

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ 2022—2023 гг.





В.В. Путин во время рабочего визита на космодром Восточный, www.kremlin.ru



«**Ситуация в глобальной экономике, в системе мировых хозяйственных связей меняется, стремительно меняется... Российский бизнес адаптируется к этим изменениям, перестраивает производственные и логистические цепочки, активно налаживает новые связи с зарубежными партнерами. Таким же высоким, динамичным темпом должны продвигаться и наши планы по развитию транспортной инфраструктуры, по расширке так называемых узких мест**

*Президент России
В. В. Путин*

О ПЕРСПЕКТИВАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В МЕНЯЮЩИХСЯ УСЛОВИЯХ

Стартовой площадкой для обеспечения качественно-го прорыва в развитии транспортной инфраструктуры страны, напомним, стал Указ Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Для реализации грандиозных планов, беспрецедентных по своим масштабам, были сформированы национальные проекты «Транспортная часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и «Безопасные качественные дороги». Правительство РФ также утвердило Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, ставшую новым системным документом долгосрочного планирования.

Основные стратегические ориентиры, несмотря на усложнение ситуации в мировой политике и экономике, остаются неизменными. Вместе с тем учет сегодняшних международных тенденций влияет на расстановку приоритетов.

В 2022 году одним из ключевых мероприятий с участием главы государства, посвященных приоритетам работы транспортного комплекса в меняющихся условиях, стало специальное совещание, проведенное в формате видеоконференции 24 мая. Подчеркнув, что развитие инфраструктуры является одним из основных драйверов экономики, Владимир Путин отметил: «На протяжении многих лет мы последовательно, системно наращиваем логистические возможности России, делаем это с расчетом на перспективу, на долгосрочный эффект для отечественного бизнеса, для наших граждан. В ближайшие годы нам нужно форсировать это направление работы».

Для достижения поставленных целей увеличены прямые бюджетные расходы на развитие транспортной инфраструктуры, а также сформирована программа инфраструктурных бюджетных кредитов.

«Год за годом должны расти и объемы строительства, обновления сети автомобильных и железных дорог, речной и морской инфраструктуры, транспортных артерий, которые не только соединяют регионы России, служат основой для развития промышленности и сельского хозяйства, но и помогают нашим компаниям, предприятиям наращивать внешнюю торговлю, осваивать зарубежные рынки, — сказал Президент. — В последние месяцы стратегическая значимость этой работы заметно возросла». И задача, прежде всего, заключается в том, чтобы «диверсифицировать транспортные потоки, расширять коридоры в направлении предсказуемых, ответственных партнеров».

При этом, по словам главы государства, российский бизнес активно адаптируется к происходящим изменениям, и таким же высоким, динамичным темпом должна продвигаться и реализация государственных планов по развитию транспортной инфраструктуры. Важно и форсировать уже начатые стройки, и «максимально ускорить проработку и запуск новых инициатив».

Сказано — сделано. Есть новая инициатива. 20 июня Правительством РФ утвержден пятилетний план дорожного строительства (на 2023-2027 гг.). Такой стратегический документ принят впервые в истории новой России. Со своей стороны, одобряя инициативу, Владимир Путин отметил: «Работа в будущем предстоит колоссальная просто и по масштабам, по территории, по объемам финансирования. Здесь не должно быть никаких сбоев, все должно быть отлажено. Поэтому нам и нужен пятилетний план, чтобы было понятно, что, когда, каким образом должно быть сделано, какие ресурсы мы на это выделяем. Они должны быть использованы рационально и принести реальную пользу экономике страны и нашим людям».

В целом же, как ранее отмечал глава государства, все планы, проекты, программы в сфере транспорта должны преследовать главную цель — повышение качества жизни граждан России.

По материалам www.kremlin.ru

Издатель

ООО «ТехИнформ»

Редакция:

Главный редактор

Регина Фомина

Шеф-редактор

Сергей Зубарев

Дизайнер, билд-редактор

Лидия Шундалова

Руководитель отдела продвижения и выставочной деятельности

Полина Богданова

Руководитель отдела стратегического развития

Вера Громова

За помощь в подготовке каталога редакция благодарит пресс-службы Минтранса РФ, Росавтодора, Росжелдора, Росморречфлота, Ространсmodernизации. В каталоге использованы материалы сайтов www.kremlin.ru, russianhighways.ru, favt.gov.ru и других официальных источников.

Адрес редакции:

192283, ул. Будапештская, д.97, к.2, лит. А,
пом. 9Н

Тел.: (812) 905-94-36,

+7-931-256-95-77,

+7-921-973-76-44

office@techinform-press.ru

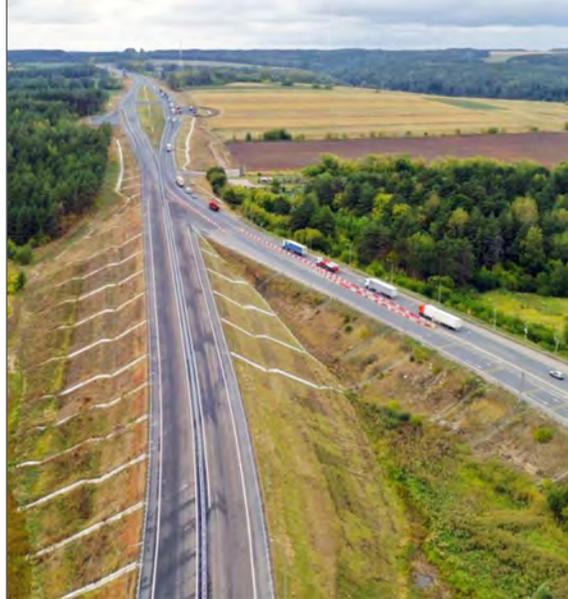
www.techinform-press.ru

Подписано в печать: 11.11.2022

Заказ №

Отпечатано: ООО «Премиум Пресс»,

г. Санкт Петербург, ул. Оптиков, д. 4



СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ	4	Технологии нового поколения: как инновации продлевают дорогам жизнь (интервью с Иваном Ивановым, «Газпромнефть — Битумные материалы»)	32
Транспортная стратегия: от первых итогов — к новым проектам	4	Под брендом «Изотех»: новая эффективная гидроизоляция	34
Ространсmodernизация: госзаказчик в структуре Минтранса	10	Softline: инновационные системы автоматизированного контроля	38
АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ	15	По Сибири и Забайкалью	42
Обход Саратова: стройка с опережением графика	16	Волгоград: сбывающиеся мечты	46
С запада на восток: объезжая города-миллионники	18	АМИРА: отечественные решения дорожной индустрии света	50
Самый протяженный обход — на главном скоростном маршруте	20	ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР».....	57
Обход Анапы: на завершающем этапе ...	24	От Москвы до Казани и далее: новая «стройка века»	58
От Краснодара до Крыма по скоростному маршруту	27	М-4 «Дон»: пазл складывается	64
Обход Гудермеса	30		



М-11 «Нева»: недостающий обход Твери	66
М-3 — к режиму ускорения	68
Р-1: два калужских обхода сданы досрочно	70

МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ 75

Порт Певек — восточный ключ к Севморпути	76
Расширение мощностей главного торгового порта Балтики	78
Мурманский узел: в едином строительном комплексе	80
Нет — лимитирующим участкам на Волге	83
К полноценному судоходству по Нижнему Дону	86

АЭРОПОРТЫ..... 89

Реконструкция аэропорта Домодедово в Московской области	90
Воздушная гавань Брянщины на паузу не поставлена	92
Новым символом обновленного аэропорта станет оренбургский пуховый платок	94
Ижевск: строительство нового терминала	98
Минеральные Воды: на пути рекордов	100
Авиахаб Черноземья: полеты остановлены, работы продолжаются	102
Богашево: на финишной прямой реконструкции	104
Толмачево: вторая трансферная столица в развитии	106

Опыт быстрого ремонта железобетона: вертолетная площадка на крыше бизнес-центра (Компания MAPEI)	108
Мирный: стратегический аэропорт развития Якутии	110
Самый южный авиаузел северной республики	112

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ ... 115

СШХ — железнодорожная магистраль освоения Арктики	116
Развитие Восточного полигона: следующий этап	119
«Север — Юг»: в составе трех федеральных проектов	122
Высокоскоростное сообщение — в федеральном проекте	124
Модернизация железных дорог Крыма	126



Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года утверждена распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 №3363-р. Об основных ориентирах и задачах, указанных в документе, еще до его официального принятия было подробно рассказано в каталоге «Стратегические транспортные проекты России 2021-2022 гг.». Вместе с тем об активизации развития транспортной инфраструктуры страны в увязке с обновленными национальными проектами можно говорить и по итогам прошлого года, а в текущем году появились новые масштабные планы.

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ: ОТ ПЕРВЫХ ИТОГОВ — К НОВЫМ ПРОЕКТАМ

О сегодняшних достижениях транспортного комплекса страны и планах на ближайшее будущее было подробно рассказано на итоговом заседании коллегии Минтранса России в июле 2022 года. Уделим особое внимание строительным проектам.

«2021 год можно смело оценить как год успешной работы транспортного комплекса; год решений, заложивших основы для незамедлительного и эффективного ответа на вызовы дня сегодняшнего, — подчеркнул на заседании министр транспорта РФ Виталий Савельев. — 2021 год стал годом многих рекордов для отрасли. Вызовом и нашим общим успехом стали рекордные цифры доведенных в 2021 году до Минтранса бюджетных средств: 1,7 трлн рублей. Бюджет, который был доведен в начале, составлял 1,22 трлн. Мы освоили дополнительно более 670 млрд. За этой цифрой, в том числе, стоят построенные вовремя дороги и развязки, пункты пропуска и новые объекты транспорта, — все то, что напрямую влияет на качество жизни людей, на удобство ведения бизнеса. Если 15 лет назад, в 2006 году, Минтранс осваивал 189 млрд рублей, то в текущих ценах объем освоенных средств вырос в 9 раз».

Также рекордной за все время работы Минтранса России стала законопроектная деятельность: в 2021 году разработано и обеспечено принятие 20

федеральных законов в сфере транспорта. Велась работа по 37 их проектам. (В план законопроектной деятельности Минтранса России на 2022 год было включено 62 законопроекта. Более 40 из них должно получить статус федеральных законов.)

Министр также напомнил, что в прошлом году отрасль получила обновленный ориентир долгосрочного развития — Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. «Стратегия ввела ряд новых принципов и понятий в систему государственного управления развитием транспортной отрасли, — подчеркнул Виталий Савельев. — Например, понятие Единой опорной транспортной сети, которая включает в себя опорную сеть автомобильных и железных дорог, аэропортов и морских портов, внутренних водных путей. Стратегия клиентоцентрична, в центре внимания — пассажиры, грузовладельцы, а также выгодоприобретателем стало само государство. Мы учли мировые тренды, включая цифровую трансформацию отрасли, переход на новые источники энергии, но при этом изначально приоритизировали импортозамещение и защиту национальных интересов страны. Несмотря на новые экономические условия, на те вызовы, с которыми мы сталкиваемся извне, ценности Стратегии оста-



ОБ ОСНОВНЫХ НОВАЦИЯХ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РФ НА ПЕРИОД ДО 2030 года С ПРОГНОЗОМ ДО 2035 года

**Виталий САВЕЛЬЕВ,
министр транспорта РФ:**

— Первое: ключевой принцип стратегии — это клиентоцентричность. Стратегия отрасли впервые структурирована не по видам транспорта, а по категориям услуг в интересах граждан, предпринимателей и государства. Транспорт — это обеспечивающая отрасль для экономики, ее основа и скелет, она не может существовать в отрыве от запросов общества и государства.

Второе: главными базисами для стратегии стали инновации и мировой опыт. Технологическая основа экономики и отрасли изменилась за последние десятилетия, и это нашло отражение в новой стратегии.

Третье: введен механизм Единой опорной транспортной сети, разработаны критерии отнесения объектов инфраструктуры к Единой опорной транспортной сети на всех видах транспорта для создания мультимодальной синергии. Для обоснования направлений развития инфраструктуры мы впервые в новейшей истории планируем начать разработку транспортно-экономического баланса. Данную масштабную работу планируем вести совместно с Минэкономразвития России и с заинтересованными организациями.

Четвертое: один из основных акцентов стратегии — ускоренная цифровизация и прорывные технологические решения. Мы должны идти в ногу со временем и внедрять современные технологии — от беспилотного транспорта до низкоуглеродных решений.

Пятое: особое внимание уделено концепции устойчивого развития, включающей инициативы по экологии, безопасности и развитию человеческого капитала.



«ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ» ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ КОРИДОРОВ

31 августа первый заместитель Председателя Правительства РФ Андрей Белоусов провел заседание штаба по транспортно-логистическим коридорам. По итогам мероприятия были приняты представленные Минтрансом проекты «дорожных карт» трех основных транспортных коридоров — «Север — Юг», Азово-Черноморского и восточного направлений.

Министр транспорта Виталий Савельев в ходе заседания сообщил, что разработанные документы включают в себя прогноз грузовой базы, разбивку коридоров на участки и элементы инфраструктуры, для которых определены параметры провозной и пропускной способности. Также они содержат перечень инфраструктурных мероприятий по расширке узких мест, включая развитие пунктов пропуска на государственной границе. По мнению Андрея Белоусова, «дорожные карты» необходимо

рассматривать как системообразующие в сфере развития транспортных коридоров. Первый вице-премьер поручил доработать их с учетом состоявшегося обсуждения, отдельно обратив внимание на необходимость учета мероприятий при корректировке перечня работ пятилетнего плана дорожной деятельности.

«Все инфраструктурные мероприятия и параметры «дорожных карт» в обязательном порядке должны быть синхронизированы со структурными элементами программ «Развитие транспортной системы», Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и нацпроектом «Безопасные качественные дороги», — отметил Андрей Белоусов.

Фактически завершен первый этап формирования «дорожных карт» транспортно-логистических коридоров, отмечает официальный правительственный портал Government.ru.

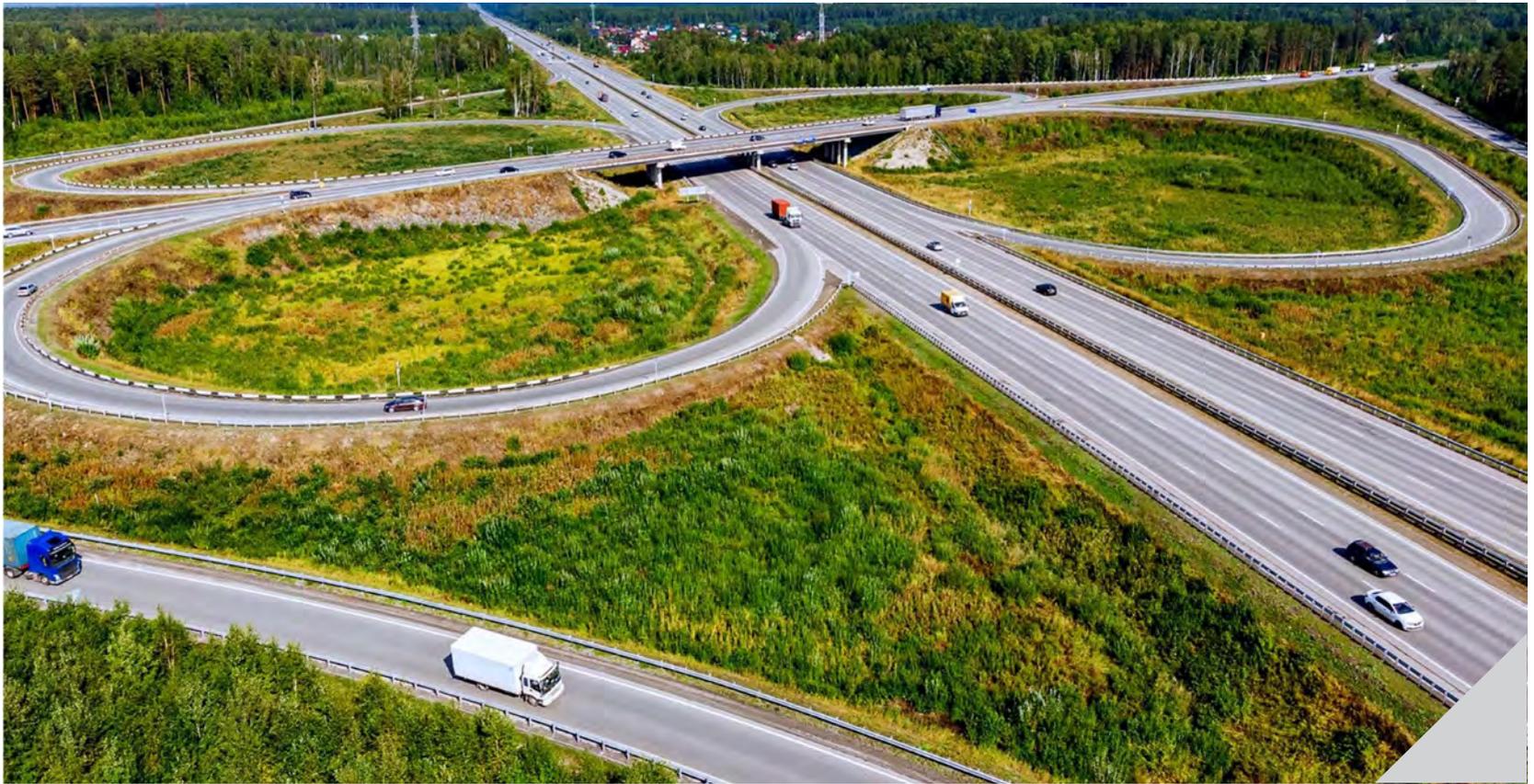
ются актуальными. При этом в реализации появляются новые приоритеты, прежде всего, геостратегические — например, развитие транспортно-логистических коридоров на восток и на юг».

Также отмечалась важность эффективной работы пунктов пропуска через государственную границу при выстраивании изменяющихся в современных условиях логистических цепочек. В 2021 году проведены мероприятия в 22 пунктах пропуска, в том числе комплексная модернизация 9 пунктов, оснащение и ремонт 13-ти. В 2022 году будут проведены мероприятия в более чем 65 пунктах пропуска, в том числе модернизация и открытие 16 пунктов. «Хочу сказать, что это рекордные темпы работ, — подчеркнул министр. — В этом году по отдельным объектам мы идем с опережением графика». До конца 2024 года завершатся мероприятия по строительству и реконструк-

ции рекордного по масштабам количества пунктов пропуска — 41, в том числе 22 на Дальнем Востоке.

Следующее важное направление — цифровизация. В декабре 2021 года Правительство РФ утвердило разработанное Минтрансом России Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года. Это девять инициатив и проектов, включая беспилотные транспортные средства на всех видах транспорта. По словам Виталия Савельева, к 2024 году беспилотники с коммерческой загрузкой поедут по трассам Москва — Санкт-Петербург в рамках проекта «Беспилотные логистические коридоры».

Активно реализуются национальные проекты, находящиеся в компетенции Минтранса. Так, по итогам 2021 года уровень кассового исполнения



транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры составил 98,8%. Из 22 показателей достигнуты 20. Завершены 300 мероприятий и инфраструктурных объектов.

Одной из ключевых задач новой Транспортной стратегии является формирование российской опорной сети автодорог. В нее войдут и федеральные, и важнейшие региональные трассы — суммарно порядка 138 тыс. км. В июне этого года Президент России Владимир Путин поставил задачу — привести в нормативное состояние не менее 85% всей опорной сети дорог страны в течение пяти лет.

По итогам 2021 года в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» приведено в нормативное состояние 75,3% дорожной сети городских агломераций и порядка 47,8% автомобильных

дорог регионального и межмуниципального значения. Кассовое исполнение по нацпроекту БКД составило 99,8%. Объем государственной поддержки субъектов РФ на осуществление дорожной деятельности при этом достиг 301 млрд рублей, с учетом которой приведено в нормативное состояние 18,9 тыс. км региональных автомобильных дорог, а также завершены работы по строительству и реконструкции их участков общей протяженностью 1186 км.

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

В 2022 году продолжается масштабное развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, сдан ряд важнейших объектов. Новые



ДОРОЖНАЯ ПЯТИЛЕТКА

20 июня Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение об утверждении пятилетнего плана дорожного строительства. Такой стратегический документ принят впервые в истории новой России. Горизонт планирования рассчитан на 2023-2027 гг.

«Главная задача нашего пятилетнего плана — увязать все имеющиеся дороги в единую, удобную для жителей сеть, — отмечает вице-премьер Марат Хуснуллин. — При этом большую часть дорог мы планируем довести до нормативного состояния. Для этого будем проводить ремонт федеральных и региональных дорог, будем расширять трассы с двух до четырех полос, чтобы увеличить их пропускную способность и, соответственно, сократить время в пути».

План дорожного строительства на 2023-2027 гг. направлен на опережающее достижение заявленных ранее показателей. Так, до конца 2024 года в нормативное состояние планировали привести 85% дорог в 105 крупнейших агломерациях и более 50 % дорог в регионах. Однако опережающее финансирование и системная работа, развернутая в последние годы, позволит реализовать планы, за исключением восьми регионов, уже в 2023 году.

Также Правительством поставлена задача к 2027 году привести в нормативное состояние 85% опорной сети

дорог Российской Федерации (138 тыс. км, из которых 63 тыс. — федеральные трассы, 75 тыс. — региональные). Она охватывает более 100 млн жителей, и в нее входят главные магистрали, по которым доставляют грузы.

По итогам выполнения пятилетнего плана в стране будет построено и реконструировано более 4 тыс. км дорог, еще 3 тыс. км трасс расширят с двух до четырех полос. Также в планах — ремонт 110 тыс. км дорог, включая 650 мостовых сооружений общей протяженностью 125 тыс. пог. м.

