы тротуары с учетом передвижения маломобильных групп населения. Для слабовидящих обеспечены понижение бордюров, установлены тактильную разметку и специальные ограждения для безопасного передвижения пешеходов. А еще два года назад в Торжокском районе по нацпроекту отремонтировали дорогу Торжок – Раменье протяженностью 24,2 км. Она связывает между собой населенные пункты Твещего сельского поселения и Торжок. По ней проходят маршруты пассажирских и школьных перевозок.

В Богородском районе Нижегородской области в рамках нацпроекта отремонтирован участок трассы Ушаково – Венец. Дорогой пользуются не только жители близлежащих населенных пунктов, но и работники сельхозпредприятия: здесь курсирует автотранспорт, на котором подвозят корм для коров и вывозят на реализацию молочную продукцию. Как отмечают на предприятии, до ремонта состояние дороги было таким, что весной и осенью на ней могла застрять даже грузовая машина. Приведение дороги в порядок улучшит качество жизни в расположенных рядом населенных пунктах и сделает более доступными для жителей и гостей региона замечательные виды на пойменные луга реки Оки.

Ремонт почти 400 км региональных автодорог по нацпроекту в 2024 году ведется в Нижегородской области. Так, приводятся в порядок участки межмуниципальной дороги Сергач – Гагино, трассы Большая Ельня – Ольгино, объездной Держинска, а также протяженных отрезков дорог Красные Баки – Варнавино – Бельшево – Ветлуга (26,2 км) и Кулебаки – Валтово – Салавирь – Петров Мост (19,3 км). В прошлом году в Нижегородские дорожники сразу ботали с опережением плана. Среди досрочно отремонтированных дорог Ключицы – Шилово, Яржск – Касимов – Муром

новый ремонт участка региональной трассы Самара – Новокуйбышевск протяженностью 7 км. Дорога входит в опорную сеть Самарской области и является одним из основных выездов из областного центра с выходом на федеральную сеть дорог в направлении Саратова и Волгограда.

Нацпроект «Безопасные качественные дороги» позволил ускорить приведение в порядок подъездных дорог к деревням и селам Башкирии. За три года там обновлены 25 подъездов к населенным пунктам в Дюртюлинском, Уфимском, Кармаскалинском, Стрелитамском, Мечетлинском, Буздякском и Янаулском районах. К примеру, отремонтирована подъездная автодорога к деревне Кузеево, модернизированы трассы в Бураевском и Кармаскалинском районах, построен подъезд к молочно-товарной ферме № 1 СПК им. Фрунзе в селе Денискино в Федоровском районе Башкирии. Развитие дорог оказало положительное влияние на рост автомобильного трафика внутри республики, отмечают местные жители. Значительно сократилось время в пути между райцентрами. Стали доступнее не только объекты соцкультбыта, но и местные достопримечательности.

Исходя из особенностей развития

Программа дорожной деятельности в каждом регионе учитывает особенности его социально-экономического развития. Это в полной мере относится к Саратовской области, где опорная сеть автодорог была приведена в соответствие с подписанным меморандумом о пятилетнем развитии дорожной сети в регионе еще в прошлом году. Ускоренное развитие региональной дорожной сети продиктовано активными преобразованиями в городских агломерациях. Так, два года назад произошло изменение границ Саратова: к нему присоединили Гагаринский район (бывший Саратовский). Вместе с этим увеличилась и протяженность улично-дорожной сети агломерации. Кроме того, значительные изменения в последние годы произошли и в городе Энгельсе: здесь образовались новые точки экономического роста и зоны тяготения. При составлении планов дорожных работ в этом регионе специалисты приводят в нормативное состояние не только улицы в крупных городах, но и дороги, ведущие к небольшим населенным пунктам. Например, за несколько лет реализации нацпроекта дорожники отремонтировали трассу Калининск – Свердловло – Колокольцовка – Кленовка. Дорога важна для жителей близлежащих сел, поскольку в районе действует крупное фермерское предприятие. Именно по ней аграрии поставляют свою продукцию, в частности, в соседний регион – Волгоградскую область. Для жителей села Колокольцовка эта трасса – единственная, по которой они могут быстро добраться до районного центра.

В Рязанской области приоритет на ремонт отдается участкам опорной сети автодорог, школьным маршрутам, аварийно-опасным участкам. В этом году в регионе по нацпроекту ведутся работы на 34 объектах общей протяженностью 123,8 км. Особое внимание уделяется дорогам, ведущим к социально значимым учреждениям. На многих объектах не только обновили асфальт, но и оборудовали тротуары, смонтировали линии освещения. К примеру, в Сасовском районе, где располагается несколько важных для жителей объектов, в том числе фельдшерско-акушерский пункт, в 2024 году отремонтировали почти 12 км дороги, ведущей к железнодорожной станции Кустаревка. В Сараевском районе выполняют капремонт региональной дороги Островка – Белоречье протяженностью 6 км, по которой дети из Белоречья едут в школу, расположенную в селе Борцы. Продолжился ремонт и въездных трасс. Так, в прошлом году обновили два въезда в регион со стороны Московской и Тульской областей. В этом году ремонтируют участки дорог на границе с Липецкой и Тамбовской областями.

Как и в предыдущие годы в Костромской области основной объем работ в 2024-м выполнен на региональных трассах, соединяющих между собой райцентры и села, на подъездах к населенным пунктам. Все объекты объединяет их социальная и экономическая значимость. По ним осуществляется перевозка грузов, на личном и общественном транспорте люди ездят на работу, учебу, отдых. Для улучшения взаимодействия Антроповского и Кадыйского районов приводится к нормативу участок протяженностью 20 км трассы

Антропово – Палкино – Кадый. Обновляется 18-километровый участок на трассе Галич – Орехово – Буй. Автодорога не только обеспечивает связь между Галичским и Буйским районами, но и является участком транзитного пути на маршруте Северо-Запад – Урал. В минувшем сезоне производился ремонт 13 км трассы Тимошино – Луптюг – граница Кировской области. Обновленная дорога позволит улучшить транспортное сообщение между населенными пунктами Вохомского района, расширить экономическое взаимодействие с соседним регионом.

В Псковской области в этом году велись ремонтные работы в рамках нацпроекта на участке трассы Олыша – Велиж – Усвяты – Невель протяженностью 36 км. Кроме того, специалисты обновили участок дороги Толкачево – Себег – Заситино длиной 15 СПК им. Фрунзе в селе Денискино в Федоровском районе Башкирии. Развитие дорог оказало положительное влияние на рост автомобильного трафика внутри республики, отмечают местные жители. Значительно сократилось время в пути между райцентрами. Стали доступнее не только объекты соцкультбыта, но и местные достопримечательности.

Обеспечили мобильность граждан

Жители семи поселений Коченевского района Новосибирской области теперь смогут добираться до федеральной трассы Р-254 «Иртыш» и районного центра по обновленной дороге Коченевое – Поваренка, которую отремонтировали благодаря нацпроекту БКД. По этому маршруту также ездят школьные автобусы, общественный транспорт, а в летнее время года им пользуются дачники. Дорога важна и для сельхозпредприятий: по ней перевозят зерно и молоко.

В Амурской области завершены работы по ремонту двух участков автодороги Екатеринбург – Тамбовка – Константиновка: с 74-го по 84-й км между селами Тамбовка и Чувач и с 136-го по 140-й км между Константиновкой и поворотом на Ключи. Региональная дорога входит в опорную сеть и соединяет три района Амурской области: Октябрьский, Тамбовский и Константиновский. Участок дорожного полотна нуждался в восстановлении: здесь образовались трещины и пучины. Благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» трассу полностью обновили. Эта дорога, наряду с другими, обеспечивает транспортную мобильность населения региона и берет на себя часть транзитного трафика, проходящего через область.

В Чувуевском муниципальном округе Приморского края дорожники завершили ремонт автодороги, соединяющей села Извилинка и Березовка. Таким образом обеспечен проезд местных жителей и транспортных средств, которые смогут теперь возить в Березовку продукты первой необходимости, продукты питания и медикаменты. Всего отремонтировано 30 км дороги Извилинка – Березовка.

Примеры, приведенные в сегодняшней публикации, в большой степени касаются той огромной работы, которая велась последние несколько лет в рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть», являющегося составной частью национального проекта «Безопасные качественные дороги». А ведь нацпроект включает еще и несколько других федеральных проектов, в том числе «Общественные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Развитие федеральной магистральной сети». В одной статье невозможно осветить весь пласт стотен и даже тысяч крупных и мелких мероприятий, предусмотренных этими федеральными проектами. Поэтому о них мы расскажем в следующих публикациях. Ведь, несмотря на то, что срок действия нацпроекта БКД завершится в этом году, его цели и мероприятия, как сказано выше, будут реализовываться в составе нового национального проекта «Инфраструктура для жизни».

Сергей ОЗУН,
обозреватель «ТР»

НОВОСТИ

Мосты по осени считают

В Костромской области их стало больше

В Кологривском районе Костромской области завершена реконструкция моста через реку Княжую протяженностью 59 пог. м. Сооружение, построенное в конце 70-х годов прошлого века, расположено на участке автодороги Елизарово – Кологрив, обеспечивая транспортную доступность населенных пунктов района. Временный фактор и возросшая интенсивность движения привели к износу конструкции. Мост был включен в перечень объектов нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

В процессе реконструкции объекта специалисты подрядной организации полностью демонтировали изношенные конструкции, на их месте установили новые, в том числе опоры, балки пролетных строений. Выполнены работы по водоотведению, укреплению откосов, обустроены подходы к мосту. Особое внимание – обеспечению безопасности. На объекте смонтировано перильное и барьерное ограждение, установлены дорожные знаки, нанесена разметка. Во время реконструкции искусственного сооружения движение было организовано по временному мосту с обездвиженной дорогой.

Мост через реку Княжую – второй объект, принятый в эксплуатацию в регионе после реконструкции в этом году. Ранее инициативная комиссия оценила качество работ на мосту через реку Луптюг в Октябрьском районе. В высокой степени готовности находятся искусственные сооружения через реки Литовку и Юрьеву в Октябрьском в Судиславском районах.

На трассах светлее

А значит безопаснее

Около 6 км линий наружного освещения установили на трассе Петрозаводск – Суоярви благодаря нацпроекту. Светлее стало в нескольких населенных пунктах: Кутжиме, Виллагоре, Метчелице, Хаутавааре. Дорога из Петрозаводска в Суоярви довольно загружена, здесь движется большое количество транзитного транспорта. Специалисты установили опоры, оснащенные современными светильниками, автоматизированными с учетом светового дня. Здесь использованы диодные приборы с нейтральным светом. Они наиболее безопасны, обеспечивают не только хорошую видимость, но и комфорт для глаз, рассказал ведущий эксперт управления автодорог Республики Карелия Андрей Сусарев.

Новые линии электроосвещения также появились в населенном пункте Капшойла и на мосту через реку Верхняя Седокса в деревне Рылушкилицы, а также в поселках Кубово и Водла. Строительство и модернизация сетей наружного уличного освещения в Карелии ведется ежегодно. В первую очередь мероприятия направлены на повышение безопасности дорожного движения и снижение количества ДТП. Всего в 2024 году в республике благодаря реализации нацпроекта на региональной дорожной сети смонтируют 20 км линий наружного освещения.

С опережением сроков

введены 15 дорожных объектов Мурманска

В Мурманске по нацпроекту выполнен ремонт 27 участков улично-дорожной сети, из них 15 объектов завершены с опережением сроков. Общая протяженность обновленных участков составила свыше 14,4 км. Перечни ремонтов в этом регионе составляются по предложениям и замечаниям местных жителей, а по итогам выездных мероприятий при участии представителей региональной администрации Мурманска и ОНФ перечни утверждаются окончательно.

Нацпроект охватывает все больше социально значимых объектов, дороги к ним планомерно приводятся к нормативному состоянию. Так, в Ленинском округе отремонтировано 9 участков улично-дорожной сети, обновлено 47,6 тыс. кв. м дорожного полотна. Большое внимание уделено в этом году микрорайону Росляково, где долгие годы дороги были в ненормативном состоянии. В Октябрьском округе ремонт выполнен на 11 участках, устроено свыше 78,7 тыс. кв. м асфальтобетона.

Сергей АЛЕКСЕЕВ

Выходим на новый рекорд

Северный морской путь: тренд – рост грузопотока

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

В 2018 году Правительство Российской Федерации наделило Государственную корпорацию по атомной энергии «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути. Госкорпорация уже несколько лет отвечает за создание и обеспечение конкурентоспособных условий судоходства в акватории этой важнейшей для России водной транспортной артерии. В ведении Росатома находится единственный в мире атомный ледокольный флот. О том, что уже сделано в летне-осеннюю навигацию 2024 года и какие задачи по инфраструктурному развитию СМП предстоит исполнить в самом ближайшем будущем, в интервью газете «Транспорт России» рассказал заместитель генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», директор Дирекции Северного морского пути Вячеслав Рукша.

Вячеслав Владимирович, какие основные задачи решались в эту летне-осеннюю навигацию?

– В целом у нас одна задача, и она не меняется – обеспечить рост грузопотока по Северному морскому пути. И каждый работает на нее – Атомфлот отвечает за ледокольное сопровождение судов в акватории Северного морского пути, Главсевморпуть занимается проводкой судов, отработав технологии сбора информации и мониторинг ледовую ситуацию, чтобы не допустить никаких чрезвычайных ситуаций на маршруте. Гидрографическое предприятие ведет дноуглубительные работы и участвует в строительстве портов, занимается навигационно-гидрографическим обеспечением СМП.

Именно летне-осенняя навигация сейчас дает нам основные цифры по грузопотоку. По данным Главсевморпути, в летне-осеннюю навигацию уже проведено более 150 судов по СМП. И в этом году мы рассчитываем выйти по грузообороту на новый рекорд. Свою готовность выполнить транзитную навигацию уже подтвердили «Газпром нефть», «ЛУКОЙЛ», «ЕвроХим», а также другие компании.

Растет международный интерес к Северному морскому пути. На эту навигацию запланировано 12 рейсов китайской компании NewNew Shipping Line, 8 из них уже выполнены. Объем перевозок достигнет более 20 тысяч контейнеров.

Строительство, реконструкция и ремонт каких сооружений, расположенных на СМП, ведется в настоящий момент? Какие цели будут достигнуты после реализации этих проектов? Достаточно ли портовых мощностей?

– Давайте по порядку: в этом году мы доснащаем оборудованием пункт пропуска терминала сжиженного природного газа «Утренний» на Сабетте для отгрузки и транспортировки углеводородов с проекта «Арктик СПГ».

В морском порту Диксон идет строительство акватории нефтяного терминала «Порт бухта Север», чтобы обеспечить безопасность подхода больших глубоководных танкеров для вывоза нефти с месторождений «Восток Ойл».



Также в морском порту Диксон решается задача по созданию акватории угольного терминала для Сырадасайского месторождения.

Строим объекты морского терминала на мысе Наглейн в морском порту Певек. Таким образом, обеспечим подход судов

ПРЯМАЯ РЕЧЬ:

«Именно летне-осенняя навигация сейчас дает нам основные цифры по грузопотоку. По данным Главсевморпути в летне-осеннюю навигацию уже проведено более 150 судов по СМП. И в этом году мы рассчитываем выйти по грузообороту на новый рекорд.»

для отгрузки и транспортировки медного и молибденового концентрата и стоянки МПЭБ, с помощью которых будет обеспечиваться энергоснабжение Байминского ГОК.

Достаточно ли будет этих портовых мощностей? Можно говорить с уверенностью, что этих мощностей, с учетом уже имеющихся, вполне хватит для обслуживания прогнозного грузопотока по СМП до 2030 года.

Существуют ли проблемы с проведением ремонтных работ? Если да, то какие меры могут быть наиболее эффективными в решении этих проблем?

– После того как европейские дноуглубительные компании ушли с российского рынка, у нас сложилась действительно непростая ситуация в эксплуатации подходов каналов. Так исторически повелось, что строительство дноуглубительного флота на отечественных верфях никогда не было приоритетным направлением в России. У нас сложилась зависимость отрасли от иностранных компаний. Сейчас одна из задач, стоящих перед Росатомом, – поддержание ранее достигнутых габаритов подходов каналов и подходов к портам. Этим нужно заниматься, чтобы обеспечить безопасность судоходства. К примеру, только в Обской губе, чтобы поддерживать на морском канале проектные отметки дна, потребность в дноуглубительных работах составляет около 5 млн кубических метров в год.

Сейчас Росатомом совместно с Гидрографическим предприятием подготовлена программа по созданию собственного дноуглубительного флота.

Достаточно ли ледокольного флота для обеспечения работ в Западном и Восточном секторах СМП? Есть ли разрыв между объемами грузопотоков и количеством ледоколов?

– Наш ледокольный флот сегодня состоит из семи атомных ледоколов: «Арктика», «Си-

бирь», «Урал», «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр», «Вайгач», и атомного контейнеровоза «Северморпуть».

Добавлю, что Атомфлот также управляет судами портового флота для обслуживания Сабетты – это буксиры ледового класса «Пур» и «Тамбей» и ледокольные буксиры – «Юрибей» и «Надым», а также портовый ледокол «Обь».

Конечно, нам нужно обновлять наш ледокольный флот, чтобы избежать трудностей в будущем при растущем грузопотоке. Уже сейчас на Балтийском заводе строятся атомные ледоколы «Якутия», «Чукотка» и «Ленинград». В ближайшее время планируем закладку ледокола «Сталинград». С нетерпением ждем окончания строительства головного атомного ледокола «Россия» на заводе «Звезда».

Сейчас у нас больше вопросов по судам грузового флота и снабжения. Если не начинать их

активного строительства, скоро мы столкнемся с дефицитом таких судов, так как износ действующего флота критически высок.

– **Какая работа ведется в области развития и модернизации дизельных и атомных ледоколов? Отвечают ли возможности судостроительной и машиностроительной отраслей сегодняшним запросам?**

– Модернизацию атомных ледоколов мы не ведем. Дизельные ледоколы у Атомфлота тоже нет. Но сейчас мы как раз готовим предложения по строительству четырех неатомных ледоколов.

Я считаю, что возможности отечественной судостроительной и машиностроительной отрасли по сути отвечают сегодняшним запросам. Есть, безусловно, отдельные проблемы, например, в сфере микроэлектроники, где требуются серьезные импортозащитные меры.

– Как на строительстве ледоколов отразится ключевая ставка ЦБ 19% и выше?

– Мы строим суда по принципу смешанного финансирования. 3–й и 4–й серийные ледоколы – это 45% из федерального бюджета, 44% – заемные средства и 11% – средства Госкорпорации «Росатом». 5–й и 6–й ледоколы строим уже по схеме 50 на 50 – 50% федеральные средства, 50% – кредитные ресурсы. Если ЦБ продолжит жесткую денежно-кредитную политику – не исключено, что структуру финансирования нужно будет пересмотреть в сторону увеличения средств из федерального бюджета. Иначе Атомфлоту придетсякратно увеличивать стоимость оказания услуг атомных ледоколами.

Резюмируя, хочу заверить, что, несмотря на то, что рост ставки приведет к серьезному удорожанию проекта, ледоколы будут построены.

– Как проводится опытная эксплуатация новых разработок в области мониторин-

говых систем ледовой обстановки? Какие новейшие разработки имеются в арсенале?

– Для выбора оптимального маршрута следования ледокола, безусловно, необходимо как можно точнее знать ледовую обстановку. Это важно и капитану ледокола для поддержания коммерческой скорости, и экипажам следующих за ледоколом судов.

Сейчас на ледоколах Атомфлота мы разместили два высотехнологичных инструмента: бортовой измерительный комплекс – БИК и беспилотную авиационную систему – БАС. Бортовой измерительный комплекс состоит из четырех блоков: два по бортам, один на носу и один на корме. Каждый из них сканирует пространство и может наблюдать за льдом и в темноте, и в метель, и сквозь туман. Таким образом, в реальном времени снимаются значительные параметры ледовой обстановки: сплоченности льда и торосистости, толщины льда, ширины судоходного канала и скорости схождения его кромок. Вся информация тут же передается на капитанский мостик и одновременно – в Единую систему цифровых сервисов Северного морского пути.

