



**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ
ТРАНСПОРТНЫЕ
ПРОЕКТЫ РОССИИ
2020—2021 гг.**





ПРЕЗИДЕНТСКИМ КУРСОМ: на перспективу до 2030 года

Стартовой площадкой для качественного прорыва в развитии транспортной инфраструктуры страны стал Указ Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Были определены беспрецедентные по своим масштабам задачи.

Напомним, одним из пунктов Майского указа Владимир Путин предписал Правительству РФ сформировать национальный проект по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог (БКАД), другим — разработать Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ).

В частности, согласно заявлению Президента, в обозначенный период следовало практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог, для чего из всех возможных источников финансирования необходимо изыскать более 11 трлн рублей. А Комплексный план, помимо развития автодорожной сети, включил в себя радикальную модернизацию и всех других отраслей транспортной сферы.

Паспорта национального проекта «БКАД» и КПМИ были утверждены в конце 2018 года. В августе 2019 года транспортная часть Комплексного плана также получила статус нацпроекта. Первые итоги работы Минтранса свидетельствовали о правильности выбранного пути.

В 2020 году Владимир Путин провел два государственных мероприятия, на которых обсуждалась ситуация, в том числе, по реализации национальных проектов в сфере транспортной инфраструктуры. В обоих случаях особое внимание пришлось уделить преодолению последствий пандемии.

7 мая Президент провел совещание по вопросам развития транспортной отрасли. По итогам обсуждения глава государства дал ряд поручений, касающихся неотложных мер ее поддержки, а также дальнейших перспектив в рамках решения долгосрочных стратегических задач. В частности, Правительству РФ предписано «обеспечить в полном объеме сохранение всех мероприятий по развитию и поддержанию в нормативном состоянии объек-

тов транспортной инфраструктуры, обновлению парка транспортных средств, предусмотренных национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

13 июля Владимир Путин провел заседание Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. Во главу угла Президент поставил их актуализацию и корректировку исходя из реальной ситуации.

Глава государства при этом подчеркнул, что, несмотря на объективные текущие трудности, долгосрочные ориентиры остаются неизменными. Вместе с тем, учитывая новые факторы и обстоятельства, оптимальная стратегия видится в том, чтобы «заглянуть за нынешний горизонт планирования национальных целей и проектов, то есть за 2024 год, и уже сейчас в развитие поставленных целей определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие». По итогам обсуждения Владимир Путин поручил подготовить закрепляющий изменения документ (июльский Указ Президента РФ № 474 «О национальных целях развития России до 2030 года»).

В соответствии с поставленными задачами Минтранс РФ разработал вариант реформирования двух нацпроектов, реализацию которых осуществляет. В частности, на указанную перспективу возрастают масштабы и компетенции «Безопасных и качественных автомобильных дорог», а в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры вместо одного федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» появятся три.

Руководство Минтранса выразило уверенность, что реформирование нацпроектов с их пролонгацией до конца десятилетия, в соответствии с поручением Владимира Путина обеспечит выход транспортной отрасли на траекторию устойчивого роста к концу 2021 года и создаст условия для их успешной реализации в перспективе до 2030 года.

«**Нужно максимально сохранить инвестиционные программы транспортного комплекса, развития инфраструктуры, чтобы сберечь производственные связи, рабочие места специалистов, доходы граждан как в самой отрасли, так и в смежных секторах.**

*Президент России
В. В. Путин*

По материалам www.kremlin.ru

Издатель

ООО «ТехИнформ»

Редакция:

Главный редактор

Регина Фомина

Выпускающий редактор

Сергей Зубарев

Дизайнер, бильд-редактор

Лидия Шундалова

Руководитель службы отраслевой аналитики

Ирина Вишневецкая

Руководитель отдела продвижения и выставочной деятельности

Полина Богданова

За помощь в подготовке каталога редакция благодарит пресс-службы Минтранса РФ, Росавтодора и ФКУ Упрдор «Тамань», Росжелдора, ФГУП «Росморпорт», Администрации Архангельской области.

В каталоге использованы материалы сайтов www.kremlin.ru, morflot.gov.ru, russianhighways.ru, www.agaa.ru, stroim.su

Адрес редакции:

192283, ул. Купчинская, д.30, к.1

Тел.: (812) 905-94-36,

+7-931-256-95-77,

+7-921-973-76-44

office@techinform-press.ru

www.techinform-press.ru

Подписано в печать: 15.11.2020

Заказ №

Отпечатано: ООО «Премиум Пресс»,

г. Санкт Петербург, ул. Оптиков, д. 4



СОДЕРЖАНИЕ

Стратегия и тактика Минтранса в новом формате	4	Дорожная летопись R-1	36
ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»	13	Транспортный обход Тольятти	38
ЦКАД: развитие инфраструктуры столичного региона	14	АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	41
ЦКАД-3: дорога с высоким интеллектом	18	«Таврида» — крымская дорога жизни ..	42
По Киевскому шоссе к югу.....	22	К ускорению от Краснодара до Крыма.	46
М-1 «Беларусь»: дорога разных возможностей	26	Ключ к новому скоростному коридору	50
М-4 «Дон»: десять лет под реконструкцией	28	Холмогорские обходы: финиш и старт ..	56
М-12 «Москва — Казань»: с акцентом на скорость.....	32	Дальневосточная дорожная концессия №1	60
		«Сибирь»: строительство обходов, масштабная реконструкция	64
		АО «Труд» реализует масштабный проект в Иркутской области	68



Северокавказские обходы.....70	МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ95	АЭРОПОРТЫ 115
ТРАНССТРОЙПРОЕКТ: компания полного цикла.....72	Развитие морских портов.....96	Шереметьево: войти в мировой топ-10..116
Самый протяженный новый объезд.....76	Мурманский узел: комплексное расширение100	Грозный: реконструкция и строительство аэропорта «Северный» 122
ГЧП на российских мостах.....78	Порт Сабетта — крупнейший мировой проект Арктики103	Усиление «Соловков» 124
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ81	Перспективы в масштабе Севморпути104	Баландино: путь в созвездие лучших аэропортов 126
Северный широтный ход82	LUGAPORT — крупнейший многопрофильный терминал на Балтике106	Модернизация в якутских масштабах .128
Восточный полигон.....85	Внутренний водный проект года.....110	Новосибирск: рост второй трансферной столицы 131
От севера до юга: инфраструктура нового уровня88	Морской порт на Северной Двине.....112	Томская модернизация 134
На высокой скорости из Петербурга в Москву92		Международные хабы Дальнего Востока..136
		Концерн ВКО «Алмаз — Антей»: новые возможности аэронавигации 140



Национальные проекты призваны объединять граждан для достижения прорыва. Это необходимо на поворотном, рубежном этапе истории нашей страны.

*Президент России
В. В. Путин*



СТРАТЕГИЯ И ТАКТИКА МИНТРАНСА В НОВОМ ФОРМАТЕ

В Послании Федеральному собранию 2018 года Владимир Путин поставил перед Правительством РФ и транспортным комплексом России стратегическую задачу: «Нам нужно буквально «прошить» всю территорию страны современными коммуникациями». В рамках компетенций Минтранса основными инструментами достижения обозначенных главой государства целей стали национальные проекты «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Напомним, первоначально они формировались в горизонте планирования до 2024 года. Недавно, в соответствии с Указом Президента № 474, было принято решение о переформатировании нацпроектов с продлением их действия на все десятилетие.

НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ «КАЧЕСТВЕННОГО ПРОРЫВА»

Новые горизонты для деятельности Минтранса фактически начали открываться еще с принятием пилотной государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ 20 декабря 2017 года. В ее состав изначально вошли восемь ведомственных проектов и, что особенно важно для дорожной отрасли, приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги». Реализация этих планов намечалась на 2018-2021 гг.

Вскоре, однако, новые ориентиры с беспрецедентными масштабами работ были определены Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Выполняя поручения главы государства, Минтранс совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти разработал национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утвержден 24 декабря 2018 года) и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден 30 сентября 2018 года), ставшие основой актуализированного варианта программы «Развитие транспортной системы». Она включила в себя 13 федеральных и 6 ведомственных проектов, а также 17 ведомственных целевых программ. Сроками реализации их мероприятий были обозначены 2019-2024 гг.

В деятельности Минтранса на этом этапе отдельно следует также отметить разработку проекта Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 года, федерального проекта «Логистика международной торговли» в составе национального проекта «Международная кооперация и экспорт», ведомственного проекта «Цифровой транспорт и логистика». Однако основные объемы работ все-таки были связаны с реализацией двух профильных нацпроектов.

Напомним, Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ) включил в себя 11 федеральных проектов. Девять из них ориентированы непосредственно на транспортную инфраструктуру. Это «Европа — Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Внутренние водные пути». Протоколом заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 6 августа 2019 года

«Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» была утверждена в статусе национального проекта. Руководителем его был назначен министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

В целом реализация КПМИ оценивалась в 6,3 трлн рублей, около 3 трлн должны были составить частные инвестиции.

Одним из важнейших направлений выхода на траекторию устойчивого экономического роста в соответствии с июльским Указом Президента № 474 «О национальных целях развития России до 2030 года» является запуск нового инвестиционного цикла, который предусматривает реализацию крупнейших инвестпроектов в сфере транспорта. Инструментом реализации этой задачи являются национальные проекты «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Структура нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (первоначально намеченные сроки реализации: 01.09.2018 — 31.12.2024) включила в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги необщего пользования Минобороны России». Нацпроект охватил территории 83 регионов и 104 городских агломерации (все российские города с населением свыше 200 тыс. человек и столицы субъектов РФ). Общие затраты на его реализацию планировались в объеме почти 4,8 трлн рублей. Руководителем нацпроекта «БКАД» также был назначен министр транспорта РФ.

Наиболее капиталоемким стал федеральный проект «Дорожная сеть». В него намечалось интегрировать более 4,4 трлн рублей. Из федерального



бюджета (межбюджетные трансферты регионам) предполагалось выделить около 300 млрд, а остальные средства — из консолидированных бюджетов субъектов РФ.

Итоговыми целевыми показателями были обозначены:

- увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующей нормативным требованиям, с 43,1 (базовый показатель 2017 года) до 50,9%, а на территории городских агломераций — с 42 до 85%;

- снижение доли дорог, работающих в режиме перегрузки, на 10% от уровня 2017 года;

- снижение количества мест концентрации ДТП на территории субъекта РФ в два раза от уровня 2017 года.

Итоги первого года реализации БКАД 25 марта на селекторном совещании обнародовал заместитель руководителя Росавтодора Игорь Костюченко. Запланированные мероприятия субъектами РФ были в основном выполнены, поставленные цели достигнуты. В 2020 году отрасль начала работать по ранее намеченным планам, причем погодные условия позволили раньше открыть дорожный сезон. Уже в августе первые регионы рапортовали о досрочном выполнении задач в рамках БКАД.

Вместе с тем в условиях пандемии экономические обстоятельства усложнились. В июле Президент России заявил о необходимости рефор-

мировать национальные проекты в целом, «на основе выбора людей, с учетом накопленного опыта и уроков последних месяцев», скорректировать их «исходя из реальной ситуации». Для сохранения долгосрочных ориентиров неизменными, по словам главы государства, сейчас следует «более эффективно распределять наши возможности, маневрировать средствами». В этой связи Владимир Путин предложил расширить горизонт планирования и «определить общенациональные задачи на предстоящее десятилетие», в том числе, с привлечением новых источников финансирования в инфраструктуру. Минтранс России, соответственно, занялся подготовкой предложений по обновлению нацпроектов в рамках своих компетенций. Нарботки были представлены на итоговом заседании коллегии министерства 9 октября.

КПМИ: ОПТИМИЗАЦИЯ И ПРОДОЛЖЕНИЕ

О реформировании национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» рассказал Иннокентий Алафинов, на момент заседания коллегии занимавший должность первого заместителя министра транспорта РФ.

Прежде всего, было отмечено, что Минтранс в данном случае ориентируется на решение масштабной задачи по переосмыслению реализуемых нацпроектов, поставленной в июле текущего года Президентом России. Одним из крупнейших и капиталоемких среди них, как известно, является Транспортная часть комплексного плана.

В обновленном формате уже определен состав объектов каждого федерального проекта до 2030 года. Были озвучены и основные структурные изменения.

Во-первых, федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит» разделен на три проекта: «Развитие Восточного полигона железных дорог», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» и «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна». Кроме того, из «Коммуникаций между центрами экономического роста» выделен отдельный федеральный проект — «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла».

Во-вторых, автодорожная часть федеральных проектов «КЦЭР» и «Морские порты России» переносится в нацпроект «БКАД».

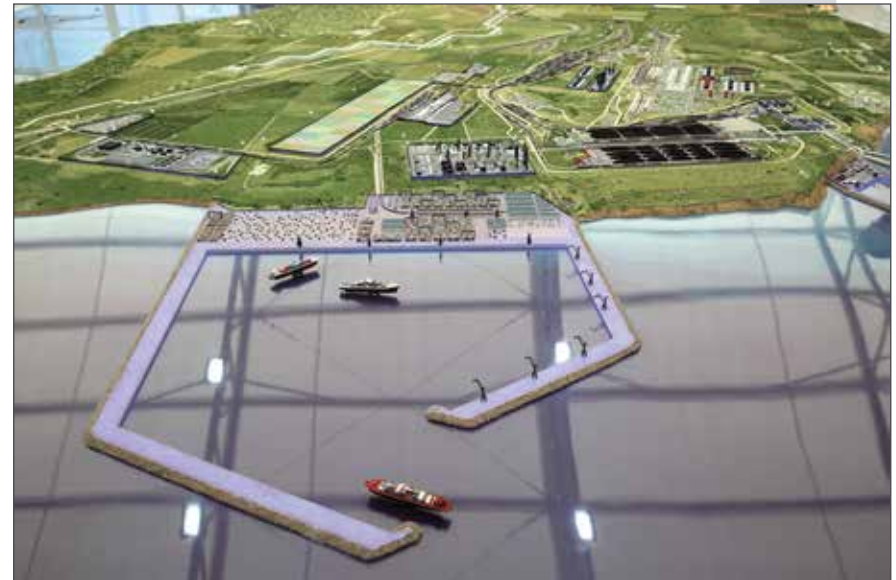
В-третьих, исключаются проекты «КЦЭР», «Внутренние водные пути» и «Транспортно-логистические центры». Их сегодняшние мероприятия, за ис-

ключением федеральных автодорог, предложено реализовывать в формате госпрограммы.

Соответственно, изменения коснутся и структуры финансирования обновленного КПМИ. На период 2021–2030 гг. предполагается выделение около 6,6 трлн рублей, в том числе 808 млрд в 2021–2023 гг. из федерального бюджета. В целом до 2024 года, включая упомянутый перенос автодорог в БКАД, общее финансирование КПМИ снизится с предусмотренных ранее 5,4 трлн до 3,8 трлн рублей. При этом доля внебюджетных средств в новой редакции возрастает с 55 до 68%.

Что касается подробностей, то, в частности, федеральный проект «Европа — Западный Китай» в предложенном Минтрансом варианте реформирования КПМИ получил название «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай». В него включены 10 объектов: 9 этапов создания новой магистрали М-12, включая участок обхода Балашиха — Ногинск, и обход Тольятти. Полностью коридор должен быть введен в эксплуатацию в 2024 году. Общее финансирование проекта составит 705 млрд рублей, в том числе 332 млрд из федерального бюджета.

«Морские порты России» — это теперь «Развитие морских портов». В федеральный проект включен 51 объект. Основная задача — обеспечить повышение транзитного потенциала страны, увеличение экспорта углеводородного сырья и продукции АПК. По результатам инвентаризации ранее предусмотренных мероприятий из федерального проекта исключены 6 объектов в связи с неготовностью инвесторов на их дальнейшую реализацию, но при этом



Модернизация участков путей на подходах к портам Азовского и Черного морей на Кубани

добавлены 15 новых. Финансовое обеспечение «Развития морских портов» на период до 2030 года составляет более 620 млрд рублей, в том числе около 60 млрд в 2021–2023 гг. за счет средств федерального бюджета.

«Развитие Северного морского пути» (ранее — «Северный морской путь») включает в себя 27 объектов с общим финансированием до 2030 года в объеме около 270 млрд рублей, в том числе 143 млрд в 2021–2023 гг. — из федерального бюджета.

Наибольшему реформированию подвергся железнодорожный блок. Так, федеральным проектом «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» планируется реализация 129 объектов. Финансирование обеспечивается за счет средств РЖД, федерального бюджета и бюджета Москвы. Задача — переход на качественно новый уровень транспортных услуг пассажирам Московской агломерации, входящей в топ-20 крупнейших городских агломераций мира.

Федеральный проект «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна» позволит не только увеличить объемы и скорость доставки портовых грузов к побережью, но и реализовать мероприятия по формированию специализированного пассажирского коридора.

дора «Центр — Юг». В частности, после проведения работ на участке Москва — Горячий Ключ к 2028 году усредненное время движения поезда из столицы до Сочи сократится с 32 до 18 часов, а в Симферополь — до 20 часов. В целом в проект планируется включить 65 объектов с общим объемом финансирования в 2021–2030 гг. более 1,7 трлн рублей, преимущественно за счет средств ОАО «РЖД».

«Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна» предусматривает реализацию 180 объектов с объемом финансирования до 2030 года более 350 млрд рублей, также почти полностью за счет внебюджетных источников.

«Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог» предполагает ввод более 500 объектов на период до 2024 года с финансовым обеспечением в 685 млрд рублей. Паспортом федерального проекта также предусмотрены мероприятия по электрификации Восточного полигона, реализуемые в рамках компетенции Минэнерго России.

«Высокоскоростное железнодорожное сообщение» теперь именуется «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». В рамках федерального проекта по итогам 2027 года планируется завершение строительства магистрали Санкт-Петербург — Москва протяженностью 630 км. Финансирование предусматривает как бюджетные, так и внебюджетные средства объемом около 1,4 трлн рублей.

Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов» (ранее — «Развитие региональных аэропортов и маршрутов») предполагается до 2030 года реконструкция или строительство 117 объектов аэропортовой инфраструктуры. Финансовое обеспечение на период 2021–2024 гг. составит почти 141 млрд рублей, из которых 96 млрд будут направлены из федерального бюджета. При этом расходы на субсидирование перевозок пассажиров перегружены в специальную госпрограмму.

Необходимо также отметить, что по итогам заседания коллегии первый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов предложил на перспективу рассмотреть особый статус программы по формированию опорной сети внутренних водных путей. Возможно, это будет третий национальный проект, посвященный развитию транспортной инфраструктуры страны. Соответствующий план предполагается утвердить в следующем году. На начало ноября Минтранс и Росморречфлот уже разработали концепцию нового нацпроекта до 2030 года — «Внутренний водный транспорт». В его состав предложено включить три федеральных проекта: «Развитие сети внутренних водных путей», «Развитие грузовых, пассажирских перевозок и инфраструктуры внутреннего водного транспорта», «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта».

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ БКАД

О переформатировании нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на заседании коллегии рассказал заместитель министра транспорта — руководитель Росавтодора Андрей Костюк.

В БКАД включены два новых федеральных проекта: «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» и «Развитие федеральной магистральной сети».

В федпроект «Региональная и местная дорожная сеть» (ранее — «Дорожная сеть») во исполнение Указа Президента РФ № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» добавлен показатель, характеризующий удовлетворенность граждан состоянием дорог. Предлагается дополнить проект также новыми значениями по приведению в нормативное состояние мостов, строительству путепроводов, строительству наиболее важных региональных и местных дорог.

В состав городских агломераций, получающих федеральную поддержку в рамках БКАД, предполагается также включить Санкт-Петербургскую агломерацию. На сегодняшний момент в нормативном состоянии там находится только 64% дорожной сети, тогда как целевым ориентиром являются 85%.

Важным вопросом для министерства, по словам Андрея Костюка, является также финансирование мероприятий по мостам и путепроводам. С этой целью предлагается с 2022 года часть допакцизов, предусмотренных на реализацию БКАД, доводить до регионов в виде межбюджетных трансфертов.

С 2025 года в федеральный проект также включены задачи по приведению в нормативное состояние до 85% к 2030 году дорог в агломерациях с населением от 100 до 200 тыс. человек. Заодно предлагается сосредоточить усилия на приведении в норматив к тому же проценту наиболее важных региональных дорог, что позволит достичь соответствующего показателя по общему состоянию региональной сети до 60%. С 2025 года также предусматривается дополнительно включение в федпроект малых городов Дальневосточного федерального округа.

Далее, по «Общесистемным меры развития дорожного хозяйства» предлагается трансформировать и упростить некоторые целевые показатели. Так, по применению КЖЦ предполагается учитывать только контракты, связанные с капитальными вложениями. Показатель по повышению квалификации работников дорожного хозяйства предложено дополнить требованием по высшему образованию и проведению информационно-ознакомительных мероприятий, увеличив количество обучающихся с 3 тыс. до 11 тыс. к 2024 году и доведя его до 32 тыс. к 2030 году.



*Ярославская область, автодорога Ярославль - Тутаев - Левый берег
(в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году)*

Что касается инноваций, то предлагается считать не контракты, а объекты нацпроекта, на которых применяются новые и наилучшие технологии и материалы, включенные в соответствующий Реестр. Планируется, что к 2024 году доля таких объектов составит 40%.

В основные показатели федпроекта «Безопасность дорожного движения» включены действующий «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях человек на 100 тыс. населения» с предложенным МВД дополнением (на 10 тыс. транспортных средств) и новый — «Удовлетворенность безопасностью дорожного движения». С 2025 добавляется мероприятие «Медицинское обеспечение безопасности дорожного движения. Оказание помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях».

А реализация нового федпроекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях», выделенного из «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства», позволит к 2030 году в среднем до 30% достичь обновления парка автобусов, трамваев, троллейбусов и — впервые — пригородного железнодорожного подвижного состава. Предложен также показатель «доля протяженности линейной инфраструктуры (контактная сеть, трамвайные пути) городского наземного электрического транспорта, приведенной в нормативное состояние».

Андрей Костюк обозначил и ситуацию с новым федеральным проектом «Развитие федеральной магистральной сети» по мероприятиям, перенесенным в БКАД из КПМИ. Здесь финансирование, без учета коридора «Европа — Западный Китай», в период до 2030 года превысит 4,4 трлн рублей. Это позволит построить и реконструировать только на федеральной сети порядка 5 тыс. км дорог. В целом в состав БКАД, соответственно, теперь входят шесть федеральных проектов с горизонтом до 2030 года.

Резюмируя презентацию дорожных планов Минтранса, Андрей Костюк подчеркнул: кардинально новым в подаче переформатированного нацпроекта является «то, что в случае направления дополнительных федеральных средств будет финансовая возможность начать реализацию отдельных мероприятий в более ранние сроки, не затрачивая время на подготовку». В целом на уровне руководства министерства отмечалось, что внутри переформатированных нацпроектов сейчас поставлена важнейшая задача, связанная с формированием опорной дорожной сети. Здесь ориентир 2030 года — 170 тыс. км дорог, содержащихся в нормативном состоянии. Речь идет о комплексе и федеральных, и региональных трасс, приведение которых в порядок остается приоритетной задачей.

Использованы материалы пресс-службы Минтранса России

ПОКА ВЕРСТАЛСЯ ВЫПУСК



НОВЫЙ ГЛАВА МИНТРАНСА

Для Правительства РФ сегодняшняя осень ознаменовалась переменами. Новый порядок назначения министров, определенный после внесения поправок в Конституцию и предполагающий согласование кандидатур Госдумой, затронул нескольких руководителей федеральных ведомств. Перемены коснулись и Минтранса.

9 ноября премьер-министр РФ Михаил Мишустин предложил на должность министра транспорта Виталия Савельева, председателя правления

Указом Президента России от 10.11.2020 № 690 министром транспорта РФ назначен Савельев Виталий Геннадьевич. В соответствии с Федеральным конституционным законом от 06.11.2020 № 4-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» кандидатура нового министра была утверждена Государственной Думой ФС РФ.

и генерального директора государственно-частной компании (ПАО) «Аэрофлот». 10 ноября Владимир Путин после утверждения кандидатуры Госдумой подписал это назначение.

За 11 лет работы на посту главы одной из крупнейших госкорпораций Виталий Савельев проявил себя как талантливый руководитель и эффективный топ-менеджер. В частности, если по итогам 2009 года Аэрофлот перевез 8,8 млн пассажиров, то в 2019 году самолетами расширенной группы компаний воспользовались 60,7 млн. Корпорация вошла в топ-20 крупнейших авиакомпаний мира, уверенно удерживает эти позиции и продолжает активное развитие.

Нельзя исключать, что одной из причин назначения Виталия Савельева на пост руководителя Минтранса может быть особая сложность и масштабность задач, поставленных в рамках реализации нацпроекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и непосредственно федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

Компетенции, наработанные экс-главой государственно-частной корпорации, также представляются актуальными в свете заявлений Владимира Путина 13 июля на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. В частности, была поставлена задача по привлечению новых источников финансирования в инфраструктуру, «используя опыт наших ведущих компаний». Эксперты считают, что профессиональные компетенции Виталия Савельева могут повысить эффективность деятельности Минтранса и при решении общих организационных вопросов в современных экономических условиях.

ДОСЬЕ

САВЕЛЬЕВ Виталий Геннадьевич родился 18 января 1954 году в Ташкенте (Узбекская ССР, ныне Республика Узбекистан).

В 1977 году окончил Ленинградский политехнический институт (СПбПУ), в 1986 году — Ленинградский инженерно-экономический институт (СПбГИЭУ). Кандидат экономических наук.

Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, орденом Александра Невского, орденом Почета, орденом Дружбы, имеет Благодарность Президента РФ, медали, ведомственные награды.

С 1977 года работал на строительстве Саяно-Шушенской ГЭС, прошел путь от инженера до главного конструктора одного из объединений «КрасноярскГЭСстрой».

О ДОСТИЖЕНИЯХ ПАО «АЭРОФЛОТ»

В 2020 году корпорация в третий раз удостоена международной премии Business Traveller Awards в номинации «Лучшая авиакомпания Восточной Европы» (одна из самых авторитетных наград в мировой индустрии путешествий). Аэрофлоту также восемь раз присуждалась премия Skytrax World Airline Awards в категории «Лучшая авиакомпания Восточной Европы». Аэрофлот признан сильнейшим брендом России 2020 года среди ведущих российских корпораций и сильнейшим авиационным брендом в мире по данным агентства Brand Finance. Занимает четвертое место по цифровизации среди всех авиакомпаний мира по данным Bain & Company (США). Аэрофлот также признан самой пунктуальной авиакомпанией в мире по итогам 2019 года на основе глобального рейтинга On-Time Performance Review от авторитетного аналитического холдинга Cirium.

С 1984 года — зам. управляющего Всесоюзным трестом «Севзапметаллургмонтаж».

С 1987 года — зам. начальника главка «Главленинградинжстрой».

С 1989 года работал в коммерческих структурах, в том числе на должностях председателя правления банка «Россия», председателя правления банка «Менатеп Санкт-Петербург», зам. председателя правления ОАО «Газпром».

С 2004 года — заместитель министра экономического развития и торговли РФ.

С 2007 года — первый вице-президент АФК «Система».

С 2009 года — председатель правления, генеральный директор ПАО «Аэрофлот».

С 10 ноября 2020 года — министр транспорта РФ.





ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») активно продолжает создавать опорную сеть скоростных автомагистралей, развивая при этом механизмы государственно-частного партнерства. «Наша миссия — обеспечить быстрый, безопасный и комфортный проезд для всех категорий пользователей автомобильных дорог, заботясь об экологии и сокращая затраты государства», — говорят в Госкомпании. Сегодня в ведении Автодора — 3610 км дорог, из которых уже 2665 км имеют первую категорию, а 1650 км находятся в платной эксплуатации (с максимальной скоростью 130 км/ч). 2020 год для Госкомпании ознаменовался началом практической реализации крупнейшего на сегодня автодорожного проекта страны — новой скоростной магистрали от Москвы до Казани.

ЦКАД: РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТОЛИЧНОГО РЕГИОНА

Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) — строящаяся автомагистраль длиной 336,5 км, проходящая по территории Новой Москвы и Подмосковья. Трасса находится в доверительном управлении Государственной компании «Автодор».

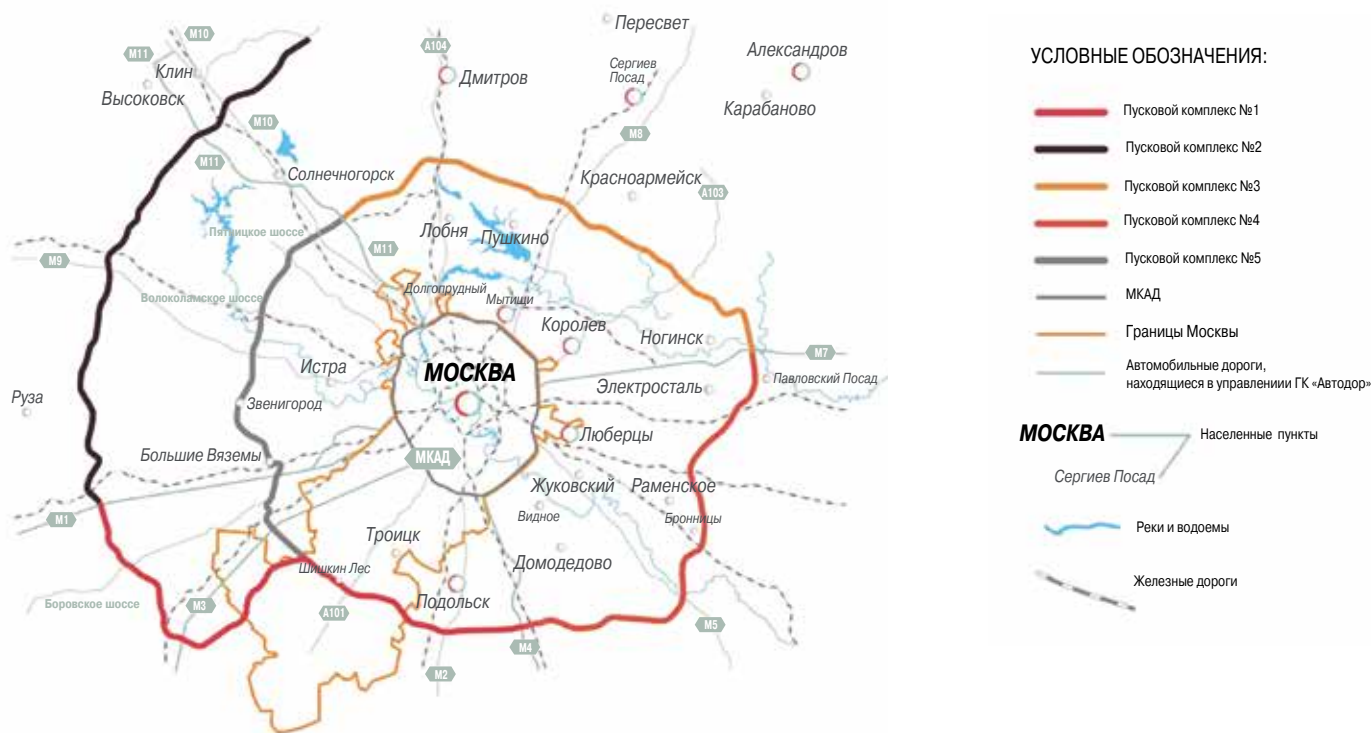
ЦЕЛИ ПРОЕКТА

ЦКАД (А-113) является логическим продолжением диаметрального развития дорожной сети столицы и станет ключевым элементом транспортной системы Московского региона. Ее строительство обеспечит формирование хордовых автодорог по направлениям МТК. Приоритетность реализации ЦКАД подтверждена вхождением этого проекта в Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года, Федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», Программу деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период 2010–2020 гг., сетевой план-график мероприятий реализации проекта стро-

ительства «Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области».

Если резюмировать все плюсы после введения в эксплуатацию ЦКАД, то она предназначена для:

- разгрузки радиальных выходов из Москвы, МКАД и уличной сети города от движения транзитного транспорта;
- оптимизации структуры грузораспределения и «перехвата» на дальних подъездах к Москве большегрузных транспортных средств, с последующей пересортировкой грузов и дальнейшей их доставкой мелкими партиями;
- снижения себестоимости перевозок и уровня транспортных издержек для грузоотправителей;
- повышения безопасности дорожного движения и уровня комфорта в пути;



■ формирования на территории Московской области крупных международных транспортных коридоров: «Лондон — Нижний Новгород», «Хельсинки — Юго-Восточная Европа», «Север — Юг» и «Хельсинки — Нижний Новгород»;

■ минимизации негативного воздействия на окружающую среду;

■ создания предпосылок для организации новых рабочих мест и формирования условий комплексного развития инфраструктуры и территорий Новой Москвы, расположенных вдоль магистрали. Правительством Москвы разработаны проекты планировок территорий, примыкающих к МКАД, общей площадью более 5 тыс. га. Они предусматривают размещение жилья, мультифункциональных, логистических комплексов, технопарков, офисных и бизнес-площадок, а также сопутствующей придорожной инфраструктуры: АЗС, мини-отелей, кафе, ресторанов и др. Реализация этих проектов позволит, в частности, увеличить число рабочих мест здесь почти в 30 раз — до 79,1 тыс.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И УНИКАЛЬНОСТЬ ОБЪЕКТА

Разработка проекта велась с начала 2000-х годов.

Одним из важнейших документов, давших ход проекту, стало Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.05.2014 № 874-ри № 875-р о заключении концессионных соглашений в отношении ЦКАД ПК №3и ЦКАД ПК №4. По результатам проведенного открытого одноэтапного конкурса, с ООО «Стройгазконсалтинг» заключено долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, содержание, ремонт и капитальный ремонт ЦКАД МО, Пусковой комплекс №1, первый строительный участок (23.05.2014).

Концессионное соглашение на строительство ЦКАД в 2016 году подписали ГК «Автодор» (оператор платных дорог) и «Автодорожная строительная корпорация».



Дорога пройдет по территории Подмосквья и Новой Москвы на расстоянии около 50 км от МКАД, параллельно Малому (А-107, «Малая бетонка») или Большому (А-108, «Большая бетонка») кольцу.

Вся ЦКАД поделена на пять участков, или «пусковых комплексов». Каждый из них возводит отдельный генеральный подрядчик, а оператора для обслуживания дороги после открытия определяют в ходе конкурса.

Длина трассы составит 530 км. Замкнуть кольцевую часть длиной 336 км планируют в 2021 году, а полностью ввести объект в эксплуатацию — приблизительно в 2025 году или позже.

ЦКАД пройдет в обход крупных населенных пунктов и соединит основные вылетные магистрали: Каширское, Симферопольское, Калужское, Киевское, Минское, Волоколамское, Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Горьковское и Рязанское шоссе.

Уникальность Центральной кольцевой — в безбарьерной системе взимания платы по типу «Свободный поток», благодаря которой для оплаты проезда не

нужно останавливаться. Над дорогой располагаются считывающие рамки с датчиками и камерами, которые фиксируют все проезжающие транспортные средства. Система «Свободный поток» будет действовать на всех платных участках.

ПЛАНЫ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ

Пусковой комплекс № 1 км 95+700 — км 209+150 (ЦКАД-1) разделен на две части:

- 1-й участок — от М-4 «Дон» до пересечения с А-107 (начало обхода Наро-Фоминска): протяженность — 49,9 км; полос — 4-6; развязок — 4;
- 2 участок — от пересечения с трассой А-107 до М-1 «Беларусь»: протяженность — 63,85 км; полос — 4; развязок — 3.

Новая скоростная бесветофорная трасса категории IА соединит крупные вылетные магистрали Москвы — Симферопольское (Варшавское),

Калужское и Киевское шоссе. Расчетная скорость движения составит 140 км/ч.

На объекте предусмотрено строительство 41 мостового сооружения: 14 мостов, 24 путепроводов, трех эстакад.

В настоящий момент ведутся работы по сооружению основного хода дороги, двух транспортных развязок, восьми путепроводов, четырех мостов (через реки Мочу, Пахру и ее притоки), переустройство инженерных коммуникаций.

Начало строительства второго участка ЦКАД-2 намечено на 2025–2029 гг. Магистраль длиной 121,6 км пройдет от М-1 «Беларусь» до М-11 «Нева».

ЦКАД-3 (введен в эксплуатацию 11 ноября 2020 года) проходит по Солнечногорскому, Дмитровскому, Пушкинскому, Щелковскому и Ногинскому районам, территории городского округа Черноголовка.

Прогнозируемая интенсивность движения на 2030 год — 43,5 тыс. автомобилей в сутки.

Особенностями ЦКАД-3 является наличие в ее составе технически сложных современных инженерных сооружений: уникального моста через канал им. Москвы и центрального пункта управления (ЦПУ) интеллектуальными транспортными системами всего нового «кольца».

Пусковой комплекс № 4 пройдет по юго-востоку Московской области, от пересечения с автодорогой М-7 «Волга» (нулевой километр А-113) до пересечения с магистралью М-4 «Дон» через Ногинский, Павлово-Посадский, Воскресенский и Раменский районы, городской округ Электросталь и Домодедово. Длина трассы составит 96,6 км.

Здесь возведут 17 мостов и эстадуков, 40 путепроводов и 9 эстакад. Предусмотрено устройство 6 транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с автодорогами М-7 «Волга», ММК, Егорьевским шоссе, ММК — Чечвилово — МБК», М-5 «Урал», Востряково — Образцово» (подъезд к аэропорту Домодедово), М-4 «Дон».

В рамках второй очереди строительства предусматривается доведение количества основных полос движения до шести.