В программу включены работы по развитию транспортных коридоров «Север — Юг» и «Запад — Восток», маршруту Казань — Екатеринбург. Планируется завершить строительство 46 обходов городов и населенных пунктов, таких как Тверь, Волгоград, Гудермес, Владикавказ, Калуга, Липецк, Нижнекамск и Набережные Челны и т. д. Помимо этого, будут предприняты меры по повышению транспортной доступности туристических кластеров.

Общий объем финансирования программы составляет 13,2 трлн рублей, из которых 5,4 трлн — средства Федерального дорожного фонда, 7,2 трлн — региональные. Еще 436 млрд выделяются Фондом национального благосостояния на строительство маршрута Казань — Екатеринбург и обхода Твери.

возможности открываются с «расшировкой» БАМа. Знаковым стало открытие железнодорожного движения по второму Байкальскому тоннелю. Это почти 7 км пути, который проложен через скальную породу. Новый тоннель позволил увеличить пропускную способность с 17 до 85 пар поездов в сутки, а провозную способность участка — с 13 до 32 млн т грузов в год, то есть в 2,5 раза.

Впереди активная работа: строительство вторых и третьих путей, электрификация участков, реконструкция

станций, усиление устройств тягового электроснабжения, а также развитие локомотивного комплекса.

2021 год также показал рост перевалки грузов в морских портах до 835 млн т. Их мощность увеличилась на 19 млн т и достигла 1 млрд 245 млн т. В частности, в морском порту Усть-Луга введен в эксплуатацию терминал по перевалке минеральных удобрений «Ультрамар», реализованы проекты в портах Восточный, Новороссийск, Темрюк, Певек.



Продолжается работа по развитию Северного морского пути. За прошлый год объем перевозок вырос на 6% до 34,9 млн т. Весь потенциал Севморпути раскроется с запуском круглогодичной навигации к 2030 году. Время прохождения по нему должно сократиться с 14 до 10 дней.

В 2021 году объем перевозок на внутренних водных путях составил порядка 110 млн т. После реконструкции запущен в эксплуатацию гидроузел Белоомут на реке Оке, позволивший решить проблему мелководья на этом участке и вновь обеспечить работу круизного флота.

В ноябре 2021 закончено строительство первой очереди Багаевского гидроузла на реке Дон. По итогам завершения проекта в целом будет обеспечена ликвидация лимитирующего участка на нижнем Дону, ограничивающего в настоящее время пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части России.

Определено новое решение проблемы Городецкого гидроузла путем строительства второй камеры шлюза № 15 и реконструкции судового хода в русле Волги на участке между Гордцом и Нижним Новгородом. Реализация проекта обеспечит увеличение гарантированной глубины на этом участке реки до 4 м (с 2,5 м). Это восстановит должный уровень судоходства.

Реализация двух проектов гидроузлов к концу 2024 года позволит придать импульс развитию судоходства на внутренних водных путях в соответствии с Транспортной стратегией. Совместно с Минэкономразвития Минтрансом также ведется значительная работа по развитию международных транспортных коридоров. Эта деятельность особенно важна в контексте открытия новых рынков для российских компаний, обеспечения новых маршрутов в направлении Азово-Черноморского бассейна, на коридоре «Север — Юг», в направлении Дальнего Востока и стран Азиатско-Тихоокеанского региона. ■



РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИЯ: ГОСЗАКАЗЧИК В СТРУКТУРЕ МИНТРАНСА

ФКУ «Ространсmodernизация» с 01.01.2022 выполняет функции государственного заказчика по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории Российской Федерации в рамках реализации государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» (федеральные проекты «Развитие региональных аэропортов», «Развитие морских портов», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна», «Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна», «Развитие Северного морского пути») и государственной программы РФ «Научно-технологическое развитие Российской Федерации» (ведомственный проект «Инфраструктурное развитие науки и высшего образования»).

42



42 ОБЪЕКТА
АЭРОДРОМНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

6



6 ОБЪЕКТОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

27



27 ОБЪЕКТОВ
МОРСКОЙ И ВНУТРЕННЕЙ ВОДНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ

2



2 ОБЪЕКТА
ПО РЕКОНСТРУКЦИИ
УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ
(находящихся в ведении Минтранса
России)

В 2022 году ФКУ «Ространсmodernизация» реализует:

77

объектов в

38

регионах РФ

В 2022 году в ведение Ространсmodernизации было передано 42 объекта аэродромной инфраструктуры, 6 объектов железнодорожной инфраструктуры, 27 объектов морской и внутренней водной инфраструктуры, 2 объекта по реконструкции учебных заведений Минтранса России.

Ключевыми проектами года стали:

- строительство Багаевского гидроузла на р. Дон;
- реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропорту «Северный» (г. Грозный);
- реконструкция Городецкого гидроузла;
- строительство железнодорожных путей для обслуживания морских портов Новороссийска, Краснодарский край;
- строительство морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае;
- реконструкция аэродромной инфраструктуры (Якутск, Белая Гора, Депутатский, Хандыга, Сангар) в Республике Саха (Якутия);
- реконструкция ближних железнодорожных подходов к морскому порту «Лавна» (Мурманск);
- реконструкция аэродромной инфраструктуры в Оренбурге;
- реконструкция аэродромной инфраструктуры в аэропорту «Толмачево» (г. Новосибирск).

В 2022 году с опережением графика строительства введены в эксплуатацию пять объектов: взлетно-посадочная полоса в аэропорту Оренбург;



В СЕНТЯБРЕ В АЭРОПОРТУ ОРЕНБУРГ ОТКРЫЛИ НОВУЮ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНУЮ ПОЛОСУ. ПОНИМАЯ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПОТРЕБНОСТИ РЕГИОНА, ПОЛОСУ УДАЛОСЬ КАПИТАЛЬНО РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В СЖАТЫЕ СРОКИ – ВСЕГО ЗА 90 ДНЕЙ



1

СТРОИТЕЛЬСТВО БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА НА Р. ДОН



2

СТРОИТЕЛЬСТВО МОРСКОГО ПЕРЕГРУЗОЧНОГО КОМПЛЕКСА СЖИЖЕННОГО ПРИРОДНОГО ГАЗА В КАМЧАТСКОМ КРАЕ



3

РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЭРОПОРТУ «СЕВЕРНЫЙ» (Г. ГРОЗНЫЙ)



4

РЕКОНСТРУКЦИЯ ГОРОДЕЦКОГО ГИДРОУЗЛА



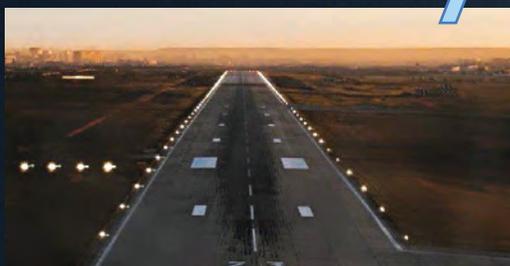
5

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ НОВОРОССИЙСКА, КРАСНОДАРСКИЙ КРАЙ



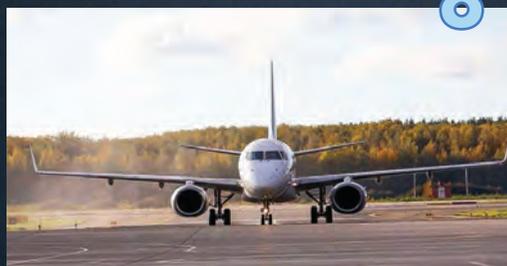
6

РЕКОНСТРУКЦИЯ БЛИЖНИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К МОРСКОМУ ПОРТУ «ЛАВНА», Г. МУРМАНСК



7

РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ЯКУТСК), БЕЛАЯ ГОРА, ДЕПУТАТСКИЙ, ХАНДЫГА, САНГАР) В РЕСПУБЛИКЕ САХА, ЯКУТИЯ



8

РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, Г.ОРЕНБУРГ



9

РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОДРОМНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АЭРОПОРТУ «ТОЛМАЧЕВО» (Г. НОВОСИБИРСК)

Ключевые объекты — знаковые для развития транспортной системы объекты ФКУ «Ространсmodernизация»

7 ОБЪЕКТОВ ВВОД ДО КОНЦА 2022 ГОДА

ФКУ «Ространсmodernизация» планирует ввести в эксплуатацию: 1 объект морской и речной инфраструктуры, 5 гражданской авиации и 1 объект железнодорожного транспорта.

1 

5 

1 



В ТОМ ЧИСЛЕ:

- ✓ Аэропорты: Сангар, Депутатский, Хандыга, Белая Гора, Воронеж
- ✓ Первый этап – Объекты железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности ж/д станция 9 км. в рамках реализации проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла»
- ✓ Второй этап – реконструкция Нижнекамского шлюза

реконструкция аэропортового комплекса «Толмачево» (Новосибирск); морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае (дноуглубительные работы на подходном канале в Бечевинской бухте); взлетно-посадочная полоса в аэропорту Певек (I этап).

До конца года ФКУ «Ространсmodernизация» планирует ввести в эксплуатацию объекты пяти аэропортов (Сангар, Депутатский, Хандыга, Белая Гора, Воронеж), объект железнодорожной инфраструктуры федеральной собственности в рамках реализации проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла» (I этап). Также планируется завершить в этом году реконструкцию Нижнекамского шлюза (II этап).

В 2023-2024 гг. планируется завершить реконструкцию 57 объектов, в том числе 27 объектов аэродромной инфраструктуры (в 2023 году — 11, в 2024-м — 16), 28 объектов морской и внутренней водной инфраструктуры (в 2023 году — 13, в 2024-м — 15), 2 железнодорожных объекта (в 2024 году).

При формировании пятилетних планов развития на 2023-2027 гг. Минтранс России была учтена положительная динамика, проявленная Ространсmodernизацией в ходе реализации курируемых проектов, в связи с чем запланировано увеличение количества объектов, закрепленных за ФКУ, до 157. ■

В 2022 ГОДУ ФКУ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИЯ» ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ФУНКЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗАКАЗЧИКА ПО 77 ОБЪЕКТАМ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСПРОГРАММЫ РФ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ» ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ: «РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ», «РАЗВИТИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ», «РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К МОРСКИМ ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАССЕЙНА», «РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К МОРСКИМ ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА», «РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ», «РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА».





АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

После реформирования обоих национальных проектов, ориентированных на модернизацию и развитие транспортной инфраструктуры, для Федерального дорожного агентства открылись новые перспективы деятельности и объем работы существенно увеличился. Прежде всего, это обусловлено включением в «Безопасные качественные дороги» нового федерального проекта — «Развитие федеральной магистральной сети». Росавтодор продолжает реализацию масштабной программы создания обходов крупных населенных пунктов, курирует строительство трассы А-289 от Краснодара до Крымского моста, участвует в формировании скоростного коридора от Казани до Екатеринбурга и т. д. Новые горизонты при этом открыло принятие Правительством РФ пятилетнего плана дорожного строительства с общим финансированием 13,2 трлн рублей.



Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин, отмечая важность создания обходов крупных городов по федеральным трассам в рамках реализации пятилетнего плана дорожной деятельности, упоминал, в том числе, обход Саратова. На сегодняшний день этот проект можно назвать уникальным с точки зрения сроков строительства I-II этапов реконструируемой объездной дороги, движение по которым уже запущено со значительным опережением графика.

ОБХОД САРАТОВА: СТРОЙКА С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Обход Саратова предназначен для вывода транзитных транспортных потоков из Центрально-Черноземного экономического района, Волгограда, Пензенской области, а также западных районов Саратовской области в направлении Ульяновской и Самарской областей, Уральского региона. Он позволит разгрузку улиц города для улучшения социальных и экологических условий проживания населения, повышения безопасности движения, снижения транспортных и эксплуатационных затрат на перевозки. Из-за высокой интенсивности движения по трассе, особенно в сезон отпусков, на двухполосном участке часто образуются пробки и возникают аварийные ситуации. После окончания реконструкции весь обход будет расширен до четырех полос движения с разделением транспортных потоков, что положительно скажется на транспортной доступности.

На I-II этапах строительства автомобильной дороги Р-228 Сызрань — Саратов — Волгоград на участке с 291-го по 325-й км в Саратовской области (обход Саратова) строительные-монтажные работы начались в мае 2021 года. По контракту их окончание намечалось на октябрь 2024 года. Однако, ввиду социальной значимости объекта и ударных темпов выполнения СМР, пуск рабочего движения был осуществлен гораздо раньше — 16 августа 2022 года.



Протяженность участка составляет 10,8 км. Работы на объекте были начаты в мае 2021 года. Федеральные дорожники переустроили все инженерные коммуникации, в первую очередь возвели земляное полотно путем отсыпки свыше 230 тыс. м³ насыпи. Параллельно с этим велись работы по замене восьми водопропускных труб. К осени 2021 года специалисты при-



ступили к устройству дорожной одежды, в работах был использован современный бетоноукладчик, который в несколько раз увеличил темпы работ.

На новом участке появилась транспортная развязка в разных уровнях, а также два моста и путепровод, которые повысят безопасность дорожного движения. Кроме того, дорожники установили более 10 км нового осевого барьерного ограждения, нанесли разметку из термопластика и установили 621 столб наружного освещения.

Протяженность III-IV этапов составляет 11 км и включает в себя три путепровода, один мост, подземный пешеходный переход. На данный момент дорожники приступили к земляным работам.

Протяженность V-VI этапов — 12,3 км, в том числе три путепровода, мост и подземный пешеходный переход.

17 августа в ходе рабочей поездки в Саратовскую область участие в открытии рабочего движения по обходу Саратова (I, II этапы) принял руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков. В ходе мероприятия глава Росавтодора отметил, в частности, инновационность примененного решения по устройству дорожного полотна: «В июне на совещании с Президентом Российской Федерации, посвященном развитию дорожно-транспортного комплекса, поднимался вопрос увеличения межремонтных сроков эксплуатации автомобильных дорог без дополнитель-

ного увеличения расходов на содержание. И данный объект — яркий тому пример. Здесь в основании дороги мы видим очень мощный слой цементобетона. И сверху это основание закрыто тремя слоями асфальтобетона. Верхний слой — это тот слой износа, который будет обновляться раз в четыре года. И если раньше межремонтный срок был 12 лет, то сейчас благодаря такому регулярному обновлению все покрытие будем менять только через 24 года».

На сегодняшний день идет процедура по определению подрядчика на выполнение дальнейших строительно-монтажных работ. Завершить все этапы реконструкции изначально планировалось до 2024 года, и есть все основания полагать, что и в целом движение удастся открыть досрочно. Дорога будет соответствовать IV категории с четырьмя полосами и разделением транспортных потоков. Прогнозируемая интенсивность движения на новом обходе — 34 тыс. автомобилей в сутки.

«Обход Саратова — крайне важный объект как для административного центра, так и для всей области. Он очень сильно разгрузит остальные наши дороги, — со своей стороны, подчеркивает врио губернатора Саратовской области Роман Бусаргин. — И сейчас, конечно, необходимо максимально оперативно перейти к следующим этапам реконструкции — третьему, четвертому, пятому и шестому. Это в общей сложности еще 24 км обхода».



В развитии международного транспортного коридора «Запад — Восток» можно выделить два масштабных проекта, общим у которых дополнительно является то, что это объездные дороги городов-миллионников, где наблюдается повышенная интенсивность движения. А в целом речь идет об увеличении пропускной способности и организации скоростного сообщения на новых участках федеральных трасс М-7 «Волга» и Р-255 «Сибирь».

С ЗАПАДА НА ВОСТОК: ОБЪЕЗЖАЯ ГОРОДА-МИЛЛИОННИКИ



ОБХОД НИЖНЕГО НОВГОРОДА

«Одними из ключевых положений нашей «дорожной» пятилетки, которую мы недавно приняли, является расширение уже имеющихся двухполосных дорог до четырех, а также строительство обходов крупных городов. Это необходимо для комфорта и безопасности как проезжающих водителей, так и жителей города. Обход М-7 Нижнего Новгорода — как раз один из таких объектов», — отмечал вице-премьер России Марат Хуснуллин.

Протяженность всего участка обхода составит 36 км. Дорога будет соответствовать технической 1Б категории с четырьмя полосами движения шириной 3,75 м каждая, металлическим барьерным ограждением, искусственным освещением на всем протяжении. Расчетная скорость движения — 120 км/ч.

IV очередь обхода имеет высокую значимость для развития дорожной сети региона. После запуска трассы в эксплуатацию тран-

зитный транспорт со стороны Москвы и Казани пойдет в обход Нижнего Новгорода и Кстово, что позитивно скажется на дорожной и экологической обстановке. Для автомобилистов сократится время пути, ускорится доставка грузов.

Проект состоит из четырех этапов. В 2020–2022 гг. выполняются I и III этапы. На участке с 465-го по 473-й км ведется реконструкция 6 км действующей трассы, где проезжую часть расширяют до четырех полос. Также строится разноразноуровневая развязка на пересечении М-7 «Волга» с местной дорогой Р-162 Работки — Порецкое, новый участок с мостом через реку Алферовку в районе Работок на отрезке км 468 — км 470+500 и разворотная петля на 468-м км.

Проектная документация по II и IV этапам получила положительное заключение государственной экспертизы. Планируется построить автодорогу от III очереди обхода Нижнего Новгорода в районе Шелокши с выходом на 465-й км М-7 «Волга». Новая трасса протяженностью 27,8 км пройдет по пересеченной местности. В начальной точке — на пересечении с автодорогой Кстово — Дальнее Константиново — возведут двухуровневую транспортную развязку по типу «клеверный лист». Выход на 465-й км М-7 «Волга» обеспечит развязка по типу «труба». На участке построят путепроводы, а также мосты через реки Озерка, Цедень, Шавка и Дудоровка.

Работы выполняются в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

ОБХОД НОВОСИБИРСКА

С 2013 года по настоящее время ведется строительство I этапа обхода (км 14 — км 34). Планируемый срок завершения — 2024 год.

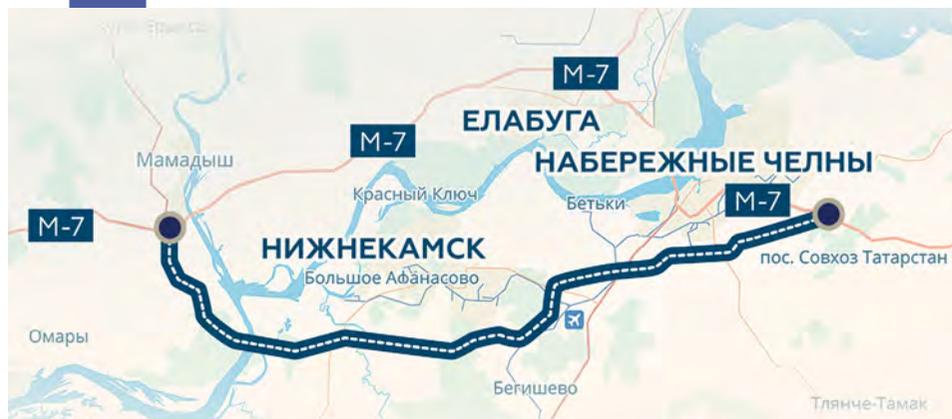
В августе 2022 года открылось движение на первом участке протяженностью 800 м (путепровод с подходами к нему в составе строящейся транспортной развязки на 14-м км — на пересечении с региональной автодорогой К19-р). Это позволило переключить движение с временного объезда на новый отрезок. Продолжается устройство цементобетонного покрытия по основному ходу, общая протяженность готовых участков составляет около 8,5 км. Одновременно ведется монтаж искусственных сооружений. Всего в составе I этапа три транспортные развязки и семь мостовых сооружений длиной 1189 пог. м, в том числе совмещенная эстакадная часть общей длиной 677 пог. м, включающая в себя мост через реку Инно и путепроводы над автомобильной дорогой и железнодорожными путями.

По III этапу (км 34 — км 49) ведется разработка проектно-сметной документации. Протяженность участка — 15,9 км, в его составе две транспортные развязки и 11 мостовых сооружений общей протяженностью

2,12 км. Планируемые сроки проведения строительно-монтажных работ — 2025–2032 гг. Работы по корректировке проектно-сметной документации по этапам II (км 0 — км 14) и проектированию IV этапа (км 49 — выход на трассу Р-256 «Чуйский тракт») запланированы после 2024 года.

Строительство Восточного обхода Новосибирска, четырехполосной дороги I технической категории с разделительным барьерным ограждением, ведется в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»). Общая протяженность обхода составит около 80 км. Он обеспечит выход с трассы Р-256 «Чуйский тракт» на Северный обход Новосибирска, а вместе с этим — на трассы Р-255 «Сибирь» и Р-254 «Иртыш». Это позволит разгрузить участки трассы Р-256 на подъезде к областному центру, где интенсивность движения достигает 60 тыс. автомобилей в сутки, и вывести транзитный транспорт с городских улиц.





В созвездии автодорожных обходов, которые строятся в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», самой яркой звездой можно назвать обход Нижнекамска и Набережных Челнов. Во-первых, это самая протяженная объездная магистраль. Во-вторых, она включена в создаваемый скоростной маршрут от Казани до Екатеринбурга и является одним из его ключевых участков.

САМЫЙ ПРОТЯЖЕННЫЙ ОБХОД — НА ГЛАВНОМ СКОРОСТНОМ МАРШРУТЕ

Масштабный проект предусматривает строительство обхода общей протяженностью 81 км с четырьмя полосами движения, а также мостового перехода через реку Каму. При этом объезд Нижнекамска и Набережных Челнов фактически будет являться новым направлением федеральной автомобильной трассы М-7 «Волга».