Другой инструмент – беспилотная авиационная система, которая оборудована для радиолокационной и оптической съемки, с ее помощью можно передавать снимки льда с высоты сразу капитану ледокола и в ЕЦПС – в Штаб морских операций Главного управления Северного морского пути.

Сейчас прорабатывается создание береговых комплексов БАС для обеспечения регулярного беспилотного авиационного мониторинга в районах интенсивного судоходства – это Обская губа, Енисейский залив и в районах с наиболее сложной ледовой обстановкой – Восточно-Сибирское и Чукотское моря.

– Какие задачи по обеспечению безопасности судоходства сегодня являются приоритетными? Насколько меняется безопасность судоходства из года в год на СМП?

– Я бы сказал, что безопасность судоходства по Северному пути из года в год остается на высоком уровне. Суда, которые получают разрешение на плавание по СМП, находятся в хорошем техническом состоянии, их экипажи имеют должный уровень подготовки – все согласно Международной конвенции о подготовке и несении вахты.

Что до приоритетных задач – конечно же, это обеспечение судов своевременной достоверной гидрометеорологической и ледовой информацией. Эти задачи решает спутниковая группировка. Это сложная, но выполнимая задача, которой занимается и Роскосмос, и частные организации. Спутниковые снимки я бы назвал ключом к успеху безопасного плавания по СМП.

Также Минтрансом России сейчас ведется строительство 16 аварийно-спасательных судов, которые будут нести службу в акватории Северного морского пути.

Увеличение интенсивности плавания в любом районе Мирового океана всегда требует дополнительных усилий и знаний – мы для аккумуляции этих

знаний создали Главное управление Северморпути. Сейчас мы нарабатываем опыт обеспечения судоходства в Восточном секторе Арктики. В итоге нам нужно сформировать единое информационное пространство, чтобы был доступ к архивным и оперативным базам.

Необходимо также исследовать оставшиеся белые пятна и продолжать подробную гидрографическую съемку с применением многолучевых эхолотов по маршрутам высокоширотных трасс. И в конце концов довести ширину обследованной полосы до 10 километров.

– Существует ли проблема нехватки кадров для работы на СМП? С какими сложностями приходится сталкиваться в области подготовки плавосостава?

– В целом грамотные специалисты всегда востребованы, тем более в таком регионе, как Арктика, который сегодня активно развивается. Вместе с этим надо признать, что рынок труда по морским специалистам довольно узкий. Также приходится учитывать, что у нас на судах с ядерной энергетической установкой работают не только работники морских специальностей, но и технические специалисты с береговой подготовки. При этом в части подготовки плавосостава обучение может занимать длительное время. Например, конвенционное обучение может занять до двух с половиной месяцев. Сложность состоит еще в том, что обучение можно пройти только в отпусковой период, и курсы не всегда проводятся в городе проживания. Но мы работаем над этой проблемой, решаем ее.

– Расскажите, пожалуйста, о Российско-китайской комиссии по развитию СМП. Какие функции и задачи будет выполнять этот орган?

– И у российской, и у китайской стороны уже сформировался значительный потенциал сотрудничества по СМП. В прошлом году китайская судоходная компания организовала 7 рейсов, в этом году в планах 12. Представители китайской стороны называют свой выход на Северный морской путь даже не бизнесом, а своей миссией.

Безусловно, все это стало возможным благодаря сотрудничеству на самом высоком уровне. После визита председателя КНР Си Цзиньпина в Россию в мае 2024 года представители госкорпорации «Росатом», министерства транспорта Китая и министерства промышленности и информации Китая приняли решение о создании специальной подкомиссии по сотрудничеству по СМП. 21 августа были подписаны необходимые документы. Предполагается, что сотрудничество будет развиваться по линии безопасности, навигации и арктического судоходства.

Напомним, что на ПМЭФ в этом году было подписано соглашение о намерениях с китайской компанией о создании совместного предприятия по строительству судов и организации круглогодичной контейнерной линии по СМП между портами России и Китая.

При этом мы понимаем, что при формировании совместного предприятия с зарубежными инвесторами соблюдение норм национального права должно быть в приоритете.

– Как вы считаете, в полной ли мере сегодня раскрыт транспортный потенциал Северного морского пути?

– Конечно, потенциал Северного морского пути гораздо шире и больше того отрезка маршрута, который расположен в административных границах – от Карских ворот до Мыса Дежнева. И если мы сейчас посмотрим на центры формирования грузовой базы и конечные пункты доставки, то чаще всего они располагаются далеко за пределами акватории СМП. Поэтому для развития морского коридора перевозки грузов между морскими портами на территориях Северо-Западного и Дальневосточного федерального округов необходимо создание и развитие транспортной и портовой инфраструктуры и с запада, и с востока Северморпути. Для такого единого коридора есть новое название – Большой Северный морской путь. Это путь от российских портов Балтийского моря до Приморского края. Дальнейшее развитие Большого Северного морского пути необходимо увязывать с развитием железнодорожных подходов к портам и созданием новых глубоководных портов.

Важно то, что идея по развитию Большого Северного морского пути была поддержана на уровне Правительства РФ и принято решение выделить БСМП в отдельный федеральный проект, над которым мы сейчас и работаем.

*Беседу вела
Ольга ОВСЯНКИНА,
обозреватель «ТР»*

Реализовать потенциал

От арктического к всероссийскому масштабу

ФАКТЫ И КОММЕНТАРИИ

Северный морской путь необходимо понимать не только как транспортный коридор по линии запад – восток, соединяющий Мурманск с Анадырем, или, если говорить о Большом СМП, – Калининград с Владивостоком, но и как трассу сбора для меридионально протяженных транспортных систем по линии север – юг. Советник Президента Российской Федерации, специальный представитель Президента России по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорь Левитин на сессии «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» предложил идею создания одного или двух железнодорожных коридоров, обеспечивающих связность уральской и сибирской частей СМП с основной транспортной системой страны для снижения нагрузки на Мурманский транспортный хаб и Восточный полигон.

О важности предоставления выхода к СМП предприятиям Урала, Сибири и Дальнего Востока упомянул и специальный представитель по вопросам развития Арктики государственной корпорации по атомной энергии «Росатом», заместитель председателя Государственной комиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов. Данные идеи крайне актуальны.

СМП имеет огромный потенциал для того, чтобы стать общероссийским проектом, и если будет обеспечена мультимодальность путем создания сети логистических хабов на СМП, то появится возможность заключивать транспортную систему Российской Федерации с севера с помощью СМП и с юга с помощью Транссиба, БАМа, Восточного полигона. Это даст мощнейший толчок развитию внутренних районов страны от Урала до Дальнего Востока, поскольку появится возможность выбора путей для экспортно-импортных операций. Расширение транспортной инфраструктуры закономерно приведет к тому, что муниципальные образования и регионы России получат значительные бенефици от развития СМП.

Не менее важной темой является участие муниципальных образований в проектах развития СМП. Именно муниципалитеты, сама территория способны проецировать эффекты от развития СМП.

Так, губернатор Чукотского автономного округа Владислав Кузнецов на сессии ПМЭФ-2024 «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» отметил, что именно изменение логистических условий, развитие СМП позволяют начать разработку крупных месторождений в Чукотском автономном округе, открытые еще в 1970-х годах. А губернатор Мурманской области Андрей Чибис отметил, что Мурманская область в 2023 году впервые с 1989 года получила положительное saldo миграции. Эти яркие примеры показывают, как СМП в корне изменяет условия социально-экономического развития в Арктической зоне Российской Федерации.

На горизонте 30 лет социально-экономические эффекты от развития СМП на территории приобретут синергетический характер в том числе за счет раскручивания положительных циклов обратной связи в территориально-общественных системах. Муниципальные образования не всегда осознают свою роль в проектах столетия, однако в случае с СМП вклад каждого важен, а усилия аккумулируются. Подходы к участию муниципальных образований в развитии Северморпути могут быть изложены в муниципальных и региональных стратегических документах, в том числе в мастер-планах. При этом муниципалитет как участник СМП может пойти по пути реализации совместных инициатив с российскими и зарубежными партнерами.

НОВОСТИ

Проекты – перспективны

Все проекты, связанные с развитием Северного морского пути, в перспективе до 2035 года могут обеспечить от 12 до 21 трлн руб. налоговых поступлений.

Такую оценку дала Наталья Самонова, руководитель направления финансового моделирования Востокгосплана, на сессии «Развитие Большого Северного морского пути: маршрут построим» на Всероссийском морском конгрессе.

«Все сценарии развития Северного морского пути демонстрируют высокие показатели эффективности. Абсолютно все сценарии показывают окупаемость. Мы ожидаем в различных сценариях от 12 до 21 триллионов рублей налоговых поступлений от реализации всех проектов на Северном морском пути. Экономический эффект для регионального валового продукта может составить от 30 до 58 триллионов рублей», – сказала Наталья Самонова.

«Это оценка в перспективе до 2035 года. Естественно, мы понимаем, что проекты будут работать и далее, но для оценки текущих инвестиций, как выделенных из государственного бюджета, так и тех, которые осуществляют коммерческие организации, мы сейчас рассматриваем перспективу до 2035 года. И это уже говорит о том, что все проекты на СМП перспективны», – добавила представитель Востокгосплана.

Строим ледоколы

На строительство головного атомного ледокола проекта 10510 «Лидер» в 2025–2027 годах могут выделить почти 90 млрд руб. Такая сумма заложена в проекте федерального бюджета, следует из пояснительной записки к соответствующему законопроекту.

В 2025 году на постройку ледокола «Россия» мощностью 120 МВт предлагается выделить 32,7 млрд руб., в 2026 году – 30,3 млрд руб., в 2027 году – 26,7 млрд руб.

Первый атомный ледокол проекта 10510 «Россия» (ЛК-120Я, шифр «Лидер») был заложен 6 июля 2020 года. Государственным заказчиком строительства является госкорпорация «Росатом», застройщиком – ФГУП «Атомфлот». ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (г. Большой Камень, Приморский край) стало единственным исполнителем контракта.

Длина атомного ледокола составит 210 м, ширина – 47 м, осадка – 13 м. Он будет работать на двух реакторных установках РИТМ-400, в 1,8 раза более мощных в сравнении с реакторами РИТМ-200, созданными для универсальных атомных ледоколов проекта 22220 (головное судно серии – «Арктика»). Суммарная мощность ледокола составит 120 МВт, что позволит судну преодолевать льды толщиной до 4 м. Ледокол будет способен прокладывать канал шириной около 50 м. Он обеспечит круглогодичную проводку крупнотоннажных судов по всей акватории Северного морского пути (СМП).

Подводный газозов

Российский атомный подводный газозов за счет отсутствия контакта со льдом сможет развивать скорость до 17 узлов. Соответственно, время его рейса по Северному морскому пути (СМП) сократится с 20 до 12 суток. Об этом сообщил президент Курчатковского института Михаил Ковальчук.

Суда предполагается оснащать тремя ядерными реакторами «РИТМ-200», которые обеспечат три гребных электродвигателя мощностью по 30 МВт каждый.

Проектирование атомного подводного газозова для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) с российскими арктическими проектами выполняет конструкторское бюро «Малахит», которое специализируется на разработке подводных лодок.

Длина судна должна составить около 360 м (укладывается в длину самого большого причала порта Сабетта); ширина – около 70 м; высота – около 30 м; осадка – 12–13 м; суммарная мощность гребных двигателей – 90 МВт; грузоподъемность – 170–180 тыс. куб. м.

Подготовил Юрий ПОЛИКАРПОВ



Караваны по–прежнему идут...

Каспийский регион: логистика нового времени

ОБОЗРЕНИЕ

Каспийский регион – территория с достаточно сложной транспортной инфраструктурой. Достаточно сказать, что помимо России к Каспию выходят Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Иран. Несмотря на то, что Каспийское море является внутренним, по нему проходят международные транспортные коридоры. Транзитом идут грузы в Закавказье, Европу и Россию. В обратном направлении – в страны Центральной Азии, Индии и Китая. Торговые пути через Каспий имеют многовековую историю. И несмотря на внешние обстоятельства (военные действия, политические катаклизмы), торговые связи никогда не прерывались. Страны Каспийского региона входят в экономические союзы, важной составляющей которых является транспортная. Сегодня во время геополитических изменений возникают противоречия между партнерами, но одновременно налаживаются новые взаимовыгодные экономические отношения. И торговые караваны по-прежнему идут...

В фокусе – нефть

Наличие нефти и газа в регионе во многом определяют сегодня его экономику, инвестиционную политику, внешнюю торговлю, транспортные маршруты и логистику.

Каспийское море уникально: оно окружено пятью странами, обладающими значительными нефтегазовыми ресурсами, экспорт которых сталкивается с вызовами, как экономическими, так и политическими.

Сложившаяся геополитическая ситуация не привела к остановке нефтегазовых проектов России на Каспии, но по освоению некоторых месторождений изменены сроки.

По количеству проектов на Каспии лидирует ПАО «Лукойл», имея так называемую накопленную добычу в российском секторе более 50 млн тонн жидких углеводородов. Компания открыла на российском шельфе Каспийского моря 11 месторождений, причем 6 из них крупные – многопластовые.

Большинство месторождений находятся на севере Каспия, близ Астраханской области. Лукойл заключил соглашение с властями области о социально-экономическом партнерстве по совместному освоению минерально-сырьевой базы углеводородов. Также планируется добыча нефти на участке, расположенном в казахстанском секторе Каспийского моря.

Дагестан также заинтересован в сотрудничестве с нефтекомпаниями на Каспии, заявляя о наличии 44 лицензионных участков с суммарными запасами нефти и газового конденсата в 16,7 млн тонн (добычей занимается ПАО «НК «Роснефть-Дагнефть»), АО «Дагнефтегаз»).

Нефть с российского сектора Каспия в основном идет по сети нефтепроводов на территории самой России. Часть нефти по трубе поступает в Китай транзитом через территорию Казахстана. Инвестиционные планы по углеводородным проектам на Каспии уточняются с учетом общероссийских задач и прогнозов по добыче в условиях международных санкций, так как требуются гарантированные рынки сбыта сырья.

Казахстан по добыче нефти на пространстве СНГ уступает лишь России. Более 80% нефтедобычи Казахстана идет на экспорт, в основном трубопроводным транспортом. Крупнейший из нефтепроводов Казахстана – Каспийский трубопроводный консорциум (КТК) мощностью 67 млн тонн в год соединяет крупные месторождения в Атырауской области с портом Новороссийска. Кроме того, нефть отгружается по магистральному трубопроводу на НПЗ в Оренбурге и Куйбышевский НПЗ в Самаре.

Экспортные перевозки по железной дороге идут через пограничную станцию Байнеу в республике Средней Азии; через пограничную станцию Аксарайская и Озинки на запад; через пограничные станции Достык и Алтынколь в Китай.

Порт Актау – крупнейший порт Казахстана на Каспии, осуществляет перевалку сухих грузов, нефти и нефтепродуктов (10 млн тонн в год) в международном сообщении. В 2023 году в направлении Махачкалы было отгружено почти 2 млн тонн нефти. Помимо нефти отгружались цветные металлы, химическая продукция, зерновые, товары народного потребления.

В Казахстане на Каспии есть портопункт Курык, где планируется создание специализированного нефтеналивного терминала производственной мощностью до 56 млн тонн в год с резервуарным парком и выносными нефтепричалами для обслуживания крупнотоннаж-



ных судов. Доставка через этот порт позволит сократить расстояние по морю в порты Азербайджана и Ирана примерно на 50–60 миль.

Углеводородные ресурсы Туркменистана оцениваются в более чем 20 млрд тонн нефти и свыше 50 трлн куб. м природного газа. Туркменистан больше 10 лет экспортирует нефть через нефтепровод Баку – Тбилиси – Джейхан (БТД): нефть доставляется до Баку танкерами с дальнейшей загрузкой в трубу. Небольшие объемы газа в Азербайджан поставляются транзитом через Иран.

До 2030 года намечено строительство четвертой ветки газопровода в Китай, ветки газопровода в Иран, а также прокладка газопровода Туркменистан–Афганистан–Пакистан–Индия (ТАПИ).

В Туркменистане развивается переработка углеводородного сырья: строятся газохимические комплексы по выпуску линейного полиэтилена низкой плотности, изобутана, метанола, поливинилацетата, жидкого хлора, сульфата натрия и др.

Освоение ресурсов Каспия всегда было приоритетом Азербайджана, который в 2023 году начал добычу первого газа на месторождении «Апшерон», выводит на пик добычи газа на ключевом месторождении Шах-Дениз (26 млрд куб. м в год).

Что же касается нефтегазовых операций, то Азербайджан предоставляет мощности нефтяного комплекса Баку – Тбилиси – Джейхан для транзита нефти Туркменистана и Казахстана, планируя увеличить пропускную способность этого стратегического нефтепровода (сейчас 1,2 млн баррелей в сутки).

Исламская республика Иран до сих пор не ратифицировала Конвенцию о правовом статусе водоема и в целом не уделяет поиску углеводородов на Каспии большого внимания, фокусируясь на Персидском заливе и других регионах страны, запасы нефти и газа которых несоизмеримо больше, чем в иранском бассейне Каспия. Так что иранского нефтяного игрока на Каспии пока нет. Но это пока...

Агроэкспорт

Наряду с нефтью и газом стратегически важной является продукция сельского хозяйства, обеспечивающая продовольственную безопасность страны. И проблема агроэкспорта для стран Каспийского региона актуальна.

Для перевозок аграрных грузов, большая часть которых стоит недорого, в первую очередь важна развитая и адекватная по цене логистика без лишних перевалок и смены транспорта. Подобную продукцию в больших объемах, дешево и на дальние расстояния перевозят обычно по воде или по железной дороге. Не вдаваясь в подробности, отметим, что пропускная способность железных дорог в Прикаспийском регионе ограничена, и их состояние не лучшее.

Между тем, несмотря на то, что на Каспийском море расширяются пропускные мощности портов, логистические возможности Каспия все еще не используются полностью. По статданным, при возможной грузовой перевалке через Каспий в объеме 130–140 млн тонн в год в настоящее время используется только 30–40 млн тонн портовых мощностей, то есть только 20–30% возможностей действительно задействованы в международных грузоперевозках.

Российский федеральный центр «Агроэкспорт» рассматривает Азербайджан в первую очередь как точку перевалки агрогрузов в направлении Ирана и стран Персидского залива, в частности через международный транспортный коридор «Север – Юг».

Азербайджан, государство с внятной и предсказуемой по-

литикой, мог бы импортировать больше российского зерна и реэкспортировать его на международные рынки.

Азербайджан входит в ключевые страны – покупатели

ПРОГНОЗ

В долгосрочной перспективе вдоль каспийских маршрутов возможно создание двух транспортно-промышленных контуров. Первый будет ориентирован на распределенный товарно-аграрный экспорт за пределы региона Каспия – зерно, удобрения, продукция нефте- и газохимии... Второй контур – на производство товаров для регионального каспийского рынка, сформированного странами пятерки.

российского зерна. Стабильно, каждый год страна покупает более 1 млн тонн для внутреннего потребления, что позволяет рассмотреть варианты международного трейдинга. Тем более, что возможность для перевалки и переработки зерна есть. Так, терминал в порту Говсан на берегу Каспийского моря имеет производственные мощности и транспортные коммуникации по перевалке 150–200 тонн зерна в час, что позволяет принимать и отгружать из морских судов и железнодорожных вагонов до 1000 тонн в сутки. Данная линия является реверсивной. При терминале также работает мельничный комплекс, выпускающий высококачественную муку, мощностью 150 тонн в сутки.

Общие проекты, общие интересы

Несмотря на то, что Азербайджан не входит в ЕАЭС, в последнее время это государство становится главным партнером России на Каспии, в том числе в транспортной сфере, в частности в строительстве танкеров. Россию и Азербайджан в настоящее время связывает действующий нефтепровод Баку – Новороссийск мощностью 5 млн тонн нефти в год, но этого уже мало.

О совместном строительстве современных танкеров класса «река-море» договорились главы России и Азербайджана в ходе официальной встречи в августе этого года в Баку.

С российской стороны участником проекта будет Объединенная судостроительная корпорация, с азербайджанской – Бакинский судостроительный завод.