Пусковой комплекс № 5 пройдет от М-11 «Нева» до 11 км А-107 по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигород Московской области. Его длина составит 76,4 км.

После строительства и реконструкции пусковой комплекс станет четырехполосной автодорогой и будет соответствовать II технической категории вне населенных пунктов и магистральной улице общегородского значения регулируемого движения в населенных пунктах. Проезд будет бесплатным.

В рамках проекта построен участок дороги длиной 12 км и реконструировано 11 км Московского малого кольца (А-107) с расширением проезжей части до четырех полос движения.

В целом на пусковом комплексе предусматривается строительство и реконструкция 24 мостовых сооружений: 9 мостов, 12 путепроводов и 5 транспортных развязок.

На участке обустраивают развязки на пересечении с М-1 «Беларусь», обходами города Звенигорода, Волоколамским и Пятницким шоссе и М-10 «Россия».

10 ноября 2017 года было открыто движение по участку пятого пускового комплекса ЦКАД в обход Звенигорода. Длина участка — более 3,6 км, он включает в себя мост через реку Москву и две многоуровневые развязки.

В 2018 году запустили движение на большинстве участков, в том числе открыли путепровод через Пятницкое шоссе.

Всего в рамках строительства ЦКАД возведут 34 развязки, 278 мостов, путепроводов и эстакад. Магистраль оборудуют современной автоматической системой управления дорожным движением, станциями метеонаблюдения, вертолетными площадками, стоянками для отдыха водителей и придорожным сервисом. ■



ЦКАД-3: ДОРОГА С ВЫСОКИМ ИНТЕЛЛЕКТОМ



11 ноября 2020 года в Подмоскowie произошло знаменательное событие — открылось движение по третьему, самому протяженному участку Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД-3).

В церемонии открытия принял участие новый министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев, который выразил восхищение уникальностью трассы, ее техническими характеристиками, особенно подчеркнув возможность безостановочного проезда в пунктах оплаты проезда благодаря интеллектуальной системе «свободный поток».

Финансирование проекта осуществлено на принципах государственно-частного партнерства. Из общего объема капитальных затрат в 101 млрд рублей субсидии федерального бюджета составили порядка 21

млрд рублей, средства Фонда национального благосостояния — порядка 38,5 млрд рублей, средства частных инвесторов — порядка 41,3 млрд рублей.

Стоит отметить, что ЦКАД для Московского региона — один из приоритетных государственных инфраструктурных проектов, призванный разгрузить федеральные дороги и МКАД, перераспределив транзитный поток автотранспорта в обход Москвы. На сегодняшний день уже больше половины ЦКАД работает полноценно, к концу года планируется ввести в эксплуатацию еще около 100 км трассы (5 пусковой комплекс).

КОРОТКО О ГЛАВНОМ

Проект реализуется в соответствии с концессионным соглашением на строительство и платную эксплуатацию, подписанным госкомпанией «Российские автомобильные дороги» и ООО «Автодорожная строительная корпорация» (проектная компания, учрежденная АО «ДСК «АВТОБАН» для реализации проекта ЦКАД-3). Срок действия концессионного соглашения — до 2045 года.

По заказу генподрядчика АО «ДСК «Автобан» проектированием ряда объектов на ЦКАД-3 занималась одна из крупнейших проектных организаций России — «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Институт в рамках работы над проектом провел анализ и оптимизацию проектной документации, разработал проектную документацию по разделам «Технологические и конструктивные особенности линейного объекта», основные конструкции и проект организации строительства, СВСиУ, СМИК и СНИС. На стадии: «Рабочей документации» провел разработку основных конструкций и технологий строительства искусственных сооружений, разработал СМИК и СНИС.

«УМНАЯ ДОРОГА»

Третий пусковой комплекс проходит по территории севера и северо-востока Московской области, соединяет автомобильные дороги М-11 «Нева», М-8 «Холмогоры», М-7 «Волга» и является центральным участком международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК).

Главной особенностью магистрали является наличие ЦПУ — части системы автоматизированного управления дорожным движением. Это сердце управления трассой, в него стекается информация с датчиков и камер о плотности транспортных потоков, появлении на дороге посторонних предметов, возникновении аварийных ситуаций. Семь метеостанций, расположенных вдоль трассы, позволяют точно прогнозировать изменение погоды на ближайшие четыре часа и при необходимости оперативно связываться с коммунальными службами для уборки и обработки дорожного покрытия.

Все эти данные передаются по системе связи, использующей технологию V2X, позволяющую покрыть соединением все участки дороги. Именно с ее помощью важна для участников дорожного движения информация выводится на электронные табло, установленные по ходу движения, а также рассылается на подключенные к информационной системе автомобильные компьютеры и через специальные приложения на смартфоны водителей. С помощью этой системы можно также организовать работу аварийных комиссаров и других



АГЕНТСТВО ГОРОДСКИХ НОВОСТЕЙ «МОСКВА», фотограф КИСЕЛЕВ Сергей

« Я хочу сказать спасибо строителям. Несмотря на предпосылки для того, чтобы стройка сорвалась, она продолжалась при сохранении всех мер предосторожности. Впервые в стране у нас появилась умная дорога, которая позволит пользоваться, в том числе, беспилотным транспортом.

Марат Хуснуллин,
заместитель Председателя Правительства РФ

служб экстренной помощи: сообщения об инцидентах они автоматически получают в режиме реального времени.

Перед открытием участка было протестировано взаимодействие беспилотного транспортного средства с интеллектуальной транспортной системой. Информация поступала на беспилотник от специальных датчиков, вмонтированных в дорожное покрытие. Контроль над беспилотным автомобилем оператор вел из Центрального пункта управления (ЦПУ) ЦКАД. Также были продемонстрированы возможности ЦПУ в части мониторинга дорожной обстановки.



Мост через канал им. Москвы

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- вид строительства — новое;
- категория дороги — IА;
- расчетная скорость автомобильной дороги — 140 км/час;
- количество основных полос движения — 2х2 шт.;
- ширина полосы движения — 3,75 м;
- ширина служебного прохода — 1,0 м;
- ширина проезжей части — 2(Г-11);
- ширина разделительной полосы (с учетом полос безопасности) — 4,1 м;
- длина моста — 1410,15 м;
- ширина моста — 27,3 м;

- площадь моста — 38 497 м²;
 - схема моста: 41,75+41,95+87,05+150,0+87,05+61,95+4х65,0+8х63,0+3х42,0+41,19
 - мост находится на прямой в плане; вертикальной кривой R=8000 и 30 000 м и продольном уклоне 29,2‰, 30‰ и 10,9‰ профиле;
 - тип дорожной одежды — капитальный;
 - вид покрытия — асфальтобетон;
 - временные вертикальные нагрузки — А14, Н14..
- СРОКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ:**
2016 — 2017 г.г.
- СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА**
2016 — 2020 г.г.

НЕМНОГО О ПРОЕКТЕ

Третий пусковой комплекс представляет собой 4-х полосную магистраль с 69 искусственными сооружениями общей длиной 6,831 тыс. м, в их числе 5 экодуков, 47 путепроводов и 17 мостов. На перспективное развитие проектом в рамках 2-й очереди строительства предусматривается доведение количества основных полос движения до 6-ти.

Основные технико-экономические показатели:

- Пусковой комплекс №3: от автомобильной дороги М-10 «Столица» до автомобильной дороги М-7 «Волга»;
- длина участка — 105,3 км;
- расчетная скорость — 140 км/ч;
- мосты, путепроводы, экодуки — 54 шт.;
- транспортные развязки в разных уровнях — 7 шт.;
- подземные пешеходные переходы — 1 шт.;
- мостовые сооружения — 50 шт.; 53 шт. (II очередь ПК 2417+09,56 — ПК 2912+00);

МОСТ ЧЕРЕЗ КАНАЛ ИМ. МОСКВЫ

Мост через канал имени Москвы — самое масштабное сооружение всей Центральной кольцевой автомобильной дороги. Строительство этого полуторакилометрового сооружения в составе ЦКАД-3 продолжалось 4 года. Разработкой рабочей документации занималась АО «Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Хотя строительство моста велось круглосуточно, монтажные работы над железнодорожными путями и водной акваторией осуществлялось в специально отведенное время, что позволило не закрывать движение судов. Сроки их выполнения еженедельно контролировались оперативным штабом Минтранса России.

Монтаж берегового пролета, образованного 20-ти тонными стальными блоками, производился на стапеле. После завершения сборки берегового пролета вся конструкция была установлена на постоянные опоры и мостостроители приступили к монтажу руслового пролета, который выполнялся по методу навесной сборки. Это была достаточно трудоемкая операция, так как вес пролета составлял порядка 700 т, а канал в зоне пересечения имеет ширину 112 м и глубину 4,5 м. При этом необходимо было обеспечить требуемую высоту подмостового судового габарита, составляющую 17 м.

Мост через канал им. Москвы с эстакадами на подходах на ПК 258+58,93 на своем протяжении пересекает (по ходу пикетажа):

- автомобильную дорогу А-104 Москва–Дмитров–Дубна (Дмитровское шоссе), имеющую в месте пересечения 4 полосы движения;
- два железнодорожных пути Савеловского направления МЖД на перегоне между станцией «Икша» и платформой «Морозки»;
- канал им. Москвы: участок между Яхромским и Икшинским водохранилищами, между шлюзами 4 и 5;
- р. Икшу, ширина по зеркалу воды 12 м, протекает в спрямленном во время строительства канала русле.

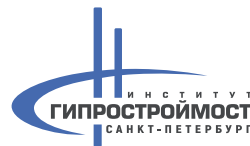
ЭКОДУКИ



Современные экологические требования обусловили появление в составе проекта таких искусственных сооружений, как экодуки. На ЦКАД-3 начитывается пять таких сооружений, они расположены в местах миграции животных. Остановимся на одном из них.

Экодук №22 на ПК 373+14 (ПК372+62,68) запроектирован 2-ух пролетным по схеме: 2х26,4 и расположен под углом 90° по отношению к проектируемой оси ЦКАДа, имеет габарит 21м.

Пролетное строение выполнено из монолитного преднапряженного плитно-ребристого железобетона. По бетону плиты пролетного строения на слой гидроизоляции укладывается дренажная мембрана с перфорацией и геотекстилем типа Delta-Floraхх Top, которая засыпается дренирующим грунтом толщиной 75 см с последующим уплотнением. Вдоль проходной части экодука с обеих сторон по всей длине, включая подпорные стены, устанавливаются защитные экраны. ■



www.gpsm.ru

ПО КИЕВСКОМУ ШОССЕ К ЮГУ

В настоящее время сданный участок км 124 — км 194 эксплуатируется на платной основе и управляется компанией АО «ДСК Автобан» по долгосрочному инвестиционному соглашению, подписанному на срок 23 года.

Летом 2019 года власти Москвы одобрили реконструкцию трассы М-3 с 51-го по 65-й км — от автодороги А-107 «Московское малое кольцо» до границы города. Планируется строительство многоуровневых транспортных развязок в пос. Рассудово, пос. Киевский с реконструкцией Киевского шоссе на участке 51-65 км.

В текущем году получил положительное заключение Госэкспертизы проект реконструкции автодороги М-3 «Украина» на участке км 65— км 124.

Масштабная реконструкция Киевского шоссе, или федеральной автомобильной дороги М-3 «Украина», началась еще несколько лет назад. За это время были проведены работы на участке км 124 — км 194 в Калужской области, а также в пределах Новой Москвы. Модернизация трассы продолжается.

Речь идет о 59-километровом отрезке, пролегающем по территориям Москвы (Троицкий административный округ), Московской (Наро-Фоминский район) и Калужской (Боровский, Жуковский, Малоярославецкий районы, город Обнинск) областей. Данный участок относится к скоростным автодорогам технической категории ИБ с расчетной скоростью движения 120 км/ч. Планируется, что после завершения реконструкции большая часть дороги (с 65-го по 101-й км) будет насчитывать шесть полос движения. На оставшейся части — со 101-го по 124-й км — трасса будет четырехполосной. К реконструкции этого участка планируется приступить в начале следующего года.

Проектом предусмотрена реконструкция 18 мостов, строительство 10 путепроводов, 10 транспортных развязок и реконструкция 2 транспортных

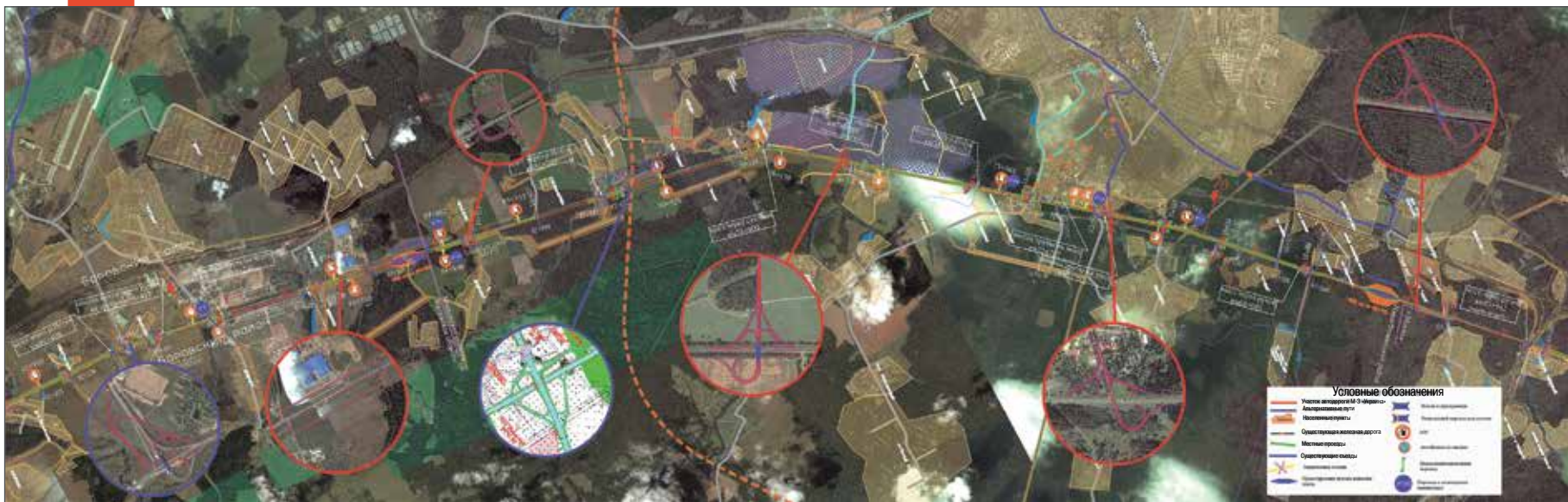
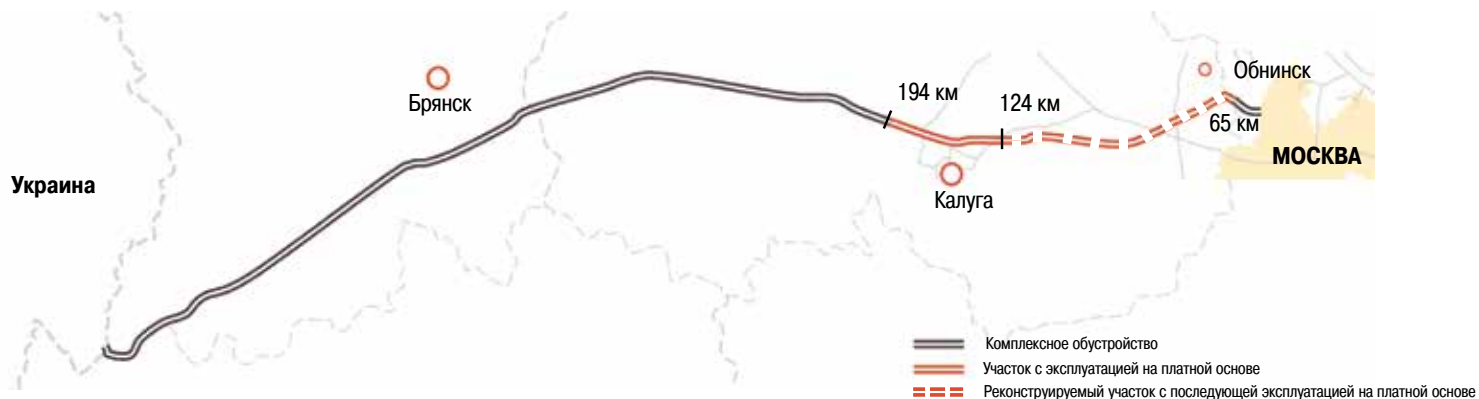


Схема участка реконструкции автомобильной дороги М-3 «Украина» км 65 — км 124 (2 этап)



развязок. Для повышения общей безопасности движения планируется установка дорожных знаков, нанесение разметки, обустройство светодиодного освещения. Так как участок будет эксплуатироваться на платной основе, на 85-м (к северу от Ворсино, на границе Московской и Калужской областей) км дороги будет установлен пункты взимания платы, а на 66-м и 116-м км предусмотрено устройство площадок отдыха.

Важно отметить, что в данном инвестиционном дорожно-инфраструктурном проекте содержится ряд инновационных решений. Так, в частности, сеть ливневой канализации, локальных очистных сооружений будет выполнена из композитных материалов, которые позволяют значительно увеличить срок службы объекта.

В населенных пунктах Калужской области в дополнение к новой четырех- и шестиполосной магистрали будет открыто движение по второстепенным





СПРАВКА

Федеральная дорога М-3 «Украина» проходит от Москвы через Калугу и Брянск до границы с Украиной и имеет стратегическое значение в составе транспортной сети европейской части России. Трасса является составной частью международного маршрута E101 «Москва — Киев», а также международного транспортного коридора №9 «Хельсинки — Санкт-Петербург — Москва — граница с Украиной». Дорога проходит по территории Московской, Калужской, Брянской и Курской областей. Протяженность ее в РФ составляет 454 км. В 2011 году федеральная дорога М-3 «Украина» была передана в доверительное управление Государственной компании «Автодор».

проездам, расположенным по обеим сторонам трассы М-3 (так называемым дублерам). Таким образом, общее количество полос для движения составит 6-8. Так, в г. Балабаново и на участке дороги рядом с ТЦ «Мастер» в г. Обнинск основной ход автодороги М-3 «Украина» будет выполнен в армогрунтовой насыпи. Это позволит автотранспорту, движущемуся по второсте-

пенным проездам (дорогам-дублерам), совершать разворот в обратном направлении под трассой М-3, в том числе въезжать в Обнинск при движении со стороны Малоярославца.

Ожидается, что работы по реконструкции трассы М-3 будут проводиться с юго-запада на северо-восток (от Калужской к Московской области). Вместе с тем уже проведены первые конкурсы, связанные с так называемым «вторым этапом» реконструкции М-3 — выбором подрядчика по переносу и установке памятного знака в честь воинов 33-й армии (152-мм гаубицы), расположенном на 75-м км Киевского шоссе, а также проведением археологических работ в целях сохранения объектов культурного наследия «Селище Балабаново», «Селище Наро-Фоминск», «Селище Горчухино». В настоящее время работы уже ведутся.

Комментируя данный инвестпроект, управляющий директор по правовому структурированию компании «Автодор-Инвест» Денис Патрин отметил, что автодорога М-3 имеет сегодня большое значение для нашей страны.

«Она важна для развития Калужского региона, который является одним из самых инвестиционно привлекательных и эффективных в России. Участок с 65-го по 124-й км — это сердцевина дороги. После реконструкции он будет доведен до лучших технических параметров, обеспечены инфраструктурные услуги», — подчеркнул он. Завершиться же реконструкция участка должна в 2024 году.■

ОБЪЕМ ТРЕБУЕТ ТОЧНОСТИ

LaseTVM-3D



БЕСКОНТАКТНЫЙ ЛАЗЕРНЫЙ
3D ЗАМЕР ПРОФИЛЯ КУЗОВА



АВТО-РАСЧЕТ ОБЪЕМА ГРУЗА
НА КПП (БЕЗ ВЗВЕШИВАНИЯ)



АВТО-РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗА
И ON-LINE УЧЕТ ПОСТАВОК

LASE
Industrielle Lasertechnik GmbH

Менеджер в России
LASE Industrielle Lasertechnik GmbH
www.lase.de

Илья ШИЛОВ (Ph.D.)
Т: +7 (920) 516-18-18
i.shilov.ext@lase.de

М-1 «БЕЛАРУСЬ»: ДОРОГА РАЗНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Трасса М-1 «Беларусь» преобразуется. Сейчас идет расширение трассы и строительство ее дублеров.



Летом 2019 года Государственная компания «Автодор» заключила с ПАО «Мостотрест» договор на реконструкцию участка км 33 — км 84 III пускового комплекса (км 45 — км 66) трассы федерального значения М-1 «Беларусь» сумма договора составила 31 млрд рублей. Программа реконструкции всего участка трассы М-1 «Беларусь» предусматривает строительство трех развязок, а также расширение дорожного полотна.

После завершения работ этот участок будет эксплуатироваться на платной основе. Что же касается бесплатного дублера, его объединят с платным участком и проложат в той же полосе отвода. Автомобилисты смогут добираться от Москвы до трассы А-108 «Московское большое кольцо» за 40 минут по магистрали, на которой начиная с 45-го км будет по пять полос движения в каждом направлении — три полосы основного хода и по две полосы на дублерах.

После реконструкции дорога будет относиться к категории 1Б, иметь от восьми до десяти полос движения в обоих направлениях. Максимальная скорость - 110 км/ч. Весь проект реконструкции разделен на три участка:

■ км 33 — км 45 будет иметь восемь полос: по четыре в каждом направлении. С условно-бесплатной схемой взимания платы.

■ км 45 — км 64 получит шесть платных полос — по три в каждом направлении. С обеих сторон предполагается создание альтернативных бесплатных двухполосных дублеров.

■ км 64 — км 84 будет также иметь шесть платных полос — по три в каждом направлении. Бесплатные альтернативные полосы разместятся слева по ходу движения в область.

В настоящее время активно ведутся работы на участке км 45 — км 66, в районе парка культуры и отдыха Минобороны «Патриот» и аэродрома «Кубинка». К началу сентября дорожники построили трассу по основному направлению с км 46 до км 54, перенаправили туда трафик и приступили к реконструкции существующей дороги. До конца текущего года этот объем работ планируется выполнить на всем этом участке.

В отдельный конкурс вынесено строительство транспортной развязки на км 59, которая должна обеспечить связь КВЦ «Патриот» с обновляемой магистралью. Проект разработал петербургский Институт «Трансэкопроект». Стоимость контракта на проектно-изыскательские работы составила 99,1 млн рублей. Проект развязки в августе 2020 года прошел экспертизу и получил положительное заключение. Ожидаемый срок сдачи объекта — 2022 год.

К декабрю 2021 года на участке км 45 — км 66 планируется завершение работ в полном объеме. Пункт взимания платы будет установлен на 46 километре трассы. Оплата будет производиться за фактически пройденное расстояние. Полностью завершить реконструкцию трассы М-1 «Беларусь» до трассы А-108 «Московское большое кольцо» планируется в 2023 году. ■

Российским дорогам — немецкое качество

VIATOR 66® и VIATOR Premium®:

- Стабилизирующие добавки №1 в России и в мире для производства ЩМА;
- Российское производство на немецком оборудовании и по немецким стандартам;
- Основной компонент – экологически безопасные натуральные волокна из целлюлозы;
- Отличная эффективность и стабилизирующий эффект;
- Быстрое и равномерное распределение волокон в смесителе;
- Максимальная производительность АБЗ благодаря отсутствию дополнительного сухого смешивания;
- Высочайшие стандарты качества добавок VIATOR® обеспечивают неизменно высокое качество ЩМА;
- Для устройства покрытий по проекту БКАД для всех регионов России мы также рекомендуем ЩМА и другие виды асфальта, модифицированные добавкой **VIATOR® plus PEB**.

Используя стандартный битум, вы получаете свойства у асфальтобетонной смеси и покрытия, как при применении ПБВ.

VIATOR PLUS CT 40®:

- Гранулы, состоящие из 60% целлюлозного волокна ARBOCEL ZZ 8/1 и 40% Фишер-Тропш воска;
- Стабилизирующая добавка для ЩМА с дополнительной модификацией смесей.

ООО РЕТТЕНМАЙЕР РУС



Природные
волокна
Чистая целлюлоза 95%

000 «Реттенмайер Рус»
115280, Москва,
ул. Ленинская Слобода, д. 19, стр. 1

Тел.: (495) 276-06-40
info@rettenmaier.ru
www.rettentmaier.ru

VIATOR®

Das Pellet.

В 2010 году автомобильная дорога была передана в доверительное управление Государственной компании «Автодор», которая занялась ее модернизацией и последующей эксплуатацией большинства участков на платной основе. На сегодняшний день М-4 «Дон» имеет самую большую протяженность платных участков, которая составляет уже 892 км.

М-4 «ДОН»: ДЕСЯТЬ ЛЕТ ПОД РЕКОНСТРУКЦИЕЙ

На протяжении всей длины платных участков автомобильной дороги расположены стационарные телефонные аппараты экстренного оповещения специальных служб о возникновении экстренной ситуации, при необходимости аварийные комиссары всегда готовы прийти на помощь водителю. Благодаря разделенным потокам встречного движения, отсутствию светофоров и примыкания второстепенных дорог в одном уровне расчетная скорость движения по платным участкам составляет от 90 до 130 км/ч.

Работы по реконструкции трассы продолжаются и сейчас. Остановимся подробнее на двух участках.

ОБХОД ЛОСЕВА И ПАВЛОВСКА: ДВИЖЕНИЕ ОТКРЫТО

Участок в районе населенных пунктов Лосево и Павловск на трассе М-4 «Дон» в Воронежской области всегда был «болевым точкой», местом, где регулярно собирались многокилометровые пробки, в которых в летний сезон автомобилисты простаивали часами. Даже ограничения, которые вводились для грузовиков, ситуацию коренным образом не меняли. Для решения проблемы требовалось построить новый участок дороги, который взял бы на

себя существенную часть трафика. И вот, наконец, 4 июля состоялось торжественное открытие движения транспорта по новому участку трассы М-4 «Дон» в обход Лосева и Павловска (км 633 — км 715). Строительство участка велось в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения, заключенного между ГК «Автодор» и ООО «Трансстроймеханизация» и продолжалось три года. Протяженность транспортного обхода составляет 85,17 км. Автомобильная дорога на этом участке соответствует технической категории ІВ и имеет четыре полосы движения с разделением встречных потоков и пять разноразмерных развязок. Разрешенная скорость движения транспорта — 110 км/ч.

Помимо развязок, построенных на 634-м, 673-м, 708-м, 712-м и 716-м км магистрали, обеспечены безопасные съезды на бесплатный альтернативный участок трассы на 698-м и 701-м км.

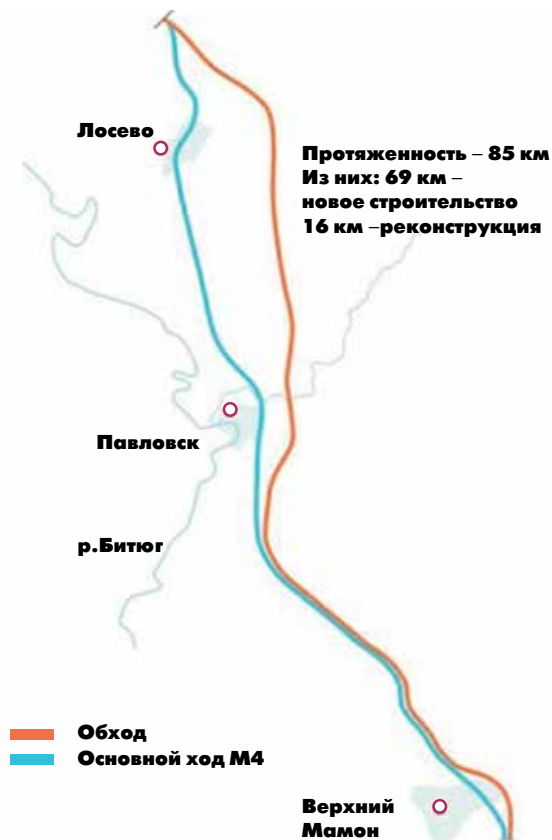
«Слаженная работа позволила нам построить этот участок на полгода раньше срока, но мы на этом не останавливаемся, продолжаем развивать трассу М-4 «Дон». И буквально через пару месяцев мы начнем работать дальше, от 715-го до 877-го км. И вся дорога в Воронежской области будет первой технической категории, где мы поедем как минимум со скоростью в 110 км/ч», — отметил председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

Как показали шесть месяцев эксплуатации, со старого участка трассы М-4 «Дон», который пролегает через Лосево и Павловск, на обход ушло более трети трафика — основная часть транзитного транспорта, который следовал из Москвы на юг.

ОБХОД АКСАЯ В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Строительство данного объекта предусмотрено в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» и программы деятельности «Государственной компании «Российские автомобильные дороги». Проект транспортного обхода города Аксая реализуется на условиях государственно-частного партнерства. Стоимость строительства составляет почти 86 млрд рублей.

По словам губернатора Ростовской области Василия Голубева, строительство обхода Аксая позволит разгрузить существующие участки трассы М-4 «Дон». «Магистраль уже давно исчерпала свою пропускную способность. Сейчас на отдельных ее участках интенсивность движения при пиковых нагрузках составляет 117 тыс. автомобилей в сутки при нормативной не более 40 тыс. автомобилей», — сказал Голубев.



4 полосы движения



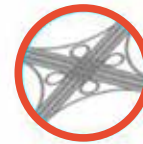
Скорость 110 км/ч



Без светофоров и левых поворотов



37 мостов и путепроводов



5 транспортных развязок



Освещение на всем протяжении



Проектной документацией предусмотрено строительство участка автомобильной дороги I категории с расчетной скоростью движения 130 км/ч по шести полосам с 1036 по 1038 км и четырем с 1038 по 1073 км. На км 1045 построят пункт взимания платы (по 11 полос в каждую сторону). С 1038 по 1072 км трасса пройдет по новому направлению, обходя с восточной стороны город Аксай и хутор Большой Лог. На участке 1072 км трасса примкнет к основному ходу автомобильной дороги М-4 «Дон».

В ходе строительства 5-го этапа обхода Аксая будут устроены 3 транспортные развязки в разных уровнях, 13 мостов и путепроводов, общей протяженностью около 4,6 км (в том числе мостовой переход через р. Дон, протяженностью 1905 м, мост через р. Аксай, два пойменных моста, мост через р. Черкасскую), 2 пешеходных перехода, 10 проездов для сельскохозяйственной техники, зверопереходы, на всем протяжении участка дороги будет устроено освещение. Генеральный проектировщик объекта — АО «Институт «Стройпроект».

В апреле текущего года проектная документация и результаты инженерных изысканий по строительству 5-го этапа федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон» в обход города Аксая в Ростовской области (км 1036 — км 1072) получили положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Следует отметить, что обход Аксая с 1024 по 1091 км — новый тип автомобильной дороги. На участках с 1024 по 1036 км (этап 3, реконструкция) и с 1036 по 1072 км (этап 5, новое строительство) план трассы, продольный и

поперечный профили земляного полотна, а также дорожная одежда выполнены по нормам ФРГ. На участке с 1072 по 1091 км (этапы 1, 2, реконструкция) план трассы — по нормам РФ, продольный и поперечный профили земляного полотна — по нормам РФ, дорожная одежда — по нормам ФРГ.

Технико-экономические показатели:

- трасса I технической категории (на участке км 1024 — км 1073 — IA, км 1073 — км 1091 — IB);

- число полос движения — 6 (км 1024 — 1036 км) и 4 (км 1036 — км 1091);

- общая протяженность — 65,5 км;

- транспортных развязок — 8;

- путепроводов — 16;

- мостов — 8.

На этапе 1 предусмотрено устройство испытательного полигона конструкций дорожных одежд.

Реконструкция км 1024 — км 1036 является третьим этапом обхода. В рамках проекта планируется построить два моста: через реку Тузлов, 83-метровый путепровод над автомобильной дорогой к станции Грушевская в Аксайском районе. Протяженность участка реконструкции — 12,3 км. Работы по контракту должны быть завершены в конце сентября 2021 года.

27 января 2018 года состоялась торжественная церемония закладки памятной капсулы, символизирующей старт реализации проекта. В апреле 2020 года по данному объекту получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» на проектную документацию и результаты инженерных изысканий с одновременной проверкой достоверности определения сметной стоимости, а в сентябре 2020 года подрядчик уже приступил к работам. В соответствии с госконтрактом, строительство объекта должно быть завершено в 2024 году, но дорожники намерены сдать его в эксплуатацию на год раньше, чем планировалось изначально. ■



АО Банк «ПСКБ» активно участвует в деловой жизни Санкт-Петербурга и Москвы, является членом профессиональных сообществ, успешно сотрудничает с петербургскими предпринимателями, в том числе с поставщиками и подрядчиками предприятий дорожно-транспортной отрасли, выступает связующим звеном между предпринимателями Санкт-Петербурга и Москвы.



**Прибыткин
Владимир
Леонидович**

Председатель
совета директоров

+7 (812) 332-26-26
(доб.7777)

+7 (921) 965-73-26
pvl@pscb.ru



**Банк,
с которым просто**

**Миссия АО Банк «ПСКБ» —
помогать клиентам
и партнерам
достигать успеха!**

**27 лет
с Вами!**

8 800 200-35-65
support@pscb.ru
www.pscb.ru

Санкт-Петербург
ул. Шпалерная, д.42
+7 (812) 332-26-26

Санкт-Петербург
ул. Цветочная, д. 25
+7 (812) 332-26-26

Санкт-Петербург
Б. Сампсониевский пр., д.76
+7 (812) 332-47-00

Москва
ул. Бакунинская, д.17/28
+7 (495) 411-70-97



М-12 «МОСКВА — КАЗАНЬ»: С АКЦЕНТОМ НА СКОРОСТЬ

Изначально предполагалось, что весь международный маршрут «Европа — Западный Китай» (ЕЗК) или большая его часть, пройдет по новым дорогам, дублирующим существующие федеральные трассы. При этом проекты будут реализованы с привлечением частного капитала.

На сегодняшний день часть этого маршрута — магистраль М-11 «Нева» и ЦКАД — полностью или частично построены, хотя и с отставанием от графика. Пока же у нас шли длительные согласования и обсуждения того, как именно будет далее реализован ЕЗК, в Китае и Казахстане тысячи километров дорог, образующих ЕЗК, уже успели построить и сдать в эксплуатацию.

Вместе с этим и в России имеется наглядный пример стахановской стройки. Это — Крымский мост, сооружение, уникальное в мировом масштабе, которое было построено в небывало короткие сроки. Это стало возможно благодаря организационным и технологическим инновациям. Ключевых параметров два. Во-первых, не тратилось время на подготовку и проведение тендеров, вместо этого к проекту были привлечены исполнители, чьи компетенции не вызывали сомнений, а во-вторых, проектирование и строительство были объединены в один контракт.

Строительство платной трассы «Москва — Казань» можно считать новой вехой в развитии транспортной отрасли страны. Пожалуй, главная ее особенность заключается в исходных параметрах: беспрецедентный по масштабу проект должен быть реализован в рекордно короткие сроки — движение на всех девяти участках планируется открыть в 2024 году. Именно время, а если быть точнее, его нехватка, определило особый подход к сооружению этого объекта.

Опыт, полученный при строительстве М-11 и Керченского мостового перехода, нашел применение при запуске проекта М-12. Отраслевые специалисты уже окрестили такой подход «тихой революцией».

Важно отметить, что больше половины средств, которые потратят на реализацию проекта, это частные инвестиции. Этим и обусловлена платность будущей дороги. Но при этом по всем девяти этапам заключены не инвестиционные соглашения, а государственные контракты, причем договоры



построены по принципам EPC, то есть включают одновременно и проектирование и строительство. Такой подход отсекает от участия в конкурсных процедурах слабых игроков и повлиял на выбор подрядчика - все 7 конкурсов были признаны несостоявшимися из-за отсутствия альтернативных заявок, и все контракты были заключены с единственными претендентами по стартовой стоимости. Для двух этапов подрядчики еще не определены.

Что же дает такой подход? За счет внешних источников государство снижает бюджетную нагрузку и запускает стройку одновременно на всех участках трассы. Без сомнения, это серьезная новация для России. Такие объемы работ в рамках строительства одного объекта мы еще не выполняли.

В свою очередь строительные компании, реально оценивая возложенную на них нагрузку, могут грамотно распределить ее на ближайшие четыре года и организовать работы в нужном темпе. При этом параллелизм процессов проектирования и строительства позволит избежать как временных, так и организационных разрывов. Кроме того, это обеспечит дорожникам возможность выбора оптимальных технических решений с учетом их возможностей и ресурсов.

О конкретных технических решениях пока говорить рано. По состоянию на ноябрь 2020 года Правительство Российской Федерации утвердило трассировку автомобильной дороги. Планировка территорий утверждена лишь для пяти участков протяженностью 550 км: первый, третий, четвертый, пятый, шестой. По ряду объектов еще не определены исполнители. Подрядчики, заключившие контракты, только приступили к изысканиям и разработке проектной документации. Ожидаемый выход на Госэкспертизу — весна 2021 года.

Стоимость реализации проекта составит порядка полутриллиона рублей. Рассмотрим подробнее этапы строительства трассы М-12:

Нулевой этап, обход Балашихи — Ногинска («Новый выход на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке МКАД - км 60»)

Пусковой комплекс №1 (Московская область, от транспортной развязки с автомобильной дорогой федерального значения А-113 Строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД-4) до транспортной развязки с автомобильной дорогой федерального значения А-108 «Московское большое кольцо»), 21 км

ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

Подрядчик: ООО «Трансстроймеханизация»
Стоимость: 20,9 млрд рублей.