Строительство обхода Нижнекамска и Набережных Челнов разделено на три этапа.

В рамках I этапа (23,8 км), проект которого утвержден Главгосэкспертизой в июне, идет подготовка к заключению контракта на строительство мостового перехода и подготовка к конкурсным процедурам на работы по дорожной

части. Уже ведутся устройство технологических проездов и площадок под строительный городок.

На II этапе выполняются строительные-монтажные работы. Проектом предусмотрено строительство 10 мостовых сооружений (в том числе двух путепроводов), по всем из них уже ведутся работы. Также дорожники занимаются устройством земляного полотна, подстилающего слоя дорожной одежды из песка и основания из ПГС, укрепленного цементом. Кроме того, по ситуации на октябрь, приступили к устройству верхнего слоя основания из асфальтобетонной смеси толщиной 11 см, смонтировали 21 из 30 водопропускных труб. Работа организована в круглосуточном режиме.

На III этапе также уже выполняются строительные-монтажные работы. Проектом предусмотрено строительство четырех мостовых сооружений (трех путепроводов и одного моста), двух транспортных развязок, 64 водопропускных труб, а также переустройство коммуникаций в количестве 55 шт. будет построено две транспортных развязки, три путепровода и мост через реку Челна

Мостовики уже начали строительство путепровода, который пройдет над региональной автодорогой Новотроицкое — Комсомолец. Специалисты выполняют работы по устройству железобетонных фундаментов, пяти монолит-

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО НАПРАВЛЕНИЯ ТРАССЫ М-7 «ВОЛГА» В ОБХОД НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ ВХОДИТ В СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ МОСКВА — КАЗАНЬ — ЕКАТЕРИНБУРГ, СОЗДАНИЕ КОТОРОГО ВЕДЕТСЯ ПО ПОРУЧЕНИЮ ПРЕЗИДЕНТА РФ ВЛАДИМИРА ПУТИНА. ВВЕСТИ ОБЪЕЗД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЛАНИРУЕТСЯ ДО КОНЦА 2024 ГОДА.



но-железобетонных опор, устройство монолитного пролетного строения с последующим устройством слоев гидроизоляции и покрытия из асфальтобетонной смеси.

Сейчас мостовики занимаются устройством свайного поля фундаментов. Позже они приступят к возведению ростверков, армированию и бетонированию стоек опор. После устройства ригелей и подферменников начнется монтаж пролетного строения из сборных железобетонных балок длиной 12 и

ПРОЕКТ ОБХОДА НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТЫРЕХПОЛОСНОЙ АВТОДОРОГИ IБ КАТЕГОРИИ, 10 МОСТОВ, ШЕСТИ ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК, 11 ПУТЕПРОВОДОВ И ТРЕХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ В РАЗНЫХ УРОВНЯХ. ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗКАХ УСТАНОВЯТ ЭЛЕКТРООСВЕЩЕНИЕ, ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ ВЫЕЗДОВ НА ВСТРЕЧНУЮ ПОЛОСУ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ РАЗДЕЛЯТ МЕТАЛЛИЧЕСКИМ ДВУХСТОРОННИМ БАРЬЕРНЫМ ОГРАЖДЕНИЕМ.



18 м. После устройства монолитной плиты мостового полотна на пролетном строении уложат гидроизоляцию и двухслойное асфальтобетонное покрытие толщиной 9 см.

Работы начались и на путепроводах в составе двух транспортных развязок. Одну из развязок возводят на пересечении с региональной дорогой

НА ТРЕТЬЕМ ЭТАПЕ ОБХОДА НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ ПРИСТУПИЛИ К СТРОИТЕЛЬСТВУ ПУТЕПРОВОДА И ДВУХ ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК. СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ ВЕДЕТСЯ В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО МАРШРУТА МОСКВА – КАЗАНЬ – ЕКАТЕРИНБУРГ И СОСТОИТ ИЗ ТРЕХ ЭТАПОВ. ТРЕТИЙ ЭТАП ОБХОДА НИЖНЕКАМСКА И НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНОВ ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ ЗАИНСКИЙ И ТУКАЕВСКИЙ РАЙОНЫ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

- **общая протяженность — 81,1 км;**
- **техническая категория — IБ;**
- **количество полос — 4;**
- **расчетная скорость — 120 км/ч.**

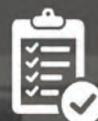
Набережные Челны — Сарманово. Вторую — у поселка Сосновый Бор, в месте, где обход будет примыкать к основному направлению трассы М-7. Начаты работы по забивке свайных полей фундаментов.

Работы ведутся не только на искусственных сооружениях, но и на основном ходу трассы. Закончена подготовка территории под строительство, ведется завоз материалов. Дорожники приступили к возведению земляного полотна и устройству конструкции дорожной одежды.

Строительство осуществляются в рамках федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети» в составе нацпроекта «Безопасные качественные дороги». ■

ОБЪЕМ ТРЕБУЕТ ТОЧНОСТИ

LaseTVM-3D



АВТО-РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗА
И ON-LINE УЧЕТ ПОСТАВОК



БЕСКОНТАКТНЫЙ ЛАЗЕРНЫЙ
3D ЗАМЕР ПРОФИЛЯ КУЗОВА



АВТО-РАСЧЕТ ОБЪЕМА ГРУЗА
НА КПП (БЕЗ ВЗВЕШИВАНИЯ)



LASE
Industrielle Lasertechnik GmbH

LASE Industrielle Lasertechnik GmbH
www.lase-solutions.com
Рудольф-Дизель штрассе, 111
46485 Везель, Германия

+7 (920) 516-18-18
sales@lase-russia.com
проспект Победы, 29
398024 Липецк, Россия

ОБХОД АНАПЫ: НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ

«Сейчас в рамках создаваемого Правительством пятилетнего плана развития автомобильных дорог обозначен коридор Север — Юг, и завершающей, очень важной частью этого коридора являются именно дороги Кубани. Обход Анапы и реконструкция двух участков трассы А-290 — одни из самых значимых объектов, планируемых Росавтодором к вводу в эксплуатацию в этом году», — отмечает руководитель Федерального дорожного агентства Роман Новиков.

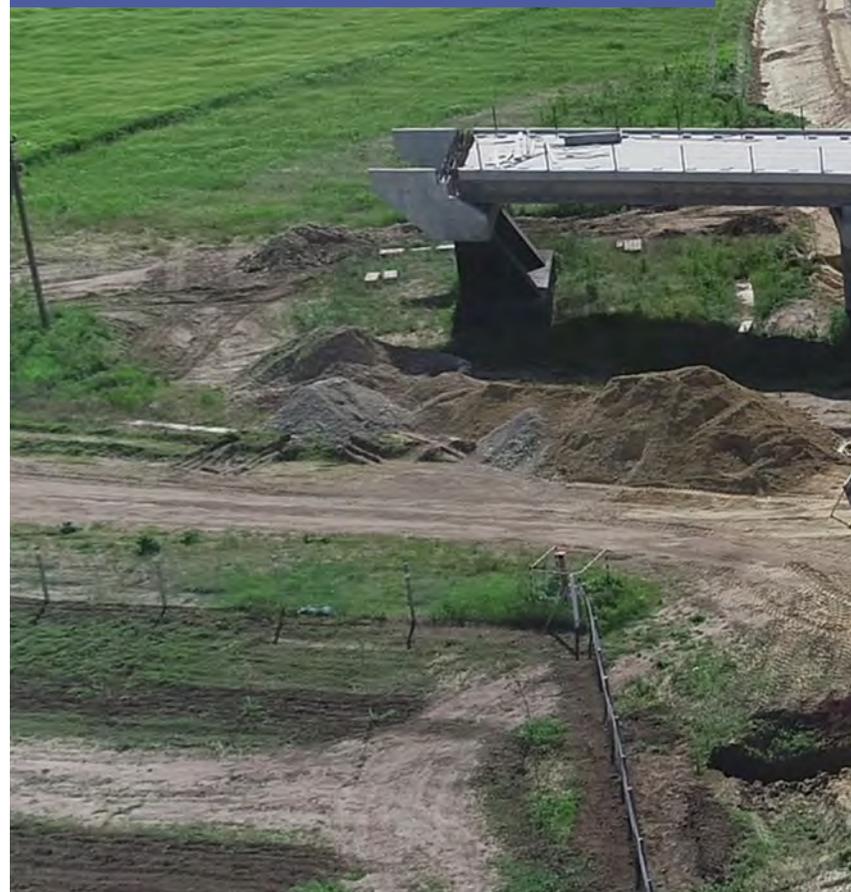
Вместе с тем обход Анапы на дальнейшую перспективу становится одним из ключевых элементов создания скоростного коридора от Сочи до Севастополя. Эту идею вызвало к жизни присоединение Крыма к РФ с последующим строительством моста через Керченский пролив и трассы «Таврида».

Вместе с тем федеральная дорога А-290 Новороссийск — Керчь протяженностью 166 км является частью европейского маршрута Е97, ведущего в Турцию. На территории Краснодарского края он идет от Крымского моста вдоль Черноморского побережья до границы с Абхазией. На этом участке новый скоростной коридор призван также улучшить условия движения грузового транспорта к портовым мощностям региона от основных магистральных направлений.

Реконструкцию А-290 осуществляет подведомственное Росавтодору ФКУ Упрдор «Черноморье». Крупнейшим новым объектом станет обход Анапы с 47 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. Реконструкция трассы осуществляется в несколько этапов.

Показательно, что идея строительства обхода города-курорта с целью разгрузить его от транзитного транспорта возникла еще до возведения Крымского моста — в 2012 году. Последующие события сделали эти планы более актуальными. В 2015–2017 гг. была разработана проектная документация, в 2018 году началась подготовка рабочей документации, в 2019 году проект одобрило ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Формирование транспортного коридора Север — Юг сегодня является одной из главных задач, поставленных перед дорожниками на уровне Правительства РФ. В рамках комплексного развития автодорожной сети российского «Южного кластера» также предусмотрена организация скоростного сообщения от Сочи до Севастополя. Ключевым объектом модернизации входящей в маршрут трассы А-290 Новороссийск — Керчь стало строительство Северного обхода Анапы.





ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ:

- категория дороги — 1Б;
- протяженность — 13,5 км;
- число полос движения — 4;
- расчетная скорость — 120 км/ч;
- транспортные развязки — 3;
- путепроводы — 5;
- водопропускные сооружения — 36.



13,5 км
ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ

ГОД ВВОДА: **2022**



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 предусмотрено строительство автодороги категории 1Б протяженностью 13,5 км с обходом нескольких населенных пунктов (г. Анапа, пос. Просторный и Красный, х. Воскресенский, пос. Пятихатки и Цибанобалка). Помимо линейной части проектируемого участка, в состав работ вошло строительство двух 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, за счет чего достигается существенное сокращение объема предварительно напрягаемого бетона. Плановый срок ввода обхода в эксплуатацию — декабрь 2022 года.

Осенью дорожники приступили к завершающему этапу стройки. Параллельно ведутся строительство и реконструкция еще двух участков дороги А-290: км 52 — км 73 и км 73 — км 100. Все три объекта создадут единый скоростной транспортный коридор, связывающий федеральную трассу М-4 «Дон» с полуостровом Крым через Крымский мост. В целом предусмотрено строительство четырехполосной дороги длиной 56,6 км и 31 искусственного сооружения, в том числе девяти развязок. Пропускная способность трассы составит порядка 35 тыс. автомобилей в сутки, на всем ее протяжении устроят электроосвещение.

Как отмечают в Росавтодоре, проект является важной частью развивающейся сети дорог в направлении Черноморских курортов и Крымского полуострова. Завершение всех трех этапов реконструкции значительно снизит нагрузку на транспортную инфраструктуру города-курорта Анапы и сократит время движения по федеральной трассе А-290. В частности, позволит разгрузить движение на пути в аэропорт Витязево и перенаправить основной пассажиропоток в обход города в сторону Крыма или Новороссийска. ■

Как отмечал руководитель Росавтодора Роман Новиков, еще до открытия автодорожной части Крымского моста было понятно, что транспортная логистика юга России полностью изменится. Правительственная комиссия приняла решение о развитии маршрута дальних автомобильных подходов к мостовому переходу через Керченский пролив и обеспечении требуемой пропускной способности. Ключевым проектом стала реконструкция трассы А-289, а фактически — строительство новой дороги протяженностью 118,6 км от Краснодара до хутора Белый. От М-4 «Дон», главной дорожной артерии страны по направлению от Москвы на юг, до Крымского моста можно будет доехать гораздо быстрее.

ОТ КРАСНОДАРА ДО КРЫМА ПО СКОРОСТНОМУ МАРШРУТУ





Большую роль для всей дорожной сети Юга России играет трасса А-289 Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — А-290 Новороссийск — Керчь, которая соединяет Кубань и Крымский полуостров. Существующее направление данной автомобильной дороги находится в ведении ФКУ Упрдор «Тамань». Здесь высокая интенсивность движения наблюдается ежегодно и в особенности — в летний период. На наиболее загруженных участках данный показатель составляет почти 17,6 тыс. автомобилей в сутки.

Высокая интенсивность транспортных потоков выявила острую необходимость в увеличении пропускной способности дороги. Строительство нового направления решит проблему и позволит обеспечить безопасное и безостановочное движение по трассе, которая пройдет вне населенных пунктов. Путь из Краснодара до Крымского моста с запуском движения будет занимать около двух часов. Завершение строительства запланировано на конец 2024 года.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ А-289:

- **общая протяженность магистрали — 118,6 км;**
- **техническая категория — IБ;**
- **количество полос движения — 4 и 6;**
- **пропускная способность — 40 тыс. автомобилей в сутки;**
- **расчетная скорость — 120 км/ч.**

Строительство осуществляется в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»).

Государственные контракты на выполнение работ по проектированию, строительству и вводу I и II этапов объекта в эксплуатацию заключены в 2020 году.



В соответствии с проектом протяженность автомобильной дороги IБ категории составляет 118,6 км. Расчетная скорость движения — 120 км/ч. Ожидаемая расчетная интенсивность движения — 40 тыс. автомобилей в сутки.

Протяженность I этапа автомобильной дороги составляет 68,5 км (Славянск-на-Кубани — х. Белый), протяженность II этапа — 50,1 км (ст. Марьянская – Славянск-на-Кубани).

На дороге будут построены 10 транспортных развязок в разных уровнях, 15 путепроводов, 46 мостов, а также оборудовано 11 площадок отдыха. На всем протяжении предусмотрено наружное освещение.

На I этапе работы завершены на 23 искусственных сооружениях, из которых по 6 сооружениям выполнены работы по обратной засыпке.

На сегодняшний день работы ведутся на 65,5 из 68,4 км. Кроме того, выполняются работы по переустройству инженерных коммуникаций на 45 пересечениях из 79, в том числе на 23 пересечениях работы завершены.

НА ДОРОГЕ А-289 БУДУТ ПРОСТРОЕНЫ 10 ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК В РАЗНЫХ УРОВНЯХ, 15 ПУТЕПРОВОДОВ, 46 МОСТОВ (В ТОМ ЧИСЛЕ ДВА ВНЕКЛАССНЫХ ЧЕРЕЗ РЕКИ КУБАНЬ И ПРОТОКА), А ТАКЖЕ ОБОРУДОВАНО 11 ПЛОЩАДОК ОТДЫХА. НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ПРЕДУСМОТРЕНО НАРУЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ.

Переустройство мелиоративных систем завершается на всех 12 участках. На II этапе ведутся работы на двух искусственных сооружениях, работы по устройству насыпи земляного полотна ведутся на 17,7 из 50 км.

Проектом предусмотрено переустройство 78 инженерных сетей.

В настоящее время ведутся строительные-монтажные работы по переустройству мелиоративных систем на шести из восьми участков.■

В реализуемой Росавтодором программе строительства обходов крупных населенных пунктов рекордное количество объектов на одной трассе запланировано на Северном Кавказе — в рамках модернизации федеральной дороги Р-217. Ключевым объектом на сегодняшний день является обход Гудермеса.



ОБХОД ГУДЕРМЕСА

К концу 2024 года дорожники разделят потоки автомобилей по маршрутам Ростов — Баку и Ахмат-Юрт — Ойсхара. Работы ведутся в рамках строительства III очереди автодороги Р-217 «Кавказ» на обходе Гудермеса (с 27-го по 34-й км).

Всего проектом предусмотрено строительство четырех транспортных развязок, шести путепроводов и одной эстакады. На пересечении с региональной дорогой Подъезд к селу Аллерой от трассы «Кавказ» работы практически завершены. В настоящее время возводят развязку на пересечении Р-217 «Кавказ» с дорогой Ойсхара — Курчалой — Мескер-Юрт и подъездом к селу Ахмат-Юрт. А к строительству третьей на пересечении с той же дорогой приступят после завершения подготовительных работ по снятию растительного грунта и переустройству коммуникаций.

По ситуации на октябрь, рядом с Ахмат-Юртом уже возвели семь опор эстакады высотой до 15,5 м. Мостостроители завершили буровые работы: устроили 78 забивных свай на глубину 11 м. Идет монтаж ригелей сооружения — несущих конструкций, которые равномерно распределяют нагрузки на опорные стойки. Длина однополосной эстакады составит 250 м, ширина проезжей части — 7,5 м. Также для обслуживания сооружения устроят технологический проезд. Мостовики ведут работы и на 30-метровом путепроводе: уже вбили 90 буронабивных свай, возвели опоры и завершили монтаж балок пролетного строения. Началось их омоноличивание. Также ведутся работы по устройству земляного полотна на съездах транспортной развязки и подходах к путепроводу. Укрепление насыпи подходов путепровода предусматривается с использованием армонасыпи с облицовкой из железобе-



тонных блоков. В начале и в конце сооружения по откосам насыпи будут устроены лестничные сходы шириной 0,75 м.

Параллельно с этим на участке протяженностью 5,5 м активно ведутся работы по устройству дорожной одежды. Для возведения земляного полотна уже использовано более 1 млн м³ грунта. Ввиду прохождения трассы по Новогрозненскому хребту насыпи и выемки устраивают высотой до 25 м в целях соблюдения нормативов продольного уклона дороги. Для исключения просадок и сдвига грунта каждый слой насыпи тщательно уплотняют и армируют георешеткой. Кроме того, устраивают усиленное основание из песчано-гравийной смеси с добавлением цемента.

Для пропуска дождевых вод под дорогой завершают устройство четырех водопропускных труб общей длиной 330 м. Из них три — прямоугольного

сечения ступенчатого типа для уменьшения скорости стока воды по склону.

На объекте устроят линии электроосвещения на всех искусственных сооружениях и разделят встречные потоки осевым парапетным ограждением. Помимо этого, установят краевое барьерное ограждение, новые дорожные знаки и направляющие устройства, а также нанесут разметку из термопластика.

После ввода объекта в эксплуатацию в 2024 году общая протяженность автодороги Р-217 «Кавказ» в обход Гудермеса составит 36 км. В 2015 году открыто движение по I очереди объезда протяженностью около 15 км, а в конце 2019 года работы завершили на 12-километровой II очереди. Объект вошел в федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети» нацпроекта «Безопасные качественные дороги». ■

ТЕХНОЛОГИИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ: КАК ИННОВАЦИИ ПРОДЛЕВАЮТ ДОРОГАМ ЖИЗНЬ



Одно из важных направлений развития дорожно-строительной отрасли – расширение применения инновационных битумопроизводных продуктов: мастик, герметиков, стыковочных лент. Такие материалы уже использовались при реализации крупных проектов – строительстве Западного скоростного диаметра, объектов в Санкт-Петербурге к Чемпионату мира по футболу, обновлении дорожного полотна Невского проспекта, Тверской улицы в Москве. Про новые разработки, повышающие эксплуатационные характеристики дорог, мы поговорили с начальником управления развития «Газпромнефть – Битумные материалы» Иваном Ивановым.

— **Иван Борисович, учитывая многообразие битумопроизводных материалов на рынке, что нового можно предложить дорожно-строительным компаниям сегодня?**

— Создавать и выпускать широкий спектр материалов, которые успешно применяются при реализации инфраструктурных проектов страны, нам помогает мощная научная и производственная базы. Собственный Научно-исследовательский центр в Рязани занимается разработками инновационных материалов, часть из которых могут полностью заместить иностранные аналоги.

Несмотря на то, что сегодня наш ассортимент насчитывает порядка 300 продуктов, я бы хотел рассказать про одну из последних новинок в рамках программы импортозамещения — мастику «Брит Торма Мост» для устройства деформационных швов на объектах транспортной инфраструктуры.



**— Есть ли крупные объекты, где применили новый продукт?
Как мастика воспринимает динамические нагрузки?**

— Мастику «Брит Торма Мост» мы успешно применили на таких крупных дорожных объектах, как Западный скоростной диаметр в Санкт-Петербурге и трасса М-11 «Нева», соединяющая Москву и Петербург. При этом на участке ЗСД, где мы использовали свой продукт, интенсивность движения по полосе составляет порядка 20 тыс. автомобилей в сутки.

«Брит Торма Мост» — это высокотехнологичный полимерно-битумный продукт. Кроме связующей и адгезионной функции материал обладает герметизирующими свойствами, обеспечивая надежную защиту от проникновения влаги в щебеночно-мастичные деформационные швы, тем самым предотвращая разрушение.

Среди основных преимуществ продукта: температура размягчения выше 100 градусов по Цельсию, водонепроницаемость, эластичность, технологичность применения. Мастика сохраняет свои качественные характеристики при низких температурах — до минус 40 градусов.