Совместными усилиями Москва и Баку могут обновить танкерный флот не только для себя, но и строить суда для заказчиков из третьих стран. Например, Казахстан наращивает поставки нефти морем через Каспий и уже заявил о своем спросе на новые танкеры в Каспийском регионе.

Россия заинтересована в танкерных поставках нефтепродуктов в Иран. В этой стране, особенно в северной ее части, есть дефицит топлива, к тому же оно низкого качества. Сотрудничество широко распространяется и на туристическую сферу: российские лайнеры пойдут в круиз по Каспию из Азербайджана.

Речь идет о трех круизных лайнерах нового поколения «Карелия» 00840, которые будут сданы в эксплуатацию в 2025–2026 годах. Планируется привлечение их к круизам с посещением портов Махачкалы, Актау, Туркменбаши, Баку и Энзели.

Первый маршрут по Каспийскому морю создан в рамках проекта «Великий Волжский путь» и предполагает посещение Азербайджана, Ирана, Казахстана, Туркменистана и России.

Круизы также послужат более интенсивному туристическому трафику между прикаспийскими странами, тем более что во

многих из них действует безвизовый режим. Таким образом, пассажиры получат возможность посетить несколько стран, отправившись из одной точки.

Поиск альтернативных маршрутов для перевалки сухих, контейнерных и автомобильных грузов через Каспийский регион увеличил спрос на железнодорожно-паромную перевалку. И в этой сфере ЗАО «Азербайджанское каспийское морское пароходство» является лидером и продолжает наращивать свой флот. До 2030 года ЗАО планируют закупить порядка 50 судов, среди которых грузовые и пассажирские суда, паромы, танкеры, буксиры, катаера и крановые суда.

В перспективе азербайджанские судостроители планируют принимать заказы на суда и от других прикаспийских стран.

По грузоподъемности и универсальности недавно введенные в эксплуатацию паромы превосходят все существующие на Каспии суда подобного типа: они рассчитаны на перевозку 100 пассажиров, 56 вагонов-цистерн или 50 большегрузных автомобилей. Паромы обладают максимальной грузоподъемностью при минимальной осадке, они оснащены системой равновесия при ветреной погоде, а также грузовым лифтом, тяговыми локомотивами и вертолетной площадкой.

В настоящее время перевозку автотехники и вагонов транзитом через Азербайджан в Каспийском море осуществляют 13 паромов различных серий, 2 судна типа Ro-Ro, а теперь еще и два парома Ro-Pax.

Сегодня Азербайджанское каспийское морское пароходство является единственным железнодорожно-паромным оператором на Каспии и осуществляет перевозки в порты Актау и Туркменбаши. В российские порты паромы пока не ходят, но это дело времени.

Россия заинтересована в налаживании регулярного судородного сервиса между своими и туркменскими каспийскими портами. Туркменистан – это один из выходов для России к иранским портам в Персидском заливе.

Открытие регулярной судородной линии между портом Оля и Туркменбаши существенно сократит сроки доставки грузов. Она будет способствовать формированию дополнительного грузопотока по коридору «Север – Юг» и в перспективе обеспечит эффективную работу логистического центра Туркменистана в Астраханской области. Планируется использовать инфраструктуру Астраханской области для транспортировки грузов в страны Юго-Восточной и Центральной Азии и обратно по транскаспийскому маршруту.

Открытие регулярного сообщения с Туркменистаном для Астрахани – это стабильная грузовая база и новые проекты на территории портовой ОЭЗ «Лотос». Обустраивается первая очередь портовой ОЭЗ – 8-й и 9-й причалы порта Оля, которые в основном будут обрабатывать контейнерные грузы, зерно и масло. Порт Туркменбаши является одним из крупнейших и современных портов на Каспии, для него важна регулярная и перспективная судородная линия. Туркменская сторона готова предоставить льготные та-

рифы для грузоперевозчиков и привлечь свои судоходные компании для увеличения грузопотока по направлению Астрахань – порт Туркменбаши.

Иран и Россия имеют несколько действующих портов в северной и южной частях Каспийского моря. Это Махачкала, Оля, Астрахань, Солянка и Лагань – основные российские порты на Каспийском море и Астера, Энзели, Каспиан, Ноушехр и Амирабад – иранские порты.

Хотя морская торговля между этими портами имеет очень долгую – с XV века – историю, 2022 год, без сомнения, стал переломным в развитии морской торговли между Ираном и Россией.

4 мая 2022 года северный иранский порт Ноушехр впервые за 21 год принял первое российское грузовое судно типа «ро-ро». Далее были заключены соглашения о создании совместной судоходной компании и развитии производства крупнотоннажных судов на иранских верфях и грузовых судов на российских верфях.

В 2023 году компания «Судоходные линии Исламской Республики Иран» заказала у России судно для использования в порту Солянка, который две страны совместно развивают. Судно относится к типу, способному перевозить все виды грузов.

Следующим важным событием стала пилотная отправка груза по мультимодальному маршруту через порты Астрахань, Солянка, Бендер-Энзели в Каспийском море, порты Бендер-Аббас и Чехбехар в Персидском заливе и Оманском заливе и порт Нава-Шева в Индийском океане.

В этом процессе решающую роль сыграл порт Солянка, 53% акций которого принадлежат Иранской судоходной компании, инвестировавшей в его развитие 10 млн долл.

У Ирана есть генеральное консульство в Астрахани и филиал «Мир Бизнес Банка», который играет большую роль в банковских транзакциях между Ираном и Россией.

Проход через порты Астрахань, Солянка и Махачкала в порты Ирана позволяет перенаправить часть кавказского трафика через Каспийское море.

В октябре 2022 года Россия заявила о готовности разрешить иранским кораблям проходить через Волгу. Это очень важно, потому что Россия долгое время не позволяла иностранным судам, в том числе и иранским, проходить через Волгу и использовать Волго-Донской канал.

Позтому иранские суда должны были перегрузить свои контейнеры на российские суда в Астраханском порту, чтобы грузы могли достичь конечного пункта назначения внутри России или двинуться дальше в Черное море через Волго-Донской канал.

После реконструкции Волго-Каспийского морского канала Иран может получить к доступу к Волго-Донскому каналу, обеспечивающему кратчайшее судоходное сообщение между Каспийским и Средиземным морями через Азовское и Черное моря. Таким образом, эти страны, соседи по региону, становятся партнерами в экономической и торговой сфере.

И на этом фоне диссонансом выглядит заявление о запуске нового мультимодального «Южного транспортного коридора», который пройдет в обход территории Казахстана. О его создании договорились Россия, Киргизия, Туркменистан и Узбекистан. Новый маршрут решает две задачи: миновать постоянно возникающие на казахстанской границе как с Киргизией, так и с Россией, препятствия для транзитных товаров и перевести часть грузопотока в порт Астрахани.

Проблема на киргизско-казахстанской границе за последние несколько лет так и не была решена: на КПХ хронические зазоры автомобилей, в результате которых транспорт простаивает, а некоторые товары портятся. Хотя Казахстан и Киргизия не только соседи, но и члены Евразийского экономического союза, в котором гарантируются четыре свободы: движения инфраструктуры, услуг и капитала.

На деле между государствами союза постоянно возникает разногласия вокруг обеспечения свободного рынка.

К решению проблемы подошли кардинально, создав новый мультимодальный маршрут доставки грузов в обход Казахстана, которым смогут воспользоваться прежде всего Киргизия и Узбекистан, товарооборот с Россией у которых в последние два года стремительно растет.

«Южный транспортный коридор» пройдет с юга Киргизии в Узбекистан, далее – в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море и направится на север, в Астрахань. Это будет наиболее короткий маршрут для доставки грузов, который по-

может обойти препятствия на киргизской границе. Маршрут значительно упростит и ускорит торговые и экономические связи между странами и будет способствовать развитию региональной интеграции.

Некоторое усложнение логистики, конечно, скажется на окончательной стоимости товара, но удорожание не критическое. И с учетом простоя, который происходит на границе Казахстана, сроки доставки явно сократятся, а время, как известно, деньги.

Каспий как единое транспортное пространство

Какими видятся долгосрочные перспективы прикаспийских транспортных коридоров: только как транспортных маршрутов или как промышленная связка регионов вдоль МТК с переходом к единому транспортному интеграционному проекту на Каспии? Вопрос непростой, но перспективы для такой трансформации есть.

В долгосрочной перспективе вдоль каспийских маршрутов возможно создание двух транспортно-промышленных контуров. Первый будет ориентирован на распределенный товарно-аграрный экспорт за пределы региона Каспия – зерно, удобрения, продукция нефте- и газохимии... Второй контур – на производство товаров для регионального каспийского рынка, сформированного странами пятерки.

Такой сценарий развития МТК на Каспии напрямую зависит от объемов производств товаров первой и второй стадии переработки сырья. Речь идет как о газохимии, так и об аграрной переработке, поскольку обе отрасли наиболее востребованы с точки зрения объемов, стоимости поставок и их роли в продовольственной безопасности (газохимический комплекс является основным производителем сырья для удобрений).

В качестве примера потенциального спроса на каспийскую продукцию можно взять потребности Пакистана в карбамиде, остро нуждающемся в этом удобрении. На прошедших переговорах с Азербайджаном и Россией речь шла о поставках 200 тыс. тонн этого продукта. Азербайджан производит данный тип удобрения. В свою очередь Азербайджан и сам заинтересован в увеличении поставок из России более 200 тыс. тонн удобрений разного типа в год.

Таким образом, удобрения нужны и для регионального рынка пятерки, и за его пределами. В ближайшие годы в свободной экономической зоне Актау будет введен в строй аммиачно-карбамидный комплекс, после чего общий объем производства карбамидов в Казахстане возрастет в три раза.

В результате, если суммировать мощности, регион может превратиться в экспортера удобрений в направлении действующих МТК, что ставит задачу строительства хабов и распределительных центров для данного типа продукции.

Аналогичная задача возникла также в связи с расширением экспорта зерна из региона. Основную роль в создании и развитии транспортно-промышленных узлов будут играть свободные экономические зоны, которые в основном локализованы у морских портов или включают портовую инфраструктуру. Такими являются СЭЗ «Алят» (Азербайджан), ОЭЗ «Лотос» (Россия), СЭЗ «Энзели» (Иран) и СЭЗ «Актау» (Казахстан).

СЭЗ на Каспии сопряжены с транспортными узлами в припортовых зонах, где происходят стыки коммуникаций железнодорожного и автомобильного транспорта.

Все порты Каспия должны быть объединены сеткой соглашений, которые позволили бы быстро перемещать грузы во всех направлениях, а также производить услуги и продукцию, обеспечивающие это движение. Речь идет о производстве упаковки, сборке и ремонте контейнеров, включая рефрижераторные (такой проект уже стартовал в Астрахани), переработке сельскохозяйственной и другой продукции, наиболее востребованной по этим маршрутам.

В промпарках при СЭЗ будет необходимо создать сервисную сеть для средне- и мелкосерийного импортозамещения запчастей в зарубежном оборудовании.

И, наконец, кооперация СЭЗ каспийской пятерки позволит снизить рост издержек при финансовых транзакциях, учитывая перевод внешнеторговых контрактов региона на местные валюты.

Ирина ПОЛЯКОВА,
обозреватель «ТР»,
кандидат
экономических наук

ЭКСПЕРТНОЕ
МНЕНИЕ

Необходимо скоординировать

Севморпуть и МТК «Север – Юг» с внутрироссийскими маршрутами

По мнению губернатора Архангельской области Александра Цыбульского, Северный морской путь и международный транспортный коридор «Север – Юг» необходимо скоординировать с внутрироссийскими маршрутами. В то время как основной поток экспорта вывозится из центральных, уральских и сибирских регионов, точки входа на международные логистические маршруты находятся на юге и на востоке страны.

«Поэтому, кроме уже принятых решений по расширению Восточного полигона РЖД и увеличению плотности автомобильных дорог в восточной части России, необходимо также и координация внутрирегиональной инфраструктуры с проектами перспективных международных транспортных коридоров, в первую очередь «Север – Юг» и Северный морской путь», – пояснил губернатор Архангельской области.

По его мнению, логистические ограничения при переориентации экспортных потоков на новые рынки дружественных стран требуют выстраивания новых маршрутов и доработки необходимой логистической и товаропроводящей инфраструктуры, расшивки «узких мест» и обеспечения сквозного логистического сервиса до целевых рынков. «Нужно поработать над обеспечением транспортной связанности от первого до последнего километра, по которому следует экспортный груз», – подчеркнул Александр Цыбульский.

С введением масштабных санкций в 2022 году российские предприятия были вынуждены искать новые рынки для экспорта и импорта и тем самым перестраивать уже сложившиеся логистические маршруты. Как следствие, приоритетными для РФ стали транспортные коридоры, выходящие на Китай, а также транспортный коридор «Север–Юг» и Северный морской путь.

Однако инфраструктура этих транспортных коридоров оказалась не готова к большому потоку грузов. Так, например, порты Дальнего Востока и основные наземные переходы на границе с Китаем на данный момент отличаются перегруженностью, а на других транспортных коридорах просто не хватает логистических объектов (терминалов, складов, портов и т.п.), чтобы принять значительный объем грузов.

Ожидается рост

грузопотока по МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток»

Соединение евразийских транспортных коридоров «Север – Юг» и «Запад – Восток» может привести к увеличению грузопотока в макрорегионе на 40%. К такому выводу пришли аналитики ЕАБР в докладе «Евразийский транспортный каркас».

Объем перевозок грузов по трем ключевым коридорам, проходящим через Центральную Азию, вырастет к 2030 году в полтора раза – до 95 млн тонн. Контейнерный трафик может вырасти на две трети – до 1,7 млн TEU (условных контейнеров), подскочат специалисты ЕАБР. В настоящее время объем оборота торговли стран Центральной Азии с Индией в три раза ниже потенциального, полагают главный экономист ЕАБР Евгений Винокуров. В банке ждут увеличения объема таких поставок на \$1,9 млрд, в том числе – на \$1,6 млрд за счет экспорта из Индии и \$0,3 млрд – из стран Центральной Азии.

В 2023 году поставки по трем маршрутам коридора «Север – Юг» составили 19 млн тонн грузов, из них 12,5 млн тонн – железнодорожным транспортом (в основном это был экспорт зерна). Объединение коридоров способно снизить издержки при мультимодальных перевозках на 15%, однако для этого потребуются сокращения времени простоя в пограничных пунктах. Переход на цифровые технологии сократит среднее время прохождения по коридорам на четыре дня, при этом снижение срока поставки на один день эквивалентно 0,8% цены перевозимого промышленного товара с высокой степенью передела. В таком случае средний срок доставки грузов до Индии по коридору «Север – Юг» сократится с 40 до 17 суток, а издержки снизятся вдвое.

Подготовила
Ирина ИВАНОВА

Техосмотр: за и против

Надо ли снова делать обязательным технический осмотр транспортных средств?

АКТУАЛЬНО!

По оценкам ГАИ, снижение основных показателей аварийности происходит в условиях ежегодного увеличения парка транспортных средств. За последние 6 лет он увеличился почти на 5 млн единиц. Угрозу безопасности дорожного движения представляют условия эксплуатации и техническое состояние транспортных средств. Наиболее остро эта проблема стоит в секторе коммерческих перевозок.

Возврат ТО возможен

Член Комитета СФ по экономической политике Валерий Васильев провел «круглый стол» на тему: «Технический осмотр транспортных средств как важный фактор обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом».

В обсуждении приняли участие представители Министерства транспорта РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства внутренних дел РФ, Министерства финансов РФ, органов государственной власти субъектов РФ, коммерческих организаций, профессиональных объединений операторов техосмотра и транспортных компаний.

Сенатор призвал участников дискуссии проанализировать действующую систему проведения техосмотра, оценить, насколько эффективно организован государственный контроль в данной сфере, в первую очередь, за соответствием операторов требованиям аккредитации и соблюдением ими правил проведения техосмотра, а также обсудить вопросы профессиональной квалификации специалистов по организации проведения технического осмотра, насколько их уровень позволяет объективно оценивать безопасность автомобиля.

По мнению авторов законодательной инициативы, передача полномочий по аккредитации операторов технического осмотра, ведению реестра операторов технического осмотра от Росаккредитации к Росавтонадзору (РСА) Федеральной службе по аккредитации позволит исключить коррупционную составляющую в системе проведения технического осмотра, усилит государственный контроль основных процессов, связанных с проведением технического осмотра и эксплуатацией транспортных средств, позволит снизить уровень аварийности с участием технически неисправных транспортных средств, особенно легковых автомобилей и мотоциклов.

Валерий Васильев напомнил, что в 2021 году заместителем Председателя Правительства РФ Маратом Хуснуллиным была утверждена дорожная карта по реформированию и оптимизации процедур осуществления технического осмотра, в которой шла речь о законодательном закреплении передачи от Росавтонадзора к Росаккредитации функций по аккредитации операторов техосмотра в срок до 1 ноября 2022 года, но все и ныне там.

В настоящее время технический осмотр транспортных средств осуществляется операторами технического осмотра, аккредитованными профессиональным объединением страховщиков – Российским союзом автостраховщиков, созданным в соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 года № 40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Транспортное средство допускается к участию в дорожном движении при наличии полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО).

В свою очередь для заключения договора ОСАГО владелец транспортного средства должен представить страховщику диагностическую карту, содержащую сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств. Таким образом, полномочия по проверке факта прохождения технического осмотра, наличия диагностической карты и, соответственно, по допуску транспортного средства к участию в дорожном движении переданы страховым компаниям.

В мае 2023 года в Госдуму внесен подготовленный группой сенаторов законопроект «О внесении изменений в Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации», в котором предлагается передать Росаккредитации полномочия по аккредитации операторов технического осмотра и контролю за их деятельностью.

В пояснительной записке авторы указывают на ряд проблем системного характера в области организации и проведения технического осмотра транспортных средств. В частности, отмечается, что основная задача страховщиков – это защита прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств.



Ввиду того, что производственные аспекты деятельности операторов технического осмотра остаются вне сферы контроля, создаются условия для недобросовестной отраслевой конкуренции, распространения массовой фальсификации сведений о проведении технических осмотров и дискредитации самого института технического осмотра.

Согласно статистике ГАИ, если до 2012 года (до передачи функции по проведению проверки технического состояния автомобилей от ГАИ России операторам технического осмотра, аккредитованным РСА) число погибших в ДТП по причине технической неисправности автомобиля варьировалось в пределах 200–300 человек в год, то уже в 2019–2020 годах – более тысячи погибших ежегодно.

Основными видами неисправностей были неисправности тормозной системы, внешних световых приборов, рулевого управления, ходовой части и шин.

По мнению авторов законодательной инициативы, передача полномочий по аккредитации операторов технического осмотра, ведению реестра операторов технического осмотра от РСА Федеральной службе по аккредитации позволит исключить коррупционную составляющую в системе проведения технического осмотра, усилит государственный контроль основных процессов, связанных с проведением технического осмотра и эксплуатацией транспортных средств, позволит снизить уровень аварийности с участием технически неисправных транспортных средств, особенно легковых автомобилей и мотоциклов.

«Страховщики являются наиболее заинтересованной стороной в обеспечении безопасности дорожного движения, сокращении дорожно-транспортных происшествий, технической исправности транспортных средств, потому что за все эти действия они отвечают своими резервами, которые они накапливают в результате страхования», – парировал директор по защите активов РСА Сергей Ефремов.

В функции РСА входит: аккредитация операторов ТО; ведение реестра операторов технического осмотра; осуществление контроля (на основании обращений) за соответствием операторов технического осмотра требованиям аккредитации.

По словам Сергея Ефремова, в настоящее время в России внесены сведения о 3605 операторах ТО, 3918 пунктах ТО, 307 передвижных диагностических линиях, 12 681 техническом эксперте.

В рамках реализации своих полномочий РСА ежегодно рассматривает более 6,5 тыс. заявлений об аккредитации, проверяет более 9 тыс. заявлений о внесении изменений в реестр операторов технического осмотра, проводит до 5 тыс. выездных проверок.

Представитель РСА выступил за сохранение действующей системы технического осмотра. «Передача полномочий в сфере технического осмотра другому органу не повысит эффективность системы в целом, подвергнет шоковой терапии предпринимательскую отрасль. В итоге получим неэффективное расходование бюджетных средств, рост коррупционных рисков, формирование новых административных барьеров, финансовые потери для операторов технического осмотра, производителей средств диагностики и владельцев ТС», – заявил Сергей Ефремов.