Пусковой комплекс №2 (Московская область, от МКАД до транспортной развязки с автомобильной дорогой федерального значения А-113 Строящаяся Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД-4), 45 км

Подрядчик: не определен

Стоимость: около 60 млрд рублей.

Первый этап, км 0 — км 80 (Московская и Владимирская области, от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-108 «Московское большое кольцо» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Волга»)

Подрядчик: АО «Стройтрансгаз»

Стоимость: 53,11 млрд руб.

Второй этап (80–116 км, Владимирская область, от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Волга» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 17Р-2 «Владимир — Гусь — Хрустальный — Тума»)

Подрядчик: ООО "Региональная строительная компания" (РСК, входит в группу «Трансстройинвест»)

Стоимость: 21,2 млрд рублей.



СТРОЯЩАЯСЯ СКОРОСТНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА «МОСКВА – НИЖНИЙ НОВГОРОД – КАЗАНЬ»

Технические характеристики:

Общая протяженность: 794 км

Техническая категория: IБ

Число полос: 4-6

Расчетная скорость: 150 км/ч

Завершение строительства: 30 июня 2024 года

Третий этап, км116 — км 224 (Владимирская область, от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 17Р-2 «Владимир — Гусь-Хрустальный — Тума» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 17К-2 «Муром — М-7 «Волга»)

Подрядчик: АО «ВАД»

Стоимость: 59,5 млрд рублей.

Четвертый этап, км 224 — км 347 (Владимирская, Нижегородская область, от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 17К-2 «Муром — М-7 «Волга» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-158 «Нижегород — Арзамас — Саранск — Исса — Пенза — Саратов»)

Подрядчик: АО «ДСК «Автобан»

Стоимость: 79,695 млрд рублей.

Пятый этап, км 347 - км 454 (Нижегородская область, от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-158 «Нижегород — Арзамас — Саранск — Исса — Пенза — Саратов» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 22К-0162 «Работки — Порецкое»).

Подрядчик: ООО «СиАрСиСи рус» (CRCC, China Railway Construction Corporation)

Стоимость: 58,3 млрд рублей.

Шестой этап, км 454 — км 586 (Нижегородская область, Чувашская Республика, от пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 22К-0162 «Работки — Порецкое» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск — Ульяновск»).

Подрядчик: АО «ДСК «Автобан»

Стоимость: 69,211 млрд рублей.

Седьмой этап, км 586 - км 663 (Чувашская Республика, Республика Татарстан, от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения А-151 «Цивильск — Ульяновск» до пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань — Буинск — Ульяновск»)

Подрядчик: ООО «Дальний Западный обход Краснодар» (ООО «ДЗОК», учредители: ООО «Автодор-ИнфраИнвет» и «Автодор -ТТ»)

Стоимость: 42,7 млрд рублей.

Восьмой этап, км 663 — км 729 (Республика Татарстан, от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 «Казань — Буинск — Ульяновск» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения «Сорочьи Горы — Шали»)

Подрядчик: ООО «Трансстроймеханизация»

Стоимость: 123,2 млрд рублей.



БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ

НА ДОРОГАХ

с 1999 года на рынке производства продукции для дорожного
и инфраструктурного строительства



www.tochinvest.ru
+7 (4912) 30-01-02
office@tochinvest.ru

7 производственных
предприятий

15 филиалов
и представительств

132 000 тонн в год
антикоррозионная защита
металлоконструкций
методом горячего цинкования

180 000 тонн в год
производство
металлоконструкций
различной сложности



За последнюю четверть века на карте России появилось немало современных трасс, проложенных силами московской дорожно-строительной компании «R-1». Организация представляет собой мощный дорожно-строительный холдинг, оснащенный дорогостоящей современной техникой и располагающий высокопрофессиональными кадрами, которым по плечу самые сложные задачи.

ДОРОЖНАЯ ЛЕТОПИСЬ R-1

В прошлом году компания «R-1» отпраздновала важную дату своей истории — 25-летие. Это событие подтверждает, что руководство компании избрало на старте верную политику управления, позволившую не только долго продержаться на отраслевом рынке, но и, судя по сегодняшним объемам работ, существенно нарастить свои мощности и кадровый потенциал.

Сегодня в «R-1» трудится более 1200 высококвалифицированных специалистов разного профиля. Компания располагает шестью асфальтобетонными заводами фирмы Benninghoven и двумя растворно-бетонными узлами, установкой для выпуска ПБВ, установкой АГБ, заводом по изготовлению бордюрного и тротуарного камня, а также тротуарной плитки, хорошо оснащенной лабораторией, более 800 единицами дорожной и строительной техники.

«R-1» построены и реконструированы тысячи километров автомагистралей. Среди них — участки М-10 «Москва — Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-2 «Крым», М-1 «Беларусь», и не только.

В ДОМАШНЕМ РЕГИОНЕ

Но акцент в своей работе компания всегда делала на Московскую агломерацию. В настоящее время организация занята почти на двух десятках подмосковных объектов. Именно здесь, в Московской области, «R-1» внедряет и отработывает новые дорожные технологии.

Среди заказчиков — не только Минтранс России, но и Минобороны, для которого в 2015 году всего за 2 месяца коллектив «R-1» выполнил весь объем работ по строительству и обустройству дороги к парку «Патриот» в

Кубинке. За это компания была награждена Министерством обороны почетной грамотой.

Весной текущего года, в самый разгар пандемии, завершилось строительство дороги к Главному храму Вооруженных сил РФ с благоустройством территории. Это стало своего рода подарком соотечественникам от «R-1» к 75-летию Великой Победы. Работы продолжались не более года, так как велись круглосуточно — к 9 мая нужно было не только построить трассу, но и проложить коммуникации, обустроить прилегающую территорию. Компания «R-1» внесла солидную сумму на счет благотворительного фонда «Воскресение» на строительство храма.

Еще один временной рекорд прошедшей весны — дорога к инфекционному центру, где заказчиком выступал Департамент строительства города Москвы. В связи с острой необходимостью скорейшего открытия госпиталя для больных ковидом, проектирование, согласование и строительство велись параллельно. Всего за 15 дней «R-1» построило дорогу с нуля. 80 человек и 49 единиц техники работали в две смены круглосуточно, причем в крайне тяжелых погодных условиях. Расчищали территорию, вырубали лес, занимались осушением и заменой грунта. Строителям также пришлось прокладывать трубы под вывод течения двух рек под основанием будущей дороги. На этом объекте компания очередной раз продемонстрировала свое умение выполнять сверхзадачи, благодаря чему была особо отмечена Правительством Москвы.

Однако «R-1» успешно работает и за пределами столицы. Среди недавних проектов особо нужно отметить завершение в прошлом году строительства Южного обхода Калуги на участке Секиотово — Анненки с мостом через Оку. Эта дорога протяженностью более 20 км имеет большое



значение для всего Центрального федерального округа, и работа компании была отмечена вручением ее генеральному директору Эдгару Арамяну медали II степени «За особые заслуги перед Калужской областью».

Хватает у компании заказов и сегодня.

ВТОРОЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ПРОСПЕКТА ПОБЕДЫ В ЛИПЕЦКЕ

В 2018 году компания выиграла тендер на осуществление глобальной реконструкции двух важнейших магистралей Липецка — проспекта Победы и улицы Космонавтов, — проводимой в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

В прошлом строительном сезоне дорожники обновили проспект на участке протяженностью 1,3 км. В феврале этого года перешли ко второму этапу — реконструкции участка длиной почти 2,2 км. До конца сезона предстоит расширить дорогу примерно на 7 м, с двух до шести полос, заменить наружное освещение, отремонтировать тротуары, переустроить систему ливневой канализации, заменить остановочные павильоны и т. д.

Работы на объекте перешли в финальную стадию и будут завершены в срок.

СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА ЛИПЕЦКА

Строительство разделено на три этапа, один из которых уже завершен.

К ноябрю 2023 года компания проведет подготовительные работы, проложит линии электропередачи и связи, наладит наружное освещение, построит временную объездную дорогу, развязки и путепроводы. К ноябрю 2024 года строительство объекта будет завершено. Последние 9 км двухполосной дороги, включая мост через Матырское водохранилище протяженностью 364,5 м, позволят замкнуть кольцо вокруг Липецка, что обеспечит межрегиональные автотранспортные связи с выходом на федеральные трассы М-4 «Дон» и Р-22 «Каспий».

СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА КАЛУГИ НА УЧАСТКЕ АННЕНКИ — ЖЕРЕЛО

Строительство Северного обхода Калуги ведется в рамках БКАД. Генподрядчиком также выступает «Р-1». Компания построит четырехполосную дорогу длиной 21,7 км, возведет семь путепроводов, мосты через реку Яченка и притоки рек Яченка и Каменка, четыре разноуровневые развязки, установит шумозащитные экраны.

В конце мая губернатор Калужской области Владислав Шапша вместе с главой компании Эдгаром Арамяном лично осмотрел ход стройки и остался доволен темпами и качеством работ.

В настоящее время дорожники на отдельном участке уже начали укладку асфальта. Работы поделены на два этапа, а открыть обход планируется до 20 декабря 2022 года.

СТРОИТЕЛЬСТВО ЮЖНОЙ РОКАДЫ В СТОЛИЦЕ

Вместе с тем продолжают работы и в домашнем регионе. Это Южная рокада — новая московская автомагистраль. Трасса длиной 40 км (а с учетом развязок и дублеров — 65 км) пройдет от развязки Рублевского шоссе с МКАД до улицы Верхние Поля в Капотне и соединит между собой крупные автомобильные артерии.

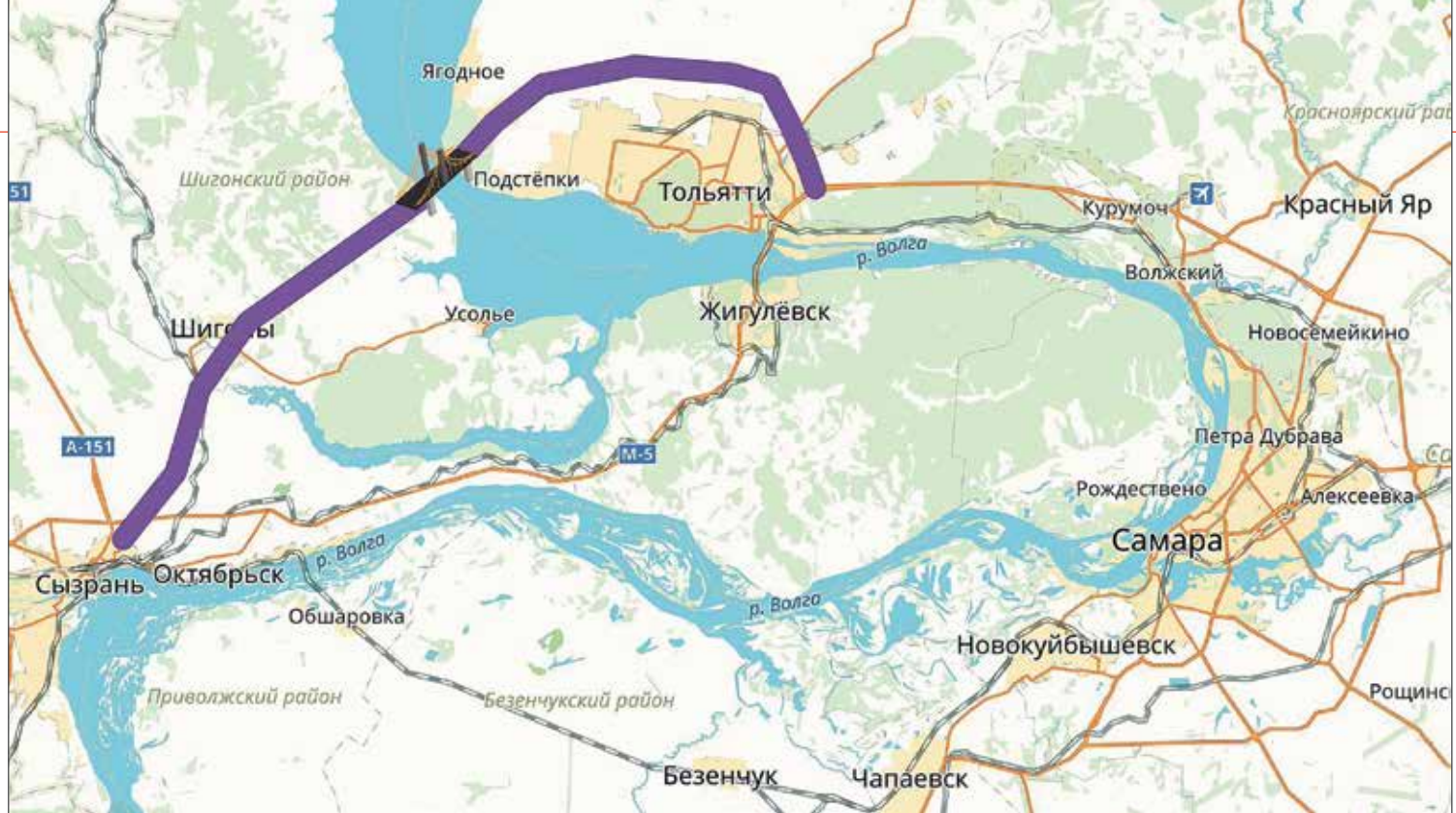
Рокада станет дублером МКАД и Третьего транспортного кольца (ТТК), обеспечит выход на федеральные дороги М-9 «Балтия» и М-5 «Урал».

Первые два участка — от Рублевского шоссе до Балаклавского проспекта и, далее от него, до Пролетарского проспекта уже построены. В нынешнем году завершается строительство предпоследнего, двухкилометрового участка от Пролетарского проспекта до Каширского шоссе и эстакады.

Благодаря грамотным подходам к организации работ, непрерывному изучению и внедрению современных технологий, применению высококачественных материалов и передовой техники, а также тщательному подбору специалистов компания смогла выйти на лидирующие позиции дорожно-строительного рынка Центра России. Вклад «Р-1» в дорожную летопись страны сегодня важен и незаменим!



www.dskr-1.ru



ТРАНСПОРТНЫЙ ОБХОД ТОЛЬЯТТИ

Необходимость строительства еще одного моста через Волгу с дублером нынешней федеральной трассы М-5 «Урал» в обход дороги по Жигулевской ГЭС стала назреть еще в далекие восьмидесятые. К 1990 году решение о строительстве приняли, но реализовать не успели – страна прекратила существование. А транспортные проблемы остались, усугубляясь с каждым годом... О проекте вспомнили в середине «нулевых», но реальное строительство началось лишь в прошлом году.

16 октября 2019 года было заключено Концессионное соглашение на строительство северного обхода города Тольятти с мостовым переходом через Волгу. В роли публичной стороны выступила администрация Самарской области. Хозяйственным партнерством стала «Концессионная компания «Обход Тольятти», на 60% принадлежащая ООО «ИнфраКАП» и на четверть — ООО «Автодор — Платные дороги» («дочке» Госкомпании «Автодор»). В январе 2020 года в состав компании с 15% вошел строительно-инвестиционный холдинг «Автобан». После завершения строительства в последующие 16 лет концессионер будет эксплуатировать участок на платной основе. Капитальные затраты стороны делят почти пополам: затраты федерального бюджета и инвесторов составляют 67 и 54 млрд рублей соответственно.

Разработку проекта II и III этапов строительства обхода на подходах к мостовому переходу через Волгу выполняла Инженерная группа «Строй-



проект». В 2017 году проект получил положительное заключение государственной экспертизы.

Проектируемый обход Тольятти является не только частью инфраструктурного развития дорожной сети Самарской области, но и альтернативой трассе М-5 «Урал» с перспективой дальнейшего использования в составе международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай».

В составе обхода предусмотрены 3 транспортные развязки: пересечение с М-5 «Подъезд к Ульяновску», пересечение с автомобильной дорогой Тольятти — Ягодное и пересечение с М-5 «Урал» на участке Тольятти — Самара с организацией в районе развязок пунктов взимания платы.

Проект предполагает строительство за 4 года автомобильной дороги категории ІВ протяженностью 97 км, с тремя транспортными развязками, 37 искусственными сооружениями и мостом через Волгу длиной 3,75 км. Строительные работы идут полным ходом. В первом квартале 2020 года возведены два рабочих городка на тысячу человек, расчищены территории для монтажа необходимого оборудования, в том числе бетонного завода.

ДСК «Автобан» задействовал три строительных управления холдинга: СУ-920 и СУ-925 ведут работы на левом берегу, со стороны Тольятти, СУ-905 — на правом, со стороны Сызрани. На первом этапе дорожники выполняют земляные работы, спрямляют профиль трассы. Требуется убрать свыше 409 м³ земполотна и отсыпать 360 «кубов» насыпи. Также строители закупает материалы, организуют производственные базы и передисло-

цируют оборудование. Финансовый объем производственной программы на текущий год составляет более 1,1 млрд рублей.

Вместе с этим на обоих берегах Волги мостостроители КУП Тольятти ПАО «Мостотрест» приступили к строительству мостового перехода. Сооружаются свайные основания под опоры моста. Выполняются испытания свай, расположенные в фарватере Волги. Глубина здесь достигает 36 м.

Обход Тольятти примет трафик с двухполосной плотины Жигулевской ГЭС, позволит повысить пропускную способность трассы М-5 «Урал», положительно скажется на развитии Самарско-Тольяттинской агломерации, а также снизит негативное влияние на окружающую среду.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- категория дороги — ІВ;
- расчетная скорость — 120 км/ч;
- количество полос движения — 4;
- ширина полосы движения — 3,75 м;
- ширина проезжей части — 2х7,5 м;
- ширина земляного полотна — 25,2 м;
- искусственные сооружения — в составе основного хода: 2 этап — 6 шт., 3 этап — 3 шт.); на пересекаемых дорогах: 2 этап — 7 шт., 3 этап — 5 шт.



An aerial photograph showing a road construction site. A red truck is visible on the road, and several workers are seen near the edge of the road. The surrounding area is green and appears to be a rural or semi-rural setting.

АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

«К 2018 году мы набрали неплохой темп строительства и ремонта федеральных автотрасс. За последние два года сосредоточили усилия на том, чтобы привести в порядок региональные дороги. Очевидно, что эта работа и дальше должна быть продолжена», — подчеркнул Владимир Путин минувшим летом на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам. Федеральное дорожное агентство (Росавтодор) при этом является активным участником обоих транспортных нацпроектов. А среди приоритетов текущего года по масштабности новых объектов можно выделить программу строительства 18 обходов крупных городов и начало полной реконструкции А-289 от Краснодара до Крымского моста. При этом в обновленном варианте КПМИ часть объемов работ предложено дополнительно передать Росавтодору в нацпроект «БКАД».



С присоединением Крыма к России государство сразу же уделило беспрецедентное внимание развитию его транспортной инфраструктуры. Вслед за мостом, названным стройкой века, стартовал еще один стратегический проект — новая трасса «Таврида» от Керчи до Севастополя. Церемония, ознаменовавшая завершение основного строительства магистрали, состоялась 27 августа с участием Владимира Путина.

«ТАВРИДА» — КРЫМСКАЯ ДОРОГА ЖИЗНИ

ЗНАЧЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

С присоединением Крыма к РФ стало очевидно, что старая трасса, ведущая от Керчи через Симферополь к Севастополю, являясь основным путем доставки грузов с материковой части России по полуострову, не справлялась с возросшей нагрузкой. Главная автотранспортная артерия региона и в целом находилась в плохом состоянии.

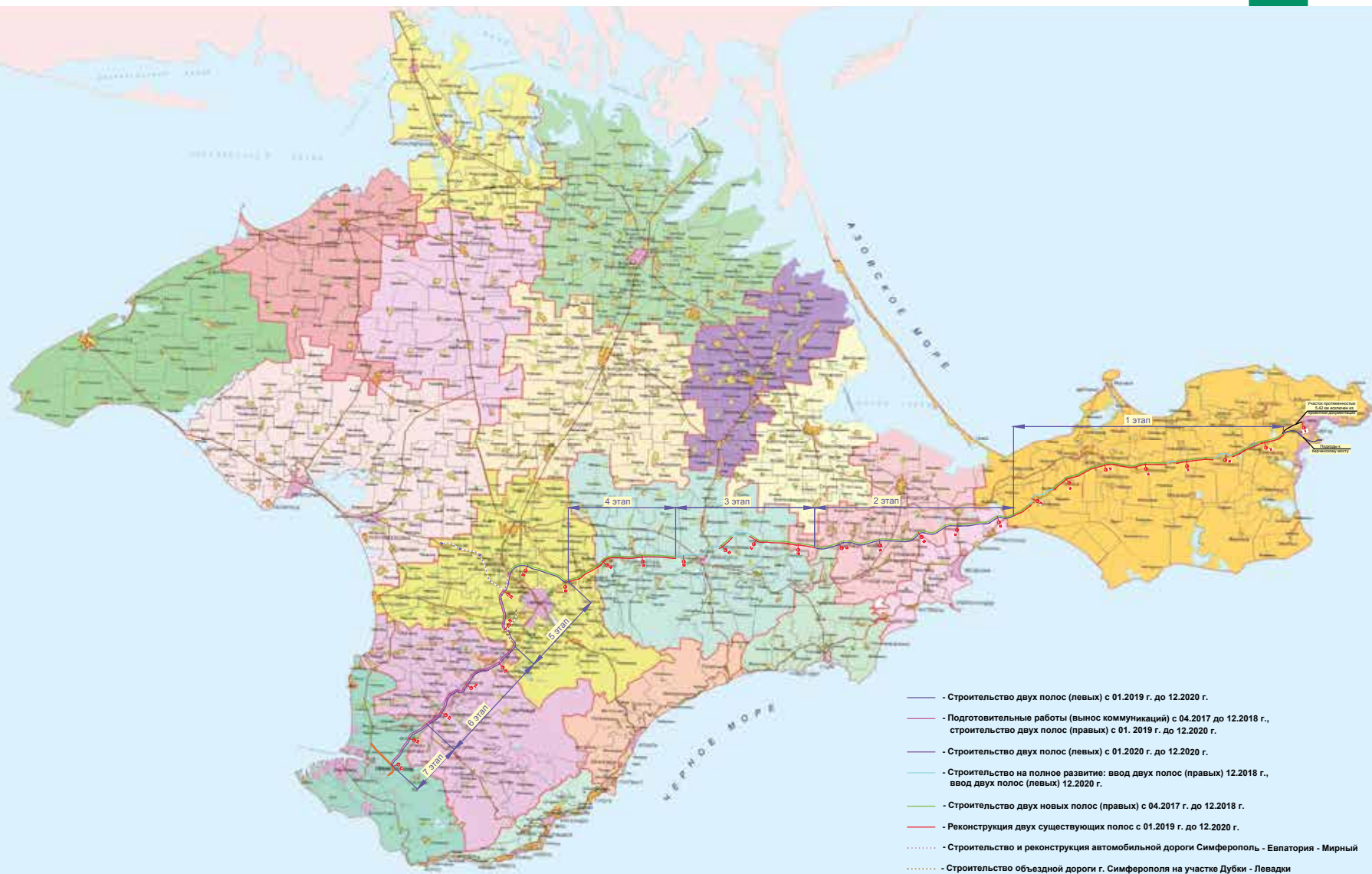
В августе 2014 года была утверждена федеральная целевая программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города Севастополя до 2020 года», одним из приоритетов которой стало повышение транспортной доступности как популярных курортно-туристических, так и промышленных районов полуострова. Исходя из этой задачи, в число главных объектов ФЦП вошла будущая «Таврида» — точнее, полная реконструкция старой дороги со строительством новых участков в обход Феодосии, Белогорска, Симферополя, Бахчисарая, вплоть до объезда Севастополя.

Государственными заказчиками выступили ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Республики Крым» (1-6 этапы) и Департамент транспорта и раз-

вития дорожно-транспортной инфраструктуры города Севастополь (7 этап). Генеральным подрядчиком по объекту «Строительство и реконструкция автомобильной дороги Керчь — Феодосия — Белогорск — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь» (трасса «Таврида») в 2016 году было назначено АО «ВАД».

Проектом предусматривалась четырехполосная магистраль протяженностью 250,7 км, соответствующая категории IV с расчетной скоростью движения до 120 км/ч и пропускной способностью до 40 тыс. автомобилей в сутки. Трасса не имеет одноуровневых пересечений с другими дорогами благодаря сооружению мостов, путепроводов, транспортных развязок. Общая стоимость реализации проекта: 149,3 млрд рублей.

«Таврида» расположена в границах двух субъектов РФ — Республике Крым и городе федерального значения Севастополе. Средняя скорость движения составляет 90 км/ч. Это значит, что теперь время в пути от Керчи до Севастополя займет менее трех часов. Раньше в курортный сезон на такой маршрут мог уйти целый день. Важно также отметить, что магистраль проходит в обход населенных пунктов, что разгрузит их улично-дорожную сеть и положительно скажется на экологии.



ТРАССА «ТАВРИДА»



Количество искусственных сооружений:

	29	Путепроводы в теле дороги (из них 2 на территории Севастополя)
	18	Мосты в теле дороги (из них 1 на территории Севастополя)
	23	Путепроводы для проезда сельскохозяйственной техники
	15	Путепроводы на съезде транспортных развязок
	8	Связь разобщенных территорий
	30	Надземные пешеходные переходы
	470	Водопропускные трубы (из них 27 на территории Севастополя)
	108	Количество локальных очистных сооружений (из них 7 на территории Севастополя)

ИННОВАЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

«Таврида» на время своего строительства стала также главным общероссийским полигоном по устройству дорожного полотна согласно самым передовым требованиям новых стандартов. Как отмечают в АО «ВАД», впервые покрытие дороги полностью выполнено по методологии объемно-функционального проектирования состава асфальтобетонной смеси. Напомним, это дает возможность максимально учесть климатические условия района строительства и транспортную нагрузку. До «Тавриды» подобная технология отработывалась лишь на опытных участках. В Минтрансе подтверждают: пакет верхних слоев дорожной одежды устроен по такой инновационной методоло-

гии впервые в России. При этом высоконаполненные каменным материалом асфальтобетонные смеси обеспечат ровное, долговечное и прочное покрытие.

В АО «ВАД» как особенность проекта также отмечают то, что сложнейшей для строителей добавили рельеф и геология полуострова. Предусматривались обходы горных массивов и других сложных участков, спрямление русел рек, инженерные мероприятия по укреплению слабонесущих грунтов и т. д. Для минимизации последствий воздействия жаркого климата и большой ветровой нагрузки откосы, чтобы предотвратить выветривание и эрозию, укреплялись специальными геоматами.

«Дорога в Крыму построена в соответствии со всеми мировыми стандартами качества и безопасности», — резюмирует руководитель Росавтодора Андрей Костюк.



Для Крыма «Таврида» — это дорога жизни, один из ключевых объектов транспортной инфраструктуры нашего полуострова и всего Юга России. Она соединяет в единую логистическую систему Крымский мост, Керчь, Симферополь и Севастополь, обеспечивает выход на основные туристические регионы и надежную связь с сетью федеральных дорог. Разумеется, Крымский мост снял ряд инфраструктурных ограничений, однако добраться до Симферополя и Севастополя было достаточно проблематично. Открытие трассы значительно разгрузит поток и создаст дополнительные условия для улучшения логистики перевозки грузов, для легкой доступности крымских городов».

*Глава Республики Крым
Сергей АКСЕНОВ*

ЕСТЬ «ТАВРИДА»!

Подготовительные работы новой стратегической стройки стартовали в феврале 2017 года, а положительное заключение Главгосэкспертизы проект получил в октябре.

Согласно государственному контракту, в рамках первой очереди строительства ВАД в конце 2018 года сдал 190 км «Тавриды» в двухполосном исполнении от Керчи до Симферополя.

В прошлом году при встрече с Владимиром Путиным руководители компании подтвердили, что намерены завершить основную стройку, чтобы открыть движение по всей четырехполосной «Тавриде», не позднее сентября 2020 года. Далее, на декабрь, было запланировано получение заказчиком заключения о соответствии (ЗОО) объекта проектной документации для уже официального ввода.

27 августа 2020 года Владимир Путин лично произвел запуск движения по четырем полосам трассы «Таврида» от Керчи до Севастополя. В церемонии также участвовали министр транспорта РФ Евгений Дитрих и генеральный директор АО «ВАД» Валерий Абрамов. Глава государства сам проехал по новому участку дороги, а затем дал старт открытию движения.

В состоявшейся беседе с рабочими АО «ВАД» Владимира Путин отметил: «Отличная работа... Думаю, что люди будут вам благодарны многие-многие годы вперед... Это, конечно, хороший толчок в развитии всего полуострова». Президент также добавил, что дальнейшей задачей является строи-

тельство ответвлений от «Тавриды», «необходимых для жителей Крыма, для севастопольцев, для приезжающих сюда туристов».

Как заслуга АО «ВАД» отмечается и то, что «Таврида» построена в беспрецедентно короткие сроки. Работы велись круглые сутки одновременно на всех этапах. В пиковые периоды на разных участках было задействовано до 5 тыс. человек.

Проект в целом, однако, еще не завершен. Трасса будет связана новыми подъездами с рядом городов полуострова. Общая протяженность магистрали, включая дополнительный 8-й этап (реконструкция участка «Президентской дороги» до примыкания к Ялтинскому кольцу), к строительству которого приступили недавно, составит 258 км. Полностью проект модернизации главной транспортной артерии Крыма запланировано завершить в конце 2023 года. ■



После открытия Крымского моста одним из приоритетов Минтранса России и Росавтодора стало обеспечение более современной и быстрой автотранспортной связи с полуостровом от М-4 «Дон», главной дорожной артерии страны по направлению от столицы на юг. Эта задача нашла отражение в «Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Основным проектом стала реконструкция трассы А-289, а фактически — строительство новой дороги от Краснодара до А-290 Новороссийск — Керчь. Заказчиком, как и ранее по Крымскому мосту, выступает подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Тамань». Четырехполосная дорога протяженностью 119,2 км пройдет в обход населенных пунктов и обеспечит скоростное сообщение между Кубанью и Крымским полуостровом.



К УСКОРЕНИЮ ОТ КРАСНОДАРА ДО КРЫМА

Существующая трасса А-289 Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — автомобильная дорога А-290 Новороссийск — Керчь протяженностью 150 км (км 0+000 — км 149+497), участки которой относятся к техническим категориям II и IV, находится в оперативном управлении ФКУ Упрдор «Тамань» с ноября 2018 года. С открытием Крымского моста увеличение пропускной способности и скорости движения на этом востребованном маршруте стало очевидной необходимостью.

В марте 2020 года ФКУ Упрдор «Тамань» заключило государственный контракт на выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию I этапа А-289. Финансирование в объеме 59,19 млрд рублей предусмотрено за счет средств федерального бюджета в рамках нацпроекта «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Реализация I этапа обеспечит необходимый уровень пропускной способности на участке с затрудненным движением от хутора Белый до

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- общая протяженность магистрали — 119,2 км;
- техническая категория — ІВ;
- количество полос движения — 4;
- пропускная способность — 40 тыс. автомобилей в сутки;
- расчетная скорость — 120 км/ч.

мербетона, обеспечивающего повышенную устойчивость покрытия к влаге, низким температурам и химическим веществам, композитные перильные ограждения и подвесные лотки, обладающие коррозионной стойкостью и долговечностью, светодиодные светильники, современные методы расчета конструкции дорожной одежды, новые материалы и конструкции по обустройству дороги (разметка, дорожные знаки, барьерное ограждение), повышающие уровень безопасности дорожного движения.

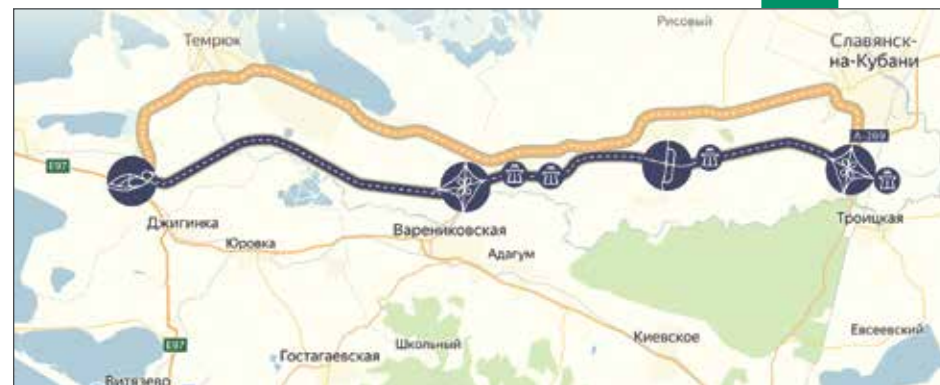
В связи с особенностью прохождения трассы через рисовые поля необходимо переустройство оросительных систем. В настоящее время разработан комплекс мер, который обеспечит их сохранность и работоспособность. В таких масштабах данный вид работ при строительстве автомобильных дорог применяется достаточно редко.



Славянска-на-Кубани протяженностью более 68 км. Существующая дорога имеет в основном две полосы движения во встречных направлениях и проходит через множество населенных пунктов, что приводит к многочисленным заторам, особенно в курортный сезон. Проблема будет решена благодаря устройству четырехполосной проезжей части и строительству нескольких разноуровневых развязок. Так как дорога пройдет по новому направлению, ограничения движения на существующем участке вводиться не будут.

На участке предусмотрено строительство различных искусственных сооружений. Предстоит построить мост через реку Кубань, 8 путепроводов, 15 мостов через каналы. Особенность каждого из этих сооружений — в индивидуальном подходе к проектированию. Учитывались все факторы: от характеристик грунтов в основании фундаментов до необходимости устройства проездов для сельскохозяйственной техники и обеспечения судоходности реки Кубань.

Как добавляет первый заместитель начальника ФКУ Упрдор «Тамань» Владимир Пивовар, инновации также станут отличительной чертой строительства новой скоростной трассы. В частности, это применение поли-



*Строительство и реконструкция автодороги А-289
Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — автомобильная
дорога А-290 Новоросси́ск — Керчь (I этап), Краснодарский край*

СПРАВКА

26 октября пресс-служба ФКУ Упрдор «Тамань» сообщила о заключении госконтракта на выполнение работ по II этапу строительства и реконструкции автомобильной дороги А-289. В его рамках дорожникам предстоит построить мост через реку Кубань, 5 транспортных развязок и 7 путепроводов, которые обеспечат распределение транспортных потоков. Финансовые средства — 55,6 млрд рублей — также будут выделены из федерального бюджета в рамках КППИ.

На сегодняшний день по I этапу проводится государственная экспертиза проектной документации и результатов инженерных изысканий. Получение положительного заключения и разрешения на строительство ожидается в декабре 2020 года.