— Способна ли сегодня «Газпромнефть — Битумные материалы» удовлетворить существующий спрос на продукты для дорожного строительства?

— В дорожно-строительном сезоне 2022 года мы участвовали в проектах, где применялись в том числе те наши материалы, которые создавались для замены иностранных аналогов. При этом вся продукция изготавливается из отечественного сырья.

В качестве примера приведу жидкую стыковочную ленту «Брит» Flex (аналог немецкой). В 2022 году продукт применили на дорожных объектах в Приволжском, Сибирском, Уральском и Южном федеральных округах.

Наше преимущество – в комплексном подходе, сочетании качественного продукта и полного цикла сопутствующих услуг. Мы всегда открыты к диалогу со всеми игроками отрасли: государственными регуляторами, поставщиками и дорожными строителями, следим за тенденциями на рынке и в науке, стараемся всегда быть на шаг впереди. ■

В обеспечении долговечности конструкций мостовых сооружений одну из главных ролей играют качественно устроенные гидроизоляционные системы. Для полноценного решения проблемы в соответствии с жесткими современными требованиями необходимостью является применение эффективных инновационных материалов, и они приходят на отечественный рынок. Так, недавней российской разработкой, уже получившей признание отраслевых экспертов, стал «Изотех Гидро ЭП-710», увеличивающий трещиноустойчивость поверхности бетона. Материал позволяет реализовать требования нового национального стандарта по гидроизоляции мостовых сооружений.



ПОД БРЕНДОМ «ИЗОТЕХ»: НОВАЯ ЭФФЕКТИВНАЯ ГИДРОИЗОЛЯЦИЯ

КОМПАНИЯ «КРИПТО» ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ ОФИЦИАЛЬНЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЕМ ПОЛИМЕРНЫХ КОМПОЗИЦИЙ МАРОК «ИЗОТЕХ». СОБСТВЕННЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИИ РАЗРАБАТЫВАЮТСЯ НАУЧНЫМ КОЛЛЕКТИВОМ. ПРОДУКЦИЯ ПРЕДНАЗНАЧЕНА ДЛЯ УСТРОЙСТВА ГИДРОИЗОЛЯЦИОННЫХ СИСТЕМ В РАЗЛИЧНЫХ СФЕРАХ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ НАНЕСЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗОБЕТОННОЕ ОСНОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ УКЛАДКОЙ ДОРОЖНОЙ ОДЕЖДЫ НА ОБЪЕКТЕ.

ГОСТ Р 59179-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Материалы полимерные для устройства гидроизоляции плиты проезжей части мостового сооружения. Технические требования» действует с марта прошлого года. Такой нормативно-технический документ на уровне госстандарта разработан и принят впервые. Дорожникам и мостовикам, соответственно, при устройстве гидроизоляционных систем стало необходимо решать новые задачи.

ИННОВАЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ

Реализацию требований ГОСТ Р 59179-2021 способно обеспечить технологическое решение, разработанное российской компанией «КРИПТО». Новая гидроизоляционная система включает в себя слой грунтовки «Изотех

106», слой полиуретановой мастики «Изотех Гидро ЭП 710», армированный кварцевым песком, и связующий слой «Изотех Tack Coat 710». После полимеризации образуется бесшовное, защитное, водонепроницаемое гидроизоляционное покрытие.

Инновационное решение состоялось благодаря новому материалу «Изотех Гидро ЭП 710». Это полиуретановый однокомпонентный состав, который комплектуется дополнительным отвердителем «Изотех 606/2». Речь идет о высокоэластичной мембране, наносимой в жидком виде, а при затвердении обладающей повышенной стойкостью к износу и истиранию. Предназначена для гидроизоляции ж/б конструкций в качестве связующего при устройстве высоконаполненного, износостойкого покрытия для пешеходных дорожек, подъездных путей, тротуаров, пандусов, смотровых проходов, а также в системе гидроизоляции для транспортного строительства под литой асфальт и уплотняемый асфальтобетон. Нанесение состава возможно при температуре до $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$.

НА ДОРОГЕ ИСПЫТАНИЙ

Центральным научно-исследовательским институтом транспортного строительства было дано положительное заключение по инновации. Отмечалось, что физико-механические показатели гидроизоляционного материала (прочность при разрыве, относительное удлинение, водопоглощение, водонепроницаемость, теплостойкость, гибкость на брус), полученные при испытаниях в АО «ЦНИИТС», соответствуют требованиям ГОСТ 30693-2000 «Мастики кровельные и гидроизоляционные. Общие технические условия» и СП 46.13330.2012 «Мосты и трубы».



ПРЕИМУЩЕСТВА ГИДРОИЗОЛЯЦИОННОЙ СИСТЕМЫ «ИЗОТЕХ»: ВЫСОКАЯ АДГЕЗИЯ И ПРОЧНОСТЬ НА СДВИГ К БЕТОННОМУ ОСНОВАНИЮ И АСФАЛЬТУ; ЭЛАСТИЧНОСТЬ; ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТЬ И ТРЕЩИНСТОЙКОСТЬ; ВЫСОКАЯ ПРОЧНОСТЬ, УСТОЙЧИВОСТЬ К УДАРНЫМ НАГРУЗКАМ И ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ; УСТОЙЧИВОСТЬ К ДЕЙСТВИЮ АГРЕССИВНЫХ СРЕД; ВЫСОКАЯ ТЕРМОСТОЙКОСТЬ; БЕСШОВНОСТЬ, УДОБСТВО НАНЕСЕНИЯ НА КОНСТРУКЦИИ СЛОЖНОЙ КОНФИГУРАЦИИ; ВОЗМОЖНОСТЬ РАБОТАТЬ ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ; ВЫСОКАЯ СКОРОСТЬ И ВСЕСЕЗОННОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ.

В 2021 году, также в ЦНИИТСе, по результатам климатических испытаний установлено, что система гидроизоляционного покрытия ООО «КРИПТО» может быть использована для защиты наружных поверхностей металлических, бетонных и железобетонных конструкций транспортных сооружений, в том числе мостов, фундаментов и т. д., эксплуатируемых в промышленной зоне с макроклиматическим районом, характеризуемым холодным и умеренно холодным климатом. Прогнозируемый срок службы такого покрытия в подобных тяжелых условиях составил не менее 25 лет.



В настоящий момент заключен договор с ЦНИИСК им. В. А. Кучеренко на проведение термоанализа материала «Изотех Гидро ЭП 710» для дальнейшей идентификации его свойств, указываемых производителем.

К ОПЫТУ ПРИМЕНЕНИЯ

В 2020 году гидроизоляционная система «Изотех Гидро ЭП 710» была одобрена ГК «Автодор». Госкомпания согласовала соответствующий стандарт организации ООО «Изотех» для «добровольного применения» на своих объектах сроком на один год с последующим мониторингом. В частности, по обращению подрядчика реконструкции участка км 33 — км 84 (III пусковой комплекс) федеральной трассы М-1 «Беларусь» было дано заключение, что новый материал, учитывая соответствие его физико-механических свойств проектной документации, можно рекомендовать к использованию.

В декабре 2021 года ООО НПО «ОИС» внедрила решение ООО «КРИПТО» на М-1 при строительстве нескольких пешеходных мостов на двух уровнях. Было дано заключение: «Применение гидроизоляции марки «Изотех Гидро ЭП 710» считаем целесообразным при устройстве гидроизоляционного покрытия для конструкций из железобетона на пешеходных переходах и мостовых сооружениях».

В октябре 2022 года компанией «КРИПТО» разработан технологический регламент на выполнение работ по устройству гидроизоляции мостовых сооружений по бетонному основанию с применением полимерных композиций марки «Изотех Гидро ЭП 710» на объекте «Ремонт искусственного дорожного сооружения на автомобильной дороге общего пользования регионального значения 35 ОП РЗ 35К-021 Восточного обхода г. Симферополя км 5+969 (левый)». Государственным заказчиком выступает ГКУ РК «Служба автомобильных дорог Республики Крым». Площадь устраиваемого покрытия составит 3 тыс. м².

В целом же гидроизоляционные покрытия марки «Изотех» уже несколько лет успешно применяются во всех строительноклиматических зонах РФ в соответствии с СП 131.13330.2012, в летнее и зимнее время, в условиях воздействия агрессивных сред на конструкцию и средних механических нагрузок. ■



Правильно – это Цинкировать!

**Цинкирование – технология,
позволяющая зарабатывать Больше!**

Это реальная замена горячего цинкования!

ВНЕСЕНО В СТО-01393674-007

**ЗАЩИТА МЕТАЛЛИЧЕСКИХ КОНСТРУКЦИЙ МОСТОВ
ОТ КОРРОЗИИ МЕТОДОМ ОКРАШИВАНИЯ**



Отличительные особенности

Цинкирующего состава

- 1) Образует стабильную субдисперсионную Zn-Fe зону на поверхности металла.
- 2) Обладает свойством межслойной диффузии.
- 3) Сохраняет функцию поверхностной самоконсервации и самовосстановления в течение всего срока службы.
- 4) Отличается достаточной стойкостью к абразивному воздействию.
- 5) Межатомное расстояние в цинкерном слое аналогично межатомному расстоянию в слое цинка, нанесённого с помощью процесса погружения в ванну.
- 6) Наносится даже зимой при температуре от -30°C .
- 7) UV-стабильно, имеет благородный серый цвет.

Заключения

ISO-12944:2018 C4veryhigh 121-130 мкм
(более 25 лет)

ISO-12944:2018 C5high 121-130 мкм (15-25 лет)

ГОСТ 9.401 УХЛ1-120 мкм (более 25 лет)

Одобрение Российского Морского
Регистра Судоходства

Технология Цинкирования внесена
в СП 28.13330.2017 «СНиП 2.03.11-85 Защита
строительных конструкций от коррозии»
(Цинкирование ($t = 80-120$ мкм)
в слабоагрессивных средах)



SOFTLINE: ИННОВАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО КОНТРОЛЯ

ГК Softline — ведущий поставщик решений и сервисов в области цифровой трансформации и информационной безопасности. Головной офис Softline находится в Москве. В настоящее время ГК Softline является одной из самых быстрорастущих групп компаний в отрасли. Компания реализует трехмерную стратегию роста, направленную на расширение собственного производства, портфеля решений и каналов продаж. 4600 сотрудников ГК Softline работают в более чем 25 представительствах по всей России, в том числе 1600 инженеров и разработчиков. При этом сегодня масштабные государственные планы по развитию транспортной инфраструктуры активизировали деятельность Softline в направлении дорожного хозяйства. Наработанные компетенции позволили компании стать одним из ключевых участников реализации нацпроекта «БКД» в области ИТ. Так, крупным проектом, который смело можно назвать стратегическим для цифровой трансформации дорожной отрасли, стало создание автоматизированной системы весогабаритного контроля (АСВГК) в Омской области. Подробнее об этом рассказали эксперты компании — директор по развитию бизнеса Softline Николай Иваненко и технический директор департамента комплексных проектов Softline Виталий Разживин.



Николай Иваненко



Виталий Разживин

— **Пожалуйста, напомните об основных технологических достижениях Softline, ориентированных на дорожное хозяйство.**

Николай Иваненко:

— На сегодняшний день Softline уже обладает немалым практическим опытом по реализации инновационных проектов автоматизированных систем для дорожного хозяйства в разных регионах.

Например, компания оборудовала 97 железнодорожных переездов в 34 субъектах РФ, территориально от Калининграда до Владивостока, специальными техническими средствами фото- и видеofиксации нарушений ПДД. Также наши специалисты установили около 75 программно-аппаратных комплексов контроля скоростного режима в Краснодарском и Алтайском краях. Серьезным достижением для нашего технологического и производственного роста стало выполнение крупного контракта в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Компания

Softline установила по заказу Управления дорожного хозяйства Омской области 16 автоматических пунктов весогабаритного контроля, оснащенных самым современным оборудованием. На сегодня это одно из крупнейших в России внедрений АСВГК.

— В чем заключаются особенности «омского кейса» компании с точки зрения взаимодействия с заказчиком и органами власти?

Николай Иваненко:

— Пункты ВГК установлены и эксплуатируются на принципе так называемой финансовой аренды, действующей на срок заключенного контракта. Эта организационная схема является адаптацией передового мирового опыта к российским условиям. Мы вложили собственные средства, без задействования бюджета Омской области.

Заказчик в данном случае полностью избавляется от проблем по содержанию систем ВГК. Мы оказываем полный спектр услуг: проектные и строительно-монтажные работы, интеграцию созданной системы ВГК с информационными системами Росавтодора, Федерального казначейства и МВД, последующее обслуживание. Фактически при этом реализуются принципы государственно-частного партнерства и контрактов жизненного цикла, которые сейчас активно внедряются в дорожном хозяйстве.

— Расскажите о ключевых технических решениях в рамках проекта. В частности, способна ли компания своими силами выполнять весь комплекс работ, связанных с устройством пунктов ВГК?

Виталий Разживин:

— С технической стороны принципиальная особенность проекта заключается в комплексном подходе. Эксперты компании выполнили полный цикл работ, начиная с проектирования пунктов весового контроля, поставки, внедрения оборудования и заканчивая интеграцией всей созданной системы с информационной базой МВД. Специалисты Softline сами организовали укладку нового дорожного покрытия, в которое монтировались пьезокристаллические датчики, провели электросеть к стационарным пунктам контроля, подготовили, протестировали и запустили канал связи.

Отдельно хотелось бы отметить то, что требования к качеству дорожного покрытия в районе пункта ВГК гораздо более жесткие, чем для стандартных условий эксплуатации автотрассы. Даже только что отремонтированный участок может оказаться непригодным для размещения датчиков контроля. Например, при недостаточной толщине монолитных слоев покрытия. Опять



**Генеральный директор Softline Россия
Владимир Лавров:**

— В соответствии с глобальной стратегией развития, принятой летом 2019 года, компания Softline активно участвует в реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», оснащая регионы страны самыми современными, надежными комплексами весогабаритного контроля и фотовидеофиксации. Softline не просто создает с нуля стационарные посты и передает их субъектам России. Наши эксперты поддерживают все системы в исправном состоянии на протяжении всего срока действия государственного контракта.

же, ввиду повышенной транспортной нагрузки на такие участки необходимо приложить максимум усилий для предотвращения колеиности, которая, в свою очередь, может быть допустима на остальной протяженности дороги, но в нашем случае негативно влияет на точность измерений. В Омской области для решения проблемы мы применили полимербетон, обладающий повышенной прочностью и устойчивостью к колееобразованию.

Также проект предусматривал нанесение дорожной разметки, установку ограждений и светодиодных табло, на экраны которых выводится полезная информация для участников дорожного движения.

Все стационарные пункты весогабаритного контроля располагаются на разном расстоянии от Омска и способны контролировать минимум 400 км региональных автотрасс.

— Какие меры предпринимаются для борьбы с возможностью объездов пунктов контроля?

Виталий Разживин:

— Основные меры борьбы с региональными объездами — либо тщательный выбор места установки, исключающий возможность использования близлежащей смежной сети дорог, либо одновременный ввод в эксплуата-



Губернатор Омской области Александр Бурков:

— Омская область реализовала данный проект без единой копейки бюджетных средств. Все вложения — это средства инвестора в сумме 952 млн рублей... Мы сегодня тратим миллиарды рублей на ремонт и строительство дорог. Такая система контроля позволит сохранить наши дороги — защитить от перегрузки и тем самым увеличить срок службы, а также возместить причиненный ущерб и полученные деньги направить на их восстановление.

цию группы пунктов ВГК, закрывающих целый «куст» смежных проездов. А так называемые локальные объезды — это наличие возможности объехать пункт в самом месте его размещения. Причем рельеф всей прилегающей к основной дороге территории может являться, по сути, «сплошным объездом». В этом случае мы рекомендуем выбор такого места установки, где отсутствуют близлежащие накатанные полевые дороги, пологие съезды с автотрассы, есть естественные или искусственные преграды в виде рек, железных дорог, мостов, водоемов, болот и т. д. В принципе, грунтовую дорогу можно просто перекопать, но если есть возможность объезда по асфальту — тогда все сводится к правильному выбору места. Это мы учитываем при проектировании.

— Как можно оценить экономическую эффективность ваших решений для дорожников на примере омского опыта?

Виталий Разживин:

— Только по количеству денег, собранных за счет штрафов, которые выписываются по показаниям камер фотовидеофиксации нарушений, эффективность автоматизированных систем весогабаритного контроля, конечно, оценить нельзя. Вместе с тем и это важный фактор. Нарушил один раз, второй, третий, был замечен и заплатил штрафы — каждый день попадать в такую ситуацию не захочется. Подобный контроль дисциплинирует водителей и, в том числе, повышает уровень безопасности движения.

Однако еще более важным в оценке эффективности пунктов ВГК является вопрос сохранности автомобильных дорог и их долговечности, что соответствует решению государственной задачи по увеличению межремонтных сроков. По обнародованным данным Минтранса России за 2020 год, стоимость простого ремонта километра автомобильной дороги, в зависимости

от категории, составляет в среднем около 10,6 млн рублей, не говоря уже о капремонте или реконструкции. И наблюдалось удорожание. Ежегодный ущерб от проезда тяжеловесных транспортных средств в целом по стране оценивался суммой свыше 2,5 трлн рублей. А нашим омским заказчиком отмечалось, что новые комплексы ВГК помогут местным властям не только устранить основные причины быстрого износа дорожного полотна, но и, на рассчитанный период, сэкономят около 1,8 млрд рублей на проведении ремонтно-восстановительных работ. Опять же, улучшение качества дорог должно существенно снизить число ДТП.

— Являются ли разработки Softline, примененные в Омске, технологически импортонезависимыми? Можно ли их назвать уникальными?

Виталий Разживин:

— На формируемом российском рынке автоматизированных систем весогабаритного контроля наши достижения можно назвать уникальными в том смысле, что мы предлагаем комплексные решения, которые, как уже говорилось, охватывают полный цикл работ по устройству ВГК и освобождают заказчика от проблем по их содержанию.

Что же касается независимости от зарубежных технологий и комплектующих, то это на сегодняшний день вопрос достаточно сложный. Как известно, в целом по стране еще не решена проблема по импортозамещению программного обеспечения, которое позволяло бы профессионально и качественно решать стоящие перед сферой ИТ задачи. Если же говорить о специфике нашей деятельности, то принципиальное значение для нас имеет качество силоприемных модулей и различных датчиков, обеспечивающих максимальную точность измерений. К сожалению, полноценной замены за-



падной продукции пока не найдено, а чтобы развиваться и расширять свое присутствие на профильном рынке, «опускать планку» нельзя. Например, применяя более дешевые датчики из некоторых азиатских стран, в этой сфере явно еще не вышедших на позиции мировых технологических лидеров.

Вместе с тем мы сами активно занимаемся разработками как по специализированному программному обеспечению, так и по производству различных высокотехнологичных комплектующих, по которым импортозамещение становится необходимостью. Такие новые российские решения, безусловно, сначала нужно проверять на практике. Однако, судя по активности процесса, можно надеяться, что они появятся в горизонте не десятилетий, а двух-трех лет. При этом ничего критичного в своей сфере мы сейчас не наблюдаем. На ближайшую перспективу у нас есть возможности не только выполнять свои обязательства перед заказчиками, но и расширять свое присутствие на профильном рынке.

— Какими возможностями обладает компания для расширения своей деятельности в России по реализации крупных проектов в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры?

Николай Иваненко:

— Прежде всего, уместно напомнить, что Softline обеспечивает, упрощает и ускоряет цифровую трансформацию бизнеса своих клиентов, объединяя более 106 000 организаций из всех отраслей с более чем 5000 лучшими в своем классе поставщиками в сфере информационных технологий, а также

предоставляя собственные услуги и решения. Это открывает нам практически неограниченные возможности расширять свое присутствие на профильном рынке по мере появления новых проектов и заказов.

На сегодня в реализации нацпроекта «БКД» важная роль отводится автоматическим пунктам весогабаритного контроля. К 2024 году на дорогах регионального значения должно быть размещено не менее 366 таких пунктов ВГК. Softline принимает активное участие в реализации нацпроекта и, соответственно, на ближайшее время имеет перспективы по расширению своего фронта работ. АСВГК будут устанавливаться, конечно, и на федеральных дорогах.

Выполняя сейчас проекты, направленные на создание постов весового контроля на региональных автотрассах, мы также наращиваем компетенции в смежных областях: внедряя и обслуживая различные решения в транспортной области. Активно развивая экспертизу, компания уже сейчас способна реализовать проекты любой сложности в самых разных субъектах РФ. При этом востребованность систем ВГК будет только увеличиваться вместе с развитием дорожной сети.

Одной из задач БКД также является распространение интеллектуальных транспортных систем. Паспортом нацпроекта предписано внедрение ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек. В целом же создание интеллектуальных транспортных систем — мировой тренд, причем сравнительно новый и, соответственно, открывающий широкие перспективы. В этом направлении мы и видим ключевые возможности для дальнейшего развития компании в разработке и реализации IT-решений для дорожной отрасли. Причем не только в России, но и в других странах — прежде всего, ближнего зарубежья, где активно присутствует Softline. ■

СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ СИСТЕМЫ ВГК — АВТОМАТИЗИРОВАННЫЕ ПУНКТЫ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ОБОРУДОВАНИЕ С ПРОГРАММНЫМ ОБЕСПЕЧЕНИЕМ, КОТОРОЕ НАХОДИТСЯ В ЦЕНТРЕ ОБРАБОТКИ ДАННЫХ (ЦОД) ЗАКАЗЧИКА, И КАНАЛЫ СВЯЗИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПЕРЕДАЧУ ИНФОРМАЦИИ В ЦОД. ОБОРУДОВАНИЕ ПУНКТА ВГК МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА ДВЕ УСЛОВНЫЕ ГРУППЫ: СИЛОПРИЕМНЫЕ МОДУЛИ, МОНТИРУЕМЫЕ НЕПОСРЕДСТВЕННО В ВЕРХНИЕ СЛОИ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ, И НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, РАЗМЕЩАЕМОЕ НА ОПОРАХ НАД АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГОЙ.