– ввести систему индикаторов рискоориентированного подхода оценки соответствия требованиям аккредитации, определить в рамках аккредитации механизм устранения несущественных нарушений;

СТАТИСТИКА

Согласно статистике ГАИ, если до 2012 года (до передачи функции по проведению проверки технического состояния автомобилей от ГАИ России операторам технического осмотра, аккредитованным РСА) число погибших в ДТП по причине технической неисправности автомобиля варьировалось в пределах 200–300 человек в год, то уже в 2019–2020 годах – более тысячи погибших ежегодно.

– продолжить формирование единых методик проверок технического состояния транспортных средств, в том числе с учетом ИИ.

«Полгаются только на сознательный контроль со стороны владельцев за содержанием ТС очень рискованно. Поэтому мы предполагаем, что к 2026 году произойдет возврат к обязательному проведению ТО легковых автомобилей», – резюмировал Сергей Ефремов.

Составила порядка 9 осмотров в день. Очевидно, что аккредитованные 76 стационарных пунктов перекрывают потребность Санкт-Петербурга более чем в 4 раза. Аккредитация 18 передвижных диагностических линий, не имеющих полноценной производственно-технической базы и фактически оформляющих диагностические карты без соответствующего ТО, ничем не обоснована, приводит отрасль к убыткам и деградации самого понятия «техосмотр», – делает вывод эксперт.

По его словам, коэффициент загрузки операторов ТО в Санкт-Петербурге в период 2022–2023 годов составил 0,3, что формально равнозначно трехкратному увеличению расчетного предельного размера платы.

Экономическое регулирование процедуры ТО привело к тому, что в Санкт-Петербурге организации, обладающие необходимыми навыками и производственной базой, банкротятся и уходят с рынка.

По оценкам Сергея Зайцева, ежегодно в Северной столице формально проходят ТО не более 15–17% ТС от общего количества зарегистрированных в органах ГАИ. Из них реальный техосмотр на стационарных пунктах ТО – не более половины от этого количества. Таким образом, контроль технического состояния с использованием средств технического диагностирования для подавляющего числа ТС, зарегистрированных в Санкт-Петербурге, отсутствует.

Зачастую ТО на «передвижках» осуществляется без заезда на СТО, достаточно просто сделать фото автомобиля и данные будут внесены в базу автоматизированной системы оформления и учета диагностических карт (ЕАИСТО) ГАИ. К слову, такая картина нарушения требований действующего законодательства при проведении ТО наблюдается практически во всех субъектах РФ, где выявлены грубые нарушения в сфере аккредитации операторов ТО передвижных диагностических линий.

На примере Санкт-Петербурга эксперт проиллюстрировал эффективность деятельности РСА в сфере техосмотра. По данным ГАИ, в Санкт-Петербурге в 2023 году зарегистрированы 2,3 млн ТС, из них легковые автомобили – 1,8 млн, грузовые, прицепы и автобусы – 230 тыс.

На 18 января 2024 года в Санкт-Петербурге, по данным официального сайта РСА, аккредитованы 76 стационарных пунктов технического осмотра (ПТО) с пропускной способностью более 1,3 млн техосмотров в год. В течение 2022–2023 годов с нарушением законодательства, без согласования с органом исполнительной власти субъекта РФ РСА аккредитовал 18 передвижных диагностических линий (ПДЛ) с пропускной способностью более 230 тыс. техосмотров в год. Суммарная пропускная способность всех ПТО вместе с передвижными диагностическими линиями превышает 1,5 млн техосмотров в год. По данным автоматизированной системы оформления и учета диагностических карт (ЕАИСТО), в 2022 году в Санкт-Петербурге были произведены 315,5 тыс. ТО, на конец декабря 2023 года – 311,2 тыс. ТО.

«За 3 месяца, с декабря по февраль, эти 18 ПДЛ оформили более 30 тыс. диагностических карт, только на одной «передвижке» за этот период были оформлены почти 11 тыс. карт, или 120 осмотров в день, хотя по законодательству

передвижной пункт может осуществлять 16 осмотров в день, при работе в две смены – 32 осмотра. В этот же период на стационарных пунктах техосмотра, у которых – здания, сооружения, технологии, нагрузка

в 2023 году – 22% грузовых автомобилей и 21% – автобусов. Другими словами, порядка 80% обязательных категорий транспорта не проходят техосмотр.

«Как следствие, нагрузка пунктов техосмотра в 2022–2023 годах в ДФО варьировалась в пределах 18–22%. С учетом того, что действующий тариф по техническому осмотру транспортных средств рассчитан на 100%-ную загрузку ПТО, добросовестные операторы едва сводят концы с концами, особенно в зимнее время года», – констатировала Елена Яковлева.

Согласно действующей методике ФАС России предусмотрен коэффициент загрузки операторов технического осмотра, который не может быть меньше 0,3 и больше 1. По факту коэффициент загрузки операторов ТО в ДФО в 2022–2023 годах составил 0,2, что равнозначно пятикратному увеличению расчетного предельного размера платы.

В 2024 году стоимостью технического осмотра для категории М1 (легковые автомобили) по ДФО варьировался от 1022 руб. (Забайкальский край, Магаданская область, Республика Бурятия, РС(Я) до 4500 руб. (Чукотский автономный округ). «Коэффициент загрузки ПТО может быть установлен регулятором только в случае предоставления сведений не менее чем от 50% операторов, зарегистрированных в субъекте Федерации. Это практически невозможно, так как более 70% операторов техосмотра работают в «теневой экономике», а 30% добросовестных операторов ТО никогда не смогут воспользоваться коэффициентом загрузки ПТО. Таким образом, данная методика ФАС России совершенно неработоспособна, что грозит уничтожением бизнеса», – заявила Елена Яковлева.

Эксперт тоже считает действующую систему технического осмотра совершенно неэффективной, призвала вернуть прохождение технического осмотра ТС для всех категорий транспорта и передать функции аккредитации операторов технического осмотра от РСА в Федеральную службу по аккредитации.

«Техосмотр не должен быть отдельным видом бизнеса, это сопутствующая деятельность, так работает весь мир, – убежден вице-президент Российского автотранспортного союза (РАС) Валерий Алексеев. – Если в случае аварии будет выявлена неисправность того или иного агрегата, то у организации, давшей положительное заключение о том, что все работает исправно, отзовут аккредитацию и сервис потеряет работу».

По его словам, поддержание в технически исправном состоянии ТС определяется не только контролем за счет проведения государственного технического осмотра. Все коммерческие автомобили проходят предельной технической осмотры «С моей точки зрения, техническая исправность ТС поддерживается за счет регулярности прохождения технического обслуживания и ремонта на основе руководства пользователя завода-изготовителя. Главная проблема в том, что операторы ТО не несут ответственности за выдачу положительного заключения об исправности автомобиля, отсюда и эти цифры по завышенной пропускной способности».

Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников сообщил о сложностях, с которыми приходится сталкиваться перевозчикам при прохождении техосмотра: «Это существенное сокращение количества ПТО для техосмотра автобусов и нехватка сотрудников ГИБДД. Неделями автобусы не могут пройти

техосмотр даже при технической возможности, иногда срок ожидания затягивается на месяц, что влечет за собой неисполнение государственных контрактов и транспортный раб-оты». Юрий Свешников высказал точку зрения перевозчиков, которые считают целесообразным снизить время для прохождения техосмотра автобусами с 72 мин. до 40 мин.

Операторы пунктов техосмотра по всей России сообщают о проблемах с оформлением диагностических карт. Даже те водители, которые физически прошли техосмотр, не могут получить диагностическую карту из-за того, что «виснет» система ЕАИСТО.

Начальник отдела организационной деятельности по техническому надзору ГУОБДД МВД России Сергей Чипурин усомнился, что при проведении техосмотра автобуса можно сократить время с 72 до 40 минут: «Если следовать строго регламенту, боюсь, что и 72 минут не хватит. Конечно, если ничего не смотреть, наверное, можно все сделать за 40 мин.»

Он также отклонил претензии перевозчиков о нехватке инспекторов ГАИ на пунктах техосмотра. По его словам, в этом виноваты сами операторы ПТО, которые не составляют графики загруженности, из-за чего инспекторы ГАИ не могут планировать свою деятельность. Сергей Чипурин признал проблемы с привлечением к административной ответственности недобросовестных операторов техосмотра. Со своей стороны ГАИ предлагает дать ей полномочия по приостановлению доступа к базе ЕАИСТО операторов, нарушающих правила проведения техосмотра, и не ждать, пока РСА лишит их аккредитации, так как все то время, пока идет разбирательство, этот оператор продолжает штамповать сотни диагностических карт. Особенно этот касается передвижных диагностических линий.

«Необходимо разделить такие понятия, как техническое обслуживание и ремонт и периодический технический осмотр, – считает эксперт. – Сегодня на рынке происходит подмена понятий, совмещение двух самостоятельных видов деятельности: техническое обслуживание и ремонт и технический осмотр автомобиля».

Под техническим обслуживанием и ремонтом подразумевается поддержание технического состояния автотранспортного средства в соответствии с действующими требованиями по условиям безопасности дорожного движения. В этом случае применяются средства диагностирования как для поиска неисправностей, так и для оценки полноты и качества выполненных работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

А задачей периодического технического осмотра является: – периодическая проверка технического состояния автотранспортных средств на соответствие действующим требованиям по условиям безопасности дорожного движения; – определение возможности эксплуатации данного транспортного средства на дорогах; – сбор и обработка статистической информации о техническом состоянии осматриваемых автотранспортных средств.

И еще один важный нюанс: технический осмотр автомобиля должен проводиться независимым техническим экспертом, не являющимся сотрудником данного автосервиса. «Это соответствует международной практике и необходимо для обеспечения персональной ответственности перед владельцем за достоверность результата технического осмотра транспортного средства», – сказал Сергей Зайцев. – Кроме того, необходимо разнести профессиональные стандарты по видам профессиональной деятельности и закрепить их за профессиональными союзами».

Прозвучало предложение провести эксперимент, чтобы проверить, как повысится качество работников ПТО за счет независимой оценки на базе конкретного региона.

Генеральная прокуратура России заинтересовалась исполнением законодательства при перевозках пассажиров на общественном транспорте, в частности, в трамваях, троллейбусах и такси. Этот показатель поручил проверить генпрокурор РФ Игорь Краснов, сообщается на сайте надзорного органа.

По данным ведомства, проверку проведут с целью снижения количества ДТП на дорогах, предотвращения скопления пассажиров на остановках, а также непосредственного обновления самого общественного транспорта. Отмечается, что особое внимание уделять доступности транспортной инфраструктуры, обоснованности формирования цен на проезд, а также наличию и удобству маршрутов с учетом текущих потребностей россиян.

«Надзорные мероприятия коснутся и перевозчиков. Предстоит оценить соблюдение условий отбора на право осуществления такой деятельности, организацию работы водителей в целях обеспечения безопасности дорожного движения, а также создание условий для повышения их квалификации», – отмечается на сайте Генпрокуратуры РФ.

Ведомство также обратит внимание и на новые российские регионы. Там надзорные мероприятия охватят качество и степень интеграции транспортного обеспечения в нормативное поле России.

Восточно-Сибирская транспортная прокуратура продолжит работу по пресечению нелегальных перевозок в акватории озера Байкал.

По результатам работы, скоординированной с правоохранительными и контрольно-надзорными органами, в 2024 году прокурорами выявлены более 20 судов, осуществляющих нелегальные коммерческие перевозки и создающих угрозу безопасности граждан, внесены 50 предостережений руководителям предприятий водного транспорта, более 30 лиц привлечены к административной ответственности. Кроме того, в суды направлены 42 иска о запрете эксплуатации судов до получения лицензий или прохождения технического освидетельствования. В настоящее время 15 исковых заявлений рассмотрены и удовлетворены.

Например, по иску Байкало-Ангарского транспортного прокурора запрещена эксплуатация судна «Александр Орлов» до получения лицензии. Судовладелец привлечен к административной ответственности по ст. 19.20 КоАП РФ (осуществление деятельности, не связанной с извлечением прибыли, без специального разрешения (лицензии)).

Восточно-Сибирской транспортной прокуратурой также координируются мероприятия по защите прав граждан и соблюдению законодательства об оказании туристических и транспортных услуг в акватории озера Байкал. Так, сотрудниками созданного по инициативе прокуратуры в апреле 2024 года линейного пункта полиции «Байкал» в поселке Листвянка Иркутской области выявлены свыше 270 административных правонарушений в сфере безопасности плавания, выявлены 20 преступлений.

Прокурорское вмешательство способствовало сокращению почти в два раза количества нелегализированных перевозчиков. Благодаря принятым мерам реагирования с начала года более 30 судовладельцев получили лицензии на 38 судов на осуществление пассажирских перевозок.

Надзорные мероприятия за исполнением законодательства о безопасности судоходства продолжаются.

Транспортная прокуратура предупредила «Уральские авиалинии» о незаконном отказе в перевозке двух пассажиров. В августе 2024 года компания не согласилась везти клиентов из Сочи в Санкт-Петербург и Екатеринбург из-за замены самолетов. Пассажирам не хватило мест.

«Уральские авиалинии» привлекли к ответственности по ч. 2 ст. 14.7 КоАП РФ (введение потребителю в заблуждение относительно качества услуги при ее реализации). Как сообщили в пресс-службе Уральской транспортной прокуратуры, компания вынесла предупреждение о том, что отказ был необоснованным.

Подготовил Кирилл ГЛЕБОВ

Татьяна ЛАРИОНОВА, обозреватель «ТР»

ДЕЛА ПРОКУРОРСКИЕ

Поручение генпрокурора

Генеральная прокуратура России заинтересовалась исполнением законодательства при перевозках пассажиров на общественном транспорте, в частности, в трамваях, троллейбусах и такси. Этот показатель поручил проверить генпрокурор РФ Игорь Краснов, сообщается на сайте надзорного органа.

По данным ведомства, проверку проведут с целью снижения количества ДТП на дорогах, предотвращения скопления пассажиров на остановках, а также непосредственного обновления самого общественного транспорта. Отмечается, что особое внимание уделять доступности транспортной инфраструктуры, обоснованности формирования цен на проезд, а также наличию и удобству маршрутов с учетом текущих потребностей россиян.

«Надзорные мероприятия коснутся и перевозчиков. Предстоит оценить соблюдение условий отбора на право осуществления такой деятельности, организацию работы водителей в целях обеспечения безопасности дорожного движения, а также создание условий для повышения их квалификации», – отмечается на сайте Генпрокуратуры РФ.

Ведомство также обратит внимание и на новые российские регионы. Там надзорные мероприятия охватят качество и степень интеграции транспортного обеспечения в нормативное поле России.

Нелегалов – к ответу

Восточно-Сибирская транспортная прокуратура продолжит работу по пресечению нелегальных перевозок в акватории озера Байкал.

По результатам работы, скоординированной с правоохранительными и контрольно-надзорными органами, в 2024 году прокурорами выявлены более 20 судов, осуществляющих нелегальные коммерческие перевозки и создающих угрозу безопасности граждан, внесены 50 предостережений руководителям предприятий водного транспорта, более 30 лиц привлечены к административной ответственности. Кроме того, в суды направлены 42 иска о запрете эксплуатации судов до получения лицензий или прохождения технического освидетельствования. В настоящее время 15 исковых заявлений рассмотрены и удовлетворены.

Например, по иску Байкало-Ангарского транспортного прокурора запрещена эксплуатация судна «Александр Орлов» до получения лицензии. Судовладелец привлечен к административной ответственности по ст. 19.20 КоАП РФ (осуществление деятельности, не связанной с извлечением прибыли, без специального разрешения (лицензии)).

Восточно-Сибирской транспортной прокуратурой также координируются мероприятия по защите прав граждан и соблюдению законодательства об оказании туристических и транспортных услуг в акватории озера Байкал. Так, сотрудниками созданного по инициативе прокуратуры в апреле 2024 года линейного пункта полиции «Байкал» в поселке Листвянка Иркутской области выявлены свыше 270 административных правонарушений в сфере безопасности плавания, выявлены 20 преступлений.

Прокурорское вмешательство способствовало сокращению почти в два раза количества нелегализированных перевозчиков. Благодаря принятым мерам реагирования с начала года более 30 судовладельцев получили лицензии на 38 судов на осуществление пассажирских перевозок.

Надзорные мероприятия за исполнением законодательства о безопасности судоходства продолжаются.

Вынесено предупреждение

Транспортная прокуратура предупредила «Уральские авиалинии» о незаконном отказе в перевозке двух пассажиров. В августе 2024 года компания не согласилась везти клиентов из Сочи в Санкт-Петербург и Екатеринбург из-за замены самолетов. Пассажирам не хватило мест.

«Уральские авиалинии» привлекли к ответственности по ч. 2 ст. 14.7 КоАП РФ (введение потребителю в заблуждение относительно качества услуги при ее реализации). Как сообщили в пресс-службе Уральской транспортной прокуратуры, компания вынесла предупреждение о том, что отказ был необоснованным.

Подготовил Кирилл ГЛЕБОВ

215 1899 – 2024

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТРАНСПОРТ РОССИИ

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2024

XVII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА ТРАНСПОРТ РОССИИ

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

19-21 НОЯБРЯ NOVEMBER 2024

Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК-ПАРТНЕР

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ТОРЖЕСТВЕННОГО СОБРАНИЯ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО БИЗНЕСА

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ФОРМАТА

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ФОРМАТА

СПОНСОР ПРЕМИИ «ФОРМУЛА ДВИЖЕНИЯ»

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

TRANSWEEK.DIGITAL

При поддержке

Росавиация | Министерство транспорта РФ

XII Национальная выставка инфраструктуры гражданской авиации

5-6 февраля 2025
Крокус Экспо, Москва
www.naisrussia.ru

ИДЕАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ
НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ

КРУПНЕЙШАЯ* В РОССИИ ВЫСТАВКА ОБОРУДОВАНИЯ И ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

БЕСПЛАТНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ НА ВЫСТАВКУ

Организатор:
ExpoVision Rus

Реклама | 000 «ЭВР»
*По количеству участников

TransRussia Summit

ПЕРВЫЙ САММИТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ И ЭКСПЕРТОВ В ЛОГИСТИКЕ

4-5 ДЕКАБРЯ 2024
HYATT REGENCY PETROVSKY PARK, МОСКВА

ПОД ЭГИДОЙ ВЫСТАВКИ TRANSRUSSIA

ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ

Организатор: ITE

ОТКРЫТА ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ НА 2025 ГОД

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Для оформления подписки отправьте заявку на e-mail: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru, указав свои реквизиты, наименование издания, желаемый срок подписки и количество экземпляров.

izdatelstvo-dorogi.ru
8 (495) 748-36-84
8 (916) 287-26-11

Электронную версию можно читать с любого устройства. Вы получаете логин и пароль для входа в личный кабинет на нашем сайте сразу после оплаты счета. каждый выпуск журнала или газеты появляется в личном кабинете подписчика в день выхода номера.

НАИМЕНОВАНИЕ ИЗДАНИЯ	Стоимость подписки на 12 месяцев (руб.)	
	Печатная версия	Электронная версия
ГАЗЕТА «Транспорт России» 52 номера в год, формат А2 8-16 страниц	9768,00	7704,00
ЖУРНАЛ «Автомобильные дороги» 12 номеров в год, формат А4, 120-180 страниц	13860,00	11880,00

Реклама

Легендарный ас Аэрофлота Свадебный сезон

заслужил звание Героя Советского Союза за ратные подвиги

К 80-ЛЕТИЮ
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

Потомственный железнодорожник Дмитрий Езерский мечтал водить поезда, но стал пилотом Аэрофлота и за время летной работы, в том числе на войне, налетал без аварий свыше 3,5 млн км.



«Я только обязательно запишите: я никогда не был военным летчиком, — сказал мне в начале беседы Дмитрий Сергеевич Езерский. — Да, я мечтал летать, был влюблен в самолеты и небо, но видел себя летчиком гражданской авиации. На фронт был откомандирован в качестве гражданского пилота и считал себя мирным воздушным перевозчиком...»