Общая протяженность магистрали (со II этапом) составит 119,2 км. Новая трасса пройдет южнее существующей дороги, что обеспечит движение транспорта в данном направлении в период строительства. По всей магистрали проектом предусмотрено обеспечение автомобильного движения по четырем полосам с разделением встречных потоков и устройством разноуровневых развязок. Расчетная пропускная способность дороги составит 40 тыс. автомобилей в сутки, максимально разрешенная скорость — 120 км/ч. На протяжении всего маршрута запланировано устройство электрического освещения. Завершение строительных работ намечено на конец 2024 года. ■





ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
КУРГАНМАШЗАВОД

НАДЕЖНОСТЬ ПРОВЕРЕННАЯ ВРЕМЕНЕМ

Мини-погрузчики серии МКСМ

**МОЩНАЯ
И ПРОИЗВОДИТЕЛЬНАЯ
МАШИНА**



**НАДЕЖНАЯ РАБОТА
В ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЯХ**



**КОМФОРТНАЯ РАБОТА
В ЛЮБУЮ ПОГОДУ**

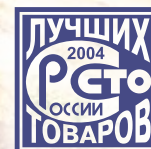


**КОМПАКТНАЯ
И МАНЕВРЕННАЯ
МАШИНА**



Продажа МКСМ и навесного оборудования в федеральных округах РФ::

- | | | | |
|---|-------------------|--------------|-------------------|
| - Центральный, Северо-западный | +7 (3522) 471-918 | - Уральский | +7 (3522) 471-243 |
| - Сибирский, Дальневосточный | +7 (3522) 471-522 | - На экспорт | +7 (3522) 471-443 |
| - Южный, Приволжский, Северо-Кавказский | +7 (3522) 471-921 | | |



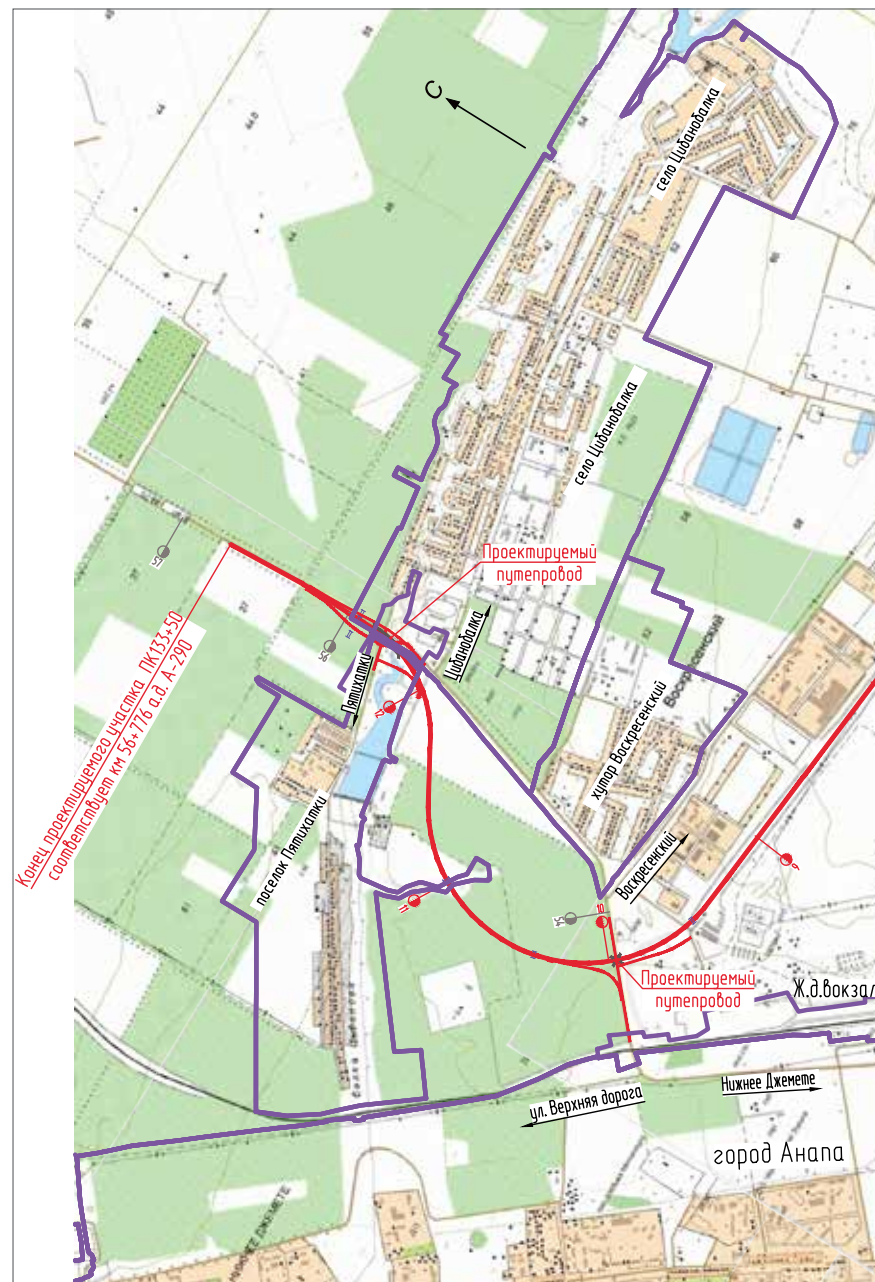
www.kmz.ru

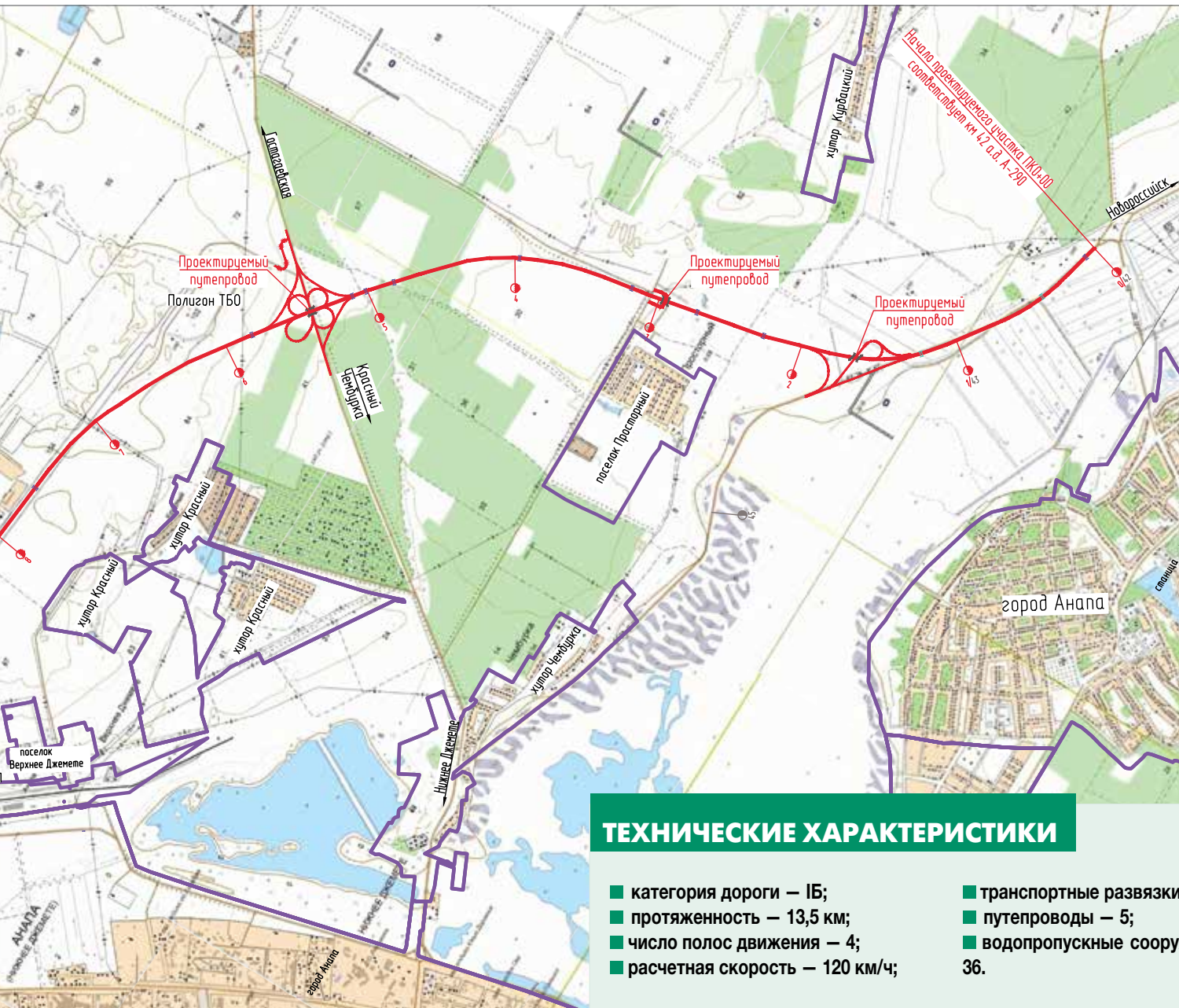
КЛЮЧ К НОВОМУ СКОРОСТНОМУ КОРИДОРУ

Присоединение Крыма к РФ с последующим строительством моста через Керченский пролив и трассы «Таврида» вызвало к жизни идею комплексного развития дорожной сети российского «южного кластера». Так, будет создан скоростной коридор от Сочи до Севастополя. Ключевым объектом модернизации входящей в него трассы А-290 Новороссийск — Керчь на сегодняшний день при этом стало строительство обхода Анапы.

Напомним, федеральная дорога А-290 Новороссийск — Керчь протяженностью 166 км является частью европейского маршрута E97 из Украины в Турцию. На территории Краснодарского края идет от магистрали М-4 «Дон» вдоль Черноморского побережья к Крымскому мосту. Реконструкция трассы осуществляется несколькими этапами. Началась она в рамках федерального проекта «Морские порты» в составе «Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Соответственно, на этом участке новый скоростной коридор призван также улучшить условия движения грузового транспорта к портовым мощностям региона от основных магистральных направлений.

Подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Черноморье» уже ведет реконструкцию А-290. Крупнейшим новым объектом станет обход Анапы с 47





ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- категория дороги – IБ;
- протяженность – 13,5 км;
- число полос движения – 4;
- расчетная скорость – 120 км/ч;
- транспортные развязки – 3;
- путепроводы – 5;
- водопропускные сооружения – 36.



Строительство обхода Анапы расширит возможности транспортной связи Крыма с материковой частью Российской Федерации. Участок станет альтернативным направлением для отрезка трассы, проходящего через Анапу. Он позволит освободить дорожную сеть города от транзитного транспорта.



*Руководитель Росавтодора
Андрей Костюк*

по 52 км. Пропускная способность участка составит 35 тыс. машин в сутки (для сравнения: на Крымском мосту — 40 тыс., а рекорд суточного трафика — около 36 тыс.). Расчетная скорость — 120 км/ч.

Показательно, что идея обхода города-курорта, чтобы разгрузить его от транзитного транспорта, возникла еще до строительства Крымского моста — в 2012 году. Последующие события сделали эти планы более актуальными. К их реализации подключился ведущий российский проектировщик в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры — Инженерная группа «Стройпроект». В 2015-2017 гг. была разработана проектная документация. 3 июня 2019 года проект одобрила Главгосэкспертиза РФ. С 2018 года ведется подготовка рабочей документации.

Основное функциональное назначение объекта — создание транспортно-го обхода города-курорта с исключением движения транзитного транспорта по улично-дорожной сети Анапы и прилегающих поселений.

Проектной документацией предусматривается строительство автодороги категории IB протяженностью 13,5 км с обходом нескольких населенных пунктов (г. Анапа, пос. Просторный и Красный, х. Воскресенский, пос. Пятихатки и Цыбанобалка). Помимо линейной части проектируемого участка, в состав работ входит строительство двух транспортных развязок, а также распределенного транспортного узла

для бесперебойного пропуска автотранспорта и связи дороги с окружающей инфраструктурой. Что касается особенностей и инновационных решений, то пролетные строения путепроводов предусмотрены из модифицированных железобетонных балок с монолитной плитой проезжей части по запатентованной АО «Институт «Стройпроект» рабочей модели (в частности, достигается существенное сокращение объема предварительно напрягаемого бетона).

Общая стоимость реализации проекта по смете 2018 года превышает 8 млрд рублей. Плановый срок сдачи обхода — декабрь 2021 года, однако возможно перенесение сроков на декабрь 2022 г.

Уточним, Упрдор «Черноморье» также осуществляет модернизацию А-290 еще на двух участках. Реконструкция трассы с 73 по 100 км ведется в два этапа. Первый подразумевает строительство путепровода, устройство разворотной левосторонней петли и подходов к путепроводу. Второй — возведение моста, трех транспортных развязок и пяти путепроводов. Срок сдачи в эксплуатацию — 2021 год. На участке реконструкции с 52 по 73 км предусмотрено строительство трех транспортных развязок, мостов и путепроводов, одноблочных трансформаторных подстанций, локальных очистных сооружений, устройство автобусных остановок и прокладка водопропускных труб. Работы планируется завершить к концу 2024 года. ■





Волгоградцы неспроста называют обход своего города-миллионника «дорогой мечты». Необходимость строительства подобной трассы назрела давно. А реальностью это стало благодаря «Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Объездная дорога протяженностью 71,4 км позволит снизить нагрузку на городскую дорожную сеть, в частности, на 2-ю Продольную магистраль, по которой движется основной транзитный поток.

ВОЛГОГРАД: МЕЧТА СБЫВАЕТСЯ

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

Обход Волгограда станет новым участком федеральной трассы Р-22 «Каспий», будет иметь параметры скоростной автомобильной дороги IБ категории, четыре полосы движения и электроосвещение на всем протяжении. Помимо этого, проектом предусмотрено возведение 8 новых транспортных развязок, 16 путепроводов и 7 мостов, в том числе через Волго-Донской канал. Для комфорта пользователей дороги на обходе предполагается строительство 8 площадок отдыха. Заказчиком по реализации проекта является ФКУ «Упрдор Москва-Волгоград».

В результате будут соединены автомобильные дороги федерального значения Р-22 «Каспий», А-260 «Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной», подъезд к г. Элиста от Р-22. Трасса пройдет через Городищенский и Светлоярский районы Волгоградской области с выходом также на Р-228 «Сызрань — Саратов — Волгоград» в районе пос. Ерзовка.

Предполагаемая стоимость строительства обхода составляет около 33,5 млрд рублей, в том числе проектно-изыскательские работы — 280 млн. Деньги выделяются из федерального бюджета.

В рамках реализации федеральной адресной инвестиционной программы календарным графиком выполнения проектных и изыскательских работ предусмотрено выделение трех этапов проектирования, по первому из кото-

рых положительное заключение государственной экспертизы выдано в июле 2019 года.

Работы по первому этапу протяженностью 12,2 км начались в 2019 году. Второй этап представляет собой участок длиной 25,7 км, третий — самый протяженный — 33,5 км.

На старте стройки помощник Президента РФ Игорь Левитин подчеркнул, что обход Волгограда является одним из самых крупных автодорожных проектов на ближайшие пять лет.

В настоящий момент ведется сооружение тел опор, погружение свай-оболочек опор и сборка металлоконструкций пролетных строений будущего моста. В рамках строительства основного хода дороги ведется сооружение насыпи земляного полотна, а также переустройство водо-газоснабжения, связи и сети энергоснабжения. Вместе с тем, идет тендерная работа по 2 этапу и проектирование 3 этапа строительства.

ПОДРОБНЕЕ О ПЕРВОМ ЭТАПЕ

Первый этап — это участок от автомобильной дороги Волгоград — Октябрьский — Котельниково — Зимовники — Сальск до примыкания к Р-22 «Каспий» (по направлению на Астрахань). Таким образом, две федеральные



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ:

- общая протяженность дороги в обход Волгограда – 71,4 км;
- расчетная скорость – 120 км/ч;
- количество полос движения – 4;
- ширина полосы движения – 3,75 м;
- ширина разделительной полосы – 5 м;
- ширина земляного полотна – 27,5 м;
- искусственные сооружения I этапа: транспортные развязки – 3; мост – 1; путепроводы – 3; скотопрогон – 1.

СПРАВКА

Строительство обхода идет в Городищенском и Светлоярском районах Волгоградской области, где сходятся три федеральных автодороги: Р-22 «Каспий», А-260 «Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной» и Р-228 «Сызрань — Саратов — Волгоград». Все они входят в состав евразийских маршрутов. Объект включен в национальный проект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Обход Волгограда является частью международного транспортного коридора «Север — Юг», а также обеспечивает доступ к морским портам Каспийского бассейна.

трассы — «Каспий» и подъезд к Элисте от Р-22 — соединятся с региональной автодорогой на Котельниково и городской улицей 40 лет ВЛКСМ. Начинается обход Волгограда между пос. Кирова и пос. станции Чапурники в Светлоярском районе области. На пересечении с трассой на Котельниково появится транспортная развязка индивидуального типа. На этом отрезке обхода запланированы три путепровода, новый мост через Волго-Донской

«УМНЫЕ АКЦЕССУАРЫ»

В ходе строительства на всем протяжении магистрали будут установлены системы видеонаблюдения, мониторинга метеорологической обстановки и информирования участников дорожного движения. Каждый участок трассы оснастят дорожными контроллерами, видеокамерами и метеостанциями. Координировать их работу будут из центра управления, где установят комплекс технического и программного обеспечения. «Умные» приборы позволят следить не только за обстановкой на дороге, но и за ее состоянием. В частности, это позволит заранее оценивать необходимый объем работ и реагентов в зимнее время.

судоходный канал (ВДСК) с эстакадной частью общей протяженностью 1328 м, три транспортные развязки, а также несколько площадок для отдыха водителей. Мост пройдет в семи километрах от действующей переправы через ВДСК. Проект также предусматривает монтаж системы освещения общей протяженностью 26,5 км.

Далее дорога в районе пос. Малые Чапурники пересечет трассу Р-22 «Каспий». Объездную магистраль и выход на подъездную к Элисте соединит транспортная развязка по типу «клеверный лист». Еще одна развязка в виде неполного клеверного листа появится на пересечении с окончанием улицы 40 лет ВЛКСМ в Красноармейском. Далее дорога выйдет на астраханскую трассу у Светлого Яра. Стоимость работ превысит 18,8 млрд рублей.

По словам специалистов, самым сложным объектом самым сложным объектом не только первого этапа, но и всего обхода Волгограда является мост через Волго-Донской канал. Это объясняется, прежде всего, тем, что надвижку пролетных строений можно выполнять лишь в межнавигационный период. Максимально сжатых сроков потребовали и подготовительные работы.

Минувшим летом федеральные дорожники установили мостовые опоры с левой стороны Волго-Донского канала. Продолжалось также формирование насыпи под основной ход дороги. Завершить строительство первого этапа планируется к 1 октября 2024 года. ■



ХОЛМОГОРСКИЕ ОБХОДЫ: ФИНИШ И СТАРТ

ФКУ Упрдор «Холмогоры» стало одним из активных участников программы строительства обходов крупных городов, реализуемой Росавтодором. В сентябре было запущено движение на новом участке М-8 в объезд Вологды. На очереди — реализация проекта обхода Костромы.

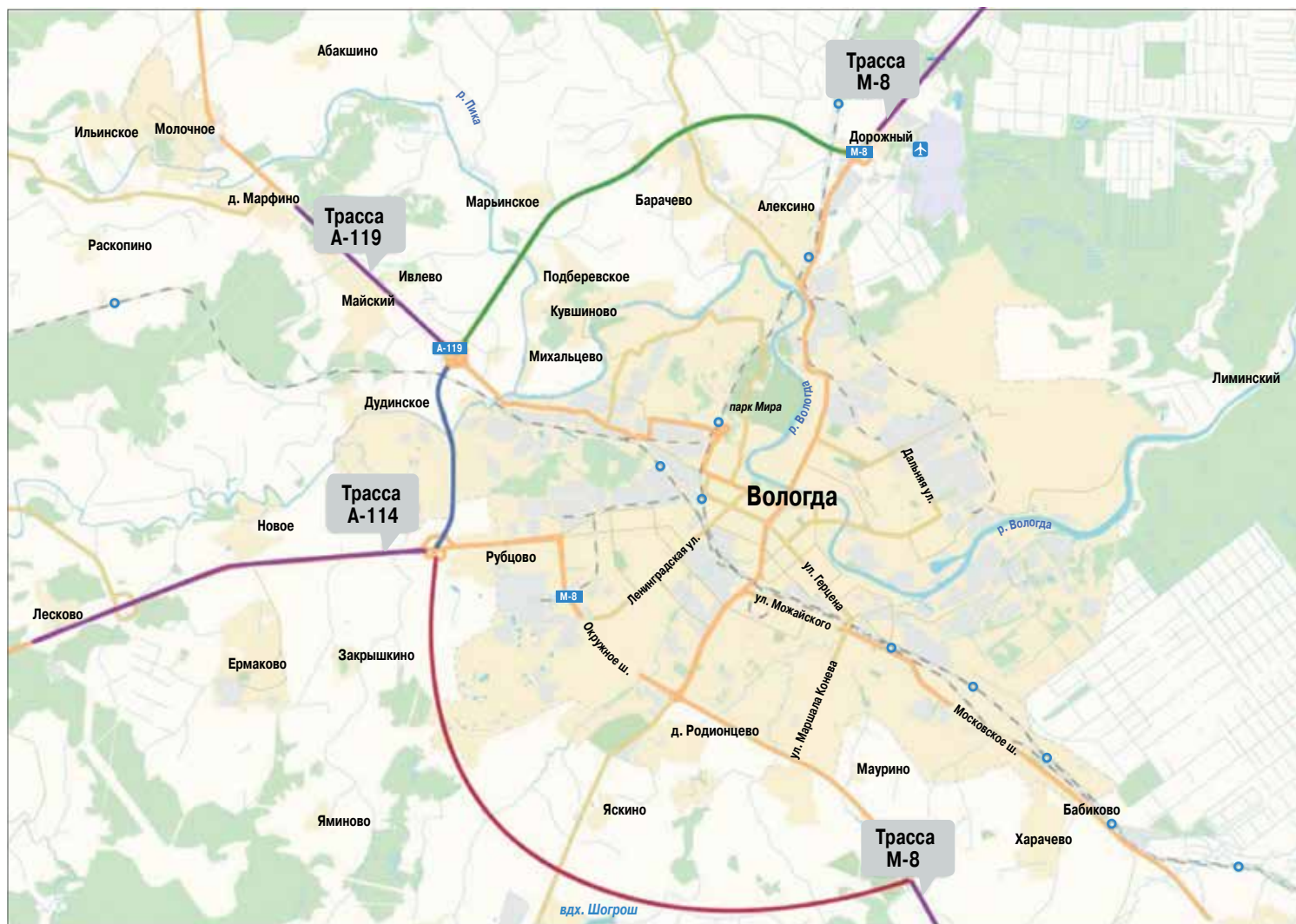


В ОБЪЕЗД ВОЛОГДЫ

Первая часть обхода города Вологды была построена более 10 лет назад. В 2017 году началось строительство второй части новой дороги, протяженностью 17 км, которое разделили на два этапа. В рамках первого — в 2019 году построен и сдан в эксплуатацию участок протяженностью 9 км от федеральной трассы А-114 «Вологда — Тихвин» до автодороги Вологда — Норобово, а также мост через реку Содиму и три путепровода. Выход на А-114 обеспечила существующая развязка, к которой были достроены съезды, а на пересечении с региональной дорогой построена развязка типа «неполный клеверный лист».

Сейчас дорожники завершили второй этап обхода Вологды: участок от автодороги Вологда — Норобово до южного направления М-8 «Холмогоры» протяженностью 8 км. Также возвели мост через реку Шограш и три путепровода, а на пересечении с М-8 — транспортную развязку.

Для повышения безопасности участников движения на всем протяжении участка дорожники установили барьерные ограждения, нанесли 13 тыс. м² разметки из термопластика, установили более 300 дорожных знаков, смонтировали более 9 км линий наружного освещения. Для комфорта водителей



- I и II пусковые комплексы обхода Вологды, введены в эксплуатацию в 2003 году
- III пусковой комплекс, введен в эксплуатацию в 2007 году
- Последний этап обхода, введен в эксплуатацию в 2020 году
- Трассы федерального значения

На подъезде к Вологде по М-8 интенсивность дорожного движения достигает 30 тыс. автомобилей в сутки, поэтому обход имеет важное значение для социальной и экономической жизни не только областного центра, но и для всего Северо-Западного региона. Объект был включен в нацпроект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

и пассажиров построили две просторные площадки, на которых предусмотрены места для стоянки автомобилей и зона отдыха.

Дорога категории 1Б соединила между собой сразу три федеральные магистрали: М-8 «Холмогоры», А-114 «Вологда — Тихвин» и А-119 «Вологда — Медвежьегорск». Теперь потоки грузового и легкового транспорта, следовавшего транзитом через Вологду в направлении Ярославля, Архангельска, Петрозаводска, Санкт-Петербурга, а также в другие населенные пункты, расположенные на данных направлениях, будут проходить по современной четырехполосной трассе в объезд областного центра. Рабочее движение по новому участку М-8 «Холмогоры» км 448 — км 468 в Вологодской области открылось 9 сентября.

«Президентом Российской Федерации поставлена задача — создать единую транспортную систему страны, соединив все регионы логистическими цепочками. И сегодня мы участвуем в действительно важном событии, которое демонстрирует, как Вологодчина вносит реальный вклад в реализацию этой государственной задачи. Открытие обхода города Вологды — это важнейший элемент дорожной системы не только Северо-Западного Федерального округа, но и в целом России», — отметил на церемонии открытия объезда полномочный представитель Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан.

В ОБЪЕЗДЕ КОСТРОМЫ

В 2019 был дан старт еще одному масштабному проекту в рамках КПМИ. ФКУ Упрдор «Холмогоры» начало заниматься объездной автодорогой вокруг Костромы с мостом через Волгу. Это будет трасса I категории (4 полосы

движения, разделенные по направлениям). Все развязки — в начале и конце участка, на пересечениях с региональными дорогами — будут двухуровневыми.

К 2021 году планировалось завершить обоснование инвестиций будущего проекта. «Процесс это небыстрый, необходимо оценить влияние новой дороги и второго моста на инфраструктуру города и региона в целом, подобрать правильные технические решения, рассчитать предельную стоимость», — отмечают в ФКУ Упрдор «Холмогоры». Затем около года уйдет на создание самого проекта.

Следует отметить, что сначала было несколько вариантов прокладки новой скоростной четырехполосной магистрали, которые так или иначе не отвечали современным требованиям: пересекали сразу несколько газопроводов, предполагали вмешательство в сельские и природоохранные территории и т. д.

Согласно одобренному проекту, объездную магистраль и транспортную развязку перенесли — строительство запланировано между поселком Крутик и деревней Руболдино. Путепровод пересечет дорогу Кострома — Красное и пойдет на федеральную трассу Кострома — Шарья — Киров — Пермь. Такой вариант, говорят специалисты, оптимален и минимизирует ликвидацию жилых строений. В новом проекте предусмотрен снос только одного дома.

Множество вариантов также рассматривали и в проектировании второго моста через Волгу. По словам Василия Лазаря, заместитель главного инженера ООО «ПИИ «Севзапдорпроект» (Вологда), оптимальной сочтена подпружная система (145-метровые металлические балки, 11 пролетов) с сохранением первоначально предполагаемой длины переправы — около 1 км с подходами.

Строительство транспортного коридора в обход Костромы и второго моста через Волгу в составе единого комплекса было обозначено губернатором Сергеем Ситниковым как стратегическая задача для области. Главе региона удалось обосновать на федеральном уровне необходимость реализации проекта с включением его в КПМИ.

Реализация проекта рассчитана на четыре года. Предполагаемая общая стоимость — более 30 млрд рублей. Планируется, что трасса сможет отсечь порядка 30% транзитного транспорта, следующего через Кострому.

Начальник ФКУ Упрдор «Холмогоры» Константин Чупров отметил, что возглавляемое им управление смогло бы приступить к работам по строительству объездной дороги с мостом через Волгу уже в следующем году.

Планируемый срок получения заключения о проведении технологического ценового аудита инвестиционного проекта — I квартал 2021 года.



Протяженность перспективного обхода Костромы, соединяющего три автомобильные дороги федерального значения (М-8 «Холмогоры», Р-600 Кострома – Иваново и Р-243 Кострома – Шарья – Киров – Пермь), составляет 32,7 км, категория – IV, число полос – 4.

Реализация проекта рассматривается поэтапно:

- I этап – участок с мостом через р. Волга протяженностью 12,4 км;
- II этап – участок, соединяющий М-8 «Холмогоры», подъезд к Костроме и Р-600 протяженностью 9,5 км;
- III этап – участок до Р-243 протяженностью 10,8 км.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ДОРОЖНАЯ КОНЦЕССИЯ №1

Обход Хабаровска (км 13 — км 42) стал первым и крупнейшим автодорожным проектом государственно-частного партнерства на Дальнем Востоке. Скоростная платная магистраль призвана вывести транзитные потоки за пределы города и соединить сразу три федеральные трассы. Реализация проекта обхода откроет новые возможности для формирования современной транспортной инфраструктуры и экономического развития как Хабаровского края, так и всего Дальнего Востока. Строительство, акт о начале которого был подписан 26 октября 2017 года, вступило в завершающую стадию.

ОТ ИДЕИ К ВОПЛОЩЕНИЮ

Идея проекта была обусловлена, прежде всего, тем, что трафик через центр краевой столицы Хабаровска за несколько предшествующих лет вырос более чем в 2,5 раза. Это практически исчерпало пропускную способность улично-дорожной сети важнейшего транспортного узла Дальнего Востока.

Напомним, Хабаровск расположен в центре пересечения международных и внутренних автодорожных, железнодорожных и воздушных путей. Через город соединяются три федеральные автомобильные трассы — Р-297 «Амур» (Чита — Невер — Свободный — Архара — Биробиджан — Хабаровск), А-370 «Усури» (Хабаровск — Владивосток), А-375 «Восток» (Хабаровск — Красный Яр — Ариадное — Чугуевка — Находка). Кроме того, улично-дорожная сеть Хабаровска используется при движении автотранспорта в Комсомольск-на-Амуре и к портам Охотского моря в Ванино и Советской Гавани. Хабаровский край имеет также общую границу с Китаем, что создает благоприятные условия для развития внешнеэкономических связей. По территории региона проходят крупнейшие железнодорожные магистрали: БАМ и Транссиб. Благоприятное экономико-географическое положение края определяется также наличием международного аэропорта, развитой нефте- и газопроводной сетью.

Исходя из назревшей необходимости модернизации автотранспортной инфраструктуры, в конце 2016 года Межведомственная комиссия при Минтрансе России рекомендовала выделить федеральные бюджетные средства проекту «Концессионное соглашение по созданию, финансированию и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Обход г. Хабаровска км 13 — км 42», который реализуется Правительством Хабаровского края.

По итогам проведения конкурса 12 декабря 2016 года было заключено концессионное соглашение с ООО «Региональная концессионная компания» (Группа «ВИС») в отношении объекта капитального строительства «Автомобильная дорога «Обход г. Хабаровска км 13 — км 42». На заседании Правительственной комиссии по транспорту 30 мая 2017 года проект был в целом одобрен. ООО «РКК» выполняет, в том числе, функции

Открытие обхода Хабаровска создаст единый транспортный коридор Чита — Владивосток, а также обеспечит ускоренный проезд к портам Татарского пролива. На уровне города будет сформирована необходимая дорожная инфраструктура для территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) «Аэропорт», «Парк Авангард», «Ракитное» и для связи с реконструируемым аэропортом «Новый».



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- категория автомобильной дороги — **IB**;
- длина основного хода — **27 км**;
- количество искусственных сооружений — **24**,
в том числе:
 - сборные железобетонные — **22 шт.**,
 - монолитные железобетонные — **1 шт.**,
 - сталежелезобетонные — **1 шт.****(3 моста через водотоки, 5 транспортных развязок, 11 участков пересекаемых и примыкающих дорог, 1 участок пересечения лыжной трассой, 5 пунктов сбора платы);**
- расчетная скорость движения — **120 км/ч**;
- число полос — **4 шт.**;
- сроки строительства — **2017–2021 гг.**



Открытие движения по обходу Хабаровска позволит вывести транзитный транспорт из города и разгрузит улично-дорожную сеть на 18%, на треть снизит загрязненность воздуха, обеспечит связь дорог федерального значения А-370 «Усури», Р-297 «Амур», А-375 «Восток» и будет способствовать созданию единого транспортного коридора Чита – Владивосток, а в перспективе – выхода на дорожную сеть Китая в направлении Харбина.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ, ФИНАНСИРОВАНИЕ, СТРОИТЕЛЬСТВО

Обходом занимались ведущие российские проектировщики. Проектную документацию и транспортную модель разработывало петербургское АО «Институт «Стройпроект». Рабочей документацией также занимались специалисты из Северной столицы — АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург» (генеральное проектирование, корректировка ПД с прохождением Главгосэкспертизы, авторский надзор). «Все технологические решения учитывают климатические условия Хабаровского края, ландшафтные особенности отведенной под строительство территории, ее сейсмиче-

скую активность, — говорит директор по проектированию петербургского Гипростроймоста Олег Скорик. — Также учитывается воздействие на окружающую среду, которое в данном проекте сведено к минимуму».

Финансирование реализации проекта стартовало фактически одновременно с подписанием акта о начале строительства. Распоряжением Правительства РФ от 4 октября 2017 года в бюджет Хабаровского края было направлено 2 млрд рублей. Почти такую же сумму выделил регион, а концессионер финансировал выплаты НДС за счет привлеченных источников. Затем распоряжениями Правительства РФ бюджету Хабаровского края были предоставлены «иные межбюджетные трансферты»: в 2018 году — около 5 млрд рублей, в 2019 году — 2,2 млрд.

В целом стоимость реализации концессионного проекта оценивается в 40,3 млрд рублей. Из них: федеральный бюджет — почти 18,8 млрд, региональный — около 11,6 млрд, средства внебюджетных источников — почти 10 млрд. Совокупный размер выплат концедента по соглашению за период с 2021 по 2031 год включительно должен превысить 26,9 млрд рублей.

В составе проекта — строительство и обустройство трех мостов через водотоки, пяти транспортных развязок, 11 участков пересекаемых и примыкающих дорог, пяти пунктов сбора платы.

Одна из особенностей реализации проекта при этом заключается в том, что в связи со сжатыми сроками и с целью эффективного использования средств механизации, карьеров и трудовых ресурсов процесс строительства автомобильной дороги разбит на 13 секций (участков). Каждая из них, в свою очередь, подразделяется на этапы, общее количество которых — 3864.

Технические решения, определенные в проектной документации, позволяют обслуживать пиковые нагрузки до 4 тыс. авт./час. Прогноз востребованности автодороги — в среднем 24 тыс. авт./сутки, а пропускная способность — 31 тыс. Хороший потенциал платного трафика ранее привлек на концессионный конкурс трех участников, обладающих достаточными возможностями для инвестиций.

В 2020 ГОДУ

На сегодняшний день из всех источников работы по строительству обхода профинансированы на сумму более 25 млрд рублей. При этом сроки сдачи объекта, однако, объективно сместились в связи с разрушительным воздействием аномальных паводков.

В октябре 2020 года ход работ по транспортной концессии Группы «ВИС» проинспектировали представители Правительства Хабаровского

КОММЕНТАРИЙ ГРУППЫ «ВИС»

При создании объекта применяются самые современные технологии в дорожном строительстве — устройство покрытия из литого асфальтобетона, запущен в работу бетоноукладчик инновационного типа Wirtgen SP 15. На площадке работают современные бетонные заводы, асфальтоукладочные и бетоноукладочные комплексы с 3D-системой онлайн-контроля работ, новейшие буровые машины, применяются методы компьютерного моделирования. Контроль ведется также с помощью беспилотных летательных аппаратов, данные с которых поступают в режиме онлайн. Концессия реализуется при участии средств федерального бюджета, которые в проекте составляют 41%, бюджет Хабаровского края обеспечивает 24% от общей стоимости проекта, 35% суммы капитальных затрат составляют собственные и привлеченные средства инвестора — Группы «ВИС».

края. В сложившихся условиях общая степень готовности автодороги на две трети была оценена положительно.

«Несмотря на все сложности, связанные с климатическими особенностями региона и паводковой ситуацией в последние два года, строительство идет интенсивно и не прерывалось в связи с противозидемическими мероприятиями, — отмечает генеральный директор ООО «Национальные транспортные концессии» (входит в Группу «ВИС») Павел Овчинников. — Мы полностью обеспечили ресурсную безопасность проекта, создав производство асфальтобетонных смесей и изготовление железобетонных конструкций непосредственно на площадках, а также добычу и поставки инертных материалов. Сегодня проект уверенно движется к завершению и имеет хорошую перспективу для развития».

О планах по продолжению обхода рассказала и. о. первого заместителя председателя Правительства Хабаровского края Мария Авилова. Речь идет о строительстве IV этапа протяженностью 5 км с устройством сложного путепровода, а также о дальнейшей перспективе передачи дороги в федеральную собственность. По словам Марии Авиловой, это в будущем облегчило бы обеспечение должного уровня содержания обхода в соответствии с нормативными требованиями, предъявляемыми к скоростным трассам.

Общая протяженность создаваемой автодорожной инфраструктуры, включая пять развязок, составит 51 км. Она будет иметь ключевое значение в транспортной системе Хабаровского края. ■

«СИБИРЬ»: СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДОВ, МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

УЧАСТКИ МОДЕРНИЗАЦИИ

Одним из самых крупных проектов модернизации «Сибири» стала реконструкция на участке км 149 — км 158 — обход г. Юрга. Объект находится на границе Кемеровской и Новосибирской областей с примыканием участка дороги в направлении Томска (ввиду растущей интенсивности движения и неудовлетворительного состояния путепровода над железнодорожными путями). Цель проекта — повысить пропускную способность и безопасность движения на границе двух регионов Сибири за счет строительства двухуровневой транспортной развязки и нового участка дороги с путепроводом над железной дорогой. Объект входит в состав КПМИ. В результате реконструкции технические параметры участка будут доведены с III категории до II.

Строительно-монтажные работы развернуты в конце 2019 года, окончание намечено на 2022 год. В ноябре 2020 года планируется завершить строительство транспортной развязки. На путепроводе уже уложили выравнивающий слой из бетона, завершили омоноличивание балок пролетных строений, установку деформационных швов и т. д. В целом выполнено более 80 % запланированного объема земляных работ. На отдельных участках общей протяженностью около 1 км уложено асфальтобетонное покрытие.

Также масштабные работы проходят на участке км 481 — км 486 в Кемеровской области. Необходимость реконструкции здесь вызвана тем, что участок пересекает Транссибирскую железнодорожную магистраль в одном уровне, движение транспорта осуществляется через регулируемый переезд. Появле-

На федеральной трассе Р-255 «Сибирь» протяженностью 1867 км, входящей в состав азиатского маршрута АН6, Росавтодором сейчас проводятся масштабные работы по строительству, реконструкции и ремонту на нескольких участках. Крупнейшими объектами здесь стали три новых обхода городов, по которым сейчас проходит трасса. Эти стройки включены в нацпроект «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» (КПМИ).

ние путепровода через железную дорогу повысит безопасность движения и позволит водителям транзитного транспорта сократить время в пути. Кроме того, проектом предусмотрено строительство нового участка трассы для ликвидации существовавшего аварийно-опасного поворота с доведением параметров до II технической категории. Ввод объекта в эксплуатацию обеспечит увеличение пропускной способности автомобильной дороги с учетом перспективы роста интенсивности грузового движения в связи с развитием промышленного и сельскохозяйственного комплекса Кемеровской области. Проект также включен в КПМИ.

Строительно-монтажные работы на объекте развернуты в конце 2019 года. Возведены опоры путепровода над железной дорогой, ведется сборка пролетного строения. Земляные работы ведутся на всем протяжении участка. Оборудованы безопасные съезды к населенным пунктам Суслово и Знаменка, выполнено устройство дорожной одежды на участках общей протяженностью 3 км. Окончание строительства запланировано на 2021 год.