Одним из важных проектов федеральных дорожников стала модернизация участков азиатского маршрута АН6, проходящих по югу Сибири и Забайкалью. Наиболее крупными объектами Росавтодора при этом являются строящиеся обходы городов Канск и Усолье-Сибирское. Часть запланированных работ на трассах Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал» уже выполнена в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

ПО СИБИРИ И ЗАБАЙКАЛЬЮ

АН6 (ASIAN HIGHWAY 6) – ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ МАРШРУТОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ АЗИАТСКОЙ ДОРОЖНОЙ СЕТИ, СВЯЗЫВАЮЩИЙ ВОСТОЧНУЮ ЕВРОПУ С КОРЕЕЙ. НАЧИНАЯСЬ У ГРАНИЦЫ С БЕЛАРУСЬЮ, ПРОХОДИТ ПО ТЕРРИТОРИЯМ РОССИИ, КАЗАХСТАНА, КИТАЯ, СЕВЕРНОЙ И ЮЖНОЙ КОРЕИ.

НА Р-255

В рамках развития федеральной трассы Р-255 «Сибирь» в составе АН6 в 2021 году уже введен в эксплуатацию обход города Мариинска (Кемеровская область) протяженностью 20 км. В Мариинском районе также реконструирован участок с 481-го по 486-й км, где, в частности, ликвидировано одноуровневое пересечение с Транссибир-

ской магистралью за счет строительства путепровода над железной дорогой.

В 2022 году будет введен в эксплуатацию отрезок км 149+800 — км 158+200 (Кемеровская область). На км 152+300 выполнено строительство нового путепровода над железнодорожными путями взамен построенного в 1970 году (вышедшее из эксплуатации сооружение вместе с прилегающими участками дороги демонтировано). На 150-м км, на границе Кемеровской и Новосибирской областей и месте примыкания обхода Юрги и подъезда к Томску, возведена двухуровневая развязка с линией электроосвещения, которая распределяет транспортные потоки в направлениях трех крупных областных центров — Новосибирска, Томска и Кемерово. Построены 3,5 км новой дороги на подходах к путепроводу, реконструированы 5,5 км с расширением проезжей части и устройством новой дорожной одежды с покрытием из щебеночно-мастичного асфальтобетона, что позволило перевести 9-километровый участок из III во II техническую категорию.

Все проекты строительства и реконструкции реализованы в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»).

Дальнейшие планы увеличения пропускной способности и повышения безопасности движения на трассе Р-255 «Сибирь» в Новосибирской и Кемеровской областях связаны с расширением участков до четырех полос и разделением встречных потоков в рамках капитального ремонта.

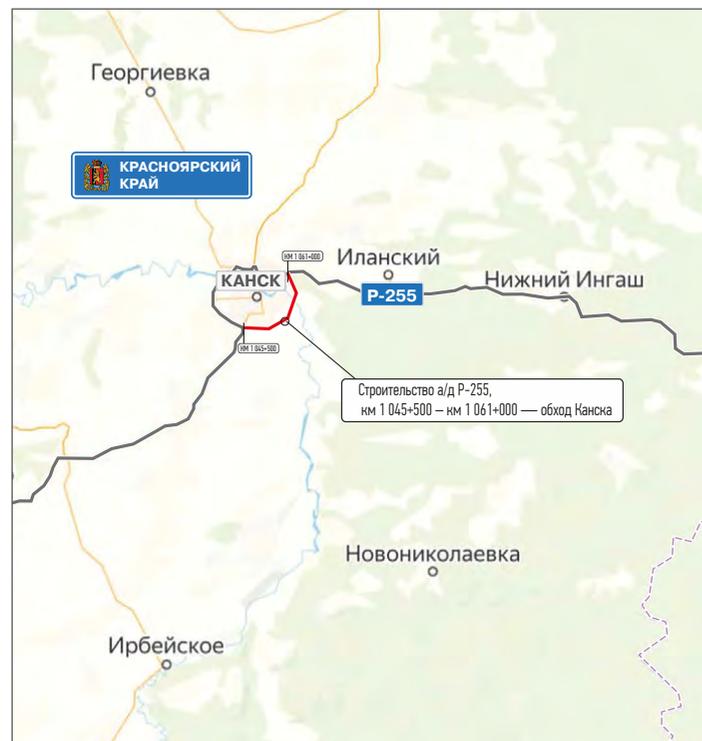
Заканчивается проектирование объекта капитального ремонта с расширением до четырех полос (км 41 — км 51), работы на котором запланированы на следующий год. Также ведется разработка проектной документации по капитальному ремонту на отрезках км 227 — км 235, км 235 — км 245, км 299 — км 309.

О крупнейших строительных проектах федеральных дорожников при модернизации «Сибири» — обходах Усолья-Сибирского, Канска — уместно рассказать отдельно.

ДВА ОБХОДА

Обход Канска

Строительство объездной дороги II технической категории с двухполосным движением позволит вывести из Канска весь транзитный транспорт, что улучшит безопасность дорожного движения, экологическую обстановку в городе, а также обеспечит водителям «зеленый коридор» — скоростной режим здесь будет увеличен с 60 до 90 км/ч. Это один из



18 км
ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ

ГОД ВВОДА: **2023**

наиболее масштабных проектов, реализуемых сегодня в Красноярском крае, открывающий новые возможности в развитии транспортной инфраструктуры на сети федеральных автодорог.

По ситуации на октябрь 2022 года, уже построен один из двух железобетонных скотопрогонов тоннельного типа, установлено 16 металли-



ческих гофрированных водопропускных труб, выполнено устройство опор моста через реку Кан, произведена сборка и надвигка пролетного строения искусственного сооружения, на 90% устроено земляное полотно. Специалисты продолжают работы по доработке рабочего слоя земляного полотна, укреплению откосов насыпи матрацами «Рено», строительству второго скотопргона, переустройству нефтепровода и т. д.

Протяженность объездной дороги составит 18 км, ширина — 7,5 м. Длина мостового перехода — 275 м. Планируемая дата завершения работ — ноябрь 2023 года.

Обход Усолья-Сибирского

Активно продолжается также строительство обхода города Усолья-Сибирское и поселка Тельма на км 1797 — км 1842 трассы «Сибирь» в Иркутской области. По итогам работ параметры автомобильной дороги протяженностью 42,6 км доведут до IV технической категории. В рамках реализации проекта будут построены пять путепроводов, пять мостов и шесть транспортных развязок. На объекте планируется устроить 29 км линий наружного освещения, 64 км барьерного ограждения, два крытых надземных пешеходных перехода и четыре автобусные остановки. Новая четырехполосная дорога позволит увеличить пропускную способность до



30 тыс. автомобилей в сутки, снизить количество ДТП и значительно сократить время в пути. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на октябрь 2024 года.

НА Р-258

Далее, по федеральной дороге Р-258 «Байкал», проекты строительства новых участков и реконструкции существующих реализуются Росавтодором. Так, в 2020 году в Иркутской области начали строить отрезок длиной 19,3 км. Он позволит ликвидировать аварийно опасные участки трассы,

сократить протяженность перегруженных участков дорожной сети, обойти населенные пункты Моты и Чистые Ключи. На новом отрезке увеличится радиус поворотов, уменьшится уклон и увеличится пропускная способность. В рамках реализации проекта будут построены два моста через реки Каторжанка и Нижние Моты, транспортная развязка в разных уровнях и путепровод. Для обеспечения безопасности движения на участке появятся 11 км линий искусственного освещения, один подземный пешеходный переход, 194 м шумозащитных экранов, 19,6 км барьерного ограждения. После завершения работ ширина проезжей части составит 15 м. Срок завершения работ по контакту — октябрь 2024 года. ■



ВОЛГОГРАД: СБЫВАЮЩИЕСЯ МЕЧТЫ

Объезд протяженностью более 70 км, строящийся как продолжение федеральной трассы Р-22 «Каспий», будет иметь параметры скоростной автомобильной дороги 1Б категории, четыре полосы движения и электроосвещение на всем протяжении. Запланировано возведение восьми новых транспортных развязок, 23 мостов и путепроводов, в том числе через Волго-Донской канал. Вдоль дороги предусмотрена возможность размещения объектов придорожного сервиса, в том числе многофункциональных зон. Всего по итогам строительства

за городскую черту будет выведено почти 30 тыс. автомобилей в сутки, что улучшит экологию в городской черте и экономику перевозок. Для комфорта пользователей дороги предполагается также строительство восьми площадок отдыха. Заказчиком 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 Го-

Строящийся обход своего-города миллионника, растянувшегося вдоль Волги почти на 70 км, волгоградцы называют «дорогой мечты». Реальностью она сегодня становится благодаря национальному проекту «Безопасные качественные дороги (федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети»). Необходимость строительства объезда являлась очевидной давно, что обусловлено большим потоком транзитного транспорта, проходящего через регион и непосредственно через город. Обход позволит принципиально снизить нагрузку на улично-дорожную сеть Волгограда, а также соединит скоростным движением три федеральных трассы. Стратегическое значение объекта для дорожной сети всей страны, прежде всего, заключается в том, что он станет частью формируемого международного транспортного коридора «Север — Юг».

родищенский и Светлоярский районы Волгоградской области. Деньги на строительство выделяются из федерального бюджета.

Строительство будет осуществляться в три этапа. Объект включен в федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети» национального проекта «Безопасные качественные дороги». Обход Волгограда станет частью международного транспортного коридора «Север — Юг», а также обеспечит ускоренный доступ к морским портам Каспийского бассейна.

Работы на I этапе протяженностью 12,2 км начались в сентябре 2019 года. Здесь предполагается возведение трех транспортных развязок, которые обеспечат выезд на федеральные трассы Р-22 «Каспий» (астраханское и элистинское направления) и на региональную автодорогу Волгоград — Котельниково — Сальск, а также свяжут все направления с региональным центром. Участок будет снабжен электроосвещением, осевым барьерным ограждением. Его обустраивают в соответствии с современными требованиями безопасности дорожного движения. Полностью завершить работы на I этапе строительства планируется в 2024 году.

В 2021 году начались работы по II этапу обходной магистрали. Это будет 25-километровая четырехполосная дорога с осевым барьерным ограждением, которая соединит между собой федеральные трассы Р-22 «Каспий» (направление на Москву), А-260 Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной и региональную дорогу Качалино — Степной — аэропорт Гумрак. Для этого строятся три разноуровневые транспортные развязки. Также в составе объекта 13 мостовых сооружений. Около 15 тыс. автомобилей в сутки — объем трафика, который будет выведен из областного центра после ввода в эксплуатацию II этапа обходной магистрали. Это

НА СТАРТЕ СТРОЙКИ ПОМОЩНИК ПРЕЗИДЕНТА РФ ИГОРЬ ЛЕВИТИН ПОДЧЕРКНУЛ, ЧТО ОБХОД ВОЛГОГРАДА ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ АВТОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ НА БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ.

позволит, с одной стороны, улучшить экономику перевозок, а с другой — повысить уровень экологического комфорта для жителей Волгограда. Участок, как и I этап, будет четырехполосным, снабженным уличным освещением, осевым барьерным ограждением. Работы предполагается завершить в 2024 году.

III этап строительства (самый протяженный, 33,5 км) находится в стадии согласования проекта в ФАУ «Главгосэкспертиза России».

В настоящий момент на I этапе активно ведется строительство уникального мостового перехода через Волго-Донской судоходный канал им. В. И. Ленина (ВДСК) с эстакадной частью общей протяженностью 1328 м. По ситуации на конец октября, для формирования проезжей части моста специалисты смонтировали порядка 2,5 тыс. т металлоконструкций мостовых пролетов, что составило 22% от общего объема, и подготовили для монта-

СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ Р-22 «КАСПИЙ» НА УЧАСТКЕ ОБХОДА ВОЛГОГРАДА, ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ (I–IV ЭТАПЫ)



ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ:

- общая протяженность дороги в обход Волгограда – 70,58 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;



СПРАВКА

В Городищенском и Светлоярском районах Волгоградской области обходом намечено соединить 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 федеральный проект «Развитие федеральной магистральной сети» национального проекта «Безопасные качественные дороги». Обход Волгограда станет частью международного транспортного коридора «Север — Юг», а также обеспечит ускоренный доступ к морским портам Каспийского бассейна.

жа еще 3 тыс. т. Смонтировали пролетные строения через региональную дорогу Волгоград — Котельниково — Сальск, а также приступили к сооружению монолитных плит проезжей части моста по основному ходу и на съезде. В будущем году планируется надвигка основной, русловой части моста через ВДСК. Также продолжается строительство двух транспортных развязок на пересечении обходной магистрали с федеральной трассой Р-22 «Каспий» (Подъезд к г. Элиста) и региональной дороге Волгоград — Котельниково — Сальск.

По мнению специалистов, самым сложным объектом не только I этапа, но и всего обхода Волгограда является мост через Волго-Донской канал. Это объясняется, прежде всего, тем, что в состав сооружения входит устройство уникальных пролетных строений длиной более 100 м, а надвигку пролетов можно выполнять лишь в межнавигационный период.

Параллельно на втором этапе строительства идет формирование земполотна насыпи основного хода дороги и двух транспортных развязок на

пересечении с региональной дорогой Р-22 «Каспий» — Качалинская — Вертячий — «Гумрак» и на пересечении с А-260 Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной. Также производятся работы по сооружению опор моста через балку Попова и путепровода через трассу А-260.

На перспективу также обсуждается возможность строительства дополнительного IV этапа обхода Волгограда, который соединит первые три с федеральной трассой Р-228 Сызрань — Саратов — Волгоград. ■

АМИРА: ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ РЕШЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ИНДУСТРИИ СВЕТА

Реализация стратегических автодорожных проектов требует на сегодняшний день, в том числе, устройства современных осветительных систем, обеспечивающих комфортность и безопасность движения. В России успехов в этом направлении давно добилась Группа компаний «АМИРА». Что принципиально важно сейчас, предлагаемые ею решения помогают освободить от импортозависимости этот сегмент дорожного хозяйства, а также еще ряда отраслей инфраструктурного строительства.

Группа компаний «АМИРА» основана в 1991 году. Специализируется на проектировании, производстве, поставке, монтаже и сервисном обслуживании современных систем наружного освещения и высокомачтовых металлоконструкций. За прошедшие годы «АМИРА» стала одним из крупнейших российских предприятий в своей сфере и, твердо удерживая завоеванные позиции, продолжает развитие.

Группа компаний одной из первых, еще в 1991 году, начала реализацию проекта по импортозамещению опор и мачт наружного освещения. Итогом этой работы стало открытие трех собственных заводов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Сейчас производственные мощности компании развернулись на 11 тыс. м², складские — на 30 тыс. м². Возможности ГК «АМИРА» позволяют выпускать опоры и мачты высотой до 105 м и металлоконструкции любой сложности, в том числе высокомачтовых флагштоков и опор двойного назначения. Благодаря собственным производственным мощностям, в сочетании с индивидуальным подходом к объектам и высоким качеством разработанных комплексных решений, Группа компаний активно участвует в реализации крупных проектов развития транспортной инфраструктуры России.



М-12 И ДРУГИЕ ОБЪЕКТЫ ГОДА

На сегодняшний день, как известно, крупнейшей дорожной стройкой страны является скоростная магистраль М-12 Москва — Казань. Решения ГК «АМИРА» оказались востребованы и здесь. На первый и второй этапы строительства специалисты Группы компаний уже поставили без малого 1,5 тыс. силовых граненых опор освещения. Поставки продолжатся.

В частности, для второго этапа М-12 во Владимирской области были произведены П-образные пространственные опоры АСУДД. Каждая из них состоит из опорных стоек, ферм и лестниц. Пролеты — от 18 до 34 м. В конструкции предусмотрен переход внутри ферм. Таким образом, для обслуживания размещенного оборудования не требуется перекрывать трассу. Конструкция защищена от коррозии слоем цинка и окраской.

В производстве П-образных опор участвовали все три завода Группы компаний, каждый выполнял свою часть работы: изготавливали опоры, отдельно сваривали фермы, делали переходы и лестницы обслуживания.

Среди дорожных объектов, для которых ГК «АМИРА» также произвела и поставила опоры освещения только в этом году:

- транспортная развязка на 9 км трассы А-280 Ростов — Таганрог;
- М-1 «Беларусь» (Минское шоссе), участок км 33 — км 84;
- вылетная магистраль от ул. Большие Каменщики в Москве;
- Волоколамское шоссе;

СПРАВКА

Группа компаний «АМИРА» занимает лидерские позиции на российском рынке в области проектирования, производства, монтажа и сервисного обслуживания:

- современных систем наружного освещения (опоры, мачты, светильники и прожекторы);
 - молниеотводов;
 - опор сотовой связи;
 - флагштоков;
 - опор воздушных линий электропередач;
 - декоративного и архитектурного освещения;
 - других металлоконструкций, в том числе нестандартных.
- Продукция компании успешно эксплуатируется в России и за рубежом в условиях от -50 до $+50^{\circ}\text{C}$ и сейсмической активности до 9 баллов по шкале Рихтера.**

■ объекты городского освещения в Крыму, Татарстане, Забайкальском крае, Ивановской, Курской, Нижегородской областях, Владикавказе, Каменск-Шахтинске, Липецке, Мурманске, Нальчике, Норильске, Омске, Перми, Петрозаводске, Подольске, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Ставрополе, Тамбове, Тюмени, Хабаровске, Челябинске и др.



В ДВУХ СТОЛИЦАХ

С точки зрения технических решений, гармонично вписавшихся в архитектурный комплекс исторических городских территорий, отдельно надо отметить объекты Группы компаний в Москве и Санкт-Петербурге.

Для столицы специалисты ГК «АМИРА», совместно с партнерами, создали и установили без малого 400 семиметровых осветительных комплексов с чугунными элементами. Современное решение в историческом стиле украсило 18 арбатских переулков.

А в Санкт-Петербурге ведется реконструкция освещения Биржевого моста. Для этого проекта в Группе компаний спроектировали, произвели и поставили 16 световых комплексов с чугунными элементами. Светильники делали «с нуля», так как ранее были установлены осветительные приборы другого вида. Все светильники на мостах через Неву будут выглядеть похожими, отличаясь только декоративными элементами.

Ранее специалисты Группы компаний «АМИРА» занимались реставрацией и реконструкцией осветительных комплексов Литейного и Дворцового мостов, а также произвели комплексы освещения для Тучкова моста.

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОПОРЫ

«АМИРА» также продолжает работать над многофункциональными комплексами, совмещенными с освещением.

Востребованность многофункциональных опор, прежде всего, связана с необходимостью решения непростого вопроса — как быстро обеспечить хорошее покрытие сотовой связью? В черте города, например, места для устройства дополнительных фундаментов под опоры вышек для размещения антенн сотовых операторов имеются не всегда. Решение найдено простое: опоры освещения, которые установлены на трассе, можно частично

заменить на усиленные для размещения на них дополнительного оборудования. При этом внешне такие опоры не будут отличаться от остальных.

Второе инновационное решение актуально для дорог с шумозащитными экранами. Обычно на таких участках опоры освещения занимают дополнительное место, в том числе, за счет пешеходной дорожки. Однако возможна интеграция опор в стойки шумозащитных экранов.

Еще один вид продукции — опоры контактной сети (граненые и круглоконические). Они используются для обустройства контактных сетей городского электрического транспорта. Могут совмещаться с освещением. Также есть модификация с освещением и сотовой связью.

С точки зрения безопасности участников движения эффективным решением являются круглоконические г-образные светофорные стойки контрастного освещения. С таких опор можно освещать не только сам пешеходный переход, но и подход к нему. Водители издалека могут заметить переход и пешехода и притормозить.

Все изделия оцинковываются и окрашиваются в любой цвет RAL. Круглоконические опоры и изделия на их базе изготавливаются из листовой стали методом гибки на мощных прессах.