Его трудовая и боевая биография начиналась в далеком от высоких полетов рабочем поселке Жуковка, что на Брянщине. Родился Дмитрий в семье железнодорожника и сам намеревался продолжить дело отца, решив стать машинистом поезда. Все бы так и сложилось, он даже окончил ФЭУ и приступил к работе в депо, но однажды увидел прилетевший в Жуковку самолет У-2. Пилот в перетянутой португальской кожанке сразу же вскружил головы местной ребятне. А какой был восторг, когда летчик прокатил с ветерком мальчишек над окрестными полями и лесами. Среди воздушных оказался и Дима. Именно тогда он твердо решил связать свою судьбу с небом.

Мечта привела его в Батайск, в летную школу Гражданского воздушного флота (ГВФ). После выпуска, в 1938 году, Езерского направили в Башкирию, в авиатрест, пилоты которого на У-2 обрабатывали поля химикатами и подкармливали почву. Знал бы Дмитрий тогда, как скоро пригодятся ему освоенные до совершенства приемы пилотирования на малых высотах...

14 июня сорок первого его, как и других пилотов, работавших в санитарной и сельскохозяйственной авиации, перебазировали под Киев в распоряжение сформированной Киевской авиатрестовской группы особого назначения гражданской авиации при штабе Юго-Западного фронта. Тогда же пилотам дали необычное задание — раскрасить в боевой камуфляж свои мирные самолеты. А через несколько дней грянула война!

Вскоре Езерского назначили командиром звена, которому поручили воздушную разведку и доставку продуктов и медикаментов обороняющимся в тяжелых боях под Харьковом красноармейцам. Сам Езерский с октября 1941-го по апрель 1942 года на У-2 выполнил 312 боевых вылетов.

В апреле 1942 года Дмитрий был отозван с фронта, ему пришлось осваивать транспортный самолет Ли-2. Спустя три месяца его направили во Внуково, в авиатрест особого назначения, позднее преобразованную в 10-ю гвардейскую авиатранспортную дивизию ГВФ. Оттуда Езерский выполнял ночные полеты в тыл противника. Доставлял партизанам вооружение, боеприпасы, медикаменты, различное снаряжение, эвакуировал тяжелораненых, десантировал спецгруппы, нередко ночью летал на разведку. Вот что рассказывает о пилоте книга «Брянцы — Герои Советского Союза»: «В один из осенних дней сорок второго года командир отряда вызвал к себе Езерского: «Полетите в брянские леса, доставьте партизанам боеприпасы, оружие, медикаменты. Оттуда заберете тяжелораненых». Ночью Езерский поднялся в

воздух. В небе шарил немецкие прожекторы. Вдруг самолет сильно трянуло, на одной из плоскостей вспыхнуло пламя, и машина резко пошла вниз. Езерский рванул на себя штурвал. Самолет взмыл вверх. Летчик набрал максимальную скорость, бросил машину с одного крыла на другое, чтобы силой ветра сбить появившийся огонь, и приземлился в заданном районе. После этой ночи Езерский еще не раз летал по

Командовал нашей авиатрестом Герой Советского Союза Григорий Алексеевич Таран, — вспоминал ветеран. — Он вызвал меня и в своей обычной манере провел ознакомительный инструктаж. Там, где было пламя, бросил машину с одного крыла на другое, чтобы силой ветра сбить появившийся огонь, и приземлился в заданном районе. После этой ночи Езерский еще не раз летал по

В ноябре 1945 года, уволившись в запас капитаном, Дмитрий Сергеевич продолжал служить во Внуково. Именно он в июне 1946 года выполнил первый регулярный рейс на Ил-12 из Москвы в Копенгаген и Стокгольм. В марте 1947 года первым полетел в Индию, куда доставил советскую делегацию для участия в работе конференции народов Ближнего и Среднего Востока. Вот как характеризовал Дмитрия Сергеевича министр гражданской авиации СССР, дважды Герой Социалистического Труда Борис Бугаев: «Командир корабля Езерский выполнил лично со своим экипажем свыше 30 специальных летных заданий и представительными делегациями СССР и зарубежных стран. В числе первых экипажей на самолете Ил-14 выполнял специальные полеты в Йемен, Вьетнам, Китай, Швецию, Болгарию, Данию, Ирландию и другие страны. Все указанные особые полеты выполнены с высокими оценками со стороны главных пассажиров».

Свою летную карьеру Дмитрий Сергеевич завершил в 1960 году — подхватил в Африке тяжелую хворь и долго восстанавливался, но еще много лет работал в Министерстве гражданской авиации инженером, затем старшим инспектором по движению. С 1977 года — был преподавателем учебно-тренировочного отряда Шереметьевского аэропорта. С 1981 года Дмитрий Сергеевич был на пенсии.

Руководство Аэрофлота никогда не забывало прославленного ветерана. Его приглашали на профессиональные праздники, поздравляли с юбилеями. А 25 августа 2011 года одному из первых самолетов «Сухой Суперджет 100» авиакомпании «Аэрофлот» было присвоено имя «Дмитрий Езерский». Ветеран приехал в Шереметьево, чтобы увидеть именную машину. Посидел в кресле пилота, прошелся по салону и был очень доволен увиденным.

«Говорят, летчики не умирают, они просто не возвращаются из полета. Полет Дмитрия Сергеевича, который продолжался без малого 97 лет, прервался 22 января 2014 года. Похоронен Дмитрий Езерский на Аллее Героев Троекуровского кладбища.

За восемь месяцев экипаж гвардии старшего лейтенанта Езерского выполнил 66 боевых вылетов в тыл противника, из них 47 с посадкой в расположение югославских партизан, доставил 88 тонн вооружения, боеприпасов и продовольствия, вывез 405 раненых, перебросил через линию фронта 508 офицеров и солдат югославской и других союзных армий. Несмотря на большой риск, лейтенант Езерский произвел отличную посадку в нужной точке, составил описание и схему площадки, дал указания по ее улучшению и этим обеспечил работу остальных самолетов авиатрестов.

Кроме высокого звания Героя Советского Союза, ратный подвиг Дмитрия Езерского отмечен орденами Ленина, Красного Знамени, двумя — Отчужденной войны I степени, двумя — Красной Звезды, орденом «Знак Почета», югославским орденом Партизанской звезды I степени и многими медалями. Дмитрию Сергеевичу присвоено звание «Почетный пилот ВВС Югославии» с вручением золотого нагрудного знака и диплома.

Отметим, что за героизм и мужество в годы Великой Отечественной войны звания Героя Советского Союза удостоены 15 летчиков фронтовых частей ГВФ. В ноябре 1945 года, уволившись в запас капитаном, Дмитрий Сергеевич продолжал служить во Внуково. Именно он в июне 1946 года выполнил первый регулярный рейс на Ил-12 из Москвы в Копенгаген и Стокгольм. В марте 1947 года первым полетел в Индию, куда доставил советскую делегацию для участия в работе конференции народов Ближнего и Среднего Востока. Вот как характеризовал Дмитрия Сергеевича министр гражданской авиации СССР, дважды Герой Социалистического Труда Борис Бугаев: «Командир корабля Езерский выполнил лично со своим экипажем свыше 30 специальных летных заданий и представительными делегациями СССР и зарубежных стран. В числе первых экипажей на самолете Ил-14 выполнял специальные полеты в Йемен, Вьетнам, Китай, Швецию, Болгарию, Данию, Ирландию и другие страны. Все указанные особые полеты выполнены с высокими оценками со стороны главных пассажиров».

Свою летную карьеру Дмитрий Сергеевич завершил в 1960 году — подхватил в Африке тяжелую хворь и долго восстанавливался, но еще много лет работал в Министерстве гражданской авиации инженером, затем старшим инспектором по движению. С 1977 года — был преподавателем учебно-тренировочного отряда Шереметьевского аэропорта. С 1981 года Дмитрий Сергеевич был на пенсии.

Руководство Аэрофлота никогда не забывало прославленного ветерана. Его приглашали на профессиональные праздники, поздравляли с юбилеями. А 25 августа 2011 года одному из первых самолетов «Сухой Суперджет 100» авиакомпании «Аэрофлот» было присвоено имя «Дмитрий Езерский». Ветеран приехал в Шереметьево, чтобы увидеть именную машину. Посидел в кресле пилота, прошелся по салону и был очень доволен увиденным.

«Говорят, летчики не умирают, они просто не возвращаются из полета. Полет Дмитрия Сергеевича, который продолжался без малого 97 лет, прервался 22 января 2014 года. Похоронен Дмитрий Езерский на Аллее Героев Троекуровского кладбища.

Владимир ГОНДУСОВ

Многие московские молодожены выбирают для свадебных церемоний объекты транспорта

СОВЕТ ДА ЛЮБОВЬ

В Москве в разгаре осенний свадебный сезон. Необычно провести торжественную церемонию, которую молодые и гости будут долго вспоминать, возможно благодаря проекту мэра Москвы — Сергея Собянина «Новые адреса счастья», который предоставляет более 30 площадок молодоженам на выбор для проведения регистрации брака в оригинальном и запоминающемся месте. Проект стартовал 4 мая 2019 года, и за это время более 50 тысяч московских пар расписались на одной из представленных локаций. Транспортный комплекс Москвы выделил несколько мест для празднования торжества.



Метро

Одна из таких площадок — станция метро «Маяковская». С 2021 года Московский метрополитен участвует в проекте и предоставляет площадку метро для проведения церемонии бракосочетания, на которой расписалось около 70 пар. «Свадебные тенденции 2024 года вдохновляют молодоженов на создание уникальных и аутентичных церемоний. Проект мэра Москвы «Новые адреса счастья» дает влюбленным возможность сделать самый важный день в своей жизни поистине запоминающимся», — отметила заместитель мэра Москвы по вопросам социального развития Анастасия Ракова.

Не случайно была выбрана именно эта станция. По опросу жителей, «Маяковская» считается самой романтической станцией метро. Она была открыта 11 сентября 1938 года. «Маяковская» представляет собой трехпутевую станцию с двумя рядами колонн. В своде центрального прохода — 34 овальные ниши, внутри которых находятся лампы освещения и мозаичные панно. Она была построена в эпоху сталинского ампира и до сих пор является одной из самых красивых, изысканных и грандиозных станций Московского метрополитена.

Сама церемония проходит ночью, с 2:00 до 4:00, чтобы не создавать неудобств для пассажиров, а новобрачным позволить насладиться важным моментом и особой атмосферой события. За этот год молодоженам было доступно 7 красивых дат для проведения торжества. Самая последняя церемония состоится 24.11.2024. В этот день планируют заключить брак 3 пары.

Получить заявление жених и невеста могут лично во Дворце бракосочетания № 1 минимум за один месяц до свадьбы. При этом молодые платят стандартную госпошлину 350 руб. при подаче заявления на регистрацию брака. Никаких дополнительных расходов на торжественную выездную регистрацию не предусмотрено.

Перед каждой церемонией «Маяковскую» украшают. На площадке устанавливают свадебную арку и стойку для колец. «Все было очень красиво, мы были приятно удивлены. Само событие радостное, но при этом необычный антураж. Вроде бы знакомое метро, но оно как будто полностью для нас. Было романтично, волнительно и приятно», — таки-

ми впечатлениями поделилась Анастасия. Они с супругом довольно быстро определились с локацией. «У меня муж очень любит метро, поэтому мы решили, что это было бы очень красиво, интересно и необычно. Узнали о такой возможности и уже строили планы», — рассказала Анастасия.

Кроме того, на путих молодоженов ждут два состава: «Номерной» и современный «Москва-2024», в последнем проходит фотосессия семейной пары.

Отпраздновать свадьбу на станции метро, действительно, уникальная возможность, ведь пока Москва — единственный город, оборудованный системой метро, на одной из станций которого можно сыграть свадьбу. Но, возможно, в будущем такую регистрацию можно будет провести в Петербургском метрополитене в День семьи, любви и верности.

«Вокзал для двоих»

Помимо метрополитена еще одним объектом транспортного комплекса Москвы, где пара может провести роспись, является Северный речной вокзал. Браки здесь заключаются с 2021 года. Площадка доступна с мая по сентябрь, и в этом году молодые могли сыграть свадьбу в одну из пятнадцати дат. Площадка пользуется спросом среди молодоженов, в этом свадебном сезоне в здании вокзала поженились на 10% больше пар, чем в 2023 году. Церемония проходит не только по выходным, но и в будние дни.

Как и на станции «Маяковская», бракосочетания на Северном речном вокзале проводятся вечером, после закрытия, с 20:00 до 00:00. В это время здание отреставрированного вокзала доступно только для молодоженов и их гостей. Церемония сохраняет все традиционные элементы. Под марш Мендельсона молодые проходят в центр зала со стороны набережной, где ведущая произносит речь. Жених и невеста обмениваются кольцами и принимают поздравления гостей. После церемонии пара может подняться на смотровую площадку и провести фотосессию с видом на благоустроенную набережную и Москву-реку. «Для нас это была символическая точка, чтобы наша семейная жизнь была в путешествиях. Вокзал — такое место, откуда начинают все путешествия, и мы начали свое в семейную жизнь. Церемония проходила в 22:00, и это было для нас необычно,

на вокзале было очень красиво. Потом нас проводили на фотосессию на крышу. Очень красивые и памятные получились фотографии. И сама церемония прошла в нетипичном и историческом месте. Это было то, что мы хотели», — рассказала Анастасия.

Свадьба на воде

Еще один объект транспортной инфраструктуры для проведения свадебных церемоний — речной трамвай. Площадка присоединилась к проекту «Новые адреса счастья» 30 апреля 2022 года. «С 2019 года благодаря проекту мэра Москвы по регистрации брака в необычных местах столицы мы удивляем пары новыми нестандартными локациями. Мы уже проводили торжественные церемонии в воздухе на Московской канатной дороге, над землей — на станции метро «Маяковская», а теперь впервые организуем дворец бракосочетания на воде в формате свадебных мини-круизов», — отметила Анастасия Ракова.

Торжественная церемония проходит на борту пассажирского теплохода флотилии «Рэддисон Ройал». Мини-круиз с видом на гостиницу «Украина», Пресненскую набережную и деловой центр «Москва-Сити» точно не оставит никого равнодушным: «Хотелось что-то романтическое, и мы выбрали речную прогулку. К тому же это самый центр Москвы, можно было насладиться красивыми видами. Проводилась профессиональная съемка, и мы получили замечательные кадры». На теплоходе присутствуют только новобрачные и их гости. Свадебные круизы курсируют с 10:00 до 18:00. Общая продолжительность круиза составляет около 30 минут.

Проект «Новые адреса счастья» заботится о молодых семьях и направлен на помощь в организации такого знаменательного события, как свадьба. Благодаря данной возможности молодые могут не беспокоиться о месте проведения церемонии, а просто выбрать одну из представленных локаций. Так каждый сможет создать неповторимую и особенную атмосферу на своем празднике и разделить радость события в кругу близких людей. С каждым годом проект «Новые адреса счастья» увеличивает количество площадок и их доступность, чтобы позволить всем желающим провести свадебную церемонию ярко и незабываемо.

Диана БАДАЛОВА

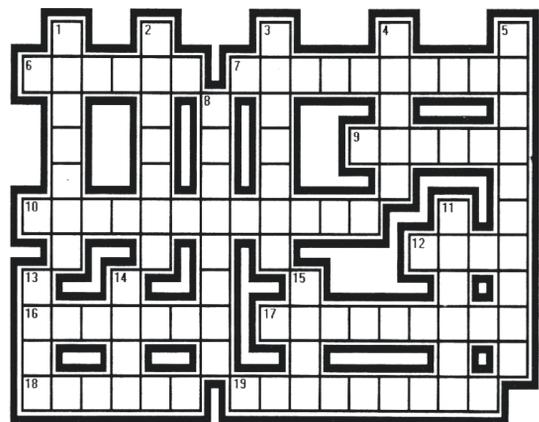
РАЗМИНКА ДЛЯ ЭРУДИТОВ

По горизонтали: 6. Предмет, охраняющий от бед и нечистой силы. 7. Сосновый бор. 9. Поддача горячего в двигатель. 10. Патологическая боязнь колесного транспорта. 12. Предмет мебели. 16. Морское рыболовное судно. 17. Дополнительная плоскость на заднем капоте легкового автомобиля, препятствующая открытию от земли при движении с большой скоростью. 18. Потайное устройство в механизме. 19. Устройство для управления самолетом.

По вертикали: 1. Способ ведения морского боя. 2. Грузоподъемный механизм на судне. 3. Устройство для регулирования дорожного движения. 4. Насос для перекачки воды. 5. Машина для выемки груза. 8. Крупная станция воздушного транспорта. 11. Большой сосуд для стирки белья. 13. Стихотворение Михаила Лермонтова. 14. Яхта для катания на льду. 15. Полосок и ракоед.

Ответы

1. Бор. 2. Якорь. 3. Вентилятор. 4. Водослив. 5. Эжектор. 6. Замочек. 7. Сосновый бор. 8. Вентилятор. 9. Вентилятор. 10. Патологическая боязнь колесного транспорта. 11. Большой сосуд для стирки белья. 12. Предмет мебели. 13. Стихотворение Михаила Лермонтова. 14. Яхта для катания на льду. 15. Полосок и ракоед.



Был билет на балет...

Но был оставлен пассажиром в поезде

БЮРО
НАХОДОК

Дипломная работа, таблица умножения, ведро с помидорами и медицинская форма — все это пассажиры забыли в поездах аэроэкспресса минувшим летом.

За три летних месяца пассажиры аэроэкспресса оставили в поездах и терминалах компании 1230 различных предметов. 235 потерянных вещей сотрудники

компания вернули владельцам, которые обратились за пропажей.

Чаще всего пассажиры забыли в поездах сезонные предметы: солнцезащитные очки, летние головные уборы и одежда, зонты, бутылки с водой, а также мобильные устройства и аксессуары к ним, документы, дорожные подушки. Традиционно встречались и необычные находки: билет в театр, дипломная работа и таблица умножения, воздушный змей, удочка в чехле,

ведро с помидорами, медицинская форма, пакет с китайскими иероглифами, палки для ходьбы.

Чтобы пассажиры могли вернуть потерянные вещи, в компании работает склад забытых вещей: на него поступают все обнаруженные после завершения рейса находки. В случае утраты вещей пассажиру нужно обратиться на горячую линию «Аэроэкспресса» или к сменному специалисту в терминале компании и составить заявление о потере.

Наш корр.

Транспорт России

УЧРЕДИТЕЛИ:
Министерство транспорта РФ,
АО «Издательство Дороги»
ИЗДАТЕЛЬ:
АО «Издательство Дороги»
Издаётся с февраля 1998 года

Распространяется в 83 регионах России и в странах СНГ по адресной подписке и через издательство среди руководителей:
• союзов и ассоциаций, предприятий и организаций автомобильного, железнодорожного, городского электрического, промышленного воздушного, морского и речного транспорта, метрополитена, дорожного хозяйства, геодезии и картографии, машиностроения, ТЭК;
• профсоюзных организаций ТК;
• органов исполнительной и законодательной власти федерального и регионального уровней;
• участников транспортных коллегий, совещаний, конференций, всех профильных и смежных выставок в России и СНГ;
• органов МВД России

БУРЫЛИН Ю. В. — главный редактор
ЧИРКИН В. Д. — зам. главного редактора
ЗАБЕРУСКИНА И. И. — ответственный секретарь

Редакторы отделов:
БАЙБЕКОВ Ш. Х., Будумян В. Г., Изъярова Л. В.,
ЛАРИОНОВА Т. П., ОЗУН С. А.,
ОВСЯНКИНА О. И., Полякова И. С.