В Красноярском крае дорожники реконструируют участок км 807 — км 812. На данный момент ведутся подготовительные работы. Реконструкция 5 км дороги направлена на увеличение пропускной способности уже существующей развязки и вместе с тем снижение аварийности. На одном из участков развязки предполагается расширить проезжую часть, увеличив количество полос движения с двух до четырех, а также реконструировать существующий путепровод, построить дополнительный. Объект оснастят водопропускными трубами, металлическими барьерными ограждениями и системами освещения. Обновленный участок будет соответствовать IБ тех-



Строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск на участке км 1797+000 — 1842+000 (обход г. Усолье-Сибирское), Иркутская область

нической категории. Окончание работ запланировано на ноябрь 2023 года. Их общая стоимость составит почти 2,9 млрд рублей.

На двух участках в Иркутской области — с 1524-го по 1537-й км и с 1545-го по 1555-й км — также будут проведены работы по строительству и реконструкции. Первый из них доведут до II технической категории, построят путепровод на пересечении автодороги с Транссибирской железной дорогой. Работы на нем завершат в сентябре 2022 года. Сдача второго участка намечена на ноябрь следующего года.

Также в Иркутской области несколько участков будут отремонтированы капитально. К примеру, в ближайшее время (конец 2020 года) завершатся работы на км 1333 — км 1346 и км 1422 — км 1433.

В октябре 2020 года ввели в эксплуатацию участок капитального ремонта с 1788-го по 1797-й км. 10 км дороги ремонтировали поэтапно, чтобы не создавать неудобств для автомобилистов. В частности, здесь впервые на Р-255 «Сибирь» в Иркутской области установили шумозащитные экраны. Средняя интенсивность движения на этом участке составляет около 11 тыс. автомобилей в сутки, боль-

шинство из них — транзитные. Чтобы обеспечить безопасность дорожного движения, на протяжении практически всего участка установили барьерное ограждение. Стоимость капитального ремонта превысила 467 млн рублей.

СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ ОБХОДОВ

Обход Усолья-Сибирского

Официальное название проекта: «Строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск на участке км 1797+000 — км 1842+000 (обход г. Усолье-Сибирское), Иркутская область».

По итогам работ параметры автомобильной дороги протяженностью 42,6 км доведут до IV технической категории. Кроме того, построят 3 транспортные развязки в разных уровнях, 3 транспортные развязки в одном уровне (левоповоротные петли), 5 путепроводов, 5 мостов, 3 надземных пешеходных перехода.

Основные характеристики

Протяженность участка: 18 км

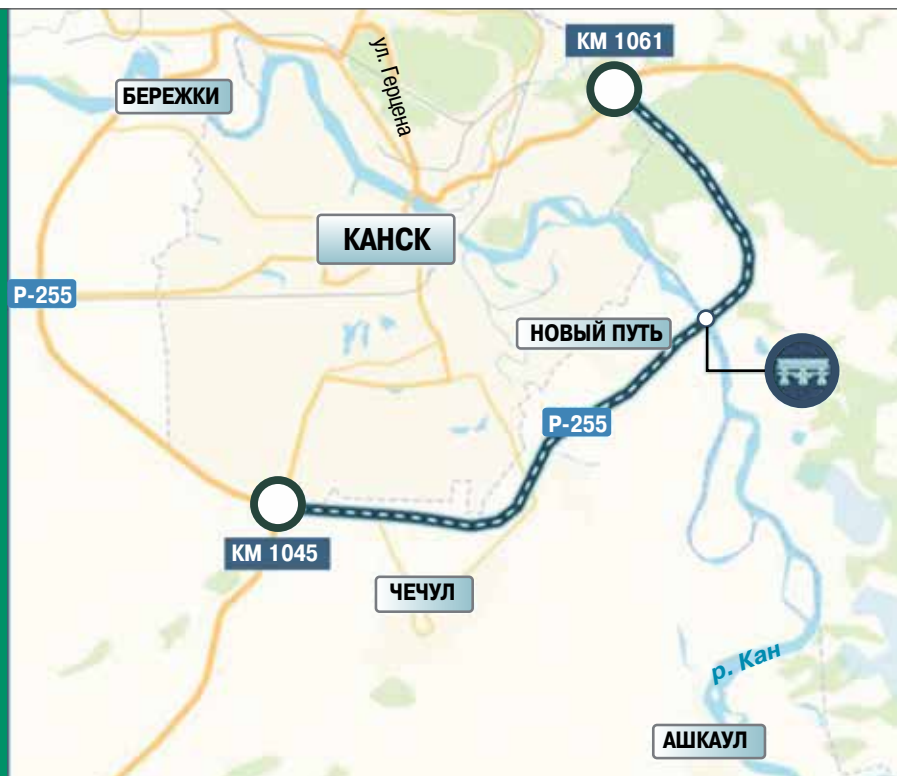
Категория: II

Количество полос движения 2

В составе объекта:

Мостовой переход через р. Кан

2 кольцевых пересечения



Строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» — от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы на участке км 1045+500 — км 1061+000 (обход г. Канска)

В настоящее время, в частности, земляное полотно устроено на протяженности 24 км, дорожная одежда усилена дополнительным слоем из песчано-гравийной смеси на протяженности 23 км. Ведется строительство трех мостов, двух путепроводов, двух надземных пешеходных переходов.

Ввод обхода в эксплуатацию запланирован на октябрь 2024 года. Общая стоимость строительно-монтажных работ превышает 16,3 млрд рублей.

Обход Мариинска

Официальное название объекта: «Строительство, реконструкция автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск на участке км 436+000 — км 465+000 (обход г. Мариинска), Кемеровская область».

В настоящее время завершается начатое в 2014 году строительство двухполосной автомобильной дороги II технической категории в обход Мариинска. Протяженность — 19,2 км. Построены две транспортные развязки с путепроводами на 436-м и 465-м км. Возведен мост через реку Кия (285 пог. м). В августе 2020 года открыта для движения транзитного транспорта основная часть (16 км) новой дороги. Также на участке с 436-го км автодороги Р-255 до подъезда к н. п. Раевка выполнены работы по строительству транспортной развязки с путепроводом, формированию насыпи земляного полотна и устройству дорожной одежды с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона, монтажу системы водоотвода и инженерному обустройству.

Окончание строительства по условиям государственного контракта — 2021 год, в планах — конец 2020 года. Ввод объекта в эксплуатацию позволит раз-



Мостовой переход через реку Кан

грузить от транзитного транспорта уличную сеть Мариинска, через который до сих пор проходило 10 км федеральной трассы Р-255 «Сибирь». Это повысит безопасность движения и улучшит экологическую обстановку в городе.

Обход Канска

Официальное название проекта: «Строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» — от Челябинска через Курган, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Иркутск, Улан-Удэ до Читы на участке км 1045+500 — км 1061+000 (обход г. Канска)».

Ввод в эксплуатацию 18-километрового участка трассы «Сибирь» под две полосы движения в обход Канска позволит не только вывести транзитный транспорт за пределы городской черты, но и обеспечит водителям «зеленый коридор» — скоростной режим здесь будет увеличен с 60 до 90 км/ч.

На данный момент собрано три из пяти пролетных строений моста (общая протяженность пролетного строения составит более 274 м), построен один из двух железобетонных скотопрогонов тоннельного типа, установлено 16 металлических гофрированных водопропускных труб, на 90% выполнено устройство рабочего слоя земельного полотна. До конца года планируется собрать все пролетные строения и выполнить надвижку на опоры мостового перехода.

В 2021 году, в частности, будет выполнено устройство цементобетонного покрытия, двух кольцевых пересечений, электроосвещения на мосту через р. Кан и на подходах нему. Для обеспечения безопасности дорожного

движения установят дорожные знаки, сигнальные столбики, металлическое барьерное ограждение, нанесут горизонтальную разметку. Также появятся шумозащитные экраны в районе н. п. Зеленый Луг и Новый Путь.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПРОЕКТ «СИБИРИ»: ОБХОД КЕМЕРОВО

Основные технические параметры объекта:

- категория автомобильной дороги — **IB**;
- строительная длина — **47,6 км**;
- расчетная скорость — **120 км/ч**;
- число полос движения — **4**;
- ширина разделительной полосы — **5м**;
- общее количество транспортных развязок в разных уровнях — **4**;
- общее количество мостов и путепроводов — **13**.

В составе документации по обоснованию инвестиций выделено три этапа строительства:

I — (ПК 0 — ПК 231), с протяженностью 23,1 км;

II — (ПК 231 — ПК 306), с протяженностью 7,5 км;

III — (ПК 306 — ПК 476), с протяженностью 17 км.

В настоящее время с ФАУ «Главгосэкспертиза России» заключен договор на проведение технологического ценового аудита инвестиционного проекта.



Генеральный директор АО «Труд»
С. Н. Томшин

АО «ТРУД» РЕАЛИЗУЕТ МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

В Усольском районе АО «Труд» реализует проект строительства участка км 1797 — км 1842 трассы Р-255 «Сибирь» в обход города Усолье-Сибирское и поселка Тельма.

Обход — важный этап развития федеральной трассы «Сибирь», которая входит в состав азиатского маршрута АН6 Международной азиатской сети (Asian Highway), и самый масштабный объект строительства за всю историю управления Р-255.

Строящийся участок станет продолжением обхода Ангарска, он протянется на 42 км от реки Китой до поселка Мальта. Трасса пройдет через три развязки в разных уровнях и три одноуровневые по типу «левоповоротная петля». Будут выстроены пять путепроводов, мостовые сооружения через реки Тельминка, Картагон, Целота и двойной мост через реку Биликтуйка. Для удобства пешеходов смонтируют два надземных перехода и четыре автобусные остановки. На протяжении всей автодороги будет установлено барьерное ограждение.

Проект рассчитан на пять лет и реализуется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры за счет





средств федерального бюджета. Всего на стройке будет задействовано порядка 500 человек и 150 единиц дорожно-строительной техники. Полная стоимость строительства составит 16,34 млрд рублей. Новый участок трассы при расчетной скорости 100 км/ч позволит увеличить пропускную способность с 15 до 30 тыс. автомобилей в сутки.

— Мы уже строили обходы Иркутска и Тайшета, Богородицка в Тульской области, поэтому опыт на таких больших стройках у нас есть, — рассказывает генеральный директор АО «Труд» Сергей Томшин. — Конечно, каждый объект имеет свои нюансы, и этот не исключение. Работы осложняются тем, что здесь сосредоточено много коммуникаций: теплосети, нефтепровод, этиленопровод, большое количество кабелей связи. Для нас строительство этого объекта — новый вызов. Но, я уверен, мы все сделаем качественно и в срок. Плюс этого строительства в том, что мы работаем в родном регионе. И большая часть материалов, около 80% — местные. Новая автодорога обеспечит «зеленый коридор» для транзитного транспорта, а также позволит снизить количество ДТП и улучшить экологическую ситуацию в районе.

В 2020 году на объекте был предусмотрен значительный объем работ: в частности, установка мостовых свай, устройство водопропускных труб, переустройство высоковольтных линий электропередачи, земляные работы.

Кроме этого на участке строительства ведутся археологические изыскания. Стоянка древних людей с ценными историческими артефактами была открыта в Усольском районе около 90 лет назад. Ученые обнаружили ее во время историко-культурной экспертизы, которая всегда проводится при отводе земельных участков под хозяйственное освоение. Охраняемые законом объекты культурного наследия были заранее включены в проект строительства.

До конца 2020 года ученые из национального исследовательского центра «Байкальский регион» проведут раскопки на площади 20 тыс. м². АО «Труд» как генеральный подрядчик обеспечивает работу археологов, финансируя ее в общем объеме 500 млн рублей.

На данный момент в строительстве дороги задействованы 350 человек Усольского и Мостового филиалов АО «Труд». В этом сезоне Усольский филиал будет работать на объекте до первого декабря, а Мостовой завершит запланированные на 2020 год работы на данном участке 15 декабря.

Ввод объекта в эксплуатацию намечен на сентябрь 2024 года.



СЕВЕРОКАВКАЗСКИЕ ОБХОДЫ

В программе строительства обходов, реализуемой Росавтодором, пять объектов относятся к дорожной сети Северного Кавказа. Сейчас, прежде всего, ведутся работы по модернизации федеральной трассы Р-217. Объекты находятся в разной степени готовности, от подготовки проектной документации до активного строительства.

ОБХОД ГУДЕРМЕСА

Строительство и реконструкция участка федеральной трассы Р-217 «Кавказ» в Гудермесском районе Чеченской Республики на км 27 — км 34 проходит в рамках нацпроекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

В 2015 году введена в эксплуатацию первая очередь обхода протяженностью около 15 км, а в конце 2019 года работы завершили на втором этапе длиной 12 км.

В настоящее время на участке производится устройство водопропускных труб, насыпи и выемок земляного полотна и опор путепровода.

Здесь также возведут две транспортные развязки и два путепровода. На всех искусственных сооружениях устроят стационарное электроосвещение.

Сейчас мостовики строят искусственное сооружение на пересечении с региональной дорогой Подъезд к с. Аллерой от трассы Р-217 «Кавказ». Общая протяженность двухполосного путепровода составит 109 м, а ширина проезжей части — 7 м.

Параллельно с этим на участке с 29-го по 31-й км дорожники ведут земляные работы. Также устроили две прямоугольные водопропускные трубы длиной более 90 и 120 м под насыпью автодороги.

Каждый слой насыпи тщательно уплотняют и армируют георешеткой. Это обеспечит прочность и устойчивость конструктивных слоев дорожной одежды, а также исключит просадки и сдвиги грунта. К примеру, на отдельных участках уложили 18 слоев георешетки, исходя из показателей высоты насыпи. Также дорожники устраивают нижний слой основания с армирующей прослойкой из геотекстиля, который выдерживает большие нагрузки.

Для обеспечения безопасности участников движения на всем протяжении обхода установят параплетное и боковое барьерное ограждения. Кроме того, дорожники построят 19 водопропускных труб.

Среднесуточная интенсивность движения в пределах Гудермеса на участке «Кавказа» с 674-го по 705-й км составляет порядка 30 тыс. автомобилей в сутки. Строительство обхода города решит важные задачи: освободит населенный пункт от транзитного транспорта, повысит уровень безопасности участников дорожного движения, а также улучшит экологическую обстановку в жилой зоне.

Полностью завершить работы на обходе дорожники планируют в конце 2023 года.

ОБХОД ВЛАДИКАВКАЗА

На Р-217 «Кавказ» также ожидается строительство 2-й и 3-й очередей на участке обхода Владикавказа (столица Республики Северная Осетия — Алания) по параметрам скоростной автомобильной дороги 1Б категории с четырьмя полосами движения. Протяженность объезда 14,65 км. 1-я очередь дороги введена в эксплуатацию в 2008 году.

Проектная документация разработана, получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

ОБХОД ЧЕРКЕССКА

Подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Кавказ» осуществляет подготовку проектной документации по объекту. В рамках проекта предполагается строительство нового участка автомобильной дороги протяженностью 5,4 км с четырьмя полосами движения в обход с восточной стороны основной жилой застройки Черкесска, столицы Карачаево-Черкесской Республики.

Направление проектной документации в ФАУ «Главгосэкспертиза России» планируется до конца 2020 года.

ОБХОД ХАСАВИЮРТА

Подведомственным Росавтодору ФКУ Упрдор «Кавказ» заключен государственный контракт от 02.11.2018 на проведение проектно-изыскательских работ обходу Хасавюрта (Республика Дагестан). Планируемый срок



Обход Гудермеса

направления проектной документации на государственную экспертизу — I квартал 2021 года.

Проектом предусматривается строительство участка автомобильной дороги в по параметрам 1Б категории с четырьмя полосами движения общей протяженностью 21 км.

ОБХОД ДЕРБЕНТА

Государственный контракт на проведение проектно-изыскательских работ по обходу Дербента (Республика Дагестан) заключен 02.11.2018. Планируемый срок направления проектной документации на государственную экспертизу — I квартал 2021 года.

Предусмотрено строительство автомобильной дороги с параметрами категории 1Б, четырьмя полосами движения шириной 3,75 м и протяженностью 32,82 км.

ТРАНССТРОЙПРОЕКТ: КОМПАНИЯ ПОЛНОГО ЦИКЛА



В основе развития отечественного мостостроения лежит неуклонное повышение требований к потребительским свойствам мостовых сооружений. Это, в свою очередь, задает новые ориентиры на пути эволюции конструктивных форм и инженерных подходов, создавая новые перспективы для мостовиков.

НОВЫЕ РЕШЕНИЯ — В ПРАКТИКУ СТРОИТЕЛЬСТВА

Отзываясь на требования времени, ООО «ТРАНССТРОЙПРОЕКТ» постоянно наращивает свои компетенции, развивает новые направления деятельности.

Одно из важнейших достижений компании — 3D-моделирование, которое в ходе проектирования позволяет найти оптимальные варианты за счет минимизации ошибок и снижения производственных расходов. «Опыт наших специалистов позволяет определить наиболее эффективные технические и технологические решения индивидуально для каждого проекта обеспечить сокращение сроков и стоимости строительства с учетом возможностей

завода-изготовителя и монтажной организации», — говорит генеральный директор ООО «ТРАНССТРОЙПРОЕКТ», кандидат технических наук Дмитрий Харламов.

Кроме этого, организация предлагает оригинальные инженерные решения в области строительно-монтажных работ. Так, ее специалистами применена в проекте экологически чистая технология сборки монтажных блоков на высокопрочных болтах с применением ЦВЭС-грунтовки, исключающая процесс пескоструйной очистки. Конструкция приходит на стройплощадку полностью готовая к сборке.

Еще одним новаторским решением является применение типового горячекатаного профиля в основных несущих конструкциях. Это оптимальный вариант для пешеходных и автомобильных мостов с пролетами длиной до 18 м, способный сократить стоимость строительства объекта в полтора-два раза за счет уменьшения объемов сварки, возможности применения менее дорогостоящей техники для монтажа конструкций и доставки монтажных блоков.



Опыт наших специалистов позволяет определить наиболее эффективные технические и технологические решения индивидуально для каждого проекта и обеспечить сокращение сроков и стоимости строительства с учетом возможностей завода-изготовителя и монтажной организации.

*Генеральный директор ООО «ТРАНССТРОЙПРОЕКТ», к. т. н.
Дмитрий ХАРЛАМОВ*



НА ПОДХОДЕ К ПРЕЗИДЕНТСКОМУ МОСТУ

В последнее время, как и прежде, концентрируясь на вопросах мостостроения, ТРАНССТРОЙПРОЕКТ развивает новое для себя направление деятельности — производство строительно-монтажных работ, тем самым предлагая заказчику комплексный подход к строительству, от проектирования до сдачи объекта под ключ.

Весь цикл работ — от проектирования до монтажа ТРАНССТРОЙПРОЕКТ в настоящее время выполняет на строительстве двух металлических путепроводов (№ 2 и №4) в г. Ульяновске на новом подходе к Президентскому мосту. Официальное название проекта: «Второй пусковой комплекс первой очереди строительства мостового перехода через р. Волга в г. Ульяновске (2-й этап)». Реализация проекта позволит полноценно вписать Президентский мост в транспортную инфраструктуру правобережной части города, отделить транзитные потоки, на 40–50% разгрузить проходящую через Ульяновск федеральную трассу. Строительство 6-километрового подхода к Президентскому мосту ведется в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Строительно-монтажные работы начались 1 марта 2020 года и будут завершены к сентябрю 2021 года. В настоящее время на объекте трудится около 115 человек, рабочий процесс организован в две смены.

ПУТЕПРОВОД №2

Путепровод №2 имеет расчетную схему 23,7+24,6+33,3+33,3+24,6+24,6+24,7+32,6 м. Полная длина путепровода — 222,1 м. Путепровод расположен на продольном уклоне 27% и 25%, в плане — на переходной кру-

говой кривой радиусом 400 м длиной 79,2 м и прямой. Высотный габарит автомобильного проезда от проезжей части до низа конструкций эстакады — не менее 5,25 м, высотный железнодорожный габарит от головки рельса до низа конструкций эстакады не менее 5,5 м для не электрифицированных железнодорожных путей. Габарит путепровода принят Г-10+0,75 м под нагрузку А-14, Н-14.

На сегодняшний день путепровод №2 смонтирован полностью. Укладку переходных плит, устройство гидроизоляции, вспомогательных конструкций и окрасочные работы специалисты ООО «ТРАНССТРОЙПРОЕКТ» производят в следующем строительном сезоне.

ПУТЕПРОВОД №4

В настоящее время ведется монтаж металлоконструкций пролетного строения путепровода №4. Уже смонтировано 360 т металлоконструкций, идет установка временных опор СВСиУ. К концу года основной монтаж главных балок завершится, строительно-монтажные работы будут выполнены на 85%. Все работы идут с опережением графика, техника и материалы имеются в наличии.

«Для нас это фактически типовые проекты металлических мостовых сооружений, — поясняет заместитель генерального директора ООО «ТРАНССТРОЙПРОЕКТ» по строительству Владимир Озеров. — Протяженность идентичных путепроводов — 226 м, монтируется 9 пролетов длиной до 40 м, на каждый объект уйдет 860 т металлоконструкций. Особо важно для нас здесь другое: комплексный подход. Мы разработали и рабочую документацию, и своими силами выполняем полный цикл строительно-монтажных работ, от устройства фундаментов до сварки и герметизации стыков пролетных строений».

«РАББЕРФЛЕКС®-55»

Гидроизоляционная система
искусственных сооружений
транспортной инфраструктуры

ТСС ТемпСтройСистема



для
ГИДРОИЗОЛЯЦИИ
ТОННЕЛЕЙ



для
ОПОР
МОСТОВ



для
ПРОЛЕТНЫХ
СТРОЕНИЙ
МОСТОВ



для
ФУНДАМЕНТОВ



для
ПОДПОРНЫХ
СТЕН



119296, Москва,
Университетский пр-т, 5

Тел.: +7 (495) 727-06-37,
факс.: +7 (499) 995-06-46

E-mail: info@tempstroy.ru
www.tempstroy.ru, www.stroy-magazin.ru

САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ НОВЫЙ ОБЪЕЗД

В 2020 году Росавтодор сообщил, что в рамках нацпроекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» будет построено 18 объездов крупных городов — больше, чем планировалось изначально. Эта работа стала одним из главных приоритетов федеральных дорожников на сегодняшний день. А по протяженности новых объездных трасс первое место занимает обход Набережных Челнов и Нижнекамска.

В настоящее время выполняются проектно-изыскательские работы по объекту. Масштабный проект предусматривает строительство обхода общей протяженностью 88,9 км с четырьмя полосами движения, а также мостового перехода через реку Каму протяженностью 2,2 км. Кроме того, появятся шесть новых транспортных развязок в разных уровнях с автодорогами I-III категорий. В ходе проектирования, кстати, проведено микро моделирование движения на развязках, с оценкой их пропускной способности на расчетный перспективный период 20 лет.

Обход фактически будет являться новым направлением федеральной автомобильной трассы М-7 «Волга».

Были проработаны варианты с выделением этапов строительства с возможностью обеспечения ввода в эксплуатацию каждого этапа с перепуском движения на существующую сеть автомобильных дорог.

Предусмотрено три этапа:

■ I: СМР на участке км 0 — км 26+800 (от г. Мамадыш до пересечения с автодорогой Чистополь — Нижнекамск);

■ II: СМР на участке км 26+800 — км 55+300 (до пересечения с автодорогой Набережные Челны — Альметьевск);

■ III: СМР на участке км 55+300 — км 88+400 (до существующей автодороги М-7 «Волга»).

В каждом этапе для ускорения реализации проекта отдельно выделена подготовка территории строительства, включающая мероприятия, связанные с изъятием земельных участков, необходимых для размещения автомобильной дороги, отчуждение недвижимого имущества, работы по сносу зданий, строений и сооружений, переустройству инженерных коммуникаций, вырубке лесных насаждений и т. п.

В ходе проектирования было разработано несколько вариантов трассировки. При этом основными критериями были:

- обход населенных пунктов;
- прохождение трассы за пределами границ особо охраняемых природных территорий и охранных зон скотомогильников;
- минимизация пересечений и примыканий с сетью существующих автомобильных дорог;
- минимизация пересечений с инженерными коммуникациями, водными преградами и т. д.

В результате будет построена автомобильная дорога IБ категории (скоростная), доступ на которую возможен через пересечения и примыкания в разных уровнях.

Особо следует отметить, что проектируемая трасса включает в себя мостовой переход через Каму протяженностью 2,2 км. Рассмотрены три варианта моста — балочный, вантовый и экстрадозный. Выбран последний — как наиболее экономичный, но при этом полноценно решающий поставленную задачу.

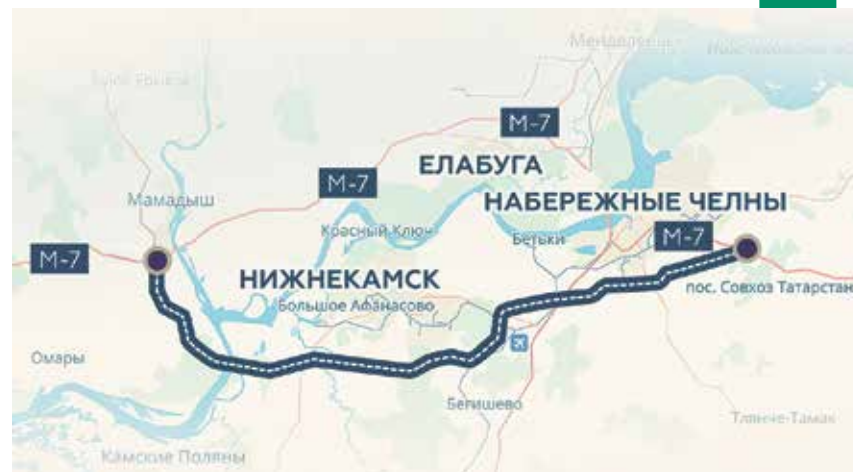
Покрытие на автомобильной дороге будет выполнено с применением инновационной технологии, а именно — из асфальтобетонных смесей по системе объемно-функционального проектирования (Supergrove) с расчетом на 24-летний межремонтный срок.

Продолжается работа по получению технических условий по переустройству пересекаемых инженерных коммуникаций (ЛЭП, сетей связи, магистральных газопроводов и нефтепроводов).

Также проектом предусмотрена вся необходимая инфраструктура автомобильной дороги, в том числе 8 площадок отдыха, на которых в перспективе планируется развитие многофункциональных зон.

Для транспортного обслуживания близлежащих населенных пунктов запланировано устройство парных автобусных остановок с пешеходными переходами в разных уровнях — 9 шт.

Уже определено местоположение границ, образуемых и изменяемых земельных участков, предназначенных для строительства автомобильной дороги.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- общая протяженность — 88,9 км;
- техническая категория — IБ;
- количество полос — 4;
- расчетная скорость — 120 км/ч.

Ориентировочная стоимость объекта — 108,79 млрд рублей, в том числе:

- I этап — 67,9 млрд;
- II этап — 20,9 млрд;
- III этап — 20 млрд.

Ориентировочные сроки направления проектной документации на экспертизу:

- I этап — ноябрь 2020 года;
- II этап — февраль 2021 года;
- III этап — апрель 2021 года.

На данный момент идет подготовка документации по планировке территории в соответствии с разработанными проектными решениями.

Объект входит в перечень пилотных проектов, реализуемых с применением BIM-технологии. В настоящий момент развернута программно-аппаратная инфраструктура и создана предпроектная модель, отражающая исходную ситуацию, а также укрупненные проектные решения. ■

ГЧП НА РОССИЙСКИХ МОСТАХ

Государственно-частное партнерство сегодня приходит и в российское мостостроение. Началось строительство четвертого моста через реку Обь в Новосибирске, а также проработана частная инициатива по созданию мостового перехода через реку Лена в Якутске. Реализация этих масштабных и капиталоемких проектов, не один год ждавших своего воплощения в жизнь, стала возможной благодаря Группе «ВИС», в концессионном формате инвестирующей собственные средства в создание востребованных объектов транспортной инфраструктуры.

МОСТ ЧЕРЕЗ ОБЬ В НОВОСИБИРСКЕ

Проект четвертого (Центрального) моста через Обь в Новосибирске, разработанный в АО «Институт «Стройпроект», еще в марте 2017 года получил общероссийское признание, став лауреатом премии «РОСИИИФРА», учрежденной Центром развития ГЧП. Критериями оценки являлись такие показатели, как бюджетная и социально-экономическая эффективность, инвестиционная привлекательность и уникальность.

В основе конструкции — вантовое двухпролетное строение, опорой которого станет пилон комбинированной системы, визуально напоминающий букву «Н» — начальную в названии города. Предполагается, что в связи с этим мост станет одним из новых символов Новосибирска. Кроме того, по задумке проектировщика, такая доминанта будет выглядеть как своеобразный аналог триумфальных арок в исторических центрах различных столиц мира.

Четвертый переход через реку Обь в центре Новосибирска — самый крупный инфраструктурный проект в регионе. Он позволит сократить время проезда автомобилей с одного берега на другой на 30%, снизить загружен-



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЦЕНТРАЛЬНОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ:

- общая строительная длина объекта — 6,4 км;
- общая длина мостового перехода — 5,1 км;
- ширина моста — 30 м;
- высота пилона — 114 м;
- количество транспортных развязок — 3,
- путепроводов — 4 (в том числе тоннельного типа — 2),
- эстакад — 2,
- надземных пешеходных переходов — 4;
- расчетная скорость движения основного хода — 100 км/ч;
- количество полос — от 1 до 8 (на мосту — 3+3).

ность существующих мостов на 20% и исключить светофорное регулирование движения на всем маршруте.

Это будет современная 6-полосная автотрасса с многоуровневыми развязками. Помимо самого мостового перехода, проект предусматривает создание нескольких путепроводов через городские трамвайные линии и линии Транссибирской магистрали, надземные пешеходные переходы. Общая протяженность всех объектов превысит 5 км, пропускная способность — до 60 тыс. автомобилей в сутки.

Первые сваи для строительства опор моста были забиты на левом берегу Оби в мае 2020 года. На сегодняшний день Группа «ВИС» активно продолжает реализацию этой крупнейшей в Сибири транспортной концессии (в рамках соглашения, подписанного с Правительством Новосибирской области). Генеральный подрядчик строительства (ПФ «ВИС») осенью приступил к работам по возведению опор в русле реки.

Развернуты полноценные производственные площадки на обоих берегах, работы по возведению моста и автомобильных подходов ведутся на всем протяжении будущей трассы, включая русло реки. На ноябрь 2020 года на стройплощадке было задействовано свыше 450 человек и 68 единиц спецтехники.

Концессия реализуется при участии средств федерального бюджета. При этом более 30% от капитальных затрат составят собственные и заемные средства Группы «ВИС». Общая стоимость строительства объекта оценивается в сумму около 38 млрд рублей.

В минувшем сентябре заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин заявил, что, как удалось договориться с подрядчиком, Центральный мост намечено сдать в эксплуатацию на год раньше, чем планировалось, — к началу Молодежного чемпионата мира по хоккею с шайбой, который пройдет в Новосибирске в 2023 году.

МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТСКЕ

В 2018-2019 гг. Владимир Путин несколько раз обращал внимание на актуальность проекта строительства моста. В частности, во время «прямой линии» в июне 2019 года он отметил, что этот вопрос необходимо решить и «как можно раньше». В ноябре того же года Президент поручил проработать вопрос о строительстве мостового перехода в районе Якутска Правительству РФ.

Из-за отсутствия круглогодичного сухопутного сообщения между Восточной и Западной частью Якутии 80% ее населения не имеет связи с «большой



землём» 5-6 месяцев в году. Новая мостовая переправа позволит сэкономить существенные для республики средства на «северный завоз» и придет на смену небезопасным зимникам и переполненным паромам, которые работают на реке летом. Планируется, что с запуском в эксплуатацию моста пассажиропоток вырастет до 8 млн человек в год. Совокупный положительный эффект на рост ВРП республики может составить до 3% ежегодно.

В конце 2019 года компания консорциума ГК «Ростех» и Группы «ВИС» предложила проработанную частную инициативу для реализации проекта. К настоящему дню подписано концессионное соглашение, проведены все необходимые геодезические, геологические, гидрометеорологические и экологические изыскания по подготовительному этапу. Завершается разработка проектной документации по первому этапу проекта, до конца года она поступит на рассмотрение Госэкспертизы. Все работы на этапе изысканий и проектирования финансируются за счет средств инвестора.

В сентябре 2020 года Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал Национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока, куда вошло и строительство моста через Лену. Министерство экономического развития РФ провело оценку проекта и выдало положительное заключение о его целесообразности.

По предварительным оценкам, общая протяженность мостового перехода составит более 3 км, а с подходами — около 11 км. Транспортная артерия будет двухполосной с расчетной пропускной способностью до 7 тыс. автомобилей в сутки. ■





ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года приоритетом российских железнодорожников (Росжелдор и ОАО «РЖД») стала реализация мероприятий федеральных проектов «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Коммуникации между центрами экономического роста». Теперь, после реформирования КПМИ на перспективу до 2030 года, в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта намечено передать четыре фактически новых федпроекта: «Развитие Восточного полигона железных дорог», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла».

СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД

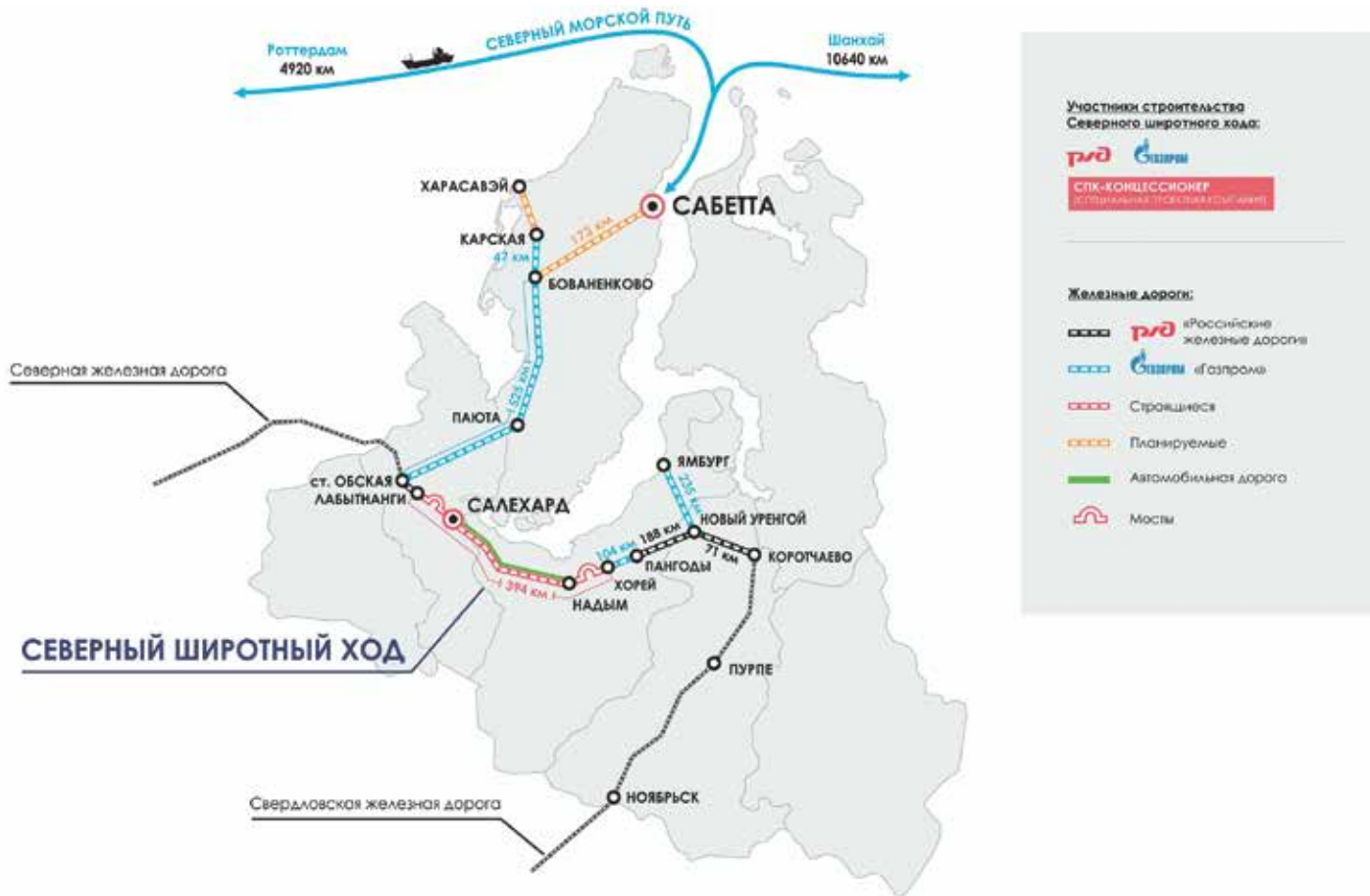
Значимым мероприятием государственно-частного партнерства в Арктической зоне, реализуемого в рамках концессионного соглашения с 2018 года, является инвестиционный проект «Создание железнодорожного Северного широтного хода «Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему» (СШХ).



На сегодняшний день строительство СШХ по маршруту «Обская — Салехард — Надым» является необходимым мероприятием для комплексного экономического и территориального развития субъектов Арктической зоны Российской Федерации. В результате реализации проекта будет создана железнодорожная инфраструктура в северном широтном направлении, что позволит существенно разгрузить Свердловскую железную дорогу и Транссибирскую магистраль, обеспечит соединение Северной и Свердловской железных дорог. В соответствии с условиями концессионного соглашения объект должен обеспечить минимальную провозную способность в грузовом направлении объемом 23,9 млн т в год.