В целом же ГК «АМИРА» на сегодня представляет собой многофункциональный производственно-коммерческий холдинг, обеспечивающий выполнение полного цикла работ по устройству современных систем освещения — от проектирования и производства до монтажа осветительных установок различного назначения. «АМИРА» — это целая индустрия света!» — с гордостью говорят специалисты Группы компаний. ■



РАББЕРФЛЕКС®

Проверенные российские материалы для транспортного строительства



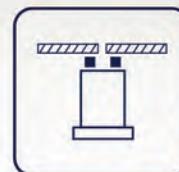
ГИДРОИЗОЛЯЦИЯ
ДЛЯ ПРОЛЕТНЫХ
СТРОЕНИЙ МОСТОВ



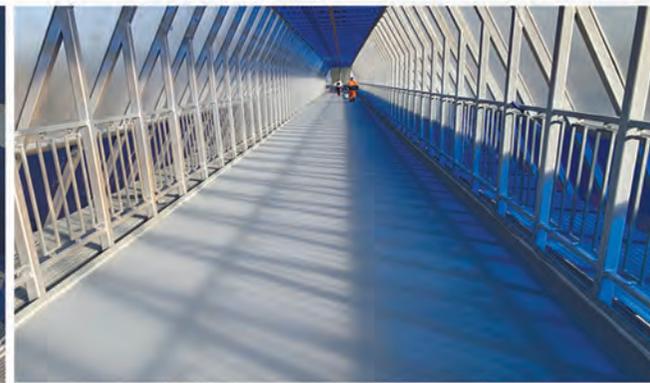
ГИДРОИЗОЛЯЦИЯ
ДЛЯ ПОДПОРНЫХ
СТЕН



ПОКРЫТИЕ ДЛЯ
ПЕШЕХОДНЫХ
МОСТОВ



ПОЛИМЕРБЕТОН
ДЛЯ ЗАЩИТЫ
ДЕФОРМАЦИОННЫХ
ШВОВ МОСТОВ



ТСС ТемпСтройСистема® 30 лет

119296, Россия, Москва,
Университетский пр., д. 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





ПРОИЗВОДСТВО СПИРАЛЬНОВИТЫХ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ ГОФРИРОВАННЫХ ТРУБ



ООО «ГофроВит» производит:

Спиральновитые металлические гофрированные трубы (СВМГТ):

- Диаметр трубы от 0,3 м до 3,6 м;
- Толщина металл от 1,5 мм до 4,0 мм;
- Покрытие трубы Z600 (Цинк 600)
- Покрытие трубы Z600 (Цинк 600) + Гермакрон-гидро;
- Покрытие трубы Z600 (Цинк 600) + Полимер ТС/WP;
- Размер гофра 68*13 мм и 125*26 мм;
- Отрезки длин трубы от 1 м до 20 м.

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

- Водопропускные сооружения;
- Подземные резервуары;
- Силосы для сыпучих материалов;
- Подземные переходы;
- Технологические тоннели;
- Бункеры



г. Дмитров,
ул. Профессиональная,
д. 135, к3

- Две линии СВМГ
- Общая площадь 4 тыс. м²
- Мощность 30 т/сут



г. Новосибирск,
ул. Петухова, д. 51

- Одна линия СВМГ
- Общая площадь 2 тыс. м²
- Мощность 20 т/сут

Качество нашей продукции подтверждено Сертификатом соответствия требованиям Таможенного союза ТР ТС 014/2011 "Безопасность автомобильных дорог" и результатами добровольной сертификации Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии РФ.



+7 (499) 340-23-83

+7 (964) 648-05-77



sale@gsmt.pro



WWW.GSMT.PRO





ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор») продолжает активно создавать опорную сеть платных скоростных автомагистралей. В 2022 году полноценно развернулось строительство крупнейшего на сегодня дорожного объекта страны — новой трассы М-12 Москва — Казань. Госкомпания также построит протяженный участок на ее продлении до Екатеринбурга. В завершающую стадию вступает формирование магистрали М-11 «Нева». Масштабные работы ведутся по модернизации подведомственных Госкомпании участков трассы М-4 «Дон». Дальнейшие планы формирования скоростной сети включают в себя новые грандиозные проекты — магистрали «Меридиан», Юго-Западная хорда, Джубга — Сочи и КАД-2 вокруг Санкт-Петербурга. Также ГК «Автодор» продолжает развивать свои компетенции в области государственно-частного партнерства.



За последние годы в России развернуты и реализованы масштабные планы автодорожного строительства. Уже действуют федеральные трассы, которые создают более высокое качество перевозок пассажиров и грузов. Имею в виду такие магистрали, как «Нева», «Дон», «Таврида», Центральная кольцевая автодорога и другие. Сегодня крупнейшим проектом в этой сфере является создание трассы М-12 Москва – Казань с выходом на Казахстан в рамках коридора «Европа – Западный Китай». Как мы и договаривались, на востоке дорога будет продлена до Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска.

Президент России Владимир Путин
(www.kremlin.ru)

ОТ МОСКВЫ ДО КАЗАНИ И ДАЛЕЕ: НОВАЯ «СТРОЙКА ВЕКА»



В транспортной инфраструктуре России еще недавно стройкой века называли Крымский мост. Теперь такое же «народное звание» получил крупнейший автодорожный проект страны — скоростная автомагистраль М-12 от Москвы до Казани с продлением до Екатеринбурга. Стройка уникальна в нескольких отношениях. Прежде всего, российские дорожники должны установить рекорд по скорости строительства новой трассы категории 1Б такой протяженности. И уже есть все основания полагать, что магистраль от Москвы до Казани откроется даже раньше обозначенного Президентом России срока, а именно — в 2023 году.



Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин:

— Активно ведется работа по реализации проекта «Запад — Восток», который соединяет такие города, как Санкт-Петербург, Москва, Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург, Челябинск, Тюмень. В рамках запланированных мероприятий за 3,5 года реализуются беспрецедентные даже по мировым масштабам проекты. Общей протяженностью мы планируем построить 1, тыс. км новых трасс. Еще 1,9 тыс. км на подходе к М-12: мы планируем расширить существующие дороги с выходами на границу Казахстана с дальнейшим выходом на Китай.

(www.kremlin.ru)

М-12: ОСНОВНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

«Самое масштабное развитие получит транспортный коридор «Запад — Восток» от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга», — говоря о ближайших перспективах формирования сети скоростных дорог страны, подчеркивает председатель правления Государственной компании «Автодор» Вячеслав Петушенко.

М-12 Москва — Нижний Новгород — Казань станет самым протяженным элементом российской части международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК) и, в отечественных координатах, транспортного коридора «Восток — Запад». Заказчиком строительства выступает Государственная компания «Автодор».

Капиталоемкий проект обсуждался достаточно долго, в то время как строились другие составляющие транснационального коридора: М-11 «Нева» и ЦКАД. Окончательное решение о необходимости скоростной автомобильной связи Москвы с Казанью сформулировано в Указе № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», который в мае 2018 года подписал Президент России Владимир Путин.

После анализа ситуации в 2019 году было принято решение строить новую трассу, а не увеличивать пропускную способность существующих дорог, опираясь на модернизацию перегруженной М-7 «Волга». Старт проекту летом 2020 года дал глава Правительства РФ Михаил Мишустин.

Перед строителями поставлена беспрецедентная задача — за четыре года ввести в эксплуатацию магистраль протяженностью более 810 км, которая пройдет по территориям Московской, Владимирской и Нижегородской областей, республик Чувашия и Татарстан. Сравним: 552 км трассы М-11 «Нева» (без учета головного участка и будущего обхода Твери) строили около семи лет.

Реальностью ускоренные темпы строительства новой магистрали оказалась благодаря не только задействованным ресурсам, но и управленческим инновациям. Трассу разделили на девять участков, по каждому из которых заключены госконтракты, предполагающие привлечение частных инвестиций. Более того, договоры построены по принципам ЕРС, то есть включают в себя одновременно и проектирование, и строительство. Такой подход позволил не только снизить нагрузку на бюджет, но выйти на стройку широким фронтом, а за счет объединения процессов проектирования и строительства оптимизировать временные затраты на прохождение различных официальных согласовательных процедур.

Пока проектная документация еще находилась в госэкспертизе, подрядчики смогли полным ходом начать подготовительные работы. К сентябрю 2021 года был полностью «пробит» створ будущей магистрали. Также ускоренно разработали и утвердили проекты переноса инженерных сетей, что при строительстве крупных инфраструктурных объектов является одним из наиболее сложных и затратных по времени процессов.

Проект, учитывая его масштабы и сроки реализации, неформально именовали даже «российским дорожным чудом». И на сегодняшний день уже



**Вячеслав Петушенко,
председатель правления Государственной
компании «Автодор»:**

— С введением всей трассы в эксплуатацию от Москвы до Екатеринбурга можно будет доехать всего за 14 часов вместо сегодняшних 24-28 часов. От Санкт-Петербурга до Екатеринбурга — за 17,5 часов, с учетом маршрута по М-11.

При обсуждении проекта была достаточно серьезная дискуссия, что делать — реконструировать М-7 «Волга» от Москвы до Казани или строить новую дорогу. Реконструкция, по мнению специалистов ГК «Автодор», не дала бы интересующего эффекта, поскольку существующий маршрут от Москвы до Казани примерно на 70% проходит через населенные пункты. Важно и то, что в силу своего географического положения соседняя трасса М-7 проходит вдоль Волги, севернее которой развития территорий практически нет. С учетом этого трассировка М-12 была выбрана таким образом, чтобы обеспечить развитие соседних регионов и агломераций. Например, Муром, Арзамас — это в перспективе большие экономические зоны, которые начнут развиваться с организацией транспортного потока между трассами М-7 и М-5 «Урал». Сомнений нет, что экономический эффект от реализации этого проекта будет достаточно серьезным.

М-12 — это умная автомобильная дорога, проектируется с учетом для подключения высокоавтоматизированных транспортных средств. На ней, кроме стандартного набора сервисов АСУДД, будут реализованы лучшие отработанные решения по подключенному транспорту.



Российская часть международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай»

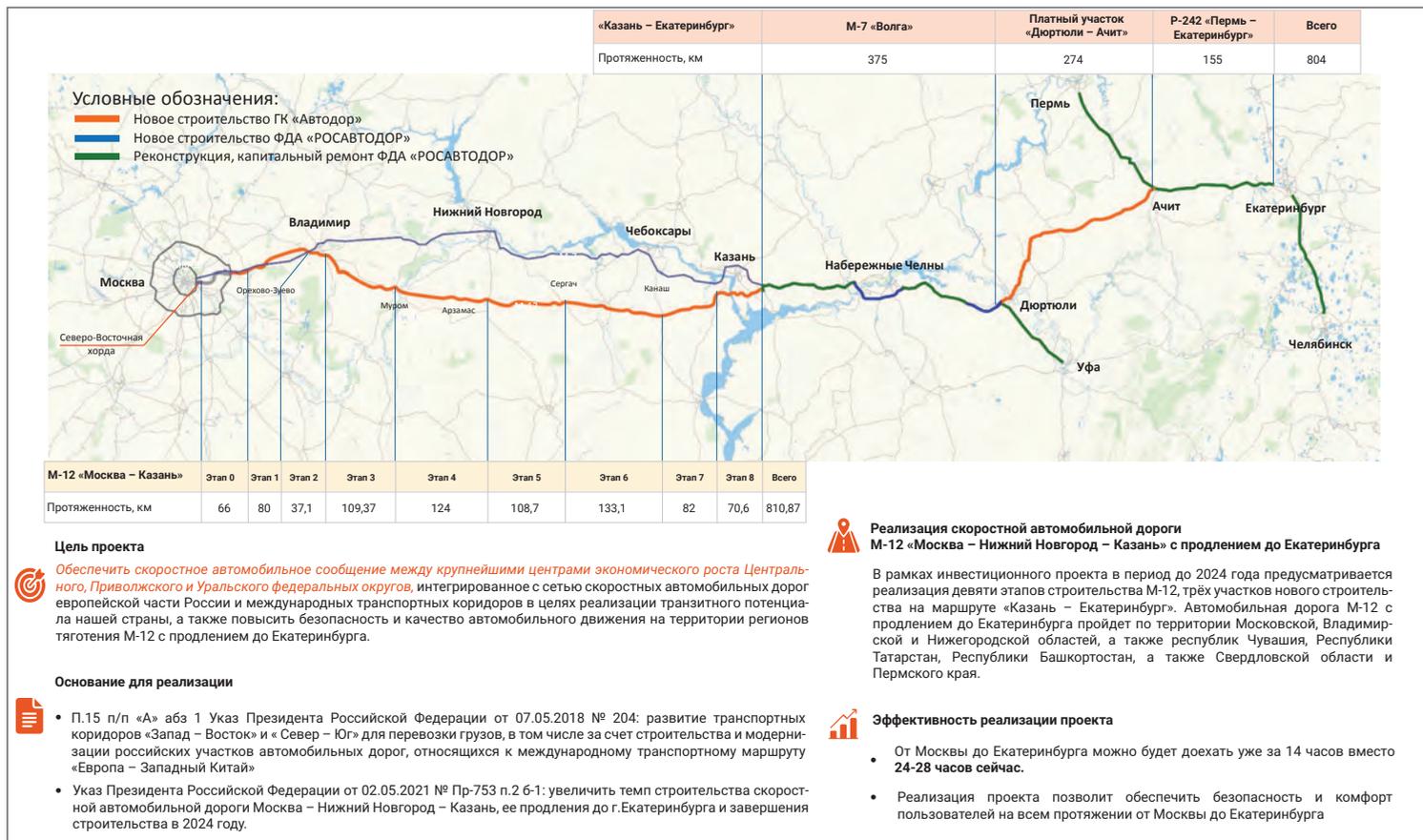
есть все основания полагать, что Госкомпании «Автодор» с подрядчиками удастся воплотить его в реальность своевременно и качественно.

Говоря о масштабах, нельзя не отметить, что в ходе строительства будет возведено более 300 искусственных сооружений, в том числе три уникальных моста: вантовый через Оку, монолитный через Суру и 3-километровый через Волгу.

При появлении возможности подрядчики сразу вышли на стройплощадки всех мостовых сооружений. В частности, в сентябре с опережением графика завершена надвигка вантового пролетного строения моста над правобережной поймой реки Оки на 4-м этапе строительства М-12. За три месяца мостовиками было собрано и укрупнено на стапеле 1184 т металлоконструкций.

Внеклассный мост через Оку — единственный вантовый мост на строящейся дороге М-12. Он свяжет берега Владимирской и Нижегородской областей в районе Муромы. Протяженность сооружения — 1377,6 м с вантовым центральным пролетом длиной 254 м. В его возведении задействованы 1,1 тыс. человек и более 100 единиц техники. Работы идут круглосуточно.

А 3 октября Госкомпания сообщила, что на мосту через Суру, который соединит берега Нижегородской области и Чувашской Республики, завершилась надвигка пролетного строения непосредственно через русло реки. В целом протяженность перехода составит 926,5 м. Мостовикам на тот мо-



Скоростная автомобильная дорога М-12 «Москва — Нижний Новгород — Казань» с продлением до Екатеринбурга

мент предстояло произвести еще 477 м надвигки. Пройти по мосту через Суру можно будет летом 2023 года.

ПЕРВЫЕ ПУСКОВЫЕ ОБЪЕКТЫ

До конца 2022 года дорожники сдадут в эксплуатацию более 100 км М-12. Напомним, 8 сентября было открыто движение по участку от ЦКАД А-113 (Ногинск) до А-108 (Орехово-Зуево) протяженностью 22,5 км, который является 1-м пусковым комплексом 0-го этапа строительства трассы.

Старт движению дал в режиме телемоста Президент России Владимир Путин. При этом глава государства отметил, что проведенная работа — еще один важный шаг в развитии надежного трансконтинентального автомобильного маршрута, соединяющего Запад и Восток нашей страны. «Напомним, согласно планам, до конца 2024 года должно быть завершено создание трассы Москва — Казань — Екатеринбург. В итоге с учетом уже действующей автодороги «Нева» время в пути от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга сократится почти в два раза — с 31 до 17,5 часов, — цитирует речь президента Mintrans.gov.ru, — Подобные скоростные, хорошо оборудованные ав-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ М-12:

- категория — **ІБ**;
- число полос движения — **4 (6) шт.**;
- ширина разделительной полосы — **3 м**;
- мостовые сооружения — **315 шт.**;
- транспортные развязки в разных уровнях — **19 шт.**;
- разрешенная скорость — **до 110 км/ч**;
- протяженность — **810,32 км.**

тотрассы имеют огромное, стратегическое значение для нашей страны. Они содействуют привлечению инвестиций и наращиванию экспорта, помогают лучше раскрыть потенциал прилегающих к ним территорий, положительно отражаются на всей национальной экономике, на качестве жизни людей».

Министр транспорта РФ Виталий Савельев, со своей стороны, сообщил, что, благодаря высокому темпу строительства, открытие движения по всей трассе М-12 от Москвы до Казани представляется возможным уже в 2023 году. Магистраль позволит сократить время в пути между городами на 5,5 часов (с 12 до 6,5). Это, по словам главы Минтранса, «принципиально новый уровень мобильности», учитывая, что в зоне тяготения маршрута «Европа — Западный Китай» проживает более 60 млн человек.

Уточним также, что на 2-м пусковом комплексе 0-го этапа в Московской области протяженностью 42,5 км будет 20 искусственных сооружений, транспортная развязка и 6-полосное движение. Уже началась укладка асфальтобетона. Участок планируется запустить в III квартале 2023 года. По сути, он будет обходом подмосковной Балашихи. Общая протяженность 0-го этапа — более 65 км. В его составе три транспортные развязки, две из которых уже открыты 8 сентября. Третья, на пересечении с Носовихинским шоссе, будет построена в 2023 году.

Всего по территории Подмоскovie пройдет 77 км М-12 через шесть муниципалитетов. В этом направлении живет 1,5 млн человек, расположены крупные производства, логистические центры. Дорога станет дублером одного из самых загруженных автотранспортных направлений в России — М-7 «Волга».

А ко Дню дорожника на М-12 достроили 1-й пусковой комплекс 2-го этапа протяженностью 26,1 км, который станет частью платного дублера Южного обхода города Владимира.

«Нам удалось обогнать изначально запланированные сроки на полтора года. Здесь ускориться помогло то, что все вопросы с администрацией Владимирской области решались быстро и без проволочек. Правительство выделяло деньги в нужных объемах, и подрядчики сильные. На самом деле это победа», — отмечает Вячеслав Петушенко.

Общая протяженность 2-го этапа составит 37,1 км — от пересечения с региональной дорогой «Волга» — Столбищи до пересечения с федеральной автодорогой Р-132 «Золотое кольцо» (Владимир — Гусь-Хрустальный — Тума). Возводятся, в том числе, 15 искусственных сооружений — мосты М-7 «Волга» и железные дороги. Полностью открыть движение по этому участку планируется к концу года. Общая протяженность М-12 по Владимирской области составит 219,4 км.

ДАЛЬШЕ С ЗАПАДА НА ВОСТОК

Созданием скоростного сообщения до Казани мегапроект, однако, не завершится. В апреле 2021 года в послании Федеральному собранию Владимир Путин поручил продлить магистраль до Екатеринбурга. Это подразумевает строительство 450 км новых дорог и реконструкцию 350 км существующих. Общая протяженность маршрута от Москвы до Екатеринбурга составит около 1,6 тыс. км.

Трасса от Казани пройдет по территории Татарстана, Башкирии, Пермского края и Свердловской области. Маршрут включает в себя участки капитального ремонта с расширением до четырех полос движения, участки реконструкции и нового строительства. Реализацией этого проекта занимаются совместно Федеральное дорожное агентство и Госкомпания «Автодор».

ГК «Автодор» выступает заказчиком строительства новой трассы Дютюрли — Ачит, которая пройдет по Республике Башкортостан, Пермскому краю и Свердловской области, соединив федеральные дороги М-7 «Волга» и Р-242 Пермь — Екатеринбург. Ориентировочная протяженность участка составит 275 км.

По сегодняшней ситуации вице-премьер Марат Хуснуллин, курирующий проект, заявляет, что в 2023 году намечено запустить основной ход всей трассы Москва — Казань, а задача этого года — полноценно развернуть работы на участке Казань — Екатеринбург.

Столицей Урала развитие транспортного коридора, однако, не завершится. Президент России Владимир Путин поручил продлить трассу до Челябинска и Тюмени. А на дальнейшую перспективу по транспортному коридору «Запад — Восток» предполагается скоростной выход на границу Казахстана по маршруту в Китай. ■



Уходящий год стал настоящей проверкой на прочность главной транспортной артерии, связывающей Центральную Россию с Крымом и курортами Краснодарского края. Если в прошлом году на рост трафика преимущественно влияли «ковидные» ограничения, то сейчас, под антироссийскими санкциями и с отменой авиарейсов по большому количеству направлений, наш юг для многих россиян стал единственной возможностью отдохнуть на теплом море, причем резко возросла популярность автотуризма.

М-4 «ДОН»: ПАЗЛ СКЛАДЫВАЕТСЯ

Сразу резюмируем — несмотря на продолжающуюся реконструкцию, в условиях, когда южные аэропорты перестали принимать самолеты, а поезда переполнены, магистраль достойно приняла трафик из сотен тысяч автомобилистов. Госкомпания «Автодор» предстоит выполнить еще несколько шагов, и на горизонте ближайших лет пазл полноценного транспортного коридора сложится.

На большем своем протяжении трасса М-4 представляет собой современную магистраль из 4-6 полос с разрешенной скоростью от 90 до 110 и 130 км/ч на платных участках. Благодаря этому путь из Москвы до Ростова-на-Дону занимал порядка десяти часов.

Дорожно-строительные работы последних лет «расширили» множество узких участков. В прошлом году спрямлены «тульские горки» на км 275 — км 287. В конце декабря завершили работы на участке км 715 — км 741 от Верхнего Мамона до реки Богучарки, где часто выстраивались пробки.