МЕЩЕРЯКОВА Е. А. — корректор
ЕРЕМЕЕВА Л. Ю. — набор

Региональный представитель
ЕЛАТИНА Т. К. (Нижегород) тел. (962) 514-94-00

E-mail: rustransport@mail.ru, gazetatr@yandex.ru

Суммарный тираж 20 000 экз. Цена свободная. Зак. № 6445-2024

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 20.07.2006 года
Свидетельство ПИ № ФЭ77-25210
Номер подписан в печать 13.11.2024 г. в 15:00
Отпечатано в АО «Красная Звезда»: 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40С1. Тел.: (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, (495) 941-28-62.
E-mail: kr_zvezda@mail.ru, www.redstarprh.ru

Подписка:
В «Издательство Дороги» льготная подписка с любого номера газеты.
Подписка через альтернативные подписные агентства г. Москва
УП «Урал-пресс», тел. 8 (499) 391-68-21
ООО «Руспресс», тел. 8 (495) 369-11-22
г. Санкт-Петербург
ООО «ПРЕССИНФОРМ», тел. 8 (812) 337-16-26
г. Киров
г. Тюмень
г. Пермь
ООО «Деловая Пресса», тел. 8-800-500-07-45

Точка зрения редакции может не совпадать с мнением автора
— материалы печатаются на правах рекламы
За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.
Перепечатка материалов газеты «Транспорт России» разрешается с согласия «Издательства Дороги». Ссылка на газету «Транспорт России» обязательна.

© «ИЗДАТЕЛЬСТВО ДОРОГИ»

Генеральный директор Абузаров Е. О.
Первый заместитель генерального директора Тот В. В.
Заместитель генерального директора по региональным проектам Барсегян Р. В.

Служба рекламы, маркетинга и выставочной деятельности:
Руководитель службы рекламы, маркетинга и выставочной деятельности Перевезенцева Е. А.
Менеджеры службы рекламы: Злобина С. В., Куширенко Н. В.
Руководитель новых проектов Солякова М. Б.

Отдел подписки:
E-mail: podpiska@izdatelstvo-dorogi.ru
Тел.: +7 (495) 748-36-84, +7 (916) 287-26-11
Руководитель отдела подписки Рахманова О. В.

Адрес издательства и редакции:
107023, г. Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Преображенское, ул. Электровзводская, д. 24, помещение 1/1 (комната 308)
info@iz-dorogi.ru
+7 (495) 748-36-84
www.transportrussia.ru

Государственная компания «АВТОДОР»

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Магистралли как вехи истории

Государственной компании «Автодор» – 15 лет!

ЮБИЛЕЙ

В 2024 году Государственная компания «Автодор» отметила юбилейную дату – 15 лет со дня основания. За эти годы она внесла весомый вклад в достижение национальных целей, обозначенных Президентом России Владимиром Путиным по созданию опорной сети скоростных автомобильных дорог и стала ключевым институтом развития отрасли дорожного хозяйства в Российской Федерации.

Основные цели и задачи Автодора обозначены в Программе деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010–2030 годы), которая в настоящее время актуализируется. Среди ключевых приоритетов по-прежнему остается строительство сети современных скоростных автодорог и дорожной инфраструктуры. Их значимость заметно возрастает в экономике нового времени: магистралли не только обеспечивают работу основных отраслей, становятся драйвером развития территорий, но и предлагают качественно новый уровень сервиса для пользователей.

С 2009 года протяженность сети автомобильных дорог Государственной компании увеличилась с 2083 до 5012 км. В настоящее время

ма в доверительном управлении Автодора находятся М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-11 «Нева», А-105 – подъездная дорога к аэропорту Домодедово, А-107

ектных и строительных организаций позволила оперативно решать любые возникающие в ходе реализации проектов вопросы. Новые строительные материалы и техно-

С 2009 года протяженность сети автомобильных дорог Государственной компании «Автодор» увеличилась с 2083 до 5012 км.

«Московское малое кольцо», А-113 ЦКАД, а также М-12 «Восток». Увеличение протяженности приводит и к повышению популярности скоростных трасс. Только за период с сентября 2023 года по август 2024 года пользователи совершили более 357 млн поездок.

Важно отметить, что Госкомпания «Автодор» удается открывать сотни километров новых скоростных дорог зачастую с опережением графика. Это стало возможным благодаря особому вниманию к дорожному строительству со стороны Президента России, Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и руководителей регионов. Совместная работа с участием крупных сетевых, про-

логии, передовой опыт ведущих дорожно-строительных компаний страны, применение современных информационных систем стали визитной карточкой инвестиционных проектов Госкомпании.

В настоящее время силами Госкомпании продолжается формирование каркаса скоростных автомобильных дорог по направлениям Север – Юг и Запад – Восток, центром которого является ЦКАД.

Так, 2024 год ознаменовался завершением строительства Северного обхода Твери – на год раньше запланированного срока. Ввод в эксплуатацию последнего участка на М-11 «Нева» позволил создать бесшовные скоростные коридоры Север – Юг протяженностью 2,4

тыс. км от Балтийского до Черного моря и Запад – Восток длиной свыше 1,5 тыс. км без единого светофора, пересечения в одном уровне и с разрешенной скоростью движения до 130 км в час.

Работа не останавливается: уже идет реализация масштабного проекта строительства обхода Адлера, реконструкция участков автомобильных дорог М-1 «Беларусь» и М-3 «Украина», строительство продолжения М-12 «Восток» на участке Дюртюли – Ачит, а также обхода н. п. Малые Вяземы на ЦКАД.

Создание бесшовных скоростных коридоров, охватывающих фактически всю страну, открывает совершенно новые возможности как для автомобилистов, так и для бизнеса за счет сокращения логистических издержек.

Развитие транспортной инфраструктуры влияет на состояние многих отраслей – промышленность, логистику, торговлю, сельское хозяйство, строительство, туризм. Все они получают развитие. Это мощный драйвер для экономики всей страны, повышения качества жизни граждан, а это – важнейшая задача, поставленная Президентом России.

Реализуя масштабные дорожные проекты, Государственная компания создает полноценную инфраструктурную услугу. При проведении любых работ на скоростных дорогах Государственная

компания «Автодор» всегда заботится об удобстве автомобилистов, пассажиров и пешеходов. И это не сводится только к высоким требованиям к качеству строительного-монтажных работ. Это еще и пристальное внимание к развитию сопутствующих сервисов. Речь идет о самой современной придорожной инфраструктуре, устойчивой связи, круглосуточной помощи в пути.

Согласно прогнозным данным к концу 2025 года сеть дорог Госкомпании «Автодор» обеспечит возможность комфортного и безопасного проезда для регионов с населением около 71,6 млн человек, что составляет примерно половину населения всей страны. Продление трассы М-12 до Тюмени с дальнейшей перспективой развития маршрута «Россия» до Владивостока обеспечит перевозку 50 млн тонн грузов ежегодно, в том числе 15 млн тонн международных грузоперевозок.

Кроме того, большую работу Госкомпания «Автодор» ведет в новых субъектах страны. По поручению Президента и Правительства России восстановлены свыше 1900 км дорог в ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областях. В общей сложности за период с 2022 по 2024 год дорожники Автодора восстановят более 2000 км дорог и свыше 60 искусственных сооружений в новых субъектах.



Госкомпания «Автодор» открывает самые современные скоростные магистралли в России

Ландшафты будущего

Как развиваются российские скоростные автодороги

МАСШТАБ И СКОРОСТЬ

В настоящее время в работе Государственной компании «Автодор» находятся сразу несколько масштабных проектов, реализация которых имеет стратегическое значение как для регионов, так и для экономики страны в целом.

Северный обход Твери

В июле 2024 года с опережением графика на год был открыт Северный обход Твери. Он стал не только завершающим этапом строительства скоростной дороги М-11 «Нева», но и последним элементом, обеспечившим запуск бесшовного скоростного движения в коридорах Запад – Восток и Север – Юг. В церемонии открытия дороги принял участие Президент России Владимир Путин. Он отметил существенный вклад Госкомпании в формирование опорной сети скоростных дорог и поздравил Автодор с 15-летним юбилеем.

Протяженность Северного обхода Твери – чуть более 62 км. Это участок дороги высшей технической категории с четырьмя полосами движения, разделенными транспортными потоками, и освещением на всем протяжении. Мостовики возвели четыре транспортных развязки, 28 путепроводов и мостов, в том числе и самое масштабное сооружение на всем обходе – мост через реку Волга. Он возвышается на 10 опорах, его длина – 738 м, ширина – чуть более 24 м. Высота пролета над водой достигает 17 м, что дает возможность в сезон навигации пропускать большие круизные лайнеры. В строительстве этого искусственного сооружения применялись инновационные технологические решения и отечественные строительные материалы – антикоррозийные лакокрасочные материалы, композиты, барьерные ограждения, высокопрочные болты, гидроизоляция, мачты освещения и светодиодные светильники.



В церемонии открытия Северного обхода Твери принял участие Президент России Владимир Путин

Как и вся М-11 «Нева», обход Твери оснащен автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), которая позволит контролировать обстановку на дороге и информировать водителей, эксплуатационные службы и аварийных комиссаров об услови-

ях движения и событиях на трассе. Для предотвращения ДТП с дикими животными установлено сетчатое ограждение. Для комфорта жителей прилегающих к трассе населенных пунктов установлено свыше 100 тыс. пог. м шумозащитных экранов. В пиковый период на строительстве

круглосуточно работали более 1300 человек и около 1000 единиц техники. Одновременно на обходе Твери возводятся две современные МФЗ площадью около 1,5 тыс кв. м каждая, где будет представлен полный спектр необходимых в дороге сервисов и товаров.

Участок Дюртюли – Ачит

Одним из самых значимых и масштабных проектов на сегодня является продолжение строительства скоростной автодороги М-12 «Восток» на участке Дюртюли – Ачит. Напомним: от Москвы до Казани трасса построена в рамках нацпроекта «Модернизация транспортной инфраструктуры» и была введена в декабре 2023 года, на полгода раньше запланированных сроков. Она сразу стала востребованной среди пользователей: в среднем в сутки по ней проезжают порядка 10 тыс. автомобилей.

Сейчас продолжается строительство участка от города Дюртюли до поселка Ачит протяженностью 275 км. Проект разбит на три этапа.

Первый этап протяженностью 140 км проходит по территории Дюртюлинского, Бураевского и Татышлинского районов Республики Башкортостан. Земляные работы были завершены к сентябрю 2024 года, после чего дорожники приступили к укладке дорожного полотна. В высокой степени готовности находятся все искусственные сооружения – 31 путепровод, 2 развязки, 10 биопереходов и 15 мостов, в том числе такой сложный объект, как внеклассный мост через реку Белая длиной 813 м. К началу осени на нем были смонтированы опоры и пролетные строения, произведены гидроизоляция мостового полотна, устройство стоек и барьерного ограждения; далее начались укладка асфальтобетонного покрытия и благоустройство русла реки. Особенность в том, что опоры возводились по уникальной технологии непрерывного бетонирования – методом скользящей опалубки. Также применялась самоуплотняющаяся бетонная смесь, которая увеличивает срок службы сооружения. Сейчас продолжают укладку асфальтобетонного покрытия, устройство барьерного ограждения и водоотводных лотков, укрепление откосов. В пиковые моменты на участке были задействованы 5300 человек и 1775 единиц техники.



В активной фазе – строительство продолжения М-12 «Восток» на участке от города Дюртюли до поселка Ачит протяженностью 275 км



Завершение всех работ по обходу деревни Малые Вяземы значительно улучшит транспортное сообщение в Одинцове, Звенигороде, Голицыне, Истре, Кубинке

Второй этап трассы протяженностью 92 км проходит по территории Пермского края. Его особенностью является наличие карстовых образований, поэтому особое внимание дорожники уделили монтажу специальной системы мониторинга. Контроль состояния карстовых пород в режиме реального времени осуществлялся с помощью специальной контрольно-оповестительной системы. Произведены переустройство инженерных коммуникаций, устройство земляного полотна насыпи, проведены работы по планировке и укреплению откосов, завершено строительство всех водопропускных труб, а также всех искусственных сооружений. В их числе – 10 экопереходов тоннельного типа, 7 мостов, в том числе через реку Малую Сарану с высотой русловых опор 24 м, а также две транспортные развязки для связи с существующей сетью местных дорог. Одна – на пересечении с дорогой Щучье Озеро – Явгильдино, вторая – с дорогой Голдыри – Орда – Октябрьский. Для удобства пользователей будут организованы две зеркальные МФЗ. В пиковые моменты на втором этапе были задействованы 4600 человек и 1400 единиц дорожно-строительной техники.

Третий этап протяженностью 43 км проходит по территории Свердловской области. Так как местную скальную породу трудно разрабатывать обычными экскаваторами, строителям пришлось выполнить буровзрывные работы на подходе к мосту через Большую Сарану. Это позволило на два месяца сократить сроки по разработке скальной выемки глубиной 18 м и объемом более полумиллиона кубометров. Еще одна технологическая особенность – асфальтобетонные смеси, изготовленные по методу объемно-функционального проектирования. Суть заключается в том, что битумное вяжущее для асфальтобетона подбирается с учетом конкретных условий участка, в том числе прогнозного движения транспорта, что повышает надежность таких покрытий. На всей протяженности этапа завершено возведение пролетных строений 12 искусственных сооружений, включая внеклассный мост через реку Большую Сарану. Его высота превышает 50 м, что сопоставимо с 20-этажным зданием. Длина моста – 540 м, общий вес металлоконструкций – более 4 тыс. тонн. В общей сложности на объекте задействованы порядка 830 человек и 170 единиц техники.

Обход деревни Малые Вяземы

Центральная кольцевая автомобильная дорога на сегодня является центром опорной сети скоростных автомобильных дорог по направлениям Север – Юг и Запад – Восток. В настоящее время

на ЦКАД для удобства пользователей и жителей примыкающих территорий продолжается строительство обхода деревни Малые Вяземы в Одинцовском городском округе Московской области. Объект реализуется благодаря решению Президента России, при поддержке Правительства РФ. Необходимость его строительства объясняется сложной транспортной ситуацией. Открытие обхода позволит исключить пересечение автодороги с железнодорожными путями Смоленского направления в одном уровне, где сейчас наблюдается высокая интенсивность движения, особенно в час пик, из-за чего на переезде образуются серьезные пробки.

Проектом обхода деревни Малые Вяземы предусмотрено строительство новой автодороги протяженностью чуть более 4 км с четырьмя полосами движения (по две в каждом направлении), а также возведение искусственных сооружений, в том числе трех транспортных развязок – на пересечении с Петровским шоссе, Ямской улицей и

рядом с Голицынской птицефабрикой. В состав проекта входит строительство путепровода через ж/д пути Смоленской железной дороги, а также эстакады над Можайским шоссе длиной 498 м. Это довольно сложное инженерное сооружение: при его возведении были смонтированы металлоконструкции весом более 3 тыс. тонн. Сложность заключалась в том, что путепровод расположен в плотной городской застройке, поэтому пришлось вынести большое количество подземных коммуникаций. Ускорить строительство удалось с помощью технологии монтажа металлоконструкций пролетного строения на временных опорах. Это позволило начать работы даже на небольших участках, освободившихся от подземных коммуникаций, и вести их параллельно с возведением капитальных опор путепровода.

Завершение всех работ по обходу деревни Малые Вяземы до конца 2024 года позволит значительно улучшить транспортное сообщение в Одинцове, Звенигороде, Голицыне, Истре, Кубинке.

Новый участок поможет разгрузить участок ЦКАД между Можайским и Минским шоссе – этим узлом в среднем пользуются более 60 тыс. водителей, а в летнее время трафик достигает и 100 тыс. авто в сутки. Кроме того, за счет перераспределения транспортных потоков разгрузится местная улично-дорожная сеть и повысится безопасность движения.

М-3 «Украина»

Госкомпания «Автодор» проводит системную работу по доведению автодорог, находящихся в доверительном управлении, до параметров высшей категории. Это в полной мере относится к федеральной автомобильной дороге М-3 «Украина», где в начале 2024 года стартовала масштабная реконструкция на участке с 65-го по 124-й км. Проект предусматривает расширение дороги до 6 полос с 65-го по 102-й км и до 4 полос с 102-го по 124-й км. Чтобы исключить пересечения с другими дорогами в одном уровне и обеспечить связанность терри-

торий, будут построены транспортные развязки и надземные переходы. Участок разделен на два этапа по территориям двух регионов – Московской и Калужской областей.

В рамках первого этапа с 65-го по 86-й км (от поселка Киевского до границы с Калужской областью) строители продолжают работы на семи искусственных сооружениях, в том числе на мостах через реки Ильма, Березовка и Истья. Развернуты работы по возведению путепроводов в составе транспортных развязок с ул. Московской в Наро-Фоминске и с региональными дорогами Нефедово – Деденево и Котово. Далее планируются укладка верхних слоев покрытия из асфальтобетона, установка барьерного и парапетного ограждения.

На втором этапе с 86-го по 102-й км (от деревни Бекасово до города Малоярославец) дорожники выполняют работы по устройству разворотной петли на 86-м км, вблизи индустриального парка «Ворсино», которая поможет повысить безопасность движения. Для выполнения строительного-монтажных работ на участке М-3 «Украина» развернуты две производственные базы с асфальтобетонными заводами и вспомогательными сооружениями. Ведутся работы по устройству земляного полотна, дорожной одежды, переустройству коммуникаций, строительству водопропускных труб, надземных пешеходных переходов и искусственных сооружений.

После завершения реконструкции Москву, Наро-Фоминск, Балабаново, Обнинск, Малоярославец соединит безопасная скоростная магистраль с освещением на всем протяжении. Добираться из Калуги и Брянска до Москвы станет намного быстрее и комфортнее. Также улучшится транспортная доступность крупнейших индустриальных парков Калужской и Московской областей, таких как «Ворсино», «Обнинск», «Котово» и другие. Полностью завершить реконструкцию планируется в 2026 году.

Также в летний сезон 2024 года производился ремонт М-3 «Украина» на участках общей протяженностью порядка 70 км в Московской, Калужской и Брянской областях. Там выполнена частичная замена верхнего и нижнего слоев асфальтобетона, восстановлена дорожная одежда на переходо-скоростных полосах, примыканиях и съездах, а также нанесена дорожная разметка. Кроме того, к началу учебного года дорожники отремонтировали дорожное покрытие на шести транспортных развязках.



На М-3 «Украина» продолжается проект масштабной реконструкции на участке с 65-го по 124-й км



На трассе М-1 «Беларусь» в Рузском городском округе Московской области полным ходом идет строительство транспортной развязки на пересечении с дорогой А-108 «Московское большое кольцо»

М-1 «Беларусь»

На трассе М-1 «Беларусь» в Рузском городском округе Московской области продолжается строительство транспортной развязки на пересечении с дорогой А-108 «Московское большое кольцо». Работы по возведению искусственного сооружения развернуты с 84-го по 87-й км М-1 «Беларусь», вблизи поселка Дорохово. Его готовность составляет более 50%. Участок уже наполовину в асфальте, здесь уложено более 83 тыс. кв. м асфальтобетона. Часть работ на объекте уже полностью завершена, в том числе переустройство коммуникаций и земляные работы по возведению подходов к путепроводу. Здесь в ближайшее время специалисты приступят к укладке первого слоя асфальтобетона, устройству бортового камня, а также линий искусственного электроосвещения для безопасного движения водителей в темное время суток.

Сейчас дорожники занимаются подготовкой к монтажу балок пролетного строения путепровода на 86-м км. Он поможет увеличить пропускную способность обеих трасс за счет разделения транспортных потоков в одном уровне и исключения светофорного регулирования. Это значительно улучшит транспортную доступность территорий, повысит скорость движения автомобилистов, уровень безопасности и комфорта при поездках.

Также проектом предусмотрено возведение на этом участке двух пешеходных переходов – надземного и подземного. На сегодня дорожники построили половину створа подземного пешеходного перехода на 86-м км. Над ним уже устроили проезжую часть и запустили движение автомобильного транспорта. Благодаря новому подземному переходу люди смогут безопасно переходить дорогу.

Кроме того, приступили к строительству надземного пешеходного

перехода на 85-м км и уже выполнили устройство его опор. Также на участке смонтируют шумозащитные экраны вдоль нескольких населенных пунктов и установят оборудование автоматизированной системы управления дорожным движением. Помимо этого, специалисты благоустроят территорию, прилегающую к расположенному на 86-м км М-1 памятнику Зое Космодемьянской. Здесь устроят парковочную площадку, тротуары, пешеходные ограждения и обустроят освещение. Завершение строительства развязки планируется в 2025 году.

М-4 «Дон»

Значимость скоростной магистрали М-4 «Дон», соединяющей центральную Россию с Черноморским и Азовским побережьем, всегда была высока. В условиях закрытого неба интенсивность движения по ней увеличилась за счет как лич-

ного, так и грузового автотранспорта. Кроме того, на сегодня это еще и стратегический инфраструктурный объект, обеспечивающий выход к новым регионам. Государственная компания «Автодор», в доверительном управлении которой находится трасса М-4 «Дон», системно подходит к ее развитию.