По итогам технологического и ценового аудита проекта уточнены стоимостные параметры и подтверждена возможность ввода магистрали в экс-

Стоимость реализации проекта «Создание железнодорожного Северного широтного хода «Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему» с учетом пересчета в ценах соответствующих лет составит 218 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета — 12,7 млрд.



Северный широтный ход является одним из важнейших инфраструктурных проектов по освоению природно-ресурсного потенциала Арктической зоны России. Проект включает в себя осуществление мероприятий по модернизации и строительству железнодорожной инфраструктуры в северном широтном направлении общей протяженностью 498 км, а с учетом подходов — 2353 км. Концессионное соглашение по объекту сроком действия до 31 декабря 2052 года Российская Федерация в лице Росжелдора и ООО «СШХ» подписали 2 октября 2018 года.

плуатацию в IV квартале 2024 года. Согласно ТЦА, предварительная стоимость строительства составила 218 млрд рублей, с учетом пересчета в цены соответствующих лет. Полученные результаты аудита являются основанием для пересмотра предпосылок реализации проекта, в том числе прогноза капитальных вложений.

В целях сохранения экономического баланса концессии и окупаемости инвестиций, ООО «СШХ» проработан вариант внесения изменений в составляющие объекта. Из его состава концессионером исключен совмещенный мостовой переход через реку Обь стоимостью строительства 96 млрд ру-

блей. Это, однако, не повлияет на технологическую возможность реализации всего проекта, учитывая, что обязательства по созданию моста возьмет на себя ОАО «РЖД». Данное решение обеспечит своевременное завершение строительства перехода и сохранит механизм концессионного соглашения, актуализировав его финансово-экономические параметры, без изменения размера капитального гранта — 12,7 млрд рублей. Концессионером подготовлена соответствующая финансовая модель проекта, учитывающая актуализированные предпосылки.

В соответствии с информацией, предоставленной ООО «СШХ», за период реализации проекта в 2018-2020 гг. общий объем освоения средств составил (инвестиционные расходы) 2,4 млрд рублей.

Бюджетное финансирование создания Северного широтного хода осуществляется в форме выплаты капитального гранта, предусмотренного концессионным соглашением.

Средства федерального бюджета в объеме 0,4 млрд рублей доведены Росжелдором в 2019 году до концессионера (ООО «СШХ») в полном объеме.

Учитывая текущую экономическую ситуацию, в 2020 году с проекта было перераспределено 1,4 млрд рублей (1 млрд рублей в Резервный фонд Правительства РФ, 0,4 млрд на предоставление субсидии ОАО «РЖД» на возмещение недополученных доходов в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки грузов в контейнерах). Также сокращение средств предполагается согласно ФЗ «О федеральном бюджете на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» в объеме 10,8 млрд рублей.

Реализация стратегического проекта продолжается, но вместе с тем в настоящее время объем бюджетных обязательств, предусмотренных федеральным бюджетом, не соответствует объемам обязательств, предусмотренных концессионным соглашением, и требует приведения в соответствие. ■





Одним из приоритетов Росжелдора и РЖД остается продолжение модернизации Восточного полигона. Предусмотрено увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в полтора раза до 180 млн т к 2024 году. А уже в 2025 году провозная способность составит 210 млн т. Реализация этих планов предполагается в два этапа.

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН

Не первый год одним из приоритетов Росжелдора и РЖД является модернизация инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. При этом сейчас в рамках обновления КПМИ предполагается запуск отдельного федерального проекта «Развитие Восточного полигона железных дорог».

НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ

Напомним, БАМ и Трансисиб принято объединять единым понятием «Восточный полигон». Первоочередной задачей ставилось увеличение провозной способности этих двух железнодорожных магистралей до 180 млн т к 2024 году.

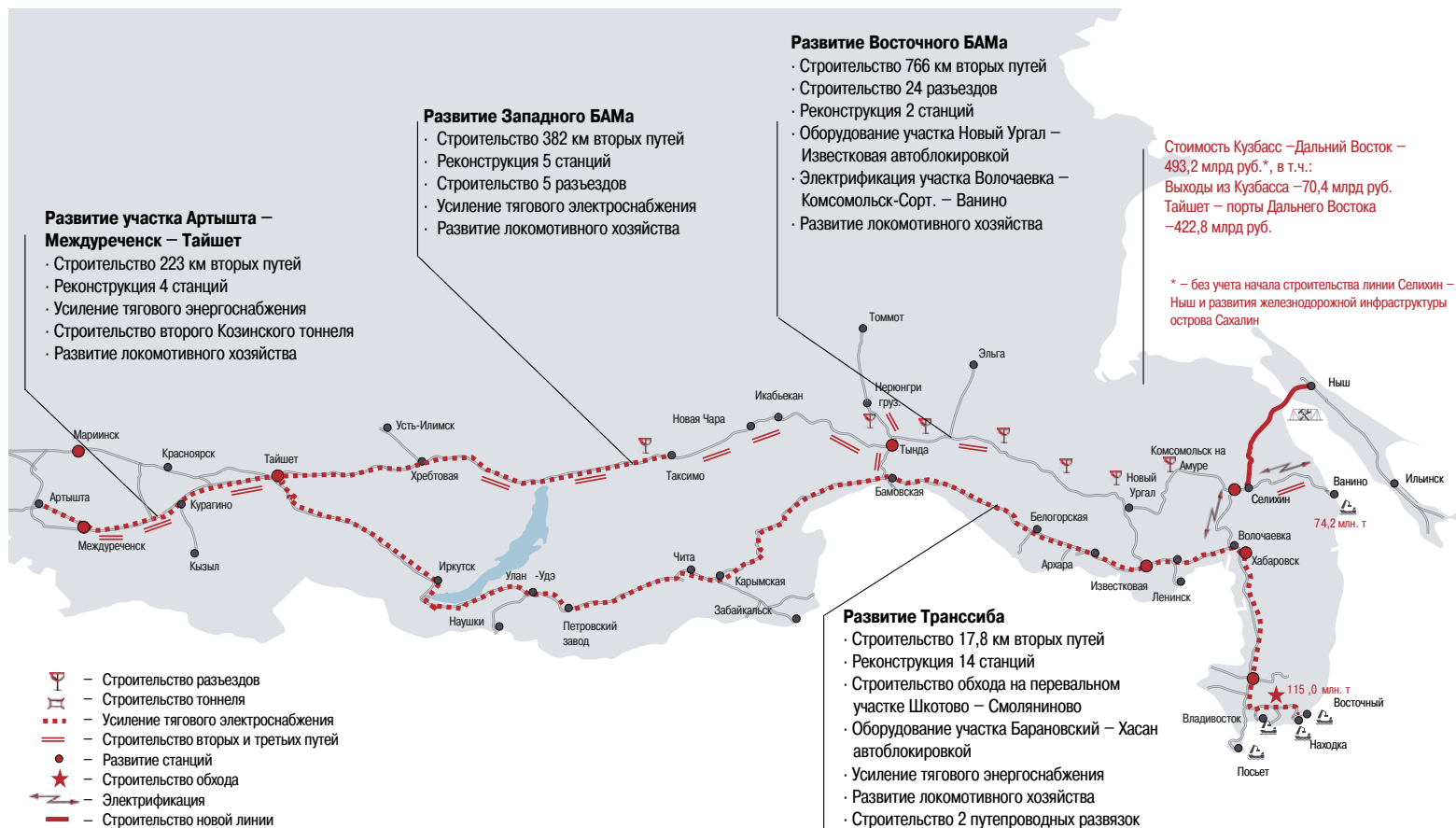
Целью первого этапа развития Восточного полигона является обеспечение вывоза угля и руды с основных действующих и перспективных месторождений в размере от +55 до +66,8 млн т дополнительно к уровню 2012 года (от 113,2 до 124,9 млн т) в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока. Паспорт проекта утвержден распоряжением Правительства РФ от 24.10.2014 № 2116-р (в редакции от 01.06.2020 № 1463-р).

Объем инвестиций по проекту составляет 520,5 млрд рублей, в том числе:

- 21,5 млрд — за счет средств федерального бюджета;
- 150 млрд — за счет средств ФНБ;
- 349 млрд — за счет средств ОАО «РЖД»

За период 2013-2019 гг. выполнены работы на сумму 379,4 млрд рублей» (по источникам финансирования — 21,47, 96,25 и 261,64 млрд соответственно).

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ



Введены в эксплуатацию 194,4 км станционных путей, 280,6 км дополнительных главных путей, 93,6 км реконструкции контактной сети, более 60 объектов реконструкции тягового электроснабжения, 16 объектов локомотивного хозяйства.

В частности, сданными объектами 2019 года стали пять железнодорожных мостов, Владивостокский и Байкальский тоннели, пять тяговых подстанций и т. д.

По итогам 2019 года обеспечено выполнение нижней границы целевого показателя проекта РЖД по вывозу угля и руды с основных месторождений Восточного полигона в размере 113,2 млн т (фактический объем составил 115,8 млн).

В 2020–2021 гг. завершаются работы на 238 объектах.

В 2020 году по первому этапу Восточного полигона запланированы затраты в объеме 85,5 млрд рублей, в том числе: 53,8 млрд — средства ФНБ; 31,7 млрд — ОАО «РЖД».

По итогам 2020 года компания планирует ввод во временную эксплуатацию 200 объектов (с последующим документальным оформлением). При этом намечено обеспечить достижение верхней границы целевого показателя проекта РЖД (124,9 млн т), а также целевого показателя КПМИ — увеличить провозную способность полигона со 132 до 144 млн т.

В настоящее время ОАО «РЖД» принимаются все необходимые меры по выполнению поставленных задач.



С начала 2020 года выполнен частичный ввод в эксплуатацию по объектам «Реконструкция станции Икура», «Реконструкция станции Волочаевка», «Реконструкция станции Новая Чара» и «Строительство эксплуатационного предприятия 1-й группы на станции Могоча». Полностью завершены, в частности, работы по проекту «Техническое перевооружение контактной сети перегона Слюдянка-1» и по четырем мостам (по два на Забайкальской и на Дальневосточной железных дорогах).

НА ВТОРОМ ЭТАПЕ

Во исполнение Указа Президента РФ Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 07.05.2018 № 204 в части увеличения суммарной провозной способности Восточного полигона до 182 млн т (в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры) ОАО «РЖД» в 2018 году приступило к реализации мероприятий в рамках проектов «Увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в т. ч. Транссиб за 7 суток» «Модернизация БАМа и Транссиба (II этап)» и «Увеличение пропускной способности участка Артышта — Междуреченск — Тайшет».

В настоящее время стоимость инвестиционных проектов оценивается в 890,2 млрд рублей, в том числе:

■ «Модернизация БАМа и Транссиба (II этап)» в период 2018-2024 гг. — 517,7 млрд;

■ «Артышта — Междуреченск — Тайшет» в период 2018-2024 гг. — 170,2 млрд;

■ «Транссиб за 7 суток» в период 2019-2024 гг. — 202,3 млрд.

Проекты реализуются полностью за счет средств ОАО «РЖД».

В настоящее время по всем объектам выполняются проектно-изыскательские работы. Государственную экспертизу по ним в целом планируется провести до конца III квартала 2021 года, и следом сразу же намечено приступить к полномасштабным строительным-монтажным работам. ■

К развитию БАМа подключилась ведущая российская инженерная группа в сфере комплексного проектирования дорожной инфраструктуры. Функции генерального проектировщика по участку Улак — Февральск протяженностью 340 км Дальневосточной железной дороги выполняет АО «Институт «Стройпроект» (реконструкция, новое строительство).

Целью является обеспечение пропуска грузопотоков в Восточном направлении в объеме 45 млн т, из которых порядка 90% составляет каменный уголь. Станция Улак — связующее звено между Эльгинским месторождением (крупнейшее в России и одно из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля) и сетью железных дорог страны.

Как отмечают в Стройпроекте, район проектирования характеризуется сложным рельефом, значительной сейсмической активностью, сложными инженерно-геологическими и климатическими условиями. Поскольку трасса проходит в местах распространения вечномерзлых грунтов, запланированы мероприятия по их термостабилизации. Также выполняется индивидуальное проектирование земляного полотна.

Предполагаемые сроки строительства: 2022— 2024 гг.



ОТ СЕВЕРА ДО ЮГА: ИНФРАСТРУКТУРА НОВОГО УРОВНЯ

В комплексном формировании транспортного коридора «Север — Юг» при переформатировании КПМИ согласно задачам, поставленным Президентом России, новые масштабные горизонты открываются в деятельности Росжелдора и РЖД. В частности, Минтрансом теперь предложены федеральные проекты «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла». Пока отрасль ждет корректировок по федпроектам, рассмотрим достижения сегодняшнего дня.

НА ЮГЕ: ПОДХОДЫ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА

В рамках Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р, и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р, была начата реализация комплексного инвестпроекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна».

Общая стоимость проекта составляет 210,3 млрд рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета — 82,6 млрд, за счет средств ОАО «РЖД» — 127,7 млрд.

Целевой задачей ставилось создание провозной способности участков железных дорог на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т к 2021 году (+50,1 млн относительно 2015 года).



В частности, были запланированы следующие мероприятия:

- комплексная реконструкция участка Им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла;
- комплексная реконструкция участка Трубная — Верхний Баскунчак — Аксарайская;
- комплексная реконструкция линий Таманского полуострова; строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций;
- обновление и усиление устройств электроснабжения, электрификация участков Южного полигона сети;
- проекты обновления железнодорожной инфраструктуры.

В период 2014–2019 гг. введено в эксплуатацию 398,7 км путей различного назначения, 128,8 км развернутой длины двухпутной железнодорожной линии обхода Краснодарского узла, 43,6 км вторых путей и 3 км станционных путей, а также электрифицировано 124 км путей линий Таманского полуострова (на участках Разъезд 9 км — Юровский — Анапа и Юровский — Вышестеблиевская).

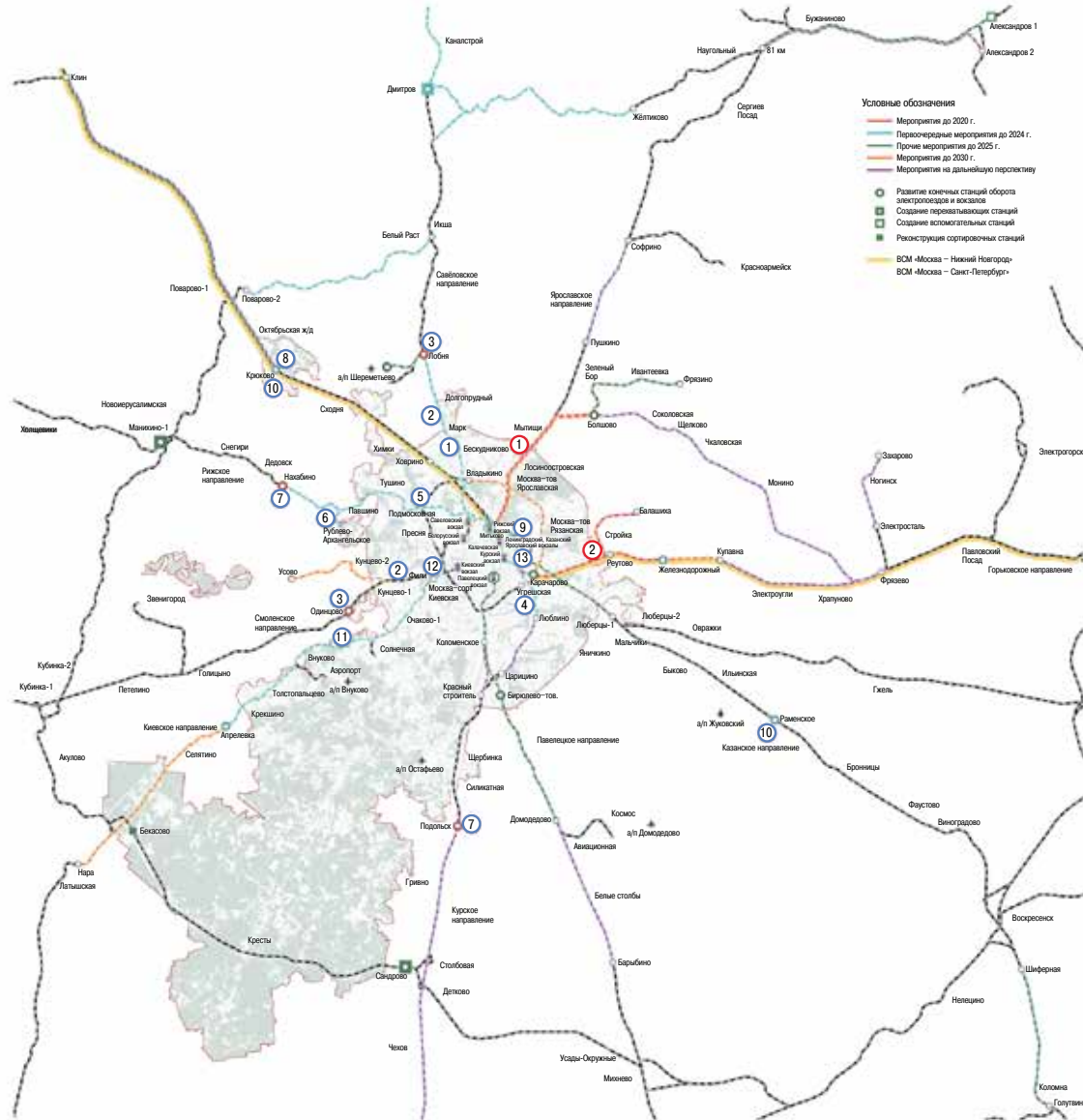
Суммарная провозная способность участков на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2019 года составила 93 млн т в год (прирост к 2018 году — 90 млн, к 2014 году — 24,5 млн). Планируемая провозная способность по итогам 2020 года — 95 млн т.

В 2021 году ОАО «РЖД» запланировано завершить основные мероприятия проекта по расширке узких мест на Южном полигоне сети железных дорог и обеспечить достижение показателя провозной способности желез-

нодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в размере 125,1 млн т, что соответствует ранее установленным показателям федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» (утверждены протоколом заочного голосования членов проектного комитета Транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года от 14.07.2020 № 8).

РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

В рамках реализации Программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с начала текущего года осуществлен запуск новых остановочных пунктов Остафьево D2, Санино (Киевское направление), Славянский бульвар D1 и Курьяново D2, завершена реконструкция остановочных пунктов Победа (Киевское направление), Опалиха D2, Сетунь, Новодачная D1, пассажирской и железнодорожной инфраструктуры на станции Нахабино D2. Запущено движение поездов по путепроводной развязке Реутово — Балашиха Горьковского направления Московской железной дороги, в полном объеме завершились работы по развитию инфраструктуры Ярославского направления с запуском движения пригородных поездов по пятому главному пути на участке Москва — Мытищи и четвертому главному пути Мытищи — Пушкино.



В рамках Программы развития железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла с учетом организации перспективных диаметральных маршрутов на период 2019–2024 гг.

В стадии завершения

- 1 V главный путь «Москва–Ярославская–Лосиноостровская–Мытищи», III иktfudys депт «Мытищи–Болшево»
- 2 IV главный путь Москва – Курская (Карачарово –Железнодорожная, путепроводная развязка Реутово – Балашиха, II главный путь на участке Реутово – Балашиха)

Предусмотрено:

- МЦД-1 «Одинцово – Лобня»
 - 1 III и IV главные пути Москва – Бутырская – Бескудиково – Лобня
 - 2 Савеловско-Смоленский диаметр (III и IV главные пути)
 - 3 Развитие конечных станций оборота
- МЦД-2 «Подольск – Нахабино»
 - 4 III и IV главные пути Москва – Пасс. Курская – Люблино
 - 5 III и IV главные пути Москва – Рижская – Подмосковная – Павшино – Нахабино
 - 6 Строительство новой железнодорожной линии в Рублево-Архангельское
 - 7 Развитие конечных станций оборота электропоездов

МЦД-3 «Крюково – Раменское»

- 8 Строительство путепроводной развязки на ст. Крюково
- 9 Реконструкция участка Москва-Тов. – Октябрьская – Николаевка – Москва-2 – Митьково – Москва-Пасс.-Казанская
- 10 Развитие конечных станций оборота электропоездов

МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожная»

- 11 III и IV главные пути Москва-Сорт.-Киевская – Солнечная – Апрелевка
- 12 Строительство соединительной ветви между Киевским и Смоленским направлениями
- 13 III и IV главные пути Москва – Каланчевская – Москва-Пасс.-Курская – Москва-Тов.-Курская – Карачарово

Схема
развития
Москов-
ского
железно-
дорожного
узла



В сентябре текущего года после реконструкции открыт остановочный пункт Мичуринец Киевского направления. Две платформы и пассажирский вестибюль-тоннель улучшат качество транспортного обслуживания жителей поселения Внуковского ТиНАО города Москвы.

Запущен в эксплуатацию новый железнодорожный мост через реку Москва на 6 км участка Тестовская — Фили Смоленского направления, который был построен для обеспечения надежной работы D1 и последующего развития улично-дорожной сети в районе Москва-Сити.

НА СЕВЕРЕ: ПОДХОДЫ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАСЕЙНА

Для обеспечения пропускной способности перспективных грузовых потоков по сети ОАО «РЖД» в сообщении с морскими портами Северо-Западного региона, в том числе Мурманска, в рамках Долгосрочной программы развития компании до 2025 года реализуется инвестиционный проект «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна».

Объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом в сообщении с портом Мурманск в 2019 году достигли уровня 23,1 млн т (прирост к показателю 2018 года составил 0,3 млн). Поток грузовых перевозок в 2025 году прогнозируется в размере 45 млн т в год (прирост к уровню 2019 года составит 21,9 млн), в том числе 18 млн т в год в адрес нового угольного терминала «Лавна» в 2022 году. Основу грузопотоков по сети ОАО «РЖД» в

сообщении с портом формируют экспортные перевозки угля, химических и минеральных удобрений, рудных и нефтяных грузов.

Реализация проекта ведется синхронизировано с проектом «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. К объектам федеральной собственности, в частности, относится строительство нового железнодорожного участка протяженностью 46 км.

В целях обеспечения пропускной способности перспективных грузовых потоков до 2025 года предусматривается также набор мероприятий по развитию направления Волховстрой — Мурманск. В их числе строительство 105,9 км вторых главных путей, реконструкция 20 станций, восстановление разъезда Суглица, а также строительство объектов локомотивного хозяйства. Стоимость мероприятий в период 2015-2025 гг. составит 68,6 млрд рублей (в прогнозных ценах без учета НДС).

Реализация проекта позволит выполнить условия концессионного соглашения о создании объектов инфраструктуры федеральной собственности морского порта Мурманск в части своевременного обеспечения провозной способности железнодорожной инфраструктуры направления Волховстрой — Мурманск в сообщении с угольным терминалом «Лавна» в размере 18 млн т в 2022 году.

На сегодняшний день получены восемь положительных заключений ГГЭ: по реконструкции станций Апатиты (1-й этап), Нигозеро, Чупа, Тайбола, Беломорск (1-й этап), строительству вторых путей на участке Пулозеро — Лапландия, строительству на перегоне блок пост 1340 км — Лапландия, строительству вторых путей на участке Хибины — Нефелиновые пески. Развернуты СМР по шести объектам. За 9 месяцев 2020 года выполнено работ на сумму 1,94 млрд рублей. ■

По федеральному проекту «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» в рамках КПМИ (в новом варианте — «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей») появилась ясность со сроками реализации первого этапа и объемам включаемых в него работ. Согласно плану, обнародованному Минтрансом, по итогам 2027 года планируется завершение строительства магистрали Санкт-Петербург — Москва. Финансирование предусматривает как бюджетные, так и внебюджетные средства объемом около 1,4 трлн рублей.



НА ВЫСОКОЙ СКОРОСТИ ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ

Уточним, в целом речь идет о создании высокоскоростного сообщения по маршруту Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород — Казань, что фактически является самым капиталоемким проектом развития транспортной инфраструктуры России. Первым предстоит

построить участок, соединяющий две столицы по новому пути без ограничений, которые сохранились после организации скоростного движения по модернизированной Октябрьской железной дороге.

В 2020 году во исполнение поручения Президента РФ от 10.04.2019 № Пр-623 ОАО «РЖД» приступило к разработке проектной документации для строительства ВСМ Москва — Санкт-Петербург.

Протяженность магистрали составит ориентировочно 684 км, а время в пути между столицами — 2 ч 15 мин (без остановок). ВСМ соединит крупнейшие агломерации страны с суммарным населением около 30 млн человек, к ней будут подключены города Великий Новгород, Валдай, Тверь и Клин. Главный ход Октябрьской железной дороги высвободится для перевозок высокоходных грузов в сообщении от Москвы до портов Санкт-Петербургского региона.

Реализация данного проекта будет осуществлена с разделением на 3 части (10 этапов):

■ Москва — Крюково (в рамках федерального проекта «Развитие Центрального транспортного узла») — 2 этапа со сроками проектирования до

Общее финансирование участка Москва — Санкт-Петербург по ФП «ВСМ» составит 1390,7 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета — 50 млрд (2025 год), средства ОАО «РЖД» (собственные и привлеченные) — 1340,7 млрд рублей, в том числе в период 2020-2024 гг. — 381,5 млрд, в период 2025-2030 гг. — 959,2 млрд.

апреля 2022 года (проектирование начато), СМР — с мая 2022 до декабря 2024 года;

■ Крюково — Обухово (в рамках федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение») — 7 этапов со сроками проектирования до июля 2023 года (проектирование начато), СМР — с января 2023 до декабря 2027 года;

■ Обухово — Санкт-Петербург (в составе инвестиционного проекта по развитию железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга) — 1 этап со сроками проектирования до апреля 2022 года (проектирование начато), СМР — с мая 2022 до декабря 2024 года.

Финансирование строительства участка Москва — Крюково протяженностью 42 км в размере 221,5 млрд рублей планируется осуществить за счет средств ОАО «РЖД».

Аналогично, в рамках развития железнодорожного узла Санкт-Петербурга предлагается выделить участок Санкт-Петербург — Обухово протяженностью 11,8 км и стоимостью 62 млрд рублей.

Основную линию ВСМ на участке от Крюково до Обухово для движения поездов со скоростью до 400 км/ч предлагается строить по корпоративно-концессионной схеме. Часть этапов может быть возложена на баланс ОАО «РЖД», часть предполагается реализовать в рамках концессии. ■



ИЗ ИСТОРИИ ПРОЕКТА ВСМ

Первоначально программа организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ была разработана и утверждена в рамках Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года. Для реализации подобных проектов было создано специальное подразделение — АО «Скоростные магистрали».

О намерении построить первую в России ВСМ Москва — Казань с возможностью продления до Екатеринбурга в 2013 году объявил Президент РФ Владимир Путин.

В апреле 2019 года глава государства в качестве приоритета по реализации первого этапа создания высокоскоростного движения поддержал идею проектирования ВСМ Москва — Санкт-Петербург. Был поставлен вопрос о формировании железнодорожного коридора от Санкт-Петербурга через Москву до Нижнего Новгорода. Строительство двух линий ВСМ, исходя из одобрения Президента России, железнодорожники начали рассматривать как единый проект. ■





МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года стало ответственным исполнителем по двум федпроектам: «Морские порты России» и «Внутренние водные пути». Основные объемы работ развернулись по реализации первого из них. Мощности морских портов России должны увеличиться до 1,3 млрд т. Для достижения этой цели Росморречфлотом подведомственное ему ФГУП «Росморпорт» курирует строительство и реконструкцию десятков объектов. А по внутренним водным путям более масштабные перспективы предполагаются при реформировании КПМИ на период до 2030 года с формированием трех новых федеральных проектов.

РАЗВИТИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ

В рамках федерального проекта «Морские порты России» (в обновленном формате — «Развитие морских портов») Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры заказчиком по 35 проектам строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры является ФГУП «Росморпорт», подведомственное Росморречфлоту. Свыше 19 млрд рублей собственных средств Росморпорта будет вложено в портовую инфраструктуру до 2030 года.





В числе проектов — строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке морского порта Ванино, первая очередь которого была введена в эксплуатацию в сентябре 2020 года. Реализация проекта обеспечит прирост перегрузочных мощностей в объеме 24 млн т в год к 2023 году, в частности, на первом этапе будет обеспечена мощность в 12 млн т. Комплекс предназначен для транспортировки на экспорт высококачественных коксующихся углей с якутских месторождений. После вывода на полную мощность он станет одним из крупнейших морских угольных терминалов в России.

Также продолжаются дноуглубительные работы при формировании акваторий терминала для перевалки минеральных удобрений ООО «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга и угольного терминала в бухте Суходол.

В августе 2020 года по заказу ФГУП «Росморпорт» ФГБУ «Морспасслужба» начало строительство паромно-пассажирского комплекса в поселке Угольные Копи (Чукотский АО). Проект, который планируется завершить осенью 2021 года, предусматривает строительство трех причалов — грузового, грузопассажирского и пассажирского.

В сентябре 2020 года был определен подрядчик и начаты подготовительные работы в рамках реконструкции паромной автомобильно-железнодорожной переправы «Ванино — Холмск» в морском порту Холмск. Реализация проекта позволит существенно улучшить пассажирское и транспортное паромное сообщение Сахалина с материковой частью страны.

Кроме того, в сентябре между ФГУП «Росморпорт» и Группой компаний «Новотранс» подписано соглашение о взаимодействии по реализации проекта «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» (проект LugaPort) в морском порту Усть-Луга. Росморпорт создаст объекты федеральной собственности: сформирует акваторию, а также установит средства навигационного оборудования. Площадь акватории терминала — 98 га с отметками дна до 17,5 м. Общий объем дноуглубления оценивается в 11,5 млн м³. Это позволит обрабатывать на терминале суда типоразмера Panamax.

ФГУП «Росморпорт» продолжает разработку проектной документации по другим важным мероприятиям своего профильного федпроекта в рамках КПМИ, среди которых морской перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области, реконструкция берегоукреплений оградительных дамб Калининградского морского канала, а также (в рамках федерального проекта «Северный морской путь») создание объектов ГМССБ.

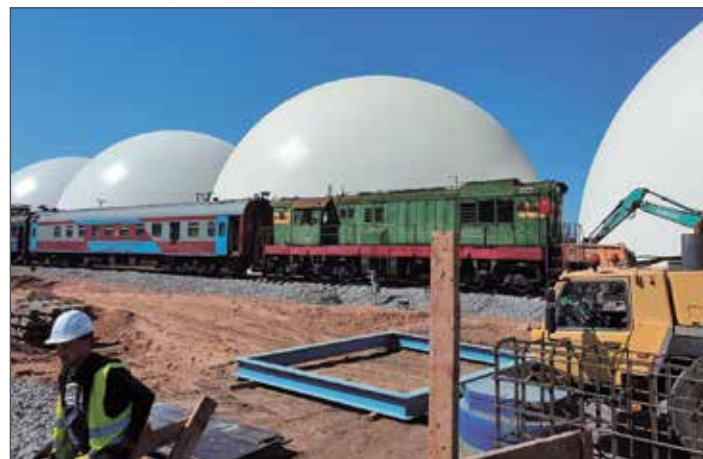
Напомним, что в рамках реализации федерального проекта «Морские порты России» до 2024 года планируется возрастание портовых мощностей страны до 1,3 млрд т.



Угольный терминал в бухте Суходол

На текущий момент выполнено шесть мероприятий, которые уже обеспечили прирост в размере 26 млн т в год: реконструкция объектов второго грузового района морского порта Мурманск (+ 2 млн т), реконструкция контейнерного терминала в Балтийске, Калининградская область (+ 1,5 млн т), строительство причала № 38 в морском порту Новороссийск (+ 3,5 млн т), комплексное развитие узла «Восточный — Находка» (+ 16,5 млн т), строительство регазификационного терминала в Калининградской области (+ 2 млн т), строительство угольного терминала в районе мыса Открытый, Приморский край (+ 0,45 млн т в 2019 году).

Планный прирост мощностей в 2020 году составит 27 млн т, в том числе за счет завершения первого этапа строительства специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке морского порта Ванино (+ 12 млн т), первого этапа строительства терминала для перевалки минеральных удобрений ООО «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга (+ 5 млн т), строительства Таманского терминала навалочных грузов в морском порту Тамань (+ 10 млн т).



Терминал для перевалки минеральных удобрений ООО «Ультрамар»



Параллель

ПРОИЗВОДСТВО ВЫСОКОПРОЧНОГО КРЕПЕЖА



+7 (4862) 36-90-36, parallel@bolt57.ru, bolt57.ru

МУРМАНСКИЙ УЗЕЛ: КОМПЛЕКСНОЕ РАСШИРЕНИЕ



Основная цель проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» — задействовать свободный западный берег Кольского полуострова, что значительно увеличит потенциал порта Мурманск. В перспективе это повысит объем перевозок по Северному морскому пути, включая транспортировку углеводородов, разрабатываемых на арктическом шельфе. На завершение в 2021 году первого этапа «Комплексного развития МТУ» федеральным проектом «Морские порты России» в рамках КПМИ предусматривалось направить 28,2 млрд рублей из госбюджета и 27,9 млрд из внебюджетных источников. Важность расширения и модернизации Мурманского транспортного узла также неоднократно отмечал Владимир Путин.

МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

Проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» (МТУ) был запущен еще в рамках предыдущего варианта государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Предстоит создать круглогодично действующий глубоководный морской хаб — центр по переработке грузов, интегрированный в международный транспортный коридор «Север — Юг».

Проект реализуется на основе ГЧП. При этом государство обеспечивает развитие и строительство железнодорожной инфраструктуры, проведение дноуглубительных работ и подходов к терминалам порта, то есть создает условия для реализации проектов частных инвесторов. Изначально общий объем затрат по МТУ планировался в сумме 139,3 млрд рублей. Из них 59,8 млрд — федеральное финансирование, 79,4 млрд — средства частных инвесторов.

В составе проекта — реконструкция действующих и строительство новых объектов портовой, железно- и автодорожной, логистической инфраструктуры. В итоге годовой грузооборот морского порта Мурманск должен составить не менее 70 млн т в год.

В декабре 2013 года проект перешел в стадию реализации. Началось строительство электрифицированной железнодорожной линии от станции Выходной до будущего порта на западном берегу Кольского залива протяженностью 46 км и пропускной способностью не менее 28 млн т в год. Генеральный подрядчик — ООО «Стройгазконсалтинг». Государственный контракт на строительный контроль разработки рабочей документации и строительства объекта был заключен с АО «Институт «Стройпроект».

Не дожидаясь запуска железнодорожной ветки, инвестор — ООО «Морской торговый порт «Лавна» — начал строить на западном берегу Кольского полуострова объекты нового угольного терминала, общий грузооборот которого будет составлять 18 млн т в год.

В ноябре 2018 года по проекту подписано первое в России концессионное соглашение в формате инфраструктурной ипотеки. В сообщении Росморречфлота отмечалось: «Первую очередь терминала мощностью 9 млн т планируется запустить в декабре 2019 года, вторую — в декабре 2021 года. Рассматривается возможность строительства к 2023 году третьей очереди мощностью также 9 млн т, а также терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 6 млн т в год».

Планируемый эффект от реализации проекта: обеспечение растущего экспортного потенциала российских производителей конкурентоспособной портовой инфраструктурой за счет создания современного, высокотехнологичного специализированного угольного терминала.





КОМПЛЕКС ПЕРЕГРУЗКИ УГЛЯ «ЛАВНА»

Инициатор проекта: ФКУ «Ространсmodernизация».

Исполнитель: ООО «Морской торговый порт «Лавна».

Стоимость реализации: 26,7 млрд рублей, в том числе:

- объекты федеральной собственности — 1,8 млрд;
- объекты частной собственности — 24,9 млрд.

Состав объектов: угольный терминал; железнодорожная инфраструктура.

Сроки реализации:

- заключение концессионного соглашения — 2018 год;
- завершение строительства — 2021 год.

Статус проекта: строительно-монтажные работы.

Запланирована и модернизация объектов второго грузового района морского порта Мурманск (исполнитель — ПАО «Мурманский морской торговый порт»). В 2019 году также было завершено проектирование по реконструкции объектов третьего грузового района (ООО «Мурманский балкерный терминал»).

Реализация проекта существенно расширит портовые мощности на Северо-Западе, а его важность для российской экономики в целом при этом состоит не только в возможности увеличить экспорт угля, но и, как задумывалось изначально, в перспективе создания здесь и наливных терминалов, и возможностей для перевалки других видов грузов.

Недавно очередной раз о важности МТУ для всей страны было заявлено на уровне долгосрочного государственного планирования. Согласно Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утверждена указом Президента России от 26 октября), первоочередной задачей для Мурманского региона является «комплексное развитие морского порта Мурманск — единственного незамерзающего российского порта в Арктике, развитие Мурманского транспортного узла как мультимодального транспортного хаба, строительство на территории этого порта новых терминалов и перевалочных комплексов». ■





ПОРТ САБЕТТА — КРУПНЕЙШИЙ МИРОВОЙ ПРОЕКТ АРКТИКИ

ОСОБЕННОСТИ ЗАВЕРШЕННОЙ СТРОЙКИ

Основной практической целью реализованного проекта являлось обеспечение эффективного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, строительство завода СПГ и морского порта по перевалке сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн т в год и газового конденсата мощностью

1,35 млн т в год. Предусмотрена возможность увеличения годового грузооборота до 30 млн т. Основные участники проекта — ФГУП «Росморпорт», ОАО «Ямал СПГ» (с участием ПАО «НОВАТЭК»), Генеральным проектировщиком стало АО «Ленморниипроект». Строительство началось в соответствии с распоряжением Правительства России от 13.07.2012 № 1259-р. Проект реализован на принципах государственно-частного партнерства. Стоимость строительства объектов федеральной собственности, финансируемых из бюджета, превысила 67 млрд рублей. Остальные средства вложены инвестором.