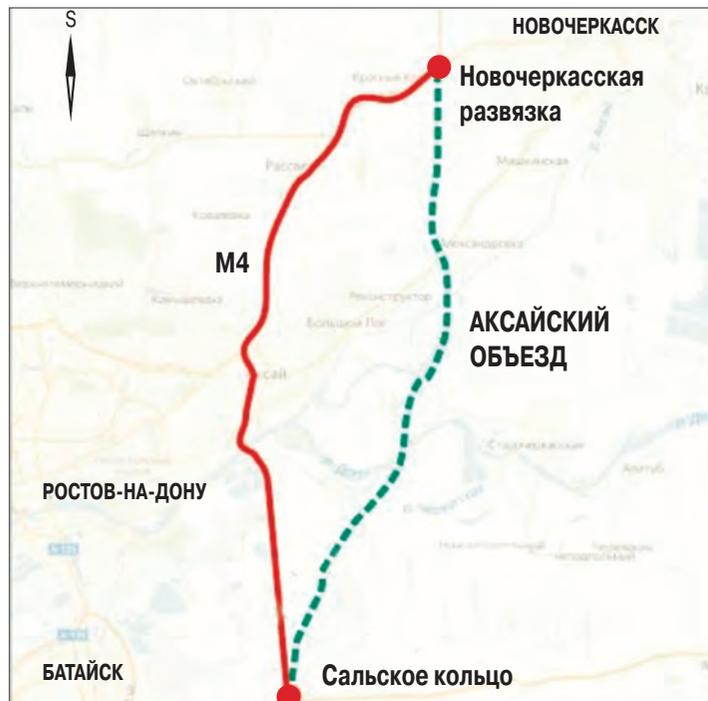
Затруднение движения сохраняются на следующем участке с 741 по 777 км — от Богучара до границы с Ростовской областью, — реконструкция которого завершится в 2023 году. Здесь дорожники изменяют продольный и поперечный профиль трассы. Проект также включает в себя строительство трех транспортных развязок для обеспечения связи с местными населенными пунктами: на 750 км, 763 км и 771 км. Кроме того, здесь появятся две площадки отдыха, дефицит которых остро ощущается на трассе.

Следующий серьезный участок реконструкции находится в Каменском-Шахтинском. Здесь продолжаются работы на мосту через Северский Донец на км 931. Работы, начатые в прошлом году, ведутся с опережением графика.

Демонтаж аварийного сооружения постройки 1966 года ведется параллельно с возведением нового перехода. В августе мостовики приступили к монтажу балок пролетных строений. Проект предусматривает метод конвейерно-тыловой сборки — на берегу со стороны Москвы сооружен стапель, на котором ведется укрупнительная сборка металлоконструкций для их последующей надвигки в сторону русла реки.

Строительство Обхода Аксая — еще один из крупнейших инвестиционных проектов на трассе «Дон». Проект предусматривает реконструкцию существующих участков М-4 с 1024 по 1036 км и с 1072 по 1091 км, а между ними — строительство дороги в новом направлении восточнее города Аксай и хутора Большой Лог. Фактически этот участок станет полноценным Восточным обходом Ростова-на-Дону и обеспечит скоростной транзитный коридор.

На участке возводится 15 искусственных сооружений общей длиной более 5 км: пять мостов, восемь путепроводов (в составе трех развязок) и два надземных пешеходных перехода. До конца года планируется завершить одно из наиболее значительных сооружений — мост через Дон протяженностью 1901 м.



Чтобы повысить пропускную способность трассы — в пиковые часы трафик на подъезде к Ростову-на-Дону превышает 100 тыс. автомобилей в сутки, — дорожники в мае 2022 года, перед периодом отпусков, запустили рабочее движение на транспортной развязке в районе хуторов Ленина и Маяковского (км 1077), ликвидировав пересечение в одном уровне.

Строительство обхода Аксая ведется в круглосуточном режиме, задействовано почти 500 единиц техники и более 2 тыс. человек. При должном финансировании участок могут сдать досрочно, уже в следующем году.

Сейчас, чтобы добраться до Крыма, многие автомобилисты предпочитают сворачивать с М-4 по местным дорогам, проезжая до Керченского перехода через многочисленные станции. Для обеспечения стабильной транспортной доступности полуострова строится новая трасса. Основная часть ее — от Тамани — возводится силами Федерального дорожного агентства. А строительство еще одного ключевого участка — Дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК), который соединится с М-4, — взяла на себя Госкомпания «Автодор».

Объезд протяженностью 51 км свернет от трассы «Дон» на км 1305 в районе станции Динская, пройдет мимо станции Новотитаровская, пересечет

Ейское шоссе и у станции Марьянская соединится с федеральной дорогой А-289, реконструкцией которой занимается Росавтодор.

Проект включает в себя строительство трех транспортных развязок с региональными дорогами: Краснодар — Ейск, Краснодар — Тамань и Краснодар — Темрюк. На обходе построят 24 искусственных сооружения, в том числе 16 путепроводов (из которых четыре тоннельного типа), четыре моста через реки Понура, Кочеты, Сула и Магистральный канал.

Строительство началось в конце прошлого года, сдать объект планируется также в 2023 году. На объекте задействовано более 800 человек, свыше 200 единиц спецтехники и 300 единиц автотранспорта. Летом текущего года на 30 км были уложены нижние слои дорожного покрытия. В сентябре на стройплощадке запустили третий асфальтобетонный завод. В октябре начались работы по строительству транспортной развязки на пересечении ДЗОК с М-4.

Продолжаются работы в рамках комплексной реконструкции участка трассы «Дон» км 1513 — км 1517 от кольца на въезде в Геленджик до Марьиной Рощи. Проект призван развести местные и транзитные транспортные потоки и увеличить пропускную способность проходящей по городу перегруженной магистрали. Предусматривается возведение четырех надземных и двух подземных пешеходных переходов, разворотной петли у Марьиной Рощи и двух развязок. Также ведутся работы по устройству местных проездов, тротуаров, монтажу шумозащитных экранов, барьерного ограждения и освещения.

В мае 2022 года с опережением сроков открыто движение по новому путепроводу (и нескольким съездам строящейся развязки) на км 1513, который ликвидировал пересечение в одном уровне с улицей Луначарского. Также запущено движение по съезду с кольца по направлению из Геленджика в Новороссийск. Комплекс работ планируется завершить в 2023 году. ■



М-11 «НЕВА»: НЕДОСТАЮЩИЙ ОБХОД ТВЕРИ

Летом 2022 года стартовали работы по строительству последнего недостающего участка платной автодороги М-11 «Нева» — Северного обхода Твери протяженностью 62 км. После его ввода в эксплуатацию две столицы на всем протяжении маршрута будет связывать скоростная магистраль, что еще на час сократит время в пути.

Еще в 2014 году стало известно, что строительство III этапа скоростной платной автомобильной дороги М-11 Москва — Санкт-Петербург км 149 — км 209 откладывается на период после 2020 года. Тому способствовал ряд причин.

Госкомпания «Автодор» поставила цель соединить столицы скоростной магистралью перед проведением Чемпионата мира по футболу 2018 года, матчи которого проходили в нескольких российских городах. Строительство участка в 62 км с двумя уникальными мостовыми сооружениями повышало нагрузку как на бюджет, так и на строительные (и финансовые) возможности подрядных организаций, участвующих в концессионных проектах.

При этом параллельно Федеральное дорожное агентство приступило к давно назревшей реконструкции Южного обхода столицы Тверского региона. Участок федеральной трассы М-10 расширили, взамен аварийного построили новый четырехполосный мост через Волгу, за счет чего существенно повысили пропускную способность трассы «Россия».

Выполненная реконструкция вызвала опасения, что автомобилисты предпочтут пользоваться бесплатной альтернативой и трафик по Северному обходу Твери будет ниже ожидаемого — в то время платные дороги были относительно новым явлением в нашей стране. Но ситуация оказалась противоположной. Сегодня вынужденное «томление» по М-10, которая проходит по территории семи населенных пунктов с соответствующим ограничением скорости, наглядно демонстрирует автомобилистам, за что они платят день-

ги, выбирая платные трассы. В 2024 году ожидания водителей, которые периодически курсируют между столицами, станут реальностью.

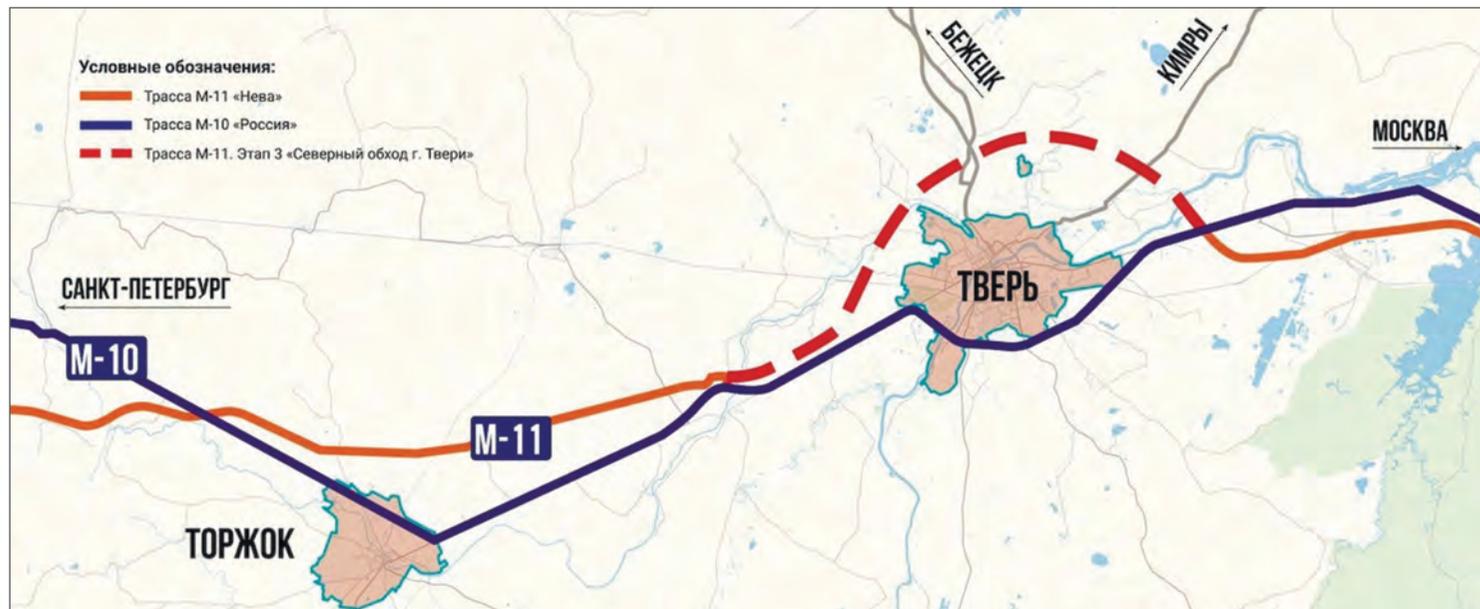
Весной 2020 года АО «Союздорпроект» приступило к актуализации проекта — в течение последних шести лет территория вокруг столицы Верхневолжья динамично развивалась, что потребовало различных корректировок, в том числе трассировки магистрали.

В мае 2022 года контракт на строительство с последующей эксплуатацией на платной основе III этапа М-11 заключен с АО «Дороги и Мосты», стратегическим партнером которого выступает ООО «Трансстроймеханизация». Сумма контракта — 69,7 млрд рублей. Срок окончания работ — 31 июля 2025 года.

Строительство завершающего участка трассы «Нева» ведется широким фронтом. На объекте задействовано порядка 900 человек и 300 единиц техники. Интенсификации выполнения работ способствует тесное сотрудничество Госкомпании с Правительством Тверской области, которое содействует в решении организационно-технических вопросов.

Четырехполосная дорога высшей технической категории, как и на всем своем протяжении, будет освещена, оборудована площадками отдыха и всей необходимой инженерной инфраструктурой. Трасса проходит вблизи 46 деревьев и СНТ, что требует устройство 103,7 тыс. м² шумозащитных экранов.

На обходе запроектированы 28 искусственных сооружений. В их числе — две транспортные развязки с региональными магистралями, ведущими на Кимры и Бежецк, семь мостов, из которых ключевым сооружением является транспортный переход через Волгу протяженностью 738 м.



Новый волжский мост спроектирован с учетом обеспечения прохода судов. Сооружение состоит из трех участков: русловой части, левобережной и правобережной эстакад. Для строительства внеклассного моста применяется комбинированная технология сборки. С правого берега в сторону русла пролеты будут надвигать, а на левом — поднимут до уровня дорожного полотна на временных конструкциях.

Монтажные работы на этом и других искусственных сооружениях ведутся полным ходом. Кроме того, по состоянию на начало октября 2022 года произведена расчистка территории, в том числе выполнены археологические изыскания. По основному ходу трассы сооружается земляное полотно и технологические площадки. На отдельных участках устраивается асфальтобетонное покрытие.

Первую очередь Северного обхода Твери планируется запустить к концу 2023 года, а полностью сдать в эксплуатацию — осенью 2024 года.

Помимо обеспечения более стабильной автодорожной связи Москвы и Санкт-Петербурга, новый участок сократит расчетное время в пути с 6,5 до 5,5 часов. Северный обход Твери также стимулирует трафик между трассами М-10 «Россия» и Золотым кольцом, что позитивно скажется на развитии внутреннего туризма. Кроме того, новая дорога создаст дополнительные возможности для развития Тверского региона в части ин-

фраструктурных проектов, агропромышленного комплекса и жилищного строительства.

Но этой масштабной стройке развитие трассы М-11, однако, не ограничивается. В Подмосковье, в районе деревни Бухарово на км 47 строится эстакада, которая соединит трассу «Нева» с восточной частью ЦКАД. Новый съезд позволит автомобилистам, двигающимся со стороны Санкт-Петербурга, по кольцевой дороге напрямую выехать на скоростную магистраль М-12 Москва — Казань. Таким образом, сооружение, сдача которого запланирована на декабрь 2022 года, станет частью международного коридора «Европа — Западный Китай».

Еще одна развязка строится в Пушкинском районе Санкт-Петербурга на км 681. Для автомобилистов, двигающихся со стороны Москвы, она обеспечит удобный подъезд к аэропорту Пулково.

В будущем на подходе к Северной столице по М-11 появятся новые развязки — Госкомпания «Автодор» приступает к разработке концепции «Вторая кольцевая автомобильная дорога (КАД-2)», которую с еще одним масштабным инфраструктурным проектом — Широкой магистралью скоростного движения (ШМСД) — необходимо будет также увязать с М-11. Соответствующее соглашение о сотрудничестве в рамках Петербургского экономического форума в 2022 году подписали глава Автодора Вячеслав Петушенко и губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. ■



М-3 — К РЕЖИМУ УСКОРЕНИЯ

Масштабная реконструкция федеральной автомагистрали М-3 «Украина», начавшаяся еще несколько лет назад, продолжается и сегодня. Правительство РФ поддержало проект обновления участка трассы на территории Калужской и Московской областей. Этот вопрос обсуждался в марте на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения.

«Одним из мероприятий, которые позволили бы снизить аварийность, может стать реконструкция дороги М-3 «Украина» на участке с 65-го по 124-й км», — заявил на заседании губернатор Калужской области Владислав Шапша. Речь идет об участке от Малоярославецкого района до пос. Киевский.

Со своей стороны, мэр Москвы Сергей Собянин поручил выполнить строительство многоуровневых транспортных развязок в пос. Рассудово и Киевский с реконструкцией Киевского шоссе на участке 51-65 км — от автодороги А-107 «Московское малое кольцо» до границы города. Этот проект власти Москвы одобрили еще летом 2019 года.

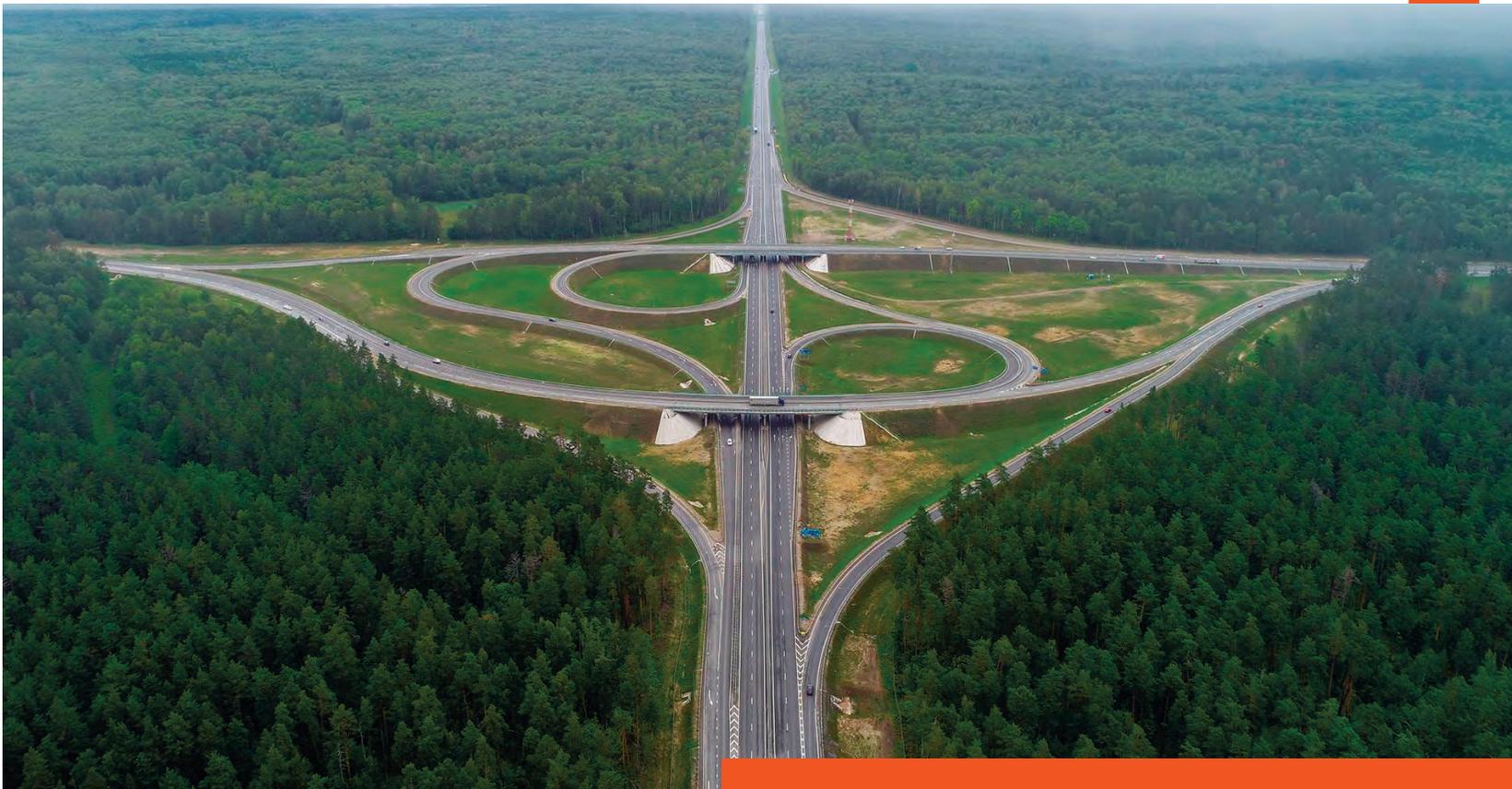
На проектно-изыскательские работы и реализацию первого этапа реконструкции, который включает в себя строительство многоуровневых развязок, планируется потратить более 3 млрд рублей.

В рамках первого этапа (км 51— км 53) подрядчику предстоит реконструировать участок Киевского шоссе протяженностью 1350 м, построить боковой проезд вдоль дороги, устроить разворотный съезд, оборудовать заездные карманы и павильоны ожидания на остановках общественного транспорта. Работы планируется выполнить за два года.

Проект реконструкции магистрали М-3 «Украина» на участке км 65 — км 124 еще два года назад получил положительное заключение Госэкспертизы. Речь идет о 59-километровом отрезке, пролегающем по территориям Москвы (Троицкий административный округ), Московской (Наро-Фоминский район) и Калужской (Боровский, Жуковский, Малоярославецкий районы, г. 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 102-й км) будет насчитывать шесть полос движения. На оставшейся части — со 102-го по 124-й км — трасса будет четырехполосной.

Проектом предусмотрена реконструкция 15 мостов, строительство 19 путепроводов, 10 транспортных развязок и реконструкция двух транспортных развязок. Так как участок будет эксплуатироваться на платной основе, на 85-м км (к северу от Ворсино, на границе Московской и Калужской областей) будет установлен пункты взимания платы, а на 66-м и 116-м км — построены многофункциональные зоны сервиса.