Прошлый год ознаменовался открытием обхода Ростова-на-Дону, Дальнего западного обхода Краснодар, а также развязок в Геленджике. Спустя год после запуска движения по обходу Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая) проехали около 6,5 млн транспортных средств (порядка 19 тыс. проездов в сутки), а пик пришелся на июль-август прошлого года. По Дальнему западному обходу Краснодар с выходом на Крым в первый год после запуска движения проехали 2,7 млн транспортных средств (в среднем более 8 тыс. проездов в сутки). Здесь трафик тоже заметно повышается в летние месяцы.

В этом году трасса М-4 «Дон» также не осталась без внимания. В Ростовской области обновили около 130 км дорожного полотна – Госкомпания завершила масштабные работы по комплексному обустройству М-4 «Дон» с 804-го по 933-й км (от села Алексеево-Лозовское до города Каменск-Шахтинский). На участке с 907-го по 925-й км проезжая часть расширена до 6 полос. На 130 км предусмотрено все для безопасности автомобилистов: электроосвещение на всем протяжении, АСУДД, барьерное ограждение, информационные щиты и дорожные знаки. Обновленный участок увеличил пропускную способность М-4 «Дон» в Ростовской области, что сделает поездки к Черному морю еще быстрее и комфортнее. Как и на других скоростных дорогах Автодора, на участке работает служба аварийных комиссаров, готовых безвозмездно оказать помощь автомобилистам в любое время дня и ночи. Пользователи могут экономить время в пути, добираться до пункта назначения за заранее прогнозируемое время, комфортно и безопасно.

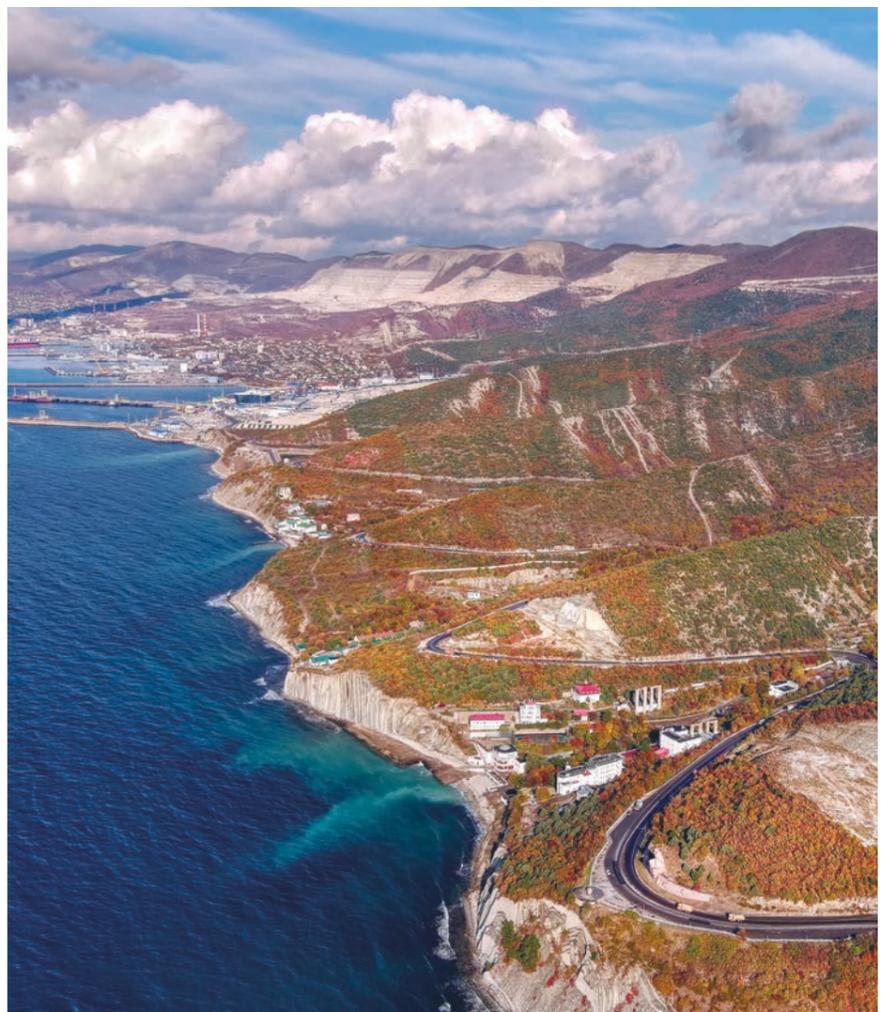
Строительство обхода Адлера

Государственная компания «Автодор» получила положительное заключение Главгосэкспертизы на I и II («подготовительные») этапы строительства обхода Адлера, который станет частью перспективной трассы от М-4 «Дон» до города Сочи. Строительство обхода разбито на четыре этапа. Первый этап полностью касается восточной части обхода Адлера в с. Высокое, откуда он будет начинаться. Этап предусматривает возведение временных бурокасательных свай подпорной стены Восточного портала, испытание свай будущих опор мостовых сооружений и реконструкцию с расширением существующего путепровода федеральной трассы А-149 Адлер – Красная Поляна близ села Высокое для обеспечения проезда по участку в обоих направлениях. Балки конструкции (ярославского производства) уже находятся на стройплощадке.

Второй этап включает в себя переустройство сетей газоснабжения высокого и низкого давления вблизи с. Высокое. Их длина составит, соответственно, 94,2 и 230,84 м. Проект предусматривает также устройство на месте новой газорегуляторной установки. Положительное заключение на оставшиеся два этапа Госкомпания ожидает до конца текущего года.



В текущем году завершилось комплексное обустройство на 130 км М-4 «Дон»



Перспективная трасса от М-4 «Дон» до Сочи существенно сократит время в пути до города-курорта

В сжатые сроки без ущерба качеству

Продолжается восстановление дорожных объектов в новых субъектах РФ

ПРИОРИТЕТЫ

Восстановление пострадавших в результате боевых действий систем жизнеобеспечения, социальной и транспортной инфраструктуры регионов, присоединенных к РФ по итогам референдумов, стало для России одним из важнейших приоритетов. По поручению руководства страны «Автодор» вместе с подрядчиками в числе первых приступила к выполнению этой задачи. Тогда, в апреле 2022 года, состояние дорожной сети на новых территориях было удручающим: транспортные артерии не видели ремонта десятки лет, многие искусственные сооружения были разрушены.

И вот спустя немногим более двух лет с момента воссоединения этих регионов с Россией результаты работы дорожников заметны уже каждому жителю. Так, за это время силами Госкомпании «Автодор» на территории Донецкой и Луганской Народных Республик, Херсонской и Запорожской областей было восстановлено около 2000 км дорог. Кроме того, работы проводились и на искусственных сооружениях. К концу 2024 года общее число мостов и путепроводов, приведенное в нормативное состояние, должно составить порядка 60.

Так, в первую очередь специалисты восстанавливают участки автотрасс, входящих в федеральную опорную сеть. Кроме того, ведутся работы на дорогах, связывающих населенные пункты новых регионов с крупными городами соседних субъектов РФ. Помимо замены асфальтобетонного покрытия, специалисты думают о безопасности и комфорте жителей – устанавливают остановочные павильоны, барьерное ограждение, бортовой камень, наносят разметку.

Работая в круглосуточном режиме, дорожники Госкомпании восстановили ряд стратегически важных объектов. В их числе – подъездные пути к пунктам пропуска Гуково и Джанкой, участки трассы между Донецкой и Луганской народными республиками. Были отремонтированы дороги между Донецком и Мариуполем, Луганском и Лисичанском. Приведена в нормативное состояние улично-дорожная сеть Мариуполя.

Среди важнейших задач Госкомпании «Автодор» – восстановление дорог, входящих в состав сухопутного маршрута в Крым. Уже капитально отремонтированы 360 км трассы Р-280 «Новороссия», ведущей из Ростовской области на полуостров вдоль Азовского побережья. За два года проезд по этой дороге, которая проходит через Донецкую Народную Республику, Запорожскую и Херсонскую области, был полностью восстановлен.

В августе этого года завершились работы на еще одном участке стратегического для страны маршрута – от Ростовской области до Республики Крым – более 70 км трассы Чаплинка – Новотроицкое в Херсонской области. Комплекс проведенных ремонтных работ на дорогах региона обеспечит бесперебойное автомобильное сообщение к пунктам пропуска «Армянск» и «Перекоп», что разгрузило АПП «Джанкой», через который ранее шел основной поток транспорта.

Благодаря ремонту дорог сухопутного коридора трафик через новые субъекты РФ вырос почти в два раза. В среднем за сутки по обновленной трассе проезжают около 7 тыс. транспортных средств.

В этом году уже завершён капитальный ремонт 55-километровой



В 2024 году в ЛНР завершено восстановление двух альтернативных маршрутов проезда между городами Луганск и Донецк

трассы Донецк – Харцызск – Амвросиевка – КПП Успенка в ДНР, которая обеспечивает связь региона с Ростовской областью. После завершения капремонта трафик на автомобильной дороге вырос в 1,5 раза. Если в начале 2024 года по участку

читать проезд к социально значимым объектам и новым районам. Созданы необходимые условия для комфорта и безопасности жителей: появились новые остановочные павильоны, дорожные знаки, ограждения, разметка.

В прошлом году в городе было капитально отремонтировано несколько объектов, среди которых мост длиной 141 м по улице Шевченко. В торжественной церемонии его открытия принял участие Президент России Владимир Путин. Этому событию предшествовали 11 месяцев упорной работы дорожников и мостостроителей. Они смогли в короткий срок построить важный объект, расположенный около комбината «Азовсталь». Реализовать проект специалистам помогли нестандартные технические решения. Этот мост, связывая Центральный и Левобережный районы города, является узловым элементом улично-дорожной сети Мариуполя, по нему теперь движется основной поток транспортных средств, включая общественный транспорт. Завершение работ на этом объекте позволило запустить движение по четырем капитально отремонтированным улицам с выездом в сторону Ростовской области.

В этом году в ЛНР завершено восстановление двух альтернатив-

ных маршрутов проезда между городами Луганск и Донецк. Они позволяют быстрее и безопаснее как жителям, так и гостям добираться до культурных, образовательных объектов и медицинских учреждений.

Один из участков – 22 км автодороги федерального значения Р-150 от Луганска до Михайловки. Он является заключительным этапом восстановления Государственной компанией «Автодор» дороги Р-150, проходящей по территориям Луганской и Донецкой народных республик, общей протяженностью 328 км от границы Белгородской области до города Мариуполя, проходя и соединяя такие крупные города, как Старобельск, Луганск и Донецк.

Еще 28 км относятся к автодороге регионального значения от Луганска до Красного Луча. Данный участок имеет важное социально-экономическое значение для Луганской Народной Республики, так как связывает более 30 населенных пунктов. Кроме того, на этом участке дороги расположены 11 школ, 5 медицинских учреждений, проходят 20 внутренних маршрутов и 11 пригородных маршрутов общественного транспорта.

В этом году силами Госкомпании «Автодор» во всех четырех субъектах выполнены работы по капитальному ремонту 640 км трасс. Завершаются работы по благоустройству, а к концу года закончат ремонт искусственных сооружений. Сегодня во благо жителей новых субъектов работают 27 асфальтобетонных заводов, 14 генподрядчиков.

Государственная компания «Автодор» досрочно готова приступить к реализации работ по программе 2025 года, которой предусмотрено восстановление около 770 км дорог.

Кроме того, во исполнение поручений Правительства Российской Федерации, в рамках реализации специального инфраструктурного проекта Государственной компанией на территории Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей закуплено и безвозмездно передано 2044 ед. отечественной техники, оборудования и транспортных средств.

Более 2000 км дорог и свыше 60 искусственных сооружений восстановлено силами Автодора в новых субъектах с 2022 по 2024 год.

проезжали около 4 тыс. машин, то сейчас – более 6 тысяч.

Дорожники Госкомпании «Автодор» ремонтируют и улично-дорожную сеть Мариуполя. С 2022 года были обновлены 82 км. Благодаря восстановленным улицам удалось объединить районы города в единую транспортную сеть, перенаправить трафик, а также обеспе-

чить проезд к социально значимым объектам и новым районам. Созданы необходимые условия для комфорта и безопасности жителей: появились новые остановочные павильоны, дорожные знаки, ограждения, разметка.



В августе 2024 года года завершился ремонт на участке протяженностью более 70 км трассы Чаплинка – Новотроицкое в Херсонской области

Сохраняя жизни

Инновации для обеспечения безопасности движения

БЕЗОПАСНОСТЬ

Перед дорожной отраслью страны поставлены амбициозные задачи. К 2030 году с перспективой до 2036 года необходимо привести к нормативному состоянию до 85% дорог, при этом обеспечить снижение смертности на них в полтора раза в сравнении с 2023 годом. Госкомпания «Автодор» серьезно подходит к этим требованиям и выполняет полный комплекс мер, направленных на снижение аварийности на скоростных дорогах.

Слово – статистике

На сегодняшний день протяженность автомобильных дорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании «Автодор», составляет 5012 км. Причем три четверти из них – это трассы высшей технической категории со всеми присущими им техническими характеристиками: современное качественное дорожное полотно, отсутствие светофоров и пересечений в одном уровне, на М-12 «Восток» и ЦКАД – безбарьерная система взимания платы («Свободный поток») и высокая автоматизация большинства процессов контроля благодаря АСУДД. Поэтому неудивительно, что аварийность на всей сети Автодора планомерно снижается, несмотря на то, что интенсивность движения на платных участках существенно возрастает.

Особенно заметно трафик увеличивается в летние месяцы. Так, на М-4 «Дон» в пиковый период интенсивность движения возрастает в три раза, а в августе по сравнению с февралем – почти в шесть раз. На М-11 «Нева» фиксируется рост трафика до 200%, на М-1 «Беларусь» – на 150%, на М-3 «Украина» – на 50%, на ЦКАД – на 120–180%. Также на М-12 «Восток» от Москвы до Казани в летний период трафик увеличился вдвое по сравнению с январем.

Пользователи оценили преимущество дорожной сети Автодора и охотно выбирают магистрали Госкомпании для передвижения. Большим достижением Автодора является то, что сейчас скоростные магистрали в России стали прочно ассоциироваться с безопасностью при том, что разрешенная скорость составляет 110–130 км в час. Это объективные данные, которые подтверждаются официальной статистикой. Наиболее стабильные результаты показывают М-11 «Нева», М-12 «Восток» и ЦКАД. Если сравнить состояние аварийности за 2024 год на М-12 «Восток» с аналогичными участками на бесплатной дороге М-7 от Москвы до Казани, то на дороге М-12 количество ДТП втрое меньше, а уровень смертности от ДТП – ниже в пять раз.

Причины и следствия

Если говорить о причинах ДТП, то на сети дорог Госкомпании «Автодор» более 95% происшествий происходят из-за безответственного и пренебрежительного отношения пользователей к соблюдению правил дорожного движения. К сожалению, культура вождения меняется в лучшую сторону очень медленно, особенно среди водителей большегрузов. Так, примерно половина случаев ДТП, в которых погибли или пострадали люди, за первые шесть месяцев 2024 года произошла с участием грузового транспорта. Также 50% от общего числа пострадавших получили ранения из-за аварий с большегрузами. При этом тяжесть последствий в авариях с участием грузового транспорта очень высокая.

Повышение безопасности на автодорогах, находящихся в доверительном управлении Автодора, является безусловным приоритетом,



На 653-м км автодороги М-11 «Нева» появилась «музыкальная» разметка

поэтому ведется системная работа по снижению аварийности. В частности, отличительным технологическим преимуществом скоростных дорог является их оснащение автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД). Она осуществляет контроль за трафиком, а также сбор оперативной информации о ситуации на сети. На дорогах работают табло переменной информации, которые сообщают водителям о погодных условиях, ДТП, ограничениях скорости и т.д. Осуществляется мониторинг проезжей части с помощью видеокамер, которые в режиме реального времени выявляют такие инциденты, как выход человека на проезжую часть, остановка транспортного средства, его движение задним ходом.

Непогода – не причина для ДТП

Плохие погодные условия могут стать одной из причин ДТП. В снегопад или сильный дождь, а также при переходе температуры через ноль сцепление шин с дорогой ухудшается, тормозной путь увеличивается, и водитель может потерять контроль над управлением автомобилем. Для скоростных дорог недопустима ситуация, при которой состояние покрытия может стать причиной ДТП. Поэтому важным элементом интеллектуальной системы являются метеостанции – они позволяют контролировать ситуацию на автотрассах, в том числе состояние дорожного полотна.

Подрядные организации в свою очередь выполняют полный комплекс сезонных дорожных работ, обеспечивающих безопасный и беспрепятственный проезд. На скоростных трассах предусмотрены все необходимые элементы обустройства. Один из них – дорожная разметка. В этом сегменте тоже есть место инновациям: на ряде участков для разметки применен горячий термопластик с добавлением светоотражающих стеклошариков. Это более износостойкий и долговечный материал, а светоотражающие элементы обеспечивают хорошую видимость в темное время суток.

Другая инновация – поперечные шумовые полосы с музыкальным эффектом, которую уже успели назвать «музыкальная разметка». Суть в том, что при проезде по шумовым полосам с установленной скоростью создается эффект проигрывания узнаваемого музыкального фрагмента. Она не даст водителям заснуть за рулем, заставит сконцентрироваться на дороге, например, при приближении к аварийно-

опасному участку, будет служить снижению аварийности. В текущем году эксперимент с музыкальной разметкой проводится на одном из участков автодороги М-11 «Нева». По его результатам будет принято решение по распространению этой практики на других участках дорог.

Кроме того, на трассах Госкомпании ведется опытная эксплуатация интеллектуальной системы оповещения водителей транспортных средств о нахождении дикого животного на проезжей части. Подобные комплексы устанавливаются в местах, где существует вероятность выхода животных на дорогу. При помощи тепловизоров и видеокамер система фиксирует объекты, дальше предупреждение передается на электронные табло, привлекая внимание водителей и заблаговременно оповещая их об опасности. Такие системы уже установлены на автодороге М-1 «Беларусь» в Смоленской области, также в текущем году завершился монтаж комплекса на дороге А-107 «Московское малое кольцо».

Помощь на дороге

Еще одним важным отличительным элементом на сети скоростных дорог является работа службы аварийных комиссаров. Напомним: помощь можно вызвать круглосуточно по единому короткому номеру *2323, через мобильное приложение или с помощью устройств экстренной связи с надписью SOS,

расположенных вдоль трасс. Среднее время реагирования составляет 15–20 минут.

В настоящее время на сети Автодора работают 140 экипажей аваркомов. Их задача – помочь на дороге водителям, попавшим в нештатную ситуацию, в том числе ДТП. Они одними из первых приезжают на место события и готовы оказать необходимую техническую помощь (в замене колеса, в запуске двигателя в случае севшего аккумулятора, предоставлении инструментов для мелкого ремонта), отбуксировать до ближайшего безопасного места, а также оказать содействие в дозаправке топливом и вызове службы эвакуации.

В штатном режиме они регулярно совершают объезд вверенных им участков для контроля обстановки на трассе. При патрулировании аварийные комиссары контролируют состояние дорожной инфраструктуры, информируют центр управления дорожным движением об изменении погодных условий, состоянии проезжей части, а также дорожной обстановке. Кроме того, в обязанности аварийных комиссаров входит проверка работ, выполняемых в границах полосы отвода автодороги. Они контролируют наличие предписаний о порядке их производства, соответствие расстановки временных дорожных знаков, соблюдение требований стандартов и нормативных правовых актов. В случае нарушений специалисты с помощью фото- и видеосъемки фиксируют несоответствия.

Наибольшее количество вызовов аварийных комиссаров на дорогах «Автодора» отмечается в летний сезон, что обусловлено ростом интенсивности движения по скоростным трассам. Так, за семь месяцев текущего года на дорожной сети Госкомпании услугами службы аварийных комиссаров воспользовались 85 088 раз, что на 45% выше аналогичного периода прошлого года. Свою лепту в эту статистику вносит и то, что Автодор активно проводит мероприятия по информированию пользователей о работе службы аваркомов, при том что протяженность сети скоростных дорог постоянно увеличивается. Для сравнения: в прошлом году аваркомы оказали помощь 110 726 пользователям, что сравнимо с населением небольшого российского города, такого как Жуковский в Московской области. Это позволяет сказать, что служба аварийных комиссаров вносит огромный вклад в обеспечение безопасности дорожного движения.

Безопасность для взрослых и детей

Добавим также, что Госкомпания проводит мероприятия по профилактике ДТП. Зачастую бывает нелишним напомнить об основных правилах на магистралях, особенно юным пользователям скоростных дорог. Например, в начале осени на территории МФЗ на 23-м км трассы М-11 «Нева», а также на 173-м км трассы М-12 «Восток» во Владимирской области Автодор организовал семейный фестиваль безопасности дорожного движения «Безопасные выходные». Представители Госкомпании рассказали его взрослым участникам, как устроена служба аварийных комиссаров на скоростных участках, а детям предложили самостоятельно проехать маршрут на электромобиле по дороге. В пути юному водителю нужно было воспользоваться игрушечным транспондером и заправить автомобиль. Это хорошие навыки для будущих добросовестных пользователей скоростных магистралей.

Кроме того, специалисты Госкомпании регулярно проводят акции по безопасности дорожного движения. Например, в преддверии нового учебного года специалисты Госкомпании в Краснодарском крае подарили школьникам начальных классов световозвращающие блинкерные пластины, которые помогают водителям заметить ребенка на большом расстоянии – за 130–150 м (тогда как в черной одежде – только за 18 м). Их наличие на одежде в 6,5 раза снижает риск ночного наезда на пешехода.



Юные участники движения узнают о правилах поведения на дороге на фестивале «Безопасные выходные»

Кузница кадров для дорожной отрасли

Госкомпания «Автодор» готовит профессионалов со школьной скамьи



Госкомпания «Автодор» системно подходит к подготовке кадров и обучению будущих профессионалов дорожной отрасли

ПРОФЕССИЯ БУДУЩЕГО

Высококвалифицированные специалисты – основа поступательного и устойчивого развития дорожной отрасли. Она требует опережающей подготовки кадров нового поколения, поскольку является высокотехнологичной и наукоемкой сферой.

Госкомпания видит своим приоритетом всестороннее содействие достижению национальной цели «Реализация потенциала каждого человека, развитие его талантов, воспитание патриотичной и социально ответственной личности». Следуя Указу Президента России, Автодор ставит перед собой задачу помочь выявлению талантливой молодежи, развитию системы наставничества.

В рамках решения этой задачи Госкомпания сотрудничает с ведущими транспортными вузами страны, занимается профориентацией молодежи, работает с научными организациями и отраслевыми объединениями работодателей. Такой комплексный подход помогает основательно подойти к подготовке специалистов разного профиля с учетом требований дорожной отрасли. Так, в 2023–2024 годах более 700 студентов прошли практику в центральном аппарате Автодора и дочерних компаниях, на строящихся объектах в Республике Башкортостан и Нижегородской области.

Сотрудники Автодора занимаются профориентационной работой и с учащимися школ. Сформирован целый комплекс мероприятий. Например, поддержка олимпиадного движения для школьников по информатике, математике и физике,

поскольку при подготовке кадров важна качественная общеобразовательная подготовка, особенно по естественнонаучным дисциплинам. Чем раньше у школьников появится интерес к предметам естественнонаучного профиля, тем больше вероятность, что в дальнейшем они выберут инженерную профессию. Также прорабатываются вопросы подготовки к запуску профильных классов с вузами-партнерами, обсуждается организация конкурса на целевое обучение в интересах Госкомпании.

В сентябре – ноябре 2023 года Госкомпания «Автодор» провела всероссийский конкурс «По дорогам личного роста». Тогда 33 финалиста из 23 регионов России приехали в Москву для участия в очной программе, включающей профориентационный и культурный компоненты, посещение объ-

ектов Автодора. Они смогли познакомиться с возможностями «умной дороги» в Центральном пункте управления ЦКАД, строительством Северного обхода Твери на М–11 «Нева». Школьники узнали про современную дорожно-строительную технику и изучили современные технологии проектирования.

В конце прошлого учебного года силами Автодора была организована профориентационная программа для учеников 10–х классов школ из новых регионов Российской Федерации. Ее участниками стали 12 подростков из четырех новых регионов России: Запорожской и Херсонской областей, Донецкой и Луганской народных республик.

Также для привлечения молодежи в дорожную отрасль в апреле текущего года был объявлен всероссийский конкурс проектных и исследовательских работ «Раз-

витие дорожно-строительного комплекса России». В нем могут принять участие старшеклассники, студенты, аспиранты, молодые преподаватели и ученые. У них есть возможность представить экспертному жюри свои собственные разработки по решению теоретических и практических задач, связанных с проектированием, строительством и эксплуатацией дорог. Итоги конкурса планируется подвести в конце текущего года.

Кроме того, действующие специалисты Госкомпании регулярно подтверждают и повышают свою квалификацию, получают дополнительное образование. Так, в 2023 году этой возможностью воспользовался 201 сотрудник Государственной компании, из них 15 работников прошли профессиональную переподготовку и 186 – повысили квалификацию.

С опорой на инновации

Передовые технологии для сети скоростных дорог

НАУКА – ОТРАСЛИ

Современные скоростные магистрали рассчитаны на высокие нагрузки. Поэтому важную роль на этапе их проектирования, строительства и эксплуатации играют передовые строительные материалы и технологии, а также цифровые решения и искусственный интеллект.

Техническая политика Госкомпании «Автодор» предусматривает широкое применение инноваций, в том числе продиктованных требованиями импортозамещения. Такой подход дает возможность снизить издержки и сократить сроки строительства, повысить эксплуатационные свойства автодороги и искусственных сооружений, продлить межремонтные сроки. В Госкомпании нарабатан огромный опыт как по внедрению инновационных технологий, так и по их научно-техническому сопровождению.

Остановимся лишь на недавнем примере – федеральной автодороге М–12 «Восток», во время строительства которой применялся целый ряд инноваций. В частности, при возведении пилона вантового моста через реку Оку в районе города Муром впервые была использована технология бетонирования методом скользящей опалубки. В целом вантовая система моста больше чем наполовину состоит из отечественных компонентов: с учетом технологий, оборудования для монтажа и программных продуктов объем импортозамещения превышает 70%. Технологии непрерывного бетонирования были также применены при строительстве искусственных сооружений через Осипов Овраг и реку Свиягу на 7–м этапе строительства М–12.

Благодаря организации научно-технического сопровождения оптимизированы решения при про-

кладке дороги М–12 по карстовым участкам. В целях укрепления основания на ряде этапов было произведено устройство моста в грунте, смонтирована контрольно-оповестительная система с сенсорами деформации и температуры. На самом протяженном мостовом переходе М–12 – мосту через реку Волгу – установлены шаровые опорные части, оснащенные датчиками для проведения мониторинга усилий, передаваемых на сооружение, и перемещения элементов конструкции. Эти данные обеспечат необходимый набор статистики и позволят прогнозировать сроки службы опорных частей объекта.

А на мосту через реку Белую в Башкортостане (главном искусственном сооружении первого этапа строительства скоростной дороги Дюртюли – Ачит, продолжения трассы М–12 от Казани до Екатеринбурга) применена технология непрерывного бетонирования со скользящей опалубкой. Она значительно сокращает сроки работ. Методика заключается в том, что опалубочная конструкция перемещается вертикально с помощью специальных домкратов и направ-

ляющих гидравлического действия, обеспечивая непрерывное бетонирование опор. Технология позволяет обойтись без разборки конструкции опалубки и установки ее на новом месте, что дает серьезное преимущество во времени по сравнению с традиционным методом самоподъемной опалубки.

Кроме того, при строительстве моста через Белую используется самоуплотняющаяся бетонная смесь. Благодаря повышенной пластичности и подвижности она равномерно занимает все пространство опалубки без образования пустот и пузырьков воздуха. Уникальность смеси в том, что за короткий срок бетон набирает высокую прочность, за счет чего увеличивается производительность работ.

Есть успешные практики внедрения новых подходов в конструкции дорожных одежд, применении битумных вяжущих, использовании местных материалов для устройства основания дороги. Это лишь небольшая часть наработок Госкомпании, которые после успешного периода апробирования на опытных участках с оценкой эффектив-

ности могут найти более широкую практику по всей сети автомобильных дорог.

Отдельное направление – инновационные инженерные решения и новые цифровые решения. К примеру, безбарьерная система взимания платы «Свободный поток», которая внедрена на ЦКАД и М–12 «Восток», – это полностью отечественная разработка. Ее ключевыми отличиями являются тарификация и оплата проезда в движении, без остановки или изменения скоростного режима, что способствует повышению безопасности дорожного движения и снижению числа вредных выбросов в атмосферу.

Все скоростные магистрали Автодора оснащены автоматизированной системой управления дорожным движением (АСУДД), которая способна выявлять дорожные события с потенциальными негативными последствиями, приводящими к ДТП. Это возможно с помощью видеокamer с функцией записи панорамных фото и видео, а также специальных опций машинного зрения, определяющих в реальном времени такие инциденты, как остановившееся транспортное средство,

человека на дороге, движение задним ходом, медленно движущееся транспортное средство. Кроме того, для круглосуточного мониторинга погодных условий на дорогах Госкомпании установлены 128 метеостанций, анализирующих данные об окружающей обстановке более чем по 10 параметрам, начиная с температуры воздуха и заканчивая температурой поверхности дороги для обеспечения постоянного контроля за состоянием дорожного полотна.

Все элементы АСУДД интегрированы между собой. По совокупности зафиксированных параметров в автоматизированном режиме запускается один из множества сценариев управления дорожным движением. В зависимости от события системой или оператором инициируются вызов аварийного комиссара, изменение рекомендуемой скорости с помощью вывода на табло переменной информации и знаков переменной информации и др. Таким образом, на сети скоростных автодорог системно апробируются и применяются новые возможности интеллектуальных транспортных систем.



На сети скоростных автодорог Госкомпании системно апробируются и применяются новые возможности интеллектуальных транспортных систем

Россия как на ладони

На любимом авто – по скоростным трассам

ТУРИЗМ И СЕРВИС

В России на глазах формируется не только опорная сеть скоростных дорог, но и сами принципы их строительства и обустройства. Благодаря масштабной работе Госкомпании «Автодор» сейчас поездки на дальние расстояния по автомобильным дорогам воспринимаются не как утомительная работа, сопряженная с риском и нервами, а как удовольствие.

В отпуск – на своем автомобиле

В последние годы в России активно развивается рынок внутреннего туризма. Согласно статистике он ежегодно увеличивается на 6–8% и по прогнозам может достичь 140 млн поездок к 2030 году. В текущем, 2024 году эта цифра ожидается в районе 100 млн. Только за летние месяцы совершены 50 млн поездок по России. В некоторых регионах в пик летнего сезона туристический трафик увеличивается на 20–40%. Причем все больше граждан предпочитают путешествовать на собственном автотранспорте. Существенную роль в этом тренде играет расширение сети автомобильных дорог в России, в том числе скоростных автомагистралей. Политика государства в этой части отражена в Концепции развития автомобильного туризма в России до 2035 года, утвержденной в апреле 2024 года, которая в том числе предусматривает развитие сопутствующей инфраструктуры.

Государственная компания «Автодор» принимает непосредственное участие в формировании нового тренда на внутренний туризм, развивая опорную сеть скоростных дорог и современную инфраструктуру на них. Ежегодно открываются для проезда все новые участки магистралей. В прошлом году это более 800 км автодороги М–12 «Восток», которая позволила менее чем за 7 часов преодолеть расстояние от Москвы до Казанского кремля. Результат не заставил себя ждать: в весенне-летний сезон 2024 года поток автотуристов в республику увеличился на 88%. Ожидается, что до конца года Татарстан посетят около 1 млн гостей.

С открытием в июле 2024 года обхода Твери у путешественников появилась возможность проехать по скоростным дорогам без единого светофора от Санкт-Петербурга до той же Казани и от Балтийского моря до Черного. Пользователи это также оценили: после открытия Северного обхода Твери в целом по М–11 «Нева» трафик вырос на 10%.

Основной принцип Госкомпании в развитии скоростных магистралей – комплексный подход к безопасности, комфорту передвижения и придорожному сервису. Такая концепция «инфраструктурной услуги» подразумевает круглосуточную помощь на дороге, наличие на трассах современных многофункциональных зон (МФЗ), а также качественную высокоскоростную связь. Причем все эти сервисы должны быть в равной степени доступны абсолютно любому пользователю, в том числе с ограниченными возможностями.

Для людей и для бизнеса

Развитие инфраструктуры – одна из ключевых задач при реализации масштабных проектов. Причем отличительной чертой подхода Госкомпании является то, что объекты инфраструктуры создаются под запросы как пользователей, так и бизнеса: коммерческим структурам предлагаются типовые решения с



Благодаря масштабной работе Госкомпании «Автодор» сейчас поездки на дальние расстояния по автомобильным дорогам воспринимаются не как утомительный процесс, а как удовольствие

площадками отдыха, где они могут разместить собственные объекты. К тому же возводить МФЗ можно параллельно со строительством трассы, не затрагивая ее конструктив, что экономит время и средства инвесторов. Для комфорта пользователей МФЗ открываются уже на этапе запуска движения по новым участкам. Стоит отметить, что проекты реализуются в едином инновационном формате: на всех есть разделение потоков движения по видам транспортных средств (легковые и грузовые), создано пешеходное «ядро», устроена автобусная инфраструктура. В основе лежит прежде всего безопасность водителей и пешеходов на территории МФЗ за счет зонирования и разделения потоков.

В состав МФЗ входят АЗС с различным топливом, площадки отдыха, единые сервисные здания с функцией торговли, рекреации, фудкортом, горячим питанием. К пешеходному ядру относятся детская игровая площадка, спортивная площадка, площадка для выгула питомцев, летние террасы и объекты благоустройства. Все они построены в новом архитектурно-планировочном формате в соответствии с единой концепцией. В целом такой подход стал новшеством для дорожной отрасли страны. Впервые все необходимое для пользователей в поездке сосредоточено на одной территории.

МФЗ подрастают

Уже на этапе ввода М–12 от Москвы до Казани в эксплуатацию на трассе работали 18 МФЗ, в том числе флагманская на 173–м км во Владимирской области. В текущем году эта работа продолжается: в августе и сентябре открылись две МФЗ на территории Республики

Татарстан – на 778–м км в сторону Казани и зеркальная в сторону Москвы. В составе обоих комплексов – АЗС и сервисное здание с террасой для обслуживания водителей и пассажиров с супермаркетом и кафе. Для удобства автомобилистов предусмотрены дополнительные парковочные места для грузовых и легковых авто. Совсем недавно была открыта еще одна МФЗ на 616–м км М–12 в Чувашской Республике. Таким образом, трассе нет

количество визитов на всех МФЗ на М–12 «Восток», М–11 «Нева» и ЦКАД с января по июль 2024 года превысило 7 млн. Самыми популярными ожидаемо оказались МФЗ на М–12 «Восток» – их посетили порядка 4,6 млн раз. МФЗ на М–11 «Нева» – около 2 млн раз. На ЦКАД путешественники заезжали на три действующие МФЗ нового типа порядка 512 тыс. раз.

На данный момент в стадии реализации находятся еще порядка

М–12 «Восток» на участке от Москвы до Казани полностью покрыта 4G.

еще и года, а на ней уже работают 22 многофункциональные зоны дорожного сервиса. Всего же от Москвы до Казани планируется размещение 32 МФЗ.

На трассе М–11 «Нева» работают 15 МФЗ, в стадии строительства еще две зоны отдыха. Их возведут на недавно открытом Северном обходе Твери. Это будут самые масштабные объекты дорожного сервиса в России. Только площадь каждой из АЗС в составе МФЗ составит около 1500 кв. м. Там будет представлен весь комплекс услуг: от горячего качественного питания до прачечных и душевых.

На ЦКАД сейчас функционируют три МФЗ, в состав которых входят АЗС, супермаркеты, кафе, детские и спортивные площадки, удобные парковки для легковых и грузовых автомобилей. Еще шесть МФЗ находятся в активной фазе реализации. Всего же на ЦКАД планируется разместить 16 МФЗ.

Посещаемость МФЗ по всем направлениям растет параллельно открытию новых участков. Так, общее

30 МФЗ в новом формате с 67 объектами дорожного сервиса. Только за прошлый год начала свою работу 21 МФЗ в новом формате. В настоящее время на магистральной Госкомпании насчитывается более 100 многофункциональных зон дорожного сервиса.

Отели на дороге

Ключевой составляющей придорожного сервиса является возможность отдыха. Это особенно важно, когда намеченный маршрут предполагает долгую поездку. Для семей, путешествующих с детьми, это особенно актуально. Учитывая запросы пользователей, Автодор включает в состав МФЗ мотели и гостиницы.

В сентябре заработал новый современный отель в рамках МФЗ на 423–м км М–11 «Нева» в Окуловском районе Новгородской области. Общая площадь гостиницы с благоустроенной прилегающей территорией составила около

16 тыс. кв. м. В ней 45 гостиничных номеров: 43 стандартных, площадь которых составляет порядка 18 кв. м, и два для маломобильных граждан. Для удобства гостей предусмотрены круглосуточные сервисы, кафе, бизнес-уголок с бесплатным интернетом, прачечная, бесплатная парковка. В информационном центре, расположенном в холле отеля, гости могут приобрести сувениры и локальные товары, а также получить информацию о местных достопримечательностях и интересных маршрутах.

На сегодняшний день ведется работа по расширению сети отелей. Еще одна гостиница появится в 2025 году в рамках МФЗ на 421–м км трассы М–12 «Восток» в Нижегородской области, вблизи Арзамаса. Она войдет в состав одной из двух «зеркальных» многофункциональных зон. Отель также рассчитан на 45 номеров (в том числе будут номера для людей с ограниченными возможностями здоровья). В целом набор сервисов будет тот же: бесплатная парковка, круглосуточное кафе, бизнес-уголок с бесплатным доступом к компьютеру и высокоскоростному интернету, прачечная и т. п. Еще два отеля сети уже работают вдоль М–4 «Дон» на 206–м и 1001–м км в Тульской и Ростовской областях.

Есть связь!

Важнейшим атрибутом скоростной магистрали является возможность пользоваться качественной высокоскоростной связью. Государственная компания совместно с крупнейшими операторами сотовой связи проделала огромную работу. Ее суть – подготовка «под ключ» площадок для размещения телекоммуникационного оборудования операторов: от строительства инфраструктуры до подключения к энергосетям. Такой подход позволяет значительно сократить сроки обеспечения новых дорог устойчивой мобильной связью.

Что касается первого направления, то в апреле 2024 года на трассе М–11 «Нева» и Центральной кольцевой автодороге экспертами агентства TelecomDaily было проведено тестирование качества мобильной связи, предоставляемой четырьмя федеральными сотовыми операторами. Оценка эффективности работы телефонной мобильной связи происходила по нескольким характеристикам: качество голоса и качество мобильного интернета, включая параметры просмотра видео на популярном видеохостинге. Средний показатель качества передачи речи на М–12 «Восток» достиг 3,1 балла из 5, что является нормой для передачи голоса в принятом во всем мире цифровом стандарте GSM.

Если говорить о трассе М–12 «Восток», то в августе 2024 года четыре федеральных сотовых оператора завершили строительство и наладку телекоммуникационной инфраструктуры на участке от Москвы до Казани. Базовые станции стандарта 4G (LTE) размещены на 175 антенно-мачтовых сооружениях. Они обеспечивают водителей и пассажиров бесшовной голосовой связью и скоростным мобильным интернетом как вдоль самой автомагистрали, так и на территории многофункциональных зон сервиса. Скорость мобильного интернета на маршруте из Москвы в Казань составляет 30–35 Мбит/с. Это дает возможность использовать GPS-навигацию, смотреть видео без задержек и буферизации, слушать музыку онлайн, быстро скачивать файлы и приложения, загружать фото и видео в социальных сетях.



Все необходимое для пользователей в поездке сосредоточено на одной территории