В России на полуострове Ямал реализован и продолжает развиваться крупнейший в мировой Арктической зоне инфраструктурный проект — морской порт Сабетта. Основные мощности его заработали в 2018 году. Стоимость строительства объекта, в соответствии с государственной программой РФ «Развитие транспортной системы», превысила 117 млрд рублей. При этом намечено расширение порта с увеличением его мощностей. Оно включено в федеральный проект «Развитие Северного морского пути» в составе КПМИ и отдельно упоминается в недавно принятой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года.



Порт Сабетта расположен на восточном берегу Обской губы в пяти километрах к северо-востоку от одноименного вахтового поселка. Согласно проекту «Ямал СПГ», перевозить сжиженный природный газ должен флот танкеров-газовозов, курсирующий по Северному морскому пути. Порт Сабетта является в данном случае ключевым элементом создаваемой транспортной инфраструктуры. Более того, он призван стать основной базой для разработки месторождений Ямала и Обской губы, а также обеспечить круглогодичную навигацию по Северному морскому пути и способствовать развитию ледокольного флота России. Порт ориентирован на экспорт продукции в страны Западной Европы, Южной Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона.

Коммерческая отгрузка сжиженного газа и газового конденсата с терминала 1-й очереди завода «Ямал СПГ» в Сабетте началась в декабре 2017 года.

В рамках проекта сформированы акватория порта площадью 590 тыс. м² и диаметром разворотного круга 440 м, морской канал в северной части Обской губы (48,9 км / 295 м / -15,1 м) и подходной канал (5,6 км / 495 м / -15,1 м), габариты которого достаточны для обеспечения судоходства по двум ледовым каналам.

Построены Северо-западное (длина 1270 м) и Юго-восточное (длина глубоководной части 773,8 м) ледозащитные сооружения, которые предназначены для обеспечения защиты акватории порта от ледовых полей и волнения. В эксплуатацию введены в декабре 2018 года. В целях обеспечения безопасности мореплавания также построены автоматизированные радиотехнические посты, приемный и передающий центры.

Ввод в эксплуатацию завода «Ямал СПГ» дал стране дополнительный прирост ВВП в 0,4-0,5%, позволил России значительно увеличить долю на мировом рынке СПГ. Проект строительства морского порта Сабетта признан «Лучшим решением в области логистики» в рамках премии «Формула движения — 2018» (награждение состоялось на форуме «Транспорт России»). Затем авторитетное британское издание *Petroleum Economist* назвало завод лучшим СПГ-проектом 2019 года.

В 2019-2020 гг. структурами Росморпорта выполнялась работа по оформлению документов по вводу в эксплуатацию ряда вспомогательных объектов порта (здание СУДС, ГМССБ и администрации, здание закрытой стоянки для служебных автомобилей и плавсредств, техническое здание для средств навигационного оборудования, передний и задний створные знаки).

ПЕРСПЕКТИВЫ В МАСШТАБЕ СЕВМОРПУТИ

По инициативе ПАО «НОВАТЭК» (основной акционер проекта «Ямал СПГ») в дополнение к инфраструктуре порта Сабетта также намечено создать два морских перегрузочных комплекса на восточной и западной оконечностях трассы Севморпути.

Распоряжением Правительства РФ от 14.03.2019 № 436-р был утвержден комплексный план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс (МПК) сжиженного природного газа в Камчатском крае». Ожидаемый результат — увеличить объем перевозок по Севморпути с 9,7 млн т в 2017 году до 31,4 млн т к концу 2026 года, обеспечить переход транспортного маршрута на круглогодичную загрузку, создать крупнейший в регионе СПГ-хаб, привлечь около 70 млрд рублей частных инвестиций. Инвестпроект будет реализован в бухте Бечевинская Камчатского края с целью перегрузки СПГ, доставляемого из порта Сабетта танкерами-газовозами ледового класса, для последующей отгрузки с восточного побережья Камчатки танкерами без ледового усиления в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В составе МПК предусматривается строительство двух плавучих хранилищ СПГ, подходного

Океанский экспортный терминал в Сабетте является частью еще более масштабного проекта – «Ямал СПГ», общий объем инвестиций в который оценивается в триллион рублей. Помимо освоения месторождений, строительства завода по производству сжиженного газа и создания специального флота, он включает в себя выстраивание логистики по всему Северному морскому пути, ключевым объектом которого является порт Сабетта. В увязке с ним Правительством РФ в 2019 году приняты решения о строительстве дополнительных портовых мощностей в Камчатском крае и Мурманской области. В обновленном варианте профильного федерального проекта, который ведет Госкорпорация «Росатом» с участием Минтранса, также сохранен ориентир по увеличению объема перевозок по Севморпути до 80 млн т к 2024 году. Заказчиком строительства новых объектов федеральной собственности в Сабетте выступает ФГУП «Гидрографическое предприятие». Расширение порта является частью реализации проекта «Арктик СПГ 2», общие капитальные вложения в который оцениваются в эквиваленте \$21,3 млрд.

канала в Бечевинской бухте, причала портового флота, создание систем для обеспечения безопасного движения судов.

Также распоряжением Правительства РФ от 26.04.2019 № 834-р утверждён план реализации инвестиционного проекта «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Мурманской области». Предполагается строительство двух плавучих хранилищ газа, вспомогательного причала и необходимой береговой инфраструктуры. Предварительная оценка стоимости реализации инвестпроекта — 70 млрд рублей. Плановый срок завершения работ — 2023 год.

Намечено и расширение границ собственно морского порта Сабетта. Согласно распоряжению Правительства РФ от 28.03.2019 № 554-р запущен новый инвестпроект по строительству терминала, который нужен для освоения Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения на Гыданском полуострове в рамках проекта «Арктик СПГ 2». Будут созданы мощности для перевалки сжиженного природного газа общим объемом 19,8 млн т в год и стабильного газового конденсата до 1,6 млн т в год. Также предусмотрено создание искусственных земельных участков для размещения объектов инфраструктуры порта, технических эстакад, внутриплощадочных автомобильных проездов, комплекса инженерно-технических средств охраны, других сооружений и вспомогательных инженерно-технических элементов. Проект был включен в Комплекс-

ный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (федеральный проект «Северный морской путь»). Задачей в целом является увеличение объема перевозок по Севморпути до 80 млн т к 2024 году.

3 июля 2020 года пресс-служба ФГУП «Гидрографическое предприятие» (входит в Госкорпорацию «Росатом») сообщила, что состоялось подписание государственного контракта на строительство объектов федеральной собственности «Терминал сжиженного природного газа и стабильного газового конденсата «Утренний». Этапы 2, 3, 11, 13.1, 13.2, 15» с АО «Межрегионтрубопроводстрой» (МРТС), ранее уже участвовавшим в сооружении порта. Компания была определена единственным застройщиком в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 01.06.2020 № 1461-р. Стоимость реализации проекта составит 95,7 млрд рублей.

Подрядчику предстоит выполнить дноуглубительные работы в акватории и на подходном канале участка № 2 морского порта Сабетта объемом свыше 20 млн м³ донного грунта, осуществить строительство ледозащитных сооружений общей протяженностью свыше 4,4 км, а также создать объекты системы обеспечения безопасности мореплавания и пункта пропуска через государственную границу.

Строительство терминала намечено завершить в 2022 году. Работы будут выполняться в крайне сжатые сроки (период без ледовой навигации здесь составляет 60-70 календарных дней в году).

LUGAPORT — масштабный инвестиционный проект Группы компаний «Новотранс» по строительству универсального торгового терминала в морском порту Усть-Луга Ленинградской области. Проект предусматривает создание комплексов по переработке навалочных и генеральных грузов, а также зерновых и пищевых грузов общим объемом 24,26 млн т в год. На терминале будет обеспечена возможность приема до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания Лужская Генеральная. На пяти причалах -будет осуществляться обработка судов класса Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize.

LUGAPORT — КРУПНЕЙШИЙ МНОГОПРОФИЛЬНЫЙ ТЕРМИНАЛ НА БАЛТИКЕ



Искусственные земельные участки терминала LUGAPORT. Июнь 2020 года

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

Уникальность проекта — в его универсальности, а также в том, что впервые российский порт на Балтике предоставит возможность переваливать зерновые грузы в большом объеме — более 8 млн т в год. Таким образом, LUGAPORT обеспечит российских экспортеров из многих отраслей перевалочными мощностями, которые в комплексе сейчас предлагают лишь прибалтийские порты.

В этом аспекте проект имеет важное значение для транспортной безопасности России. Основная задача терминала — перенаправить на себя те грузы, которые сегодня идут в Прибалтику и Финляндию. Стоимость перевалки грузов, переориентированных на LUGAPORT, составит около 17,5 млрд рублей ежегодно. Это означает, что колоссальные средства не уйдут за границу, а пополнят российский бюджет и останутся в экономике России.

Строительство ведется в соответствии со стратегическими документами развития транспортной инфраструктуры России, включая Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ), долгосрочную программу развития ОАО «РЖД», долгосрочную программу развития ФГУП «Росморпорт», Схему территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта и другие.

LUGAPORT внесет вклад в социально-экономическое развитие Ленинградской области. Терминал позволит создать свыше 700 новых рабочих мест. В настоящее время на рынке труда наблюдается дефицит квалифицированных специалистов, способных осуществлять работу в морских портах. В этой связи прорабатывается возможность создания в Ленинградской области учебных центров для подготовки и переквалификации персонала. Кроме того, реализация проекта повлечет за собой создание соответствующей социальной инфраструктуры.

По оценкам специалистов холдинга, терминал будет отчислять в бюджеты всех уровней свыше 2 млрд рублей ежегодно.

ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА

Группа компаний «Новотранс» приступила к реализации проекта летом 2019 года и в июне 2020 года завершила создание искусственных земельных участков под строительство объектов будущего терминала.

За рекордные 10 месяцев был выполнен большой объем работ по устройству шпунтового ограждения, строительству берегоукреплений, созданию дамб обвалования, заполнения песком карт образования территорий.



Сентябрь 2019 года

На морской составляющей было задействовано около 20 единиц флота (морские платформы, плавучий кран, буксиры, баржи). В процессе строительства в грунт основания искусственных земельных участков было погружено 843 сваи-оболочки, забито 2642 единицы шпунта Ларсена.



Ноябрь 2019 года



Май 2020 года

Было завезено и отсыпано свыше 2 млн кубометров песка, 27 тыс. кубометров щебня. Для устройства покрытия проездов на дамбах обвалования уложено около 1 тыс. железобетонных плит. Площадь искусственно созданной территории терминала составляет 47 га. Объем инвестиций, вложенных холдингом «Новотранс» в ходе первого этапа строительства, превысил 7 млрд рублей.

Реализация инвестпроекта проходит в полном соответствии с природоохранным законодательством. В рамках строительства терминала «Новотранс» на всех этапах проекта реализует комплекс мероприятий, предусмотренных специально разработанной экологической программой. Она предусматривает проведение диагностики состояния окружающей среды, мониторинг биологических, земельных и лесных ресурсов, геологической среды, восполнение биоресурсов и другие мероприятия. Прошлой зимой по заказу Группы компаний «Новотранс» в Ладожское озеро были выпущены более 17 тыс. мальков палии.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

- грузооборот — 24,26 млн т в год;
- прием вагонов в сутки — 1100 ед.;
- общая площадь — 85 га;
- количество причалов — 5;
- длина причального фронта — 1464 м;
- глубина акватории у причала — 17,5 м;
- осадка судов — 15 м;
- принимаемый класс судов — Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize;
- инвестиции — 46,5 млрд рублей.

КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ НАВАЛОЧНЫХ И ГЕНЕРАЛЬНЫХ ГРУЗОВ:

- грузооборот экспорт/импорт — 16 млн т в год;
- объем единовременного хранения — 1,26 млн т;
- мощность приема вагонов в сутки — 750 ед.

КОМПЛЕКС ПО ПЕРЕВАЛКЕ ЗЕРНОВЫХ И ПИЩЕВЫХ ГРУЗОВ:

- грузооборот — 8,26 млн т в год;
- объем единовременного хранения — 380 тыс. т;
- мощность приема вагонов в сутки — 350 ед.



Схема терминала LUGAPORT



Новотранс — единственный в России холдинг, ведущий строительство универсального морского экспортно-импортного терминала подобного масштаба. По оценкам экспертов, LUGAPORT сможет войти в число самых современных и востребованных портовых комплексов в нашей стране. Строительство терминала в совокупности с развитием внешней сопутствующей транспортной инфраструктуры позволит увеличить экспортный и импортный потенциал России. В планах холдинга — создать в Ленинградской области первый кластер по предоставлению полного цикла транспортных услуг для экспортеров. Клиенты смогут воспользоваться услугами железнодорожных грузоперевозок, перевалки грузов на терминале LUGAPORT и ремонта подвижного состава на Балтийском вагоноремонтном заводе «Новотранс», который будет открыт в начале 2022 года в Волосовском районе Ленинградской области

*Константин Гончаров,
президент Группы компаний «Новотранс»*

Экспертиза Росприроднадзора подтвердила, что выработанные для строительства технологические и технические решения позволяют избежать негативного воздействия на региональные экосистемы и доказывают эффективность экологической программы холдинга.

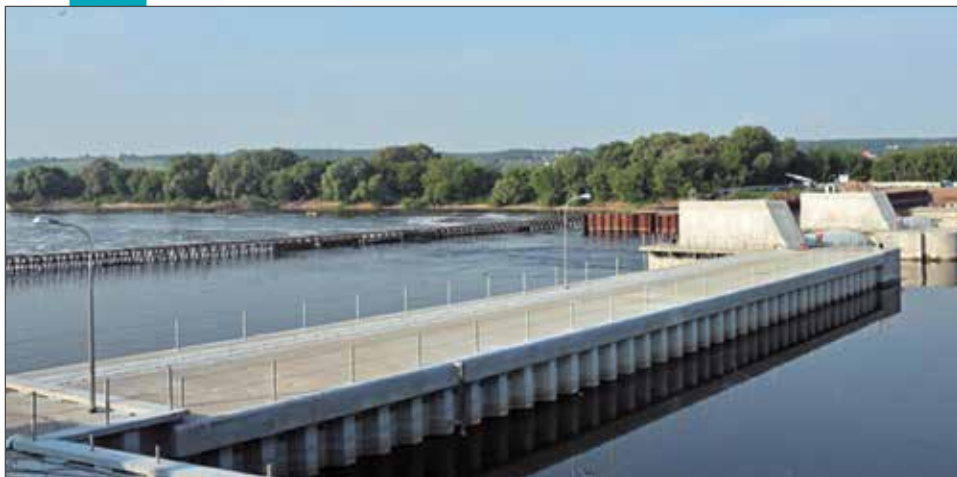
Первую очередь терминала планируется ввести в эксплуатацию к началу 2023 года, вторую — к началу 2024 года, третью — к концу 2024 года. В ноябре 2020 года холдинг приступает к строительству терминальных объектов.

СПРАВКА

Группа компаний «Новотранс» основана в 2004 году и является одним из крупнейших российских частных транспортных холдингов, который объединяет 24 компании в разных регионах России и СНГ. Холдинг прочно закрепился в десятке лидеров операторского и вагоноремонтного бизнеса. Парк грузовых вагонов — более 25 тыс. единиц. «Новотранс» также является генеральным агентом ФГУП «Росморпорт» и оператором автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в порту Усть-Луга.



Глава Минтранса России Е. И. Дитрих (до ноября 2020 г.), губернатор Ленинградской области А. Ю. Дрозденко, генеральный директор ОАО «РЖД» О. В. Белозеров, президент Группы компаний «Новотранс» К. А. Гончаров на мероприятии по итогам создания искусственных земельных участков терминала



В 2020 году на внутренних водных путях самым заметным объектом, на котором удалось добиться успехов в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры», пожалуй, стал подмосковный гидроузел Белоомут на реке Оке. Заказчиком проводимой реконструкции является Росморречфлот, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», а новым генподрядчиком — ФГБУ «Морспасслужба».

ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ПРОЕКТ ГОДА

ИЗ ИСТОРИИ ПРОЕКТА

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911-1915 гг. по проекту русского инженера Нестора Платоновича Пузыревского, принимавшего непосредственное участие в проектировании и строительстве системы шлюзов на Москве-реке и поспособствовавшего реконструкции Молого-Мстинского и Московско-Нижегородского водных путей.

Дополнив уже имевшиеся гидротехнические сооружения, Белоомутский гидроузел позволил полноценно и надежно соединить водным транспортным путем реки Москву и Волгу, существенно укрепив торговые связи Московской агломерации с одним из крупнейших торгово-промышленных центров России — Нижним Новгородом.

В течение целого столетия капитального ремонта ГТС на участке, однако, не осуществлялось. В результате ухудшились судоходные условия на Оке. В

2015 году Росморречфлотом было принято решение о начале комплексной реконструкции этого сложного гидротехнического объекта, включающей в себя строительство современного судоходного шлюза, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

Новая плотина должна постепенно увеличить гарантированные судоходные глубины на 76 см и обеспечить, таким образом, стабильную навигацию для крупного флота — пассажирского и грузового. Согласно госзаданию, на этом участке внутренних водных путей (на реке Оке от гидроузла Белоомут до н. п. Щурово и далее от устья Москвы-реки до гидроузла Северка) ФГБУ «Канал имени Москвы» поддерживает гарантированные глубины габаритов судового хода на отметке 1,7 м.

На выполнение СМР был заключен государственный контракт с генеральным подрядчиком ФГУП «Атэкс» на сумму более 5,5 млрд рублей. В 2017 году завершился первый этап реконструкции, который включал в себя стро-



ительство судоходного шлюза и первой очереди плотины. В 2018 году планировалось доделать плотину, систему транспортной безопасности и мониторинга инженерии, а также провести благоустройство территории гидроузла и демонтировать старые гидросооружения. Ситуация усложнилась в связи с банкротством генподрядчика. В целом СМР приостановились в ожидании весеннего паводка 2019 года. Новый конкурс на реконструкцию гидроузла Белоомут был проведен через несколько месяцев, в августе-сентябре. Выиграло тендер подведомственное Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба».

В РАМКАХ КПМИ

Работы по реконструкции Белоомутского гидроузла продолжились в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» в соответствии с транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

На сегодняшний день в рамках 2-го этапа реконструкции завершены все основные строительные-монтажные работы на плотине. Закончились также прокладка кабельных линий и монтаж шкафов управления на 3-й и 4-й ее секциях плотины, началось выполнение пусконаладочных работ на автоматизированной системе управления плотинной и в диспетчерской административно-бытового здания. Завершен демонтаж временной перемычки в верхнем и нижнем бьефах. Выполнен демонтаж опираний, распределительных поясов, распорок и шпунтовых рядов, для чего был задействован специализированный флот ФГБУ «Морспасслужба». Также полностью завершены работы по благоустройству территории гидроузла. В конце октября проведена подготовка к приему состава для подводного бетонирования.

До конца 2020 года генеральному подрядчику предстоит провести земляные работы, возвести несущие и ограждающие конструкции, обустроить наружные сети канализации и водоснабжения, внутренние электрические и трубопроводные системы. Кроме того, контракт предусматривает демонтаж временной перемычки плотины с привлечением водолазов, пуско-наладку оборудования наряду с проведением дноуглубительных работ. До конца года на объекте будет также обустроена подходящая к гидроузлу автомобильная дорога и проведено благоустройство территории.

Работы по реконструкции Белоомутского гидроузла продолжились в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» в соответствии с транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Завершение реконструкции Белоомута наконец-то позволит кардинально решить проблему мелководья на реке Оке, обеспечив гарантированные судоходные глубины, и полностью стабилизировать навигацию для пассажирского и грузового транзитного флота. При этом существенно возрастет пропускная способность внутренних водных путей Московского бассейна (по плану — на 0,91 млн т).

МОРСКОЙ ПОРТ НА СЕВЕРНОЙ ДВИНЕ

Архангельский морской торговый порт (ОАО «АМТП») имеет большой опыт участия в доставке грузов в районы Крайнего Севера и оказания услуг по перевалке всех видов генеральных и навалочных грузов, в том числе опасных, поступающих морским, речным, железнодорожным и автомобильным транспортом круглогодично, и обладает для этого необходимыми мощностями.

За счет своего географического местоположения и сохранения универсальной специализации Архангельский морской торговый порт занимает уникальную нишу в конкурентной среде стивидорного бизнеса на севере России, при этом сохраняет и развивает грузовую базу.

Порт в полном объеме обеспечивает те потребности заказчиков, которые не могут быть удовлетворены в других портах северо-запада России.

МОЩНОСТИ

Проектная мощность порта — 2,5 млн тонн в год. При этом средняя загрузка мощностей порта за истекшие 5 лет составляет 1,494 млн тонн в год.

Территория порта состоит из терминала «Экономия» и участка «Бакарица», общая складская площадь 423 800 кв. м., в том числе 49 900 кв. м. крытых складов

Технические возможности терминала «Экономия» по перевалке негабаритных и тяжеловесных грузов позволяют осуществлять перевалку всех типов негабаритных грузов весом до 100 тонн с учетом веса грузозахватных приспособлений и оснастки. Груз весом до 124 тонны (с учетом ГЗП и оснастки) может быть выгружен портом, однако, его погрузка, а также погрузка и выгрузка другого груза, имеющего больший вес должна осуществляться судовыми кранами или плавкраном соответствующей грузоподъемности.

ПРИЧАЛЫ

	Терминал «Экономия»	Участок «Бакарица»
Расстояние до моря/ Центра города	15/25 км	50/12 км
Причалы	7	4
Протяженность	1 162,4 м	544,7 м
Принимаемая суда:		
осадка	9,2 м	7,5 м
длина	190 м	135/165* м (*при установившемся ледовом канале)
ширина	30 м	30 м
дедвейд	30 000 т	7 500 т
Краны (причал/ тыловые складские площади)	13/3 портальных крана г/п 10-40 т, мобильный портовый кран Libherr LHM 420 г/п 124 т, 1 тыловой контейнерный перегружатель г/п 30.5 т Автомобильный кран г/п 95т	5/4 портальных крана г/п 5-32 т, Автомобильный кран г/п 40 т

РАЗВИТИЕ

Перспективы развития порта связаны с активным и масштабным освоением арктических месторождений углеводородного сырья. На этом направлении порт является основным связующим звеном в транспортно-логистических схемах движения грузов в Арктической зоне РФ. Для повышения конкурентоспособности проводится переоснащение и модерни-

зация портовых мощностей, внедрение новой техники и технологий. ОАО «АМТП» — это:

- порт круглогодичной навигации, ледовая обстановка в котором примерно соответствует Финскому заливу. В зимний период навигации проводка судов от кромки льда в Белом море к причалам порта обеспечивается ледоколами. Порт расположен в самом устье Северной Двины. Швартовные операции для обеспечения подхода и отхода транспортных судов к причалам осуществляются буксирами портового флота ОАО «АМТП» на всей акватории порта;

- северные ворота в Арктику. Исторически из порта Архангельск началась коммерческая эксплуатация трассы Северного морского пути, которая в сравнении с традиционными путями из Европы на рынки Юго-Восточной Азии является самым коротким морским транспортным коридором для транспортировки грузов.

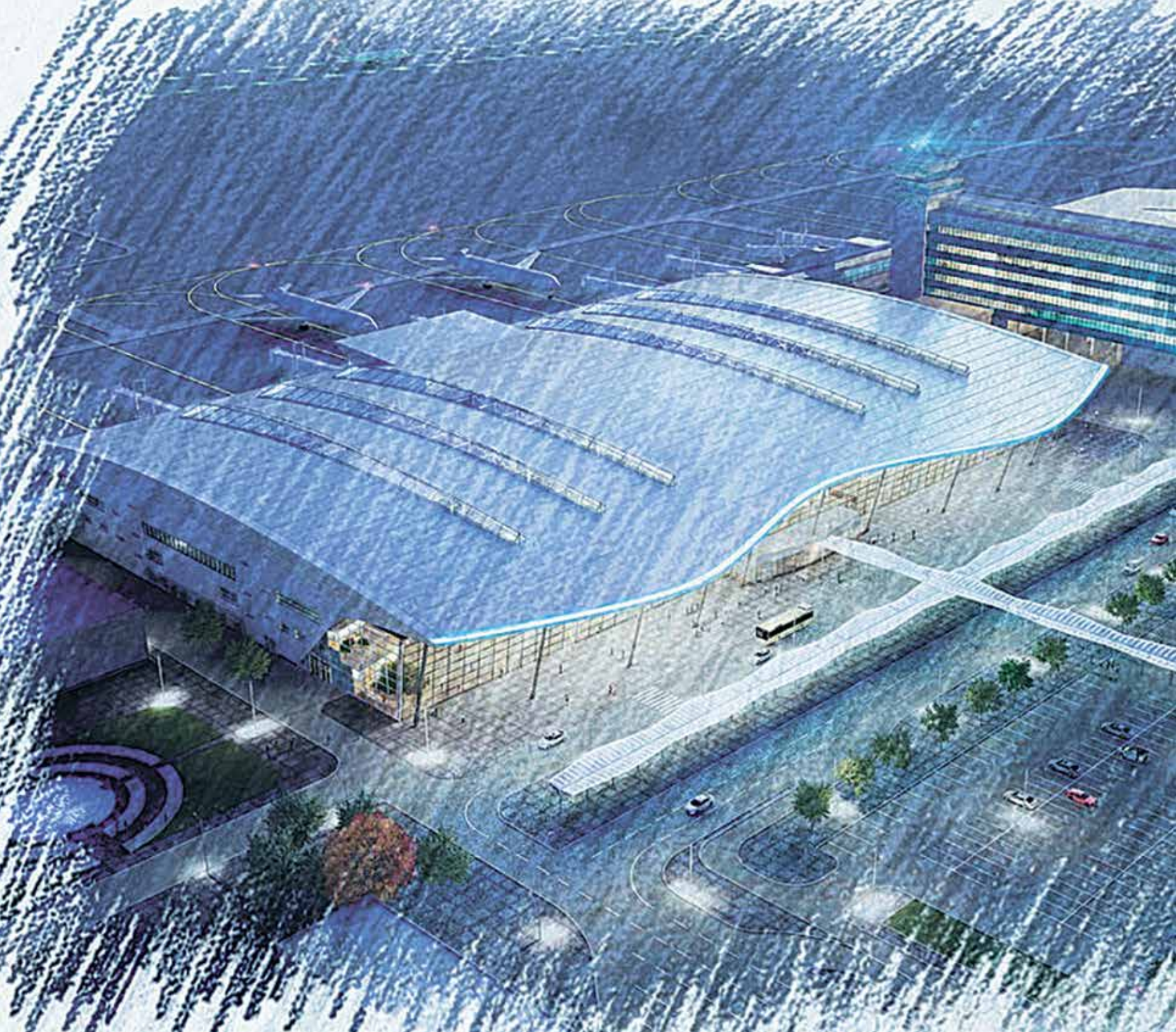
Порт имеет резерв перспективных территорий для развития и обладает возможностями для создания и размещения базы комплектации грузов и обеспечения арктических нефтегазовых месторождений всеми видами снабжения.

ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ ОАО «АМТП», ТЫС. ТОНН					
Год	Всего	Экспорт	Импорт	Каботаж	Не связанные с м/гр
2018	1013,2	398,1	49,8	563,0	2,3
2019	908,7	323,5	4,7	576,7	3,8

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

В 2019 году ОАО «АМТП» прошло добровольную сертификацию по системе «Экологический стандарт «Чистый порт»» в Международном экологическом фонде «Чистый порт» с получением Серебряного сертификата соответствия.

Осуществляя экологический и производственный экологический мониторинг, предприятие контролирует состояние природных ресурсов, а также регулирует воздействие на окружающую среду. Превышений установленных нормативов образования отходов в ОАО «АМТП» в 2019 г. не наблюдалось. ■





АЭРОПОРТЫ

Президент России Владимир Путин в Послании Федеральному Собранию 2018 года обозначил беспрецедентные по масштабу задачи развития магистральной инфраструктуры страны, в том числе, и для авиации. Основная задача заключается в «реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных маршрутов». В рамках КПМИ, сформированного согласно поручению президента, Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) занялось реализацией федерального проекта «Развитие региональных и местных аэропортов». В частности, реконструкция аэродромных комплексов, включая ВПП, предусмотрена почти для полусотни объектов.

Крупнейшим в России по объемам пассажирских и грузовых перевозок является Международный аэропорт «Шереметьево» (МШ). Он входит в топ-10 авиахабов Европы. При этом стратегическая цель аэропорта — войти в мировую лидирующую десятку. Реализация поставленных масштабных задач осуществляется в рамках долгосрочной программы развития Шереметьево.

ШЕРЕМЕТЬЕВО: ВОЙТИ В МИРОВОЙ ТОП-10





Международный аэропорт «Шереметьево» — сегодня крупнейший по площади аэровокзальный комплекс России, важная часть мировой транспортной системы... Ввод в эксплуатацию новой ВПП, Терминала С и ряда других объектов в совокупности создают благоприятные условия для достижения нашей стратегической цели — войти в топ-10 крупнейших аэропортов мира с пропускной способностью порядка 100 млн пассажиров в год».

*Председатель совета директоров АО «МАШ»
Александр Пономаренко*

За полгода на рубеже 2019-2020 гг. в Шереметьево состоялось открытие двух крупных объектов. В сентябре была сдана в эксплуатацию третья взлетно-посадочная полоса, а в январе заработал еще один пассажирский терминал.

Строительство комплекса ВПП-3 с 2018 года завершалось в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Государственным заказчиком проекта выступала Росавиация. Заказчик-застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный проектировщик — ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», генеральный подрядчик — ООО «Трансстроймеханизация». Финансирование строительства велось из федерального бюджета.

Благодаря новой полосе Шереметьево существенно увеличило пропускную способность аэродрома с 65 до 90 взлетно-посадочных операций в час и стало первым аэропортом России с тремя ВПП.

А 17 января 2020 года состоялась сдача в эксплуатацию Терминала С (первый этап). Таким образом, общая пропускная способность аэропорта увеличилась до 80 млн пассажиров в год.

Пассажирский терминал построен в рамках Долгосрочной программы развития МАШ и входит в состав Северного терминального комплекса (терминалы В, С). Объект представляет собой современный аэровокзальный комплекс, который состоит из основного 7-этажного здания АВК общей площадью 127 тыс. м², перрона и 6-уровневого паркинга на 2,5 тыс. машиномест, соединенного с терминалом крытым пешеходным переходом.



Новый аэровокзал, предназначенный для международных авиалиний и имеющий пропускную способность 20 млн человек в год, позволил перераспределить нагрузку между терминалами аэропорта, обеспечить более высокий уровень комфорта для пассажиров и авиакомпаний, привлечь дополнительные трансферные потоки.

Проектирование и строительство объекта длилось 33 месяца, с апреля 2017 года по январь 2020 года. Генподрядчиком и проектировщиком являлось ООО «Энерго-Строй».

Как уточнила пресс-служба АО «МАШ», разработку архитектурно-функциональной концепции объекта осуществляло сербское отделение между-

народного архитектурного бюро RMJM. В основе стилистического решения терминала — традиции русского конструктивизма, по аналогии и в продолжение решений Терминала В.

Терминал С объединен с Терминалом В. Стыковка корпусов «под одной крышей» стала одной из сложнейших особенностей строительства. Единство сооружений позволяет клиентам аэропорта пользоваться сервисными и техническими возможностями сразу двух терминалов, а трансферным пассажирам — за минимальное время перемещаться между ними через транзитную зону. В дальнейшие планы МАШ также входит строительство Терминала С2 (вторая очередь Терминала С), рассчитанного на 10 млн пассажиров.

Развитие крупнейшего авиахаба страны, несмотря на снижение пассажиропотока в связи с пандемией, сейчас продолжается и по объектам федеральной собственности (вторая очередь реконструкции). В частности, 21 сентября 2020 года пресс-служба Главгосэкспертизы России сообщила, что выдано положительное заключение по проектно-сметной документации на строительство и реконструкцию очистных сооружений поверхностных сточных вод на территории аэропорта.

В целом в ходе второй очереди проекта реконструкции, реализуемого с 2016 года, остается также построить распределительную подстанцию РП-67А и трансформаторную подстанцию ТП-ОВИ-16А, реконструировать очистные сооружения поверхностного стока с подводящим и отводящим коллекторами. Кроме того, рулежные дорожки сектора Шереметьево-2 будут дооборудованы промежуточными местами ожидания.

Проектировщиком остается ФГУП «ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект». Застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

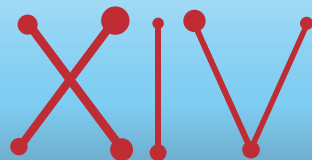




МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ТРАНСПОРТ
РОССИИ



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

18 – 20 ноября 2020 года | Москва, комплекс «Гостиный Двор»

ONLINE – НА СВЯЗИ МИР

transweek2020.ru

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОАО «РЖД»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



ПАРТНЕР



СПЕЦИАЛЬНЫЙ АНТИКОВИД-ПАРТНЕР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНВЕСТИТОР



РЕКЛАМА

СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ





SPECTRUM™

Москва +7 495 9816888
Санкт-Петербург +7 812 3326032

Новосибирск +7 383 3630486
Берлин +49 30 52015144

WWW.SPECTRUM-GROUP.RU

Активно участвуем в развитии региональных аэропортов и маршрутов, как консультант, управляющий строительством и техзаказчик, генеральный проектировщик, создавая инфраструктуру для повышения авиационной подвижности населения.



ГК «Спектрум» принимала участие в реализации проектов аэропортовой инфраструктуры в городах: Новосибирск, Кемерово, Петропавловск-Камчатский, Геленджик, Владикавказ, Челябинск, Минеральные воды, Новый Уренгой, Екатеринбург, Самара, Саратов, Пермь, Ростов-на-Дону, Калининград, Москва и других.

На фотографиях площадка строительства Международного аэропорта «Платов» (г. Ростов-на-Дону)

Проект развития аэропорта «Северный» в Грозном реализуется в рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Основной целью является создание современной аэродромной инфраструктуры, обладающей высокой пропускной способностью и соответствующей мировым стандартам для приема и обслуживания всех основных типов воздушных судов.

ГРОЗНЫЙ: РЕКОНСТРУКЦИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТА «СЕВЕРНЫЙ»

Проект разделен на две части — новый терминал и аэродромная инфраструктура. На его реализацию предусмотрено порядка 15,7 млрд рублей из федерального бюджета.

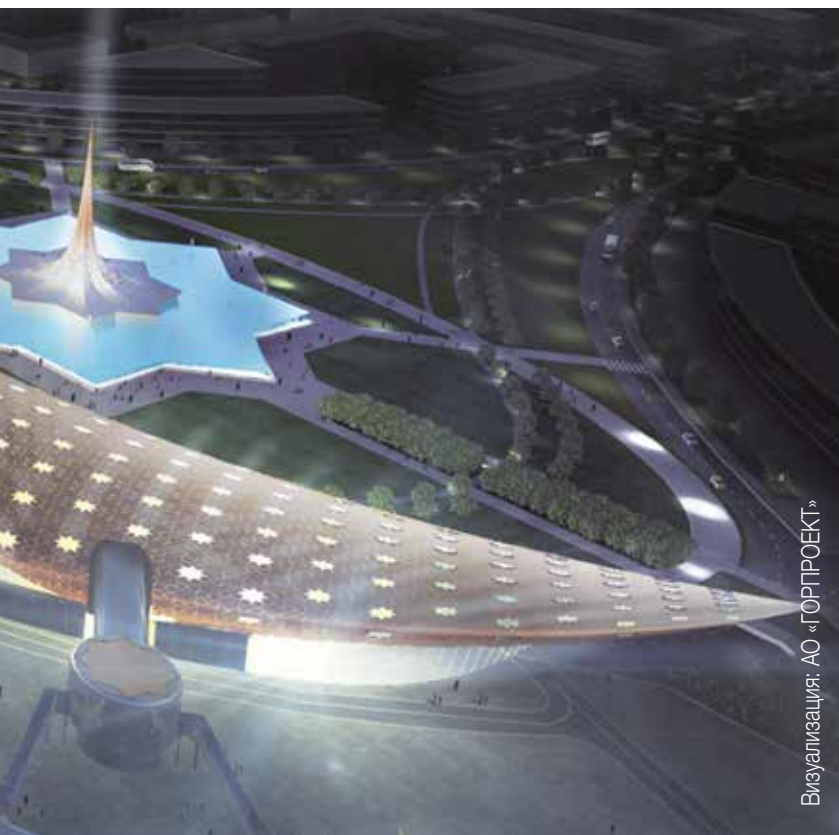
Сроки реализации проекта:

- проектирование (2020-2021 гг.);
- строительство (2022-2024 гг.).

Международный аэропорт «Северный» — аэропорт федерального значения, расположенный в северной части города Грозный. В настоящее время имеет

одну взлетно-посадочную полосу (длина — 2500 м, ширина — 45 м) и может принимать воздушные суда среднего класса, а также все типы вертолетов.