Важно отметить, что в данном инвестиционном дорожно-инфраструктурном проекте содержится ряд инновационных решений. Так, в частности, сеть ливневых канализаций, локальных очистных сооружений и до-

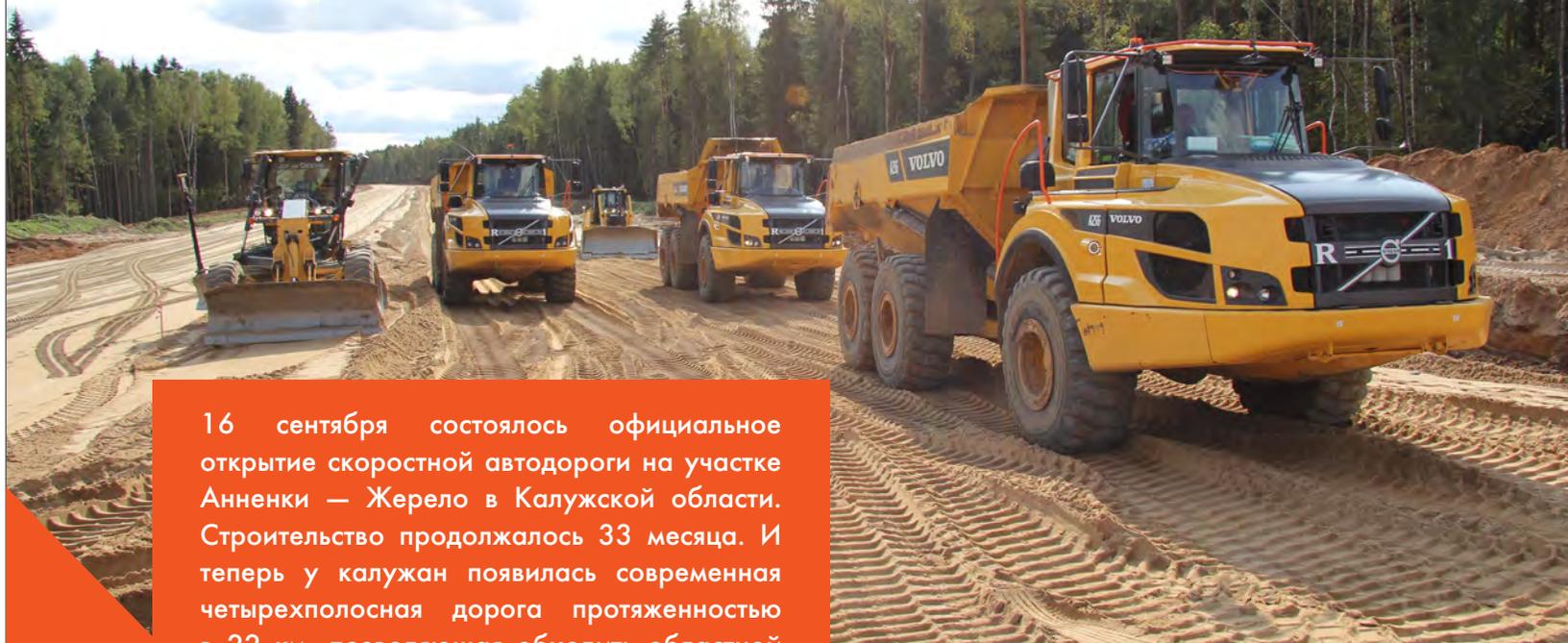


ждеприемников будет выполнена из композитных материалов, которые позволят значительно увеличить срок службы объекта.

В населенных пунктах Калужской области в дополнение к новой четырех- и шестиполосной магистрали будет открыто движение по двухполосным дорогам, расположенным по обеим сторонам трассы М-3 (так называемым дублерам). Таким образом, общее количество полос для движения составит от шести до восьми. Так, в г. Балабаново и на участке магистрали рядом с ТЦ «Мастер» в г. Обнинске магистраль будет проходить по эстакаде. Это позволит автотранспорту, движущемуся по боковым двухполосным дорогам-дублерам, совершать разворот в обратном направлении под трассой М-3, в том числе въезжать в Обнинск при движении со стороны Малоярославца. ■

СТРОИТЕЛЬНО-ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ХОЛДИНГ «АВТОБАН» И ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ «АВТОДОР» В АВГУСТЕ 2022 ГОДА ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО ОБЪЕКТУ «РЕКОНСТРУКЦИЯ С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ НА ПЛАТНОЙ ОСНОВЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ М-3 «УКРАИНА» — ОТ МОСКВЫ ЧЕРЕЗ КАЛУГУ, БРЯНСК ДО ГРАНИЦЫ С УКРАИНОЙ (НА КИЕВ), УЧАСТОК КМ 37 — КМ 173, МОСКОВСКАЯ И КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТИ». II ЭТАП СТРОИТЕЛЬСТВА, I ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС КМ 65 — КМ 86». СТОИМОСТЬ КОНТРАКТА СОСТАВИЛА 18,3 МЛРД РУБЛЕЙ, ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ СРОК ЗАВЕРШЕНИЯ РАБОТ — ДЕКАБРЬ 2025 ГОДА.

Р-1: ДВА КАЛУЖСКИХ ОБХОДА СДАНЫ ДОСРОЧНО



16 сентября состоялось официальное открытие скоростной автодороги на участке Анненки — Жерело в Калужской области. Строительство продолжалось 33 месяца. И теперь у калужан появилась современная четырехполосная дорога протяженностью в 22 км, позволяющая обходить областной центр с Севера. Северный обход также объединил несколько населенных пунктов, у которых раньше не было асфальтированных подъездных путей. Генеральным подрядчиком строительства объекта выступила дорожно-строительная компания Р-1. В проекте участвовали 18 субподрядных организаций.

Четырьмя годами ранее при активном участии Р-1 был построен Южный обход Калуги на участке Секиотово — Анненки с мостом через реку Оку. Автодорога длиной в 35,8 км соединила Калугу с федеральной трассой М-3 «Украина», а также дороги орловского, тульского и рязанского направлений. Строительство Южного обхода началось в августе 2015 года и было завершено к декабрю 2018 года.

Обе дороги возводились в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Они имеют стратегическое значение не только для Калужской области, но и для Центрального федерального округа в целом.

На торжественном открытии Северного обхода заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин подчеркнул: «Обход Калуги — это объект агломерационного значения, который позволяет создать единую многокомпонентную структуру, играющую большую роль в развитии и процветании нашего государства. Это образец для всей страны по синхронизации мероприятий, национальных проектов в различных сферах и отраслях, в достижении национальных целей по созданию комфортной городской среды, демографии, развитию экономики, внутреннего туризма, определенных Президентом».

Северный и Южный обходы Калуги — для региона объекты грандиозного масштаба. При строительстве Южного обхода компания Р-1 выполнила земляные работы в объеме 73 тыс. м³, асфальтобетонные работы на протяжении почти 35,9 км, возвела транспортные развязки в целом площадью более 15 км². В частности, уложено около 250 тыс. т асфальтобетона. На объекте от компании Р-1 работало более 120 человек, было задействовано около 50 единиц современной техники. Силами Р-1 также построены тротуары, нанесена дорожная разметка, проведены озеленительные работы, установлено освещение.





Эдгар АРАМЯН, председатель совета директоров ДСК «R-1»:

— К современным трассам сегодня предъявляют очень высокие требования, но я с уверенностью могу сказать, что наша компания способна обеспечить наилучшее качество дороги. Обходы Калуги для нас — не только еще один важный проект, который включил в себя целый комплекс работ, но и мерило нашей деловой репутации. Надеюсь, жители и гости города оценят результат наших трудов.

Северный обход Калуги — это свыше 35 км автомобильной дороги, четыре транспортные развязки, семь путепроводов общей протяженностью более 1,1 км, три моста общей протяженностью свыше 350 пог. м, в том числе через Московскую железную дорогу с переустройством инфраструктуры. Силами Р-1 также установлено 6,5 км шумозащитных экранов, устроено 11 локальных очистных сооружений для сбора воды с проезжей части и прилегающих территорий с последующей очисткой воды. Выполнено устройство освещения на всем протяжении объекта. В рамках проекта отремонтировано пять дорог общей протяженностью более 22 км. С начала выполнения работ было вырублено 260 га лесного массива, завезено более 3 млн кубометров песка и более 300 тыс. кубометров шлака, произведено и уложено более 153 тыс. т асфальтобетона. На объекте работало более 1,5 тыс. человек и более 500 единиц техники.

Губернатор Калужской области Владислав Шапша отметил, что новые дороги связаны с перспективой развития региона на десятилетия вперед: «Магистраль станет катализатором развития Калуги. Вокруг дороги появятся новые жилые районы, сады, школы, предприятия, увеличится количество рабочих мест. Пройдет немного времени, и мы не узнаем эти места».

Оба объекта были сданы в эксплуатацию раньше запланированных сроков — несмотря на пандемию с карантином, санкции и усложнившуюся экономическую ситуацию в стране. Слаженность действий ответственных и административных структур, профессионализм подрядчика и субподрядных организаций, стремление выполнить работу качественно и без задержек оказались сильнее обстоятельств.

Заслуги специалистов компании Р-1 в строительстве Северного и Южного обходов были отмечены представителями Правительства Российской Фе-



дерации и администрацией Калужской области. Им были вручены грамоты и благодарственные письма.

Дорожно-строительная компания Р-1 вновь подтвердила репутацию надежного и высокопрофессионального подрядчика, которому можно доверить даже самые сложные объекты. ■



www.dskr-1.ru



Параллель
20 ЛЕТ

ПРОИЗВОДСТВО ВЫСОКОПРОЧНОГО КРЕПЕЖА

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







МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) в своей сегодняшней деятельности ориентируется, прежде всего, на решение задач, поставленных новой Транспортной стратегией РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. В рамках КПМИ масштабная работа при этом ведется по федеральному проекту «Развитие морских портов», действие которого продлено до 2030 года. Поставлена задача увеличить портовые мощности страны до 1,3 млрд т. Реализуется также программа модернизации и развития внутренних водных путей. В частности, продолжается строительство Багаевского гидроузла на Дону, найдено новое решение по Городецком гидроузлу на Волге. Функции основного заказчика-застройщика по федеральным объектам с 2022 года выполняет ФКУ «Ространсmodernизация».



Певек — самый северный морской порт России. При этом на Чукотке его называют центром деловой активности региона. Известен еще и тем, что здесь с сентября 2019 года базируется первая в мире плавучая атомная теплоэлектростанция «Академик Ломоносов». Кстати, Певек — наиболее механизированный и глубоководный морской порт на всем протяжении Северного морского пути. Он открыт для захода судов в период летней навигации с начала июля по конец октября и служит для обеспечения Северного завоза. Вместе с тем стратегическое значение порта в современных условиях обусловило необходимость его дальнейшей модернизации и развития. Работы по реконструкции объекта были включены в КПМИ. Сегодня обсуждаются планы по обеспечению круглогодичной работы порта.

ПОРТ ПЕВЕК — ВОСТОЧНЫЙ КЛЮЧ К СЕВМОРПУТИ

Певек (Чукотский автономный округ) — самый северный морской порт России. Расположен в Чауской губе Восточно-Сибирского моря. Это наиболее механизированный и глубоководный порт на всем протяжении Северного морского пути. Он открыт для захода всех типов судов в период летней навигации с начала июля по конец октября, принимая грузы северного завоза, обеспечивающего жизнедеятельность Чаунского и Билибинского районов Чукотки — региона, не имеющего железнодорожного сообщения и автомобильных дорог. При высокой стоимости перевозок авиационным транспортом снабжение морем остается здесь практически безальтернативным каналом грузового сообщения.

Заказчиком реконструкции выступило ФГУП «Росморпорт», подведомственное Росморречфлоту. Мероприятие включено в федеральный проект «Морские порты России» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и реализуется в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Одной из особенностей порта являются сложные условия эксплуатации. То, что его причалы испытывают периодические большие нагрузки во время ледохода весной и при появлении первых плавающих льдин осенью, а также навалы и удары швартующихся судов, ускоряет физический износ причалов. Восстановление их технической готовности стало актуальной задачей.

Проектную документацию на реконструкцию объектов федеральной собственности — причалов № 1 и 2 — разработало ООО «НПКПроект», а строительно-монтажные работы выполняла генеральная подрядная организация



АКОО «Планум (Кипр) Лимитед». Затраты ФГУП «Росморпорт» составили более 500 млн рублей.

Работы по реконструкции причалов выполнялись в период с сентября 2019 года по сентябрь 2021 года (с приостановкой на зимний период) в тяжелых природно-климатических условиях: с частыми заморозками и снегопадами, постоянными ветровыми нагрузками с порывами ветра до 35 м/с и штормовыми явлениями.

В результате достигнуты следующие параметры: общая длина причалов — 365,64 м, тип сооружения — шпунтовая стенка, проектная глубина у кордона — 9,8 м. Причалы могут принимать суда с осадкой до 8,6 м. Прирост мощности составил 800 тыс. т в год.

Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию получено 23.11.2021. В настоящее время государственное имущество в морском порту Певек, в том числе реконструированные причалы № 1 и 2, передано на баланс ФГУП «Гидрографическое предприятие» (дочерняя структура ГК «Росатом») согласно распоряжению Росимущества от 05.10.2022.

На уровне Правительства РФ обсуждались и дальнейшие перспективы развития Певека, в том числе, для обеспечения его круглогодичной рабо-

В ПЛАНАХ — СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА ПОРТА ПЕВЕК В АКВАТОРИИ ЧАУНСКОЙ ГУБЫ И ОСНАЩЕНИЕ ЕГО ПОРТОВЫМ ФЛОТОМ ДЛЯ КРУГЛОГОДИЧНОЙ РАБОТЫ. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ПЛАНИРУЕТСЯ С 2026 ГОДА, ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПЕРЕВАЛКИ СОСТАВИТ ОКОЛО 2 МЛН Т ГРУЗОВ В ГОД И БОЛЕЕ 40 МЛН Т ЗА ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА (ДО 2059 ГОДА).

ты. В планах — строительство в рамках проекта развития Баимской рудной зоны нового морского терминала по перевалке руд редкоземельных металлов в акватории Чаунской губы (в районе мыса Наглейнын) и оснащение порта флотом для круглогодичной работы. Общий объем обрабатываемых грузов в итоге возрастет до 2 млн т в год. Использование нового терминала планируется с 2026 года. Перспективы порта напрямую связаны с программой развития добывающей промышленности Арктического региона, встроеной в международную транспортную систему. ■

Крупнейший универсальный торговый порт на Балтике расположен в Усть-Луге. Является вторым по величине в России (после Новороссийска) и входит в пятерку крупнейших портов Европы. Пропускная способность грузовых терминалов в Усть-Луге, по данным ФГУП «Росморпорт», в целом достигает 147 млн т в год. При этом продолжается развитие и модернизация мощностей морского хаба.

РАСШИРЕНИЕ МОЩНОСТЕЙ ГЛАВНОГО ТОРГОВОГО ПОРТА БАЛТИКИ

Что касается недавних основных достижений, то в рамках федерального проекта «Развитие морских портов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в 2021 году введен в эксплуатацию терминал по перевалке минеральных удобрений ООО «Ультрамар» мощностью 12 млн т. Реализация прочих мероприятий в морском порту Усть-Луга обеспечит прирост мощностей в объеме 42,8 млн т.

По информации ФГУП «Росморпорт», в августе 2022 года введена в эксплуатацию построенная акватория Южного района в морском порту Усть-Луга (в соответствии с разрешением Росморречфлота от 29.07.2022). Непосредственно строительство объекта осуществлялось предприятием с

сентября 2008 по декабрь 2019 года за счет средств федерального бюджета. Общая сумма бюджетных инвестиций на реализацию проекта составила более 2 млрд рублей. В акватории Южного района были сформированы четыре участка общей площадью 73,9 га.

Участок № 1 площадью 18,5 га и отметками дна –12,8 м обеспечивает безопасный подход и маневрирование расчетных судов типа «Астрахань» длиной 173,5 м, шириной 23 м и осадкой с грузом 10 м, следующих к причалам многопрофильного перегрузочного комплекса.

Участок № 2 площадью 7,8 га и отметками дна от –12 м (на площади 6 га) до –10,3 м (на площади 1,8 га) обеспечивает безопасный подход и маневрирование расчетных судов типа «СЛ-7» и «СО-14» длиной до 152 м, шириной



до 22,8 м и осадкой с грузом до 9 м, следующих к причалам комплекса по перегрузке лесоматериалов.

Участок № 3 площадью 0,7 га и отметками дна –5 м обеспечивает безопасный подход и маневрирование расчетных судов длиной 23,8 м, шириной 5 м и осадкой с грузом 1,4 м, следующих к причалам № 1, 2, 3, 4 строящейся базы обеспечивающего флота в устье реки Хаболовки.

Участок № 4 площадью 46,9 га и отметками дна –10 м обеспечивает безопасный подход и маневрирование расчетных судов длиной 116 м, шириной 26,5 м и осадкой в грузу 8,6 м, следующих к причалу № 5 базы обеспечивающего флота.

Реализация проекта позволила обеспечить условия безопасного плавания следующих к причалам терминалов Южного района судов с размерениями, не превышающими расчетные параметры.

Вместе с тем развитие порта продолжается. В частности, ООО «Новотранс Актив» в 2021 году приступило к строительству универсального торгового терминала мощностью 24,3 млн т, предназначенного для перевалки зерна, угля и генеральных грузов. В 2022 году продолжаются строительномонтажные работы на объекте.

Также ООО «Еврохим Терминал Усть-Луга» с 2020 года осуществляет строительство собственного терминала по перевалке минеральных удобрений мощностью 5,5 млн т в год. В течение последних двух лет ведутся работы по созданию объектов инвестора: причальных сооружений, железнодорожных и автомобильных походных путей, а также административных зданий и сооружений.

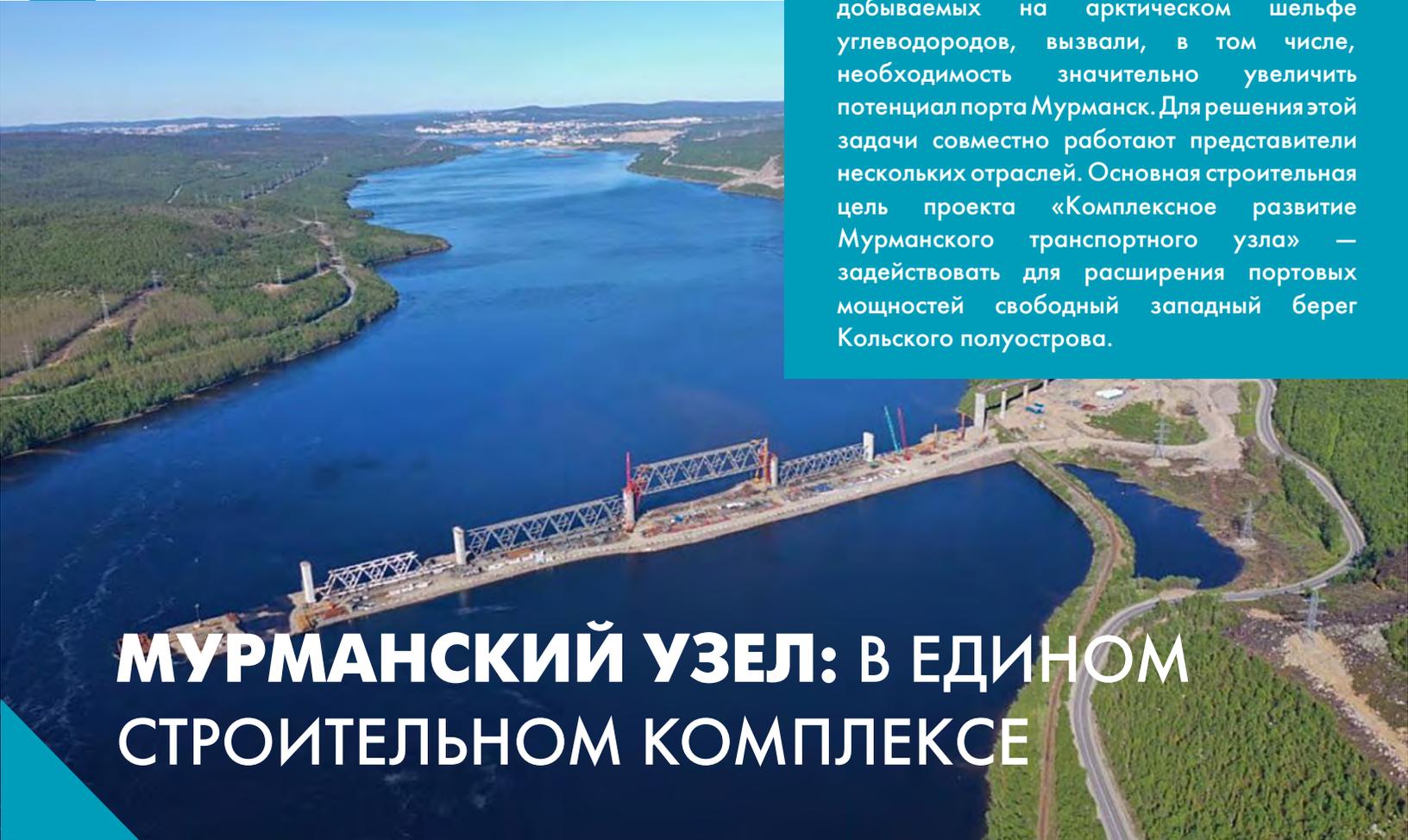
СПРАВКА

По информации ФГУП «Росморпорт», перспективными планами развития прибрежно-портовой инфраструктуры Усть-Луги, в частности, предусмотрено:

- строительство терминала по перевалке навалочных, генеральных и зерновых грузов мощностью 24,3 млн т в год;
- строительство терминала минеральных удобрений мощностью 5,5 млн т;
- строительство универсального морского терминала генеральных и навалочных грузов мощностью 13 млн т в год;
- строительство отгрузочного терминала минеральных удобрений мощностью 12 млн т в год.

Кроме того, ООО «Ультрамар» в 2021 году приступило к дальнейшему развитию своего существующего терминала с увеличением мощности на 13 млн т. В 2022 году начаты строительномонтажные работы по созданию инфраструктурных объектов. ■

Перспективы развития Северного морского пути планируются масштабным повышением объема перевозок, включая транспортировку добываемых на арктическом шельфе углеводородов, вызвали, в том числе, необходимость значительно увеличить потенциал порта Мурманск. Для решения этой задачи совместно работают представители нескольких отраслей. Основная строительная цель проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» — задействовать для расширения портовых мощностей свободный западный берег Кольского полуострова.



МУРМАНСКИЙ УЗЕЛ: В ЕДИНОМ СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ

Реализация проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» (МТУ) началась еще в рамках предыдущего варианта государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Предстоит создать круглогодично действующий глубоководный морской хаб — центр по переработке грузов.

Проект реализуется на основе ГЧП. При этом государство обеспечивает развитие и строительство железнодорожной инфраструктуры. 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 стадию реализации проект перешел в декабре 2013 года. Началось строительство электрифицированной железнодорожной линии от станции