Новый терминал будет построен неподалеку от нынешнего, введенного в эксплуатацию в 2000-х годах. Старое здание впоследствии намечено использовать для приема и обработки грузов. Новая ВПП длиной 3200 м будет построена параллельно действующей. Комплекс работ также включает в себя строительство участка подъездной трассы, который, по замыслу проектировщиков, визуально соединит прямой линией 435-метровый не-



Визуализация: АО «ГОРПРОЕКТ»



боскроб «Ахмат Тауэр» и новый терминал. Отдельная дорога также свяжет строящийся международный терминал с уже существующим зданием аэровокзала, VIP-терминалом и техническими зданиями аэродромного комплекса.

Концепция архитектурного облика нового терминала основывается на исламской символике и гербе Чеченской Республики. Здание, напоминающее полумесяц, будет окаймлять фонтан, выполненный в виде восьмиконечной звезды со стелой, расположенной в центре. Оригинальные ландшафтные решения и художественная подсветка архитектурных форм придадут архитектурную завершенность аэровокзальному комплексу.

Зоны вылета и прилета будут расположены на двух уровнях одна над другой, при этом центральная и восточная часть терминала в обеих зонах будет обслуживать внутренние рейсы, а западная — международные. Четыре современных терминальных порта, оборудованных парными телескопическими трапами, смогут одновременно обслуживать до 12 самолетов, обеспечивая таким образом ежегодный пассажиропоток нового терминала до 1,5 млн человек в год, с учетом транзитных пассажиров. Транспортная доступность будет обеспечена благодаря созданию двухуровневой автомобильной эстакады, имеющей просторную зону высадки на верхнем уровне и закрытую от осадков зону посадки на нижнем.

Проект развития аэродромной инфраструктуры предусматривает следующие виды работ:

- строительство взлетно-посадочной полосы (параметры — 3200x45 метров);
- строительство и реконструкцию сети рулевых дорожек;
- строительство перронов;
- устройство светосигнального оборудования;
- устройство водосточно-дренажной системы;
- строительство объектов управления воздушным движением радиотехнического обеспечения полетов;
- устройство системы электроснабжения;
- строительство очистных сооружений;
- строительство аварийно-спасательной станции;
- строительство командно-диспетчерского пункта;
- устройство патрульной дороги и периметрового ограждения.

Модернизация аэропорта столицы Чеченской Республики, направленная на повышение ее авиатранспортной доступности, имеет большое значение для развития экономики, социальной сферы и туристической привлекательности региона и всего Северного Кавказа. ■

УСИЛЕНИЕ «СОЛОВКОВ»



Реконструкция аэропортового комплекса «Соловки» осуществляется в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», включенного в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Государственным заказчиком по объекту стало Федеральное агентство воздушного транспорта. Со стороны Правительства Архангельской области функции заказчика осуществляет ГКУ АО «Главное управление капитального строительства». Проектную документацию по объекту разработало в 2018 году АО «ПИиНИИ ВТ «Ленаэропроект».

Аэропорт «Соловки» является важным элементом авиатранспортной системы Севера Российской Федерации. Объект предназначен для приема и выпуска воздушных судов, выполняющих полеты по воздушным трассам и вне трасс, для эксплуатации самолетов 3–4 классов и вертолетов с максимальной взлетной массой не более 22,5 т.

Необходимость реконструкции вызвана высокой степенью износа искусственных покрытий, отсутствием возможности принимать современные воздушные суда, невыполнимостью осуществления обработки самолетов противообледенительной жидкостью, отсутствием организованного сбора и очистки ливневых стоков, несоответствием существующей посадочной площадки требованиям норм эксплуатации объектов авиационной инфраструктуры. Вместе с тем объект не был обеспечен необходимыми мерами антитеррористической защищенности.

Проектом реконструкции аэропортового комплекса «Соловки» предусмотрено сохранение геометрических размеров ИВПП (длина 1502,5 м с учетом раскладки плит и ширина 35 м) и летной полосы (длина 1802,5 м и ширина 130 м) применительно к аэродрому класса «Г». Реконструкция объекта направлена на обеспечение пропускной способности 100 пассажиров в час.

Аэропортовый комплекс «Соловки» приобретет возможность приема и выпуска, эксплуатацию воздушных судов Ан-2, Ан-3, Ан-24, Ан-26, Ан-38, АТR-42, АТR-72, Bombardier Q100/Q200/Q300/Q400, SAAB-340, SAAB-2000, Ми-8/Ми-17 и других самолетов и вертолетов ниже классом, также возможно обслуживание самолетов ЯК-40.

Реконструкция объекта осуществляется в условиях действующего аэропортового комплекса, без прекращения полетов воздушных судов.



Полеты осуществляются вертолетами и самолетами L-410. Выполнение работ предусмотрено с выделением следующих этапов:

■ I этап: ЦРП;

■ II этап: ИВПП — участок 961 м, рулежная дорожка РД-А, перрон (4 места стоянки), площадка обработки ПОЖ, водосточно-дренажная сеть, очистные сооружения поверхностного стока, сбросной коллектор в оз. Банное, резервуары-накопители ПОЖ, ТП-ОС, ТП-ОМИ, мачты прожекторные;

■ III этап: ИВПП — участок 541 м, светосигнальное и метеорологическое оборудование, биоакустическая система обеспечения орнитологической безопасности полетов и сохранения орнитофауны, ограждение;

■ IV этап: патрульная дорога, склад техники и оборудования, контрольно-пропускной пункт, служебно-пассажирское здание, ТП-СПЗ.

Строительство осуществляется подрядной организацией АО «Стройтрансгаз» (Москва) в рамках государственного контракта, заключенного в декабре 2018 года, на выполнение I–III этапов реконструкции аэропортового комплекса. Работа на объекте осуществляется сменным (вахтовым) персоналом. В рамках реализации проекта подрядной организацией так-

же проработаны логистические маршруты по доставке строительных материалов, включая маршруты передвижения автомобильного транспорта на территории о. Соловецкий, определены перевозчики по морскому пути.

В 2019 году завершено строительство по I и II этапам реконструкции. Архангельским межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта Росавиации в ноябре было выдано разрешение на ввод соответствующих объектов.

В 2020 году подрядной организацией осуществляются работы III этапа реконструкции в две очереди.

14 августа 2020 году Архангельским межрегиональным территориальным управлением воздушного транспорта выдано разрешение на ввод III этапа первой очереди строительства объекта (взлетно-посадочная полоса длиной 541 м). Общая длина построенной ВПП составила 1502 м. В рамках этапа установлено периметровое ограждение, смонтировано метеооборудование. Завершаются работы по монтажу биоакустического и светосигнального оборудования. В соответствии с условиями государственного контракта срок окончания работ по III этапу второй очереди строительства — 30 ноября 2020 года. ■



БАЛАНДИНО: ПУТЬ В СОЗВЕЗДИЕ ЛУЧШИХ АЭРОПОРТОВ

Драйвером для масштабной модернизации Баландино стало решение о том, что в 2020 году в Челябинске должны пройти саммиты ШОС и БРИКС. Затем, как известно, местом их проведения определили Санкт-Петербург, но пандемия скорректировала и эти планы. Вместе с тем реализация крупнейшего инфраструктурного проекта гражданской авиации Урала продолжается.

Заказчиком-застройщиком по объектам федеральной собственности является ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Генеральный подрядчик — АО «Центродорстрой».

На Урале крупнейшим проектом, реализуемым Росавиацией, на сегодняшний день является реконструкция аэропорта «Баландино» им. И. В. Курчатова. Основная задача — увеличение пропускной способности авиахаба, обеспечение соответствия взлетно-посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры современным требованиям в области безопасности полетов, доведение аэропорта до требований III категории ИКАО по МКп-270. Проект реализуется в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Проектная документация по первому этапу объекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск)» получила положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» в мае 2018 года.

Проектировщиком (АО «ПИ и НИИ ВТ «Ленаэропроект») предусматривалось: устройство разворотной площадки на ИВПП с МКпос.-2700, реконструкция рулежной дорожки РД-5 (РД-Е) и строительство РД-2 (РД-В), реконструкция участка магистральной рулежной дорожки МРД-2 (РД-М2) в пределах перрона-1, реконструкция перрона-1 с усилением и расширением для размещения 15 мест стоянок, строительство площадки для обработки ВС противобледенительной жидкостью, реконструкция объектов электрооборудования, замена светосигнального оборудования, строительство периметрового ограждения с оснащением системами охранной сигнализации и телевизионного наблюдения.

Стоимость реализации проекта оценили в 2,9 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета — более 2,7 млрд, внебюджетные средства (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») — 192 млн.

Проектная документация по второму этапу реконструкции аэропортового комплекса «Баландино» была разработана ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» за счет средств АО «Челябинское авиапредприятие» (входит в холдинг «Новаяпорт»). Целью ставилось снятие инфраструктурных ограничений для приема и размещения воздушных судов делегаций саммитов ШОС и БРИКС. Предусмотрено строительство нового перрона № 2 на 11 МС под широкофюзеляжные ВС типа В-777-200ER, В-747-400, Ил-96, включая 3 МС для встречи ВС глав делегаций, а также реконструкция рулежной дорожки РД-1 (РД-А), участка магистральной рулежной дорожки МРД-1 (РД-М1) от ИВПП с МКпос.-900.

Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» на завершение второго этапа реконструкции аэропортового комплекса намечено выделение почти 2,2 млрд рублей из федерального бюджета и 4 млрд из внебюджетных источников.

Также по заказу Челябинского авиапредприятия турецкая компания «Ликмамарашстрой» занялась строительством нового пассажирского терминала площадью 16,3 тыс. м². Сумма частных инвестиций составила 3,2 млрд рублей. Общая площадь аэровокзального комплекса должна увеличиться до 34,2 тыс. м². Пропускная способность в результате завершения всех плановых мероприятий повысится до 2,5 млн пассажиров в год (свыше 1 тыс.

в час при пиковой нагрузке). Обновленный аэровокзал принял первых пассажиров 27 ноября 2019 года. Сейчас пропускная способность Баландино — 2 млн пассажиров в год, или около 900 в час.

По состоянию на октябрь 2020 года, в рамках проектов «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск)» и «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск). II этап строительства» проводилось: устройство патрульной дороги; устройство освещения двух мест стоянки ВС; устройство периметрового ограждения аэродрома с ТСО; замена системы светосигнального оборудования; устройство кабельных линий, кабельных переходов и кабельной канализации; устройство водо-

Реализация проектов «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск)» и «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск). II этап строительства» (федеральная часть) осуществляется в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Срок полного завершения работ: 2021 год.

сточно-дренажной сети; благоустройство территории и другие виды предусмотренных работ.

После завершения реконструкции Баландино кардинально изменит свой облик и при этом станет шестым аэропортом в России, имеющим третью — высшую — категорию Международной организации гражданской авиации (ИКАО), что позволит принимать воздушные суда всех уровней.



МОДЕРНИЗАЦИЯ В ЯКУТСКИХ МАСШТАБАХ

Российская Республика Саха (Якутия), если сравнить ее площадь со странами мира, заняла бы восьмое место. Вместе с тем это, как известно, малозаселенная территория, которой требуется развитие транспортной инфраструктуры. Причем надежную круглогодичную связь со многими населенными пунктами в якутских условиях может обеспечить только авиация. Не первый год ведется модернизация аэропорта столицы республики, но теперь самый большой по площади регион Дальневосточного федерального округа занял здесь лидирующие позиции и в целом по количеству проектов строительства и реконструкции в рамках КПМИ.



ПОЭТАПНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ АВИАХАБА

Аэропорт «Якутск» занимает одно из ключевых мест во всей транспортной системе дальневосточного региона. В Республике Саха (Якутия) является единственным, имеющим международный статус. Кроме того, используется в качестве запасного аэродрома и для технической посадки — дозаправки, технического обслуживания на кроссполярных, трансполярных и транссибирских международных воздушных трассах. «Якутск» к тому же является полигоном для испытаний новой авиационной техники в условиях низких температур. Основной целью завершающейся реконструкции является доведение аэропорта до нормативных параметров для обеспечения его эффективной работы.

Модернизация авиахаба проводилась в рамках двух проектов. Первый официально называется «Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (II очередь строительства), Республика Саха (Якутия)». Объем финансирования проекта из федерального бюджета составил более 5,1 млрд рублей.

Была выполнена реконструкция перронов, построены грузовой перрон для самолетов I группы, площадка для обработки противобледенительной жидкостью, аварийно-спасательная станция, трансформаторные подстанции, реконструированы рулежные дорожки, устроены ВДС с очистными сооружениями № 1 и № 2, кабельные сети, линии связи, периметровое ограждение аэродрома с контрольно-пропускными пунктами.

В рамках мероприятия «Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (III очередь строительства)» проектная документация получила положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» в конце 2016 года.

ТРЕТЬЯ ОЧЕРЕДЬ: К ЗАВЕРШЕНИЮ

В составе проекта — реконструкция искусственных покрытий ИВПП-2 с установкой светосигнального оборудования, с доведением ее характеристик до требуемых для эксплуатации расчетных типов ВС, ограждения аэродрома с установкой технических систем охраны периметра, строительство комплекса СПАСОП, очистных сооружений поверхностного стока,

патрульной автодороги, оснащение средствами РТОП и метеообеспечения, устройство водосточно-дренажной системы, объектов электроснабжения и т. д. Особенностью реализации проекта является осуществление работ в условиях действующего аэропорта.

Объем финансирования из госбюджета превышает 4,7 млрд рублей. Выделение основных средств — 2019-2020 гг. Строительные работы выполняет АО «Ирмаст-Холдинг». Непосредственно реконструкцию ИВПП-2

Реализация проекта «Реконструкция ИВПП-2 аэропорта Якутск (III очередь строительства), Республика Саха (Якутия)» осуществляется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Государственным заказчиком является Росавиация, застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

в рамках этого проекта предполагалось осуществить в два этапа за три строительных сезона. В 2017 году выполнялись подготовительные работы, включая разработку рабочей документации. Непосредственно I этап — 2018-2019 гг., II этап — 2020 год.





В рамках реализации КПМИ проекты по реконструкции 16 аэропортовых комплексов Якутии также вошли в национальную программу развития Дальневосточного федерального округа (Якутск, Олекминск, Нюрба, Мирный, Черский, Жиганск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Вилюйск, Депутатский, Сангар, Нерюнгри, Полярный, Усть-Нера, Маган).

Общая длина ИВПП-2 в аэропорту Якутск составляет около 3,4 км. На 2018 год задачей ставилось завершение ремонта на протяженности 970 м, чтобы полеты осуществлялись без ограничений на участке в 2250 м. На 2019 год было запланировано модернизировать еще 1625 м. В 2021 году полоса должна эксплуатироваться на полную длину.

По состоянию на конец октября 2020 года, в частности, продолжалось выполнение следующих видов работ: устройство траншеи для кабельных линий; монтаж смотровых колодцев сетей светосигнального оборудования; монтаж огней приближения и глиссадных огней; посев многолетних трав; монтаж фундаментов под аэродромные знаки.

ПРОЕКТЫ ПО ВСЕЙ РЕСПУБЛИКЕ

Вместе с тем аэродромом в столице республики развитие авиационной инфраструктуры Якутии не заканчивается. Недавно в рамках реализации КПМИ проекты по реконструкции 16 аэропортовых комплексов также до-

полнительно вошли в национальную программу развития Дальневосточного федерального округа (Якутск, Олекминск, Нюрба, Мирный, Черский, Жиганск, Хандыга, Белая Гора, Верхневилуйск, Вилюйск, Депутатский, Сангар, Нерюнгри, Полярный, Усть-Нера, Маган).

В 2020 году продолжались работы по строительству и реконструкции взлетно-посадочных полос в аэропортах Олекминск, Нерюнгри, Жиганск с завершением в 2020-2022 году, а также по реконструкции аэропортового комплекса Верхневилуйск и разработке проектно-сметной документации по аэропортам Маган, Полярный и Усть-Нера с завершением в 2020 году.

До конца года планируется начать работы по реконструкции аэропортов Мирный и Нюрба, а также объявить конкурсные процедуры по реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту Черский с завершением в 2023 году, реконструкции аэропортовых комплексов Хандыга, Белая Гора, Вилюйск, Сангар, Депутатский с завершением в 2022 году. Проведение реконструкции по аэропортам Усть-Нера, Полярный и Маган по планам Росавиации намечено в период с 2022 по 2024 год.

НОВОСИБИРСК: РОСТ ВТОРОЙ ТРАНСФЕРНОЙ СТОЛИЦЫ



ОТ ДОСТИЖЕНИЙ — К НОВЫМ ЗАДАЧАМ

В 2018 году Толмачево обслужило 5,9 млн пассажиров, в 2019-м — более 6,7 млн. На перспективу ожидается дальнейший рост объема перевозок. Несмотря на ограничения ввиду пандемии, в августе-сентябре увеличение пассажиропотока на внутренних авиарейсах составило 3,5-4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Сегодняшние возможности авиахаба получил благодаря ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)». Аэродром стал единственным в Азиатской

Вторым по значению трансферным хабом России после Москвы на сегодняшний день является Международный аэропорт «Толмачево» им. А. И. Покрышкина (Новосибирск). Это крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на ключевых направлениях между Европой и Азией, который предлагает пассажирам более 2,3 тыс. практически используемых комбинаций пар стыковочных маршрутов. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных — 1,3 тыс. Из Новосибирска можно вылететь почти в сто точек мира. Дальнейшее развитие авиахаба с увеличением его пропускной способности является одним из приоритетов подготовки столицы Сибири к проведению Молодежного чемпионата мира по хоккею с шайбой на льду в 2023 году.



части страны, имеющим две ВПП (I и II категории ИКАО). Это также придало импульс привлечению средств в модернизацию остальной инфраструктуры аэропорта из внебюджетных источников.

По новому проекту развития Толмачево еще в 2015 году было получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России». Программа до 2025 года включила в себя расширение действующего и постройку второго грузового терминала, реконструкцию ВПП с полной заменой покрытия (в связи с изношенностью), увеличение числа рулежных дорожек, дальнейшую модернизацию аэродромной инфраструктуры.

Важным драйвером для проекта также стало то, что Новосибирск официально объявили местом проведения Молодежного чемпионата мира по хоккею 2023 года. В связи с этим областное правительство поставило задачу увеличить площадь терминального комплекса аэропорта в конкретные сжатые сроки. Цель — создать к 2022 году условия для обеспечения годового пассажиропотока минимум в 10 млн человек.

Сдерживающим фактором развития аэропорта, однако, является состояние аэродромной инфраструктуры, которое уже сейчас не соответствует интенсивности авиаперевозок.

Строительство и реконструкция объектов авиахаба, учитывая его важность для всей страны, были включены в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в рамках исполнения Указа

Президента РФ Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

ЭТАПЫ И ОРИЕНТИРЫ ПРОЕКТА

Проект модернизации Толмачево предполагается реализовать в несколько этапов. По первому из них на строительство терминального комплекса намечено привлечь 11 млрд рублей из внебюджетных источников. До 2022 года планируется увеличить площадь терминалов до 80 тыс. м², что и позволит обслуживать 10 млн пассажиров в год. На втором этапе до 2025 года площадь комплекса увеличится до 105 тыс. м². Тогда аэропорт сможет обслуживать 13-15 млн пассажиров.

А модернизацию аэродромного комплекса, являющуюся не менее важной задачей, взяло на себя государство. В рамках федпроекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в 2019-2021 гг. было намечено выделение 5,9 млрд рублей из федерального бюджета на продолжение реконструкции по ранее утвержденному проекту. В частности, запланированы работы по строительству взлетно-посадочной полосы, сети рулежных дорожек и водосточно-дренажной сети, устройству светосигнального оборудования и периметрового ограждения.

Государственным заказчиком является Росавиация, застройщик по объекту — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный подрядчик — АО «Новосибирскавтодор». Проект реконструкции аэродрома «Толмачево» разработан ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект».

В целом же комплексное развитие аэропорта осуществляется в формате ГЧП во взаимодействии Правительства Новосибирской области, инвесторов, государственных структур. Помимо строительства нового терминала и реконструкции ВПП, также возводится логистический центр Почты России общей площадью около 50 тыс. м² и производительностью до 1 млн обрабатываемых отправок в сутки.

Конкурс на выполнение строительно-монтажных работ по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса «Толмачево» (г. Новосибирск)» ФГУП «АГА(а)» объявило 30 октября 2019 года. Начальная цена контракта — более 3,6 млрд рублей.

Вскоре, 15 ноября, был обнародован тендер на выполнение строительно-монтажных работ по объекту «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)», проектирование которого завершила Группа компаний «Спектрум». Начальная цена контракта на СМР — 13,5 млрд ру-



блей. Работы должны быть завершены до 1 апреля 2022 года. Речь идет о первом этапе с созданием терминальных мощностей общей площадью 56 тыс. м². Преодолеть 100-тысячную планку, как уже отмечалось, предполагается в 2025 году. В целом на два этапа проектирования и строительства терминального комплекса планируется привлечь около 20 млрд рублей частных инвестиций (с участием ООО «Новаяпорт Холдинг», в структуру которого входит аэропорт).

НОВОСТИ В СЕНТЯБРЕ

По информации ФГУП «АГА(а)», в сентябре 2020 года в рамках реализации проекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Толмачево» (г. Новосибирск)» осуществлялось устройство основания обочины из песка на РД-Н с устройством слоя дренирующего материала, устройство щебеночного основания и цементобетонного перекрытия перрона, устройство кабельного блока для линий электроснабжения технического обслуживания воздушных судов и освещения мест стоянки, устройство водосточно-дренажной системы и другие виды работ, предусмотренные проектом. СМР выполняются в условиях действующего аэропорта.

15 сентября также состоялось торжественное погружение конструкции первой сваи на стройплощадке объекта «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево), I очередь строительства». Договор с генподрядчиком (ООО «Ант Япы», входящее в состав турецкого холдинга) был подписан 11 августа 2020 года.

Генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич на церемонии отметил, что в проекте нового терминала заложены технологические решения, которые позволят создать современный аэровокзальный комплекс и обеспечить задел для дальнейшего развития авиаха-

СПРАВКА

Проектом «Реконструкция аэропортового комплекса Толмачево (г. Новосибирск)» предусмотрены следующие виды работ за счет федерального бюджета:

- строительство рулевых дорожек к ВПП-2;
- строительство площадок ПОЖ;
- реконструкция и строительство перронов;
- строительство очистных сооружений поверхностного стока;
- строительство аварийно-спасательной станции;
- строительство и реконструкция объектов электроснабжения;
- строительство участков патрульной автомобильной дороги;
- устройство ограждения и оснащение его техническими средствами охраны.

ба, в том числе с учетом перспектив роста международных направлений.

Со своей стороны, генеральный директор ООО «Новаяпорт Холдинг» Сергей Рудаков подчеркнул, что работы по реконструкции комплекса второй взлетно-посадочной полосы, которые в настоящее время ведутся в рамках федерального контракта, позволят существенно увеличить пропускную способность аэродрома. В дальнейшем видится необходимость модернизации и комплекса ИВПП-1. А с учетом реконструкции терминала и планов Почты России по запуску в этом году Логистического почтового центра, по словам главы холдинга, аэропорт Новосибирска и регион в целом получит мощное развитие по всем направлениям — пассажирскому, грузовому и почтовому.

Уточним: срок окончания реализации проекта реконструкции аэродромной инфраструктуры (по объектам федеральной собственности) — 2023 год. ■



ТОМСКАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ

Международный аэропорт «Богашево» — один из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. Здесь ставятся задачи увеличения пропускной способности авиахаба, обеспечения соответствия взлетно-посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры современным требованиям в области безопасности полетов. За счет средств федерального бюджета в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на сегодняшний день реализуется проект «Реконструкция аэропортового комплекса «Богашево» (г. Томск)».

Следует напомнить, что в 2013 году в Томске было завершено расширение аэровокзального комплекса до 10 тыс. м² с обустройством пункта пропуска через государственную границу. Пропускная способность аэропорта — 600 пассажиров в час: 400 на внутренних и 200 на международных авиалиниях. По словам губернатора Томской области Сергея Жвачкина, аэровокзал в Богашево стал одним из лучших в Сибири, но состояние взлетно-посадочной полосы продолжает вызывать нарекания. Теперь, с включением объекта в госпрограмму, ситуация коренным образом изменится в лучшую сторону.

Реализуемым на сегодняшний день проектом предусмотрена двухэтапная реконструкция взлетно-посадочной полосы с созданием нового искусственного покрытия, строительство водосточно-дренажной системы, очистных сооружений, аварийной поисково-спасательной станции и периметрового ограждения аэропорта с техническими средствами охраны. Кроме того, предполагается реконструкция патрульной дороги, установка

Официальное название проекта (объекты федеральной собственности): «Реконструкция аэропортового комплекса «Богашево» (г. Томск)». Государственный заказчик реконструкции — Росавиация, заказчик-застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный проектировщик — ФГУП «ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект», генеральный подрядчик — АО «Строительное управление Томской домостроительной компании». Общий объем финансирования из федерального бюджета составляет 2,8 млрд рублей. Завершение работ планируется в 2022 году.



системы светосигнального оборудования, обновление метеооборудования, обустройство подъездов и подведение инженерных коммуникаций к проектируемым зданиям. Также планируется оборудовать еще 226 парковочных мест. Реконструкция выполняется без прекращения операционной деятельности аэропорта в согласованные технологические «окна».

Кроме того, в марте 2020 года был утвержден проект нового аэровокзального комплекса Богашево. Срок проектирования — 2020 год, сроки строительства — 2020-2021 гг. Общий объем инвестиций холдинга «Новаяпорт», в состав которого входит томский аэропорт, при этом составит 5 млрд рублей. Планируется построить не только новый терминал с двумя телетрапами, с выходом как на внутренние, так и на международные линии. Также будет полностью реконструирована привокзальная площадь. При этом появятся архитектурные решения экстерьера и элементы интерьера, связанные с личностью авиаконструктора Николая Камова, имя которого присвоено аэропорту. Будет развернута, в частности, соответствующие мультимедийные экспозиции.■

Благодаря выгодному расположению воздушная гавань Томска обслуживает пассажиров не только из Томской области, но также из близлежащих регионов. Реконструкция аэропортового комплекса «Богашево» является одним из приоритетных проектов региона и находится на особом контроле правительства Томской области, имея большое значение для развития ее экономики и социальной сферы.

Дальневосточный федеральный округ фактически оказался в центре при формировании федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Из 66 аэродромов, реконструкцию которых государство решило профинансировать до 2024 года, 38 находятся в ДФО. И неслучайно. Ведь здесь авиация зачастую является единственным круглогодичным видом транспорта, однако аэропортовая инфраструктура требует обновления и расширения. Речь идет, прежде всего, о большом количестве малых аэродромов. Вместе с тем реализуются и крупные проекты модернизации международных аэропортов. Государственным заказчиком по федеральным объектам здесь неизменно выступает Росавиация, а заказчиком-застройщиком — подведомственное ей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Подробнее рассмотрим три реализуемых на сегодняшний день проекта в столицах регионов ДФО.



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ХАБЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ: ЕЛИЗОВО

Международный аэропорт «Елизово» — главные воздушные ворота Камчатского края. Модернизация аэродромной инфраструктуры и строительство нового аэровокзального комплекса позволят значительно увеличить пропускную способность воздушной гавани.

Реконструкция «Елизово» ведется с 2012 года и подразделена на три этапа. Идея модернизации воздушного транспортного узла «Петропав-

ловск-Камчатский» была обусловлена необходимостью приведения его в соответствие с требованиями ИКАО и ИКАО, а также обеспечением требуемого уровня безопасности полетов. Первоначально работы производились в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2018 года».

Обновленная ВПП, удлиненная до 3400 м, открылась в 2016 году. Здесь появилась возможность принимать дальнемагистральные гражданские лайнеры и тяжелые грузовые самолеты.

В 2018 году авиахаб вошел в состав холдинга «Аэропорты Регионов», ко-



торый стал победителем инвестиционного конкурса на право дальнейшей модернизации главной воздушной гавани региона. Проект, согласованный с Росавиацией, предусматривает строительство четырехэтажного терминала внутренних и международных рейсов площадью более 40 тыс. м², оснащенного четырьмя телескопическими трапами. Пропускная способность — 1,5 млн пассажиров в год. Общий объем частных инвестиций в реализацию проекта модернизации аэропорта составит 7,8 млрд рублей, плюс 2,4 млрд — федеральные средства. Срок ввода нового терминала в эксплуатацию — 2021 год.

В федеральной части модернизация аэродрома продолжается в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Госзаказчик прежний — Росавиация. ФГУП «АГА(А)» в минувшем сентябре подвело итоги рассмотрения заявок на выполнение СМР по объекту «Развитие аэропортового комплекса Петропавловск-Камчатский (Елизово)». Подрядчиком стало АО «РОТЕК». Итоговая цена контракта составляет 2,9 млрд рублей. Источник финансирования — федеральный бюджет.

В частности, планируется выполнить работы по модернизации и строительству объектов аэродромной инфраструктуры, в том числе очистных сооружений, водосточно-дренажной сети, перрона, площадок ПОЖ.

БЛАГОВЕЩЕНСК: ИГНАТЬЕВО



«Игнатьево» — аэропорт федерального значения со статусом международного, обеспечивает регулярное авиасообщение региона с городами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также с Москвой. На сегодняшний день взлетно-посадочная полоса и перрон имеют высокую степень дефектности, необходимо обновление системы светосигнального оборудования, требуется модернизация и по другим параметрам. Модернизация объектов аэродромной инфраструктуры будет способствовать увеличению пропускной способности авиахаба и повышению уровня обслуживания пассажиров и воздушных судов.

Согласно проекту «Строительство и реконструкция аэропортового комплекса «Игнатьево» (г. Благовещенск)» предусмотрено строительство новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) длиной 3000 м. Также планируется провести замену светосигнального оборудования аэродрома, реконструировать перрон, рулежные дорожки и места стоянок воздушных судов, построить аварийно-спасательную станцию, оборудовать очистные сооружения.



Будут проведены мероприятия и по объектам транспортной безопасности: установка технических средств охраны периметра, строительство ограждения аэродрома и нового КПП. Особенность проекта — ведение работ в условиях действующего аэропорта, без вывода из эксплуатации существующей ВПП.

Предварительно стоимость реализации проекта оценивается в 4,6 млрд рублей. Источник финансирования — федеральный бюджет. Новая взлетно-посадочная полоса позволит аэропорту принимать современные воздушные суда, что существенно улучшит транспортную доступность региона. Сроки строительства — 2019-2021 гг.

По состоянию на конец сентября 2020 года, выполнялись следующие виды работ: устройство объектов радиотехнического обеспечения полетов (РТОП); устройство ИВП-2 (уплотнение основания из местного грунта, разработка выемки дополнительной планировки); устройство здания аварийно-спасательной станции; устройство объектов транспортной безопасности; расширение перрона (устройство резервуара площадки для обработки воздушных судов ПОЖ) и т. д.

Реализация проекта продолжается в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Государственным заказчиком является Росавиация, застройщик по объекту — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный подрядчик — АО «Гидроэлектромонтаж».



ХАБАРОВСК: НОВЫЙ

Хабаровский аэропорт «Новый» — крупнейший авиахаб в ДФО, за год принимающий более 2 млн пассажиров. Его модернизация позволит значительно улучшить качество обслуживания воздушных судов и увеличить пропускную способность аэровокзала.

На сегодняшний день реконструкция аэропортового комплекса «Новый» реализуется в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Государственный заказчик проекта — Росавиация, застройщик по объекту — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Работы по аэродромной инфраструктуре выполняет ООО «Трансстроймеханизация».

Положительное заключение Главгосэкспертизы проект «Реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск)» получил в 2015 году.

Предусматривалась реконструкция взлетно-посадочной полосы ИВПП-1, рулежных дорожек, перрона и мест стоянки воздушных судов, системы светосигнального обеспечения, объектов электроснабжения, строительство очистных сооружений, патрульной дороги, аварийно-спасательных станций, площадки для обработки ВС ПОЖ, модернизация метеооборудования и т. д.

На реализацию проекта в 2015-2017 гг. были направлены средства федерального бюджета в объеме около 5,9 млрд рублей, в 2018 году — около 559 млн, в 2019-м — 1,5 млрд. В частности, осуществлена реконструкция покрытий ИВПП-1 на полную ширину, РД-А, РД-Е, РД-В, РД-Д, РД-Н, а также устройство основания из щебня на РД-В, узлах РД-В и РД-Ф. В 2020 году на завершение проекта в целом и ввод всех объектов в эксплуатацию в соответствии с ФАИП предусмотрено более 1,3 млрд рублей.

В аэропорту «Новый», который включен в состав ТОСЭР «Хабаровск», также построен терминал внутренних авиалиний пропускной способностью 3 млн человек в год, оснащенный тремя телетрапами и имеющий площадь более 27 тыс. м².

Объем инвестиционных вложений в проект, реализуемый на принципах ГЧП, — 4,9 млрд рублей. 3,9 млрд составили кредитные средства Внешэкономбанка и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд — собственные средства российских и японских инвесторов. Генеральный подрядчик — турецкий консорциум «Лимакмаращстрой». 14 октября 2019 года в новом терминале были обслужены на прилет и вылет два первых рейса — из Москвы и Улан-Удэ. Торжественное открытие аэровокзала провел Президент России Владимир Путин на полях V Восточного экономического форума.



В июле 2020 года по итогам рассмотрения проектной документации (разработана ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект») и результатов инженерных изысканий ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало положительное заключение на вторую очередь реконструкции объектов аэродромной инфраструктуры Международного аэропорта «Новый».

Реализация проекта предполагает три этапа. Предусмотрено выполнение работ по реконструкции северной и южной части перрона, в том числе мест стоянки воздушных судов и участков рулежных дорожек РД-А, РД-С и РД-Д. Также планируется строительство площадки для обработки воздушных судов противообледенительными жидкостями, трансформаторных подстанций, прожекторных мачт освещения, и не только.

По состоянию на октябрь 2020 года, на объекте осуществлялось устройство патрульной дороги, периметрового ограждения аэропорта с оснащением ТСО, а также другие виды работ, предусмотренные проектом. ■

Одним из участников XIV Международной выставки «Транспорт России» (Москва, 18-20 ноября 2020 года) является АО «Концерн ВКО «Алмаз — Антей» — основной производитель и системный интегратор системы ОрВД Российской Федерации.

КОНЦЕРН ВКО «АЛМАЗ — АНТЕЙ»: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

«Наше участие в выставке «Транспорт России», прежде всего, направлено на укрепление позиций Концерна как ведущего разработчика и производителя аэронавигационного оборудования, а также системного интегратора по выполнению комплексных проектов по организации воздушного движения», — сообщил заместитель генерального директора АО «Концерн ВКО «Алмаз — Антей» по продукции для аэронавигационной системы и продукции двойного назначения Дмитрий Савицкий. Он также отметил, что в рамках мероприятия потенциальным заказчикам будет предоставлена полная информация о возможностях холдинга по разработке и производству высокотехнологичной аэронавигационной продукции и реализации проектов в сфере модернизации аэронавигационных систем «под ключ».

Посетителям выставки в столичном Гостином дворе будут представлены основные наработки Концерна по техническому оснащению и модернизации объектов, осуществляющих контроль воздушного движения в России. В частности, это результаты работы специалистов холдинга в рамках реализации Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года по реконструкции и техническому перевооружению укрупненных центров организации воздушного движения, по реконструкции и техническому перевооружению комплексов средств управления воздушным движением, радиотехническому обеспечению полетов и электросвязи аэропортов.

Также будут представлены итоги модернизации объектов системы организации воздушного движения (ОрВД) Республики Крым и Севастополя, результаты участия АО «Концерн ВКО «Алмаз — Антей» в строительстве

укрупненных центров Единой системы ОрВД РФ, строительства Якутского укрупненного центра с установленным комплексом средств автоматизации управления воздушным движением «Топаз».

Созкспонентом Концерна на «Транспорте России» выступит входящее в него ПАО «НПО «Алмаз», которое продемонстрирует макеты аэродромного радиолокационного комплекса «РЛК-10РА» и радиолокационно-оптического комплекса обеспечения безопасности объектов и нейтрализации БПЛА ROSC-1, презентационные материалы и буклеты по продукции для ОрВД.

АО «Концерн ВКО «Алмаз — Антей» — основной производитель и системный интегратор системы ОрВД РФ. Холдинг является одним из крупнейших интегрированных объединений российского оборонно-промышленного комплекса, на его предприятиях трудятся около 130 тыс. человек. Продукция Концерна стоит на вооружении более чем в 50 странах мира.

«Алмаз — Антей» создал условия для обеспечения максимальной безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства во время проведения Саммита АТЭС во Владивостоке, Всемирной летней Универсиады в Казани, Олимпийских игр в Сочи и Чемпионата мира по футболу 2018 года в России.

В рамках выставки представители Концерна планируют провести ряд встреч и переговоров с представителями профильных министерств и ведомств. Кроме того, специалисты холдинга примут участие в ряде тематических треков и панельных дискуссий в рамках деловой программы мероприятия.



В.В. Путин на открытии трассы М-11 «Москва — Санкт-Петербург»
www.zr.ru

НАДЕЖНЫЙ ИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР



Концерн ВКО
Алмаз - Антей



**НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЕ
ИНСТИТУТЫ**



КОНСТРУКТОРСКИЕ БЮРО



ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ



ПРОДВИЖЕНИЕ И СБЫТ



СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС

ПРОМЫШЛЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

МЕДИЦИНА

ТРАНСПОРТ

ЖКХ

СВЯЗЬ

 TOPCON

SmoothRide

современные технологии дорожного ремонта



1/21 Пресс-релизы

Современная технология восстановления дорожного покрытия со всеми преимуществами спутниковых ГНСС RTK решений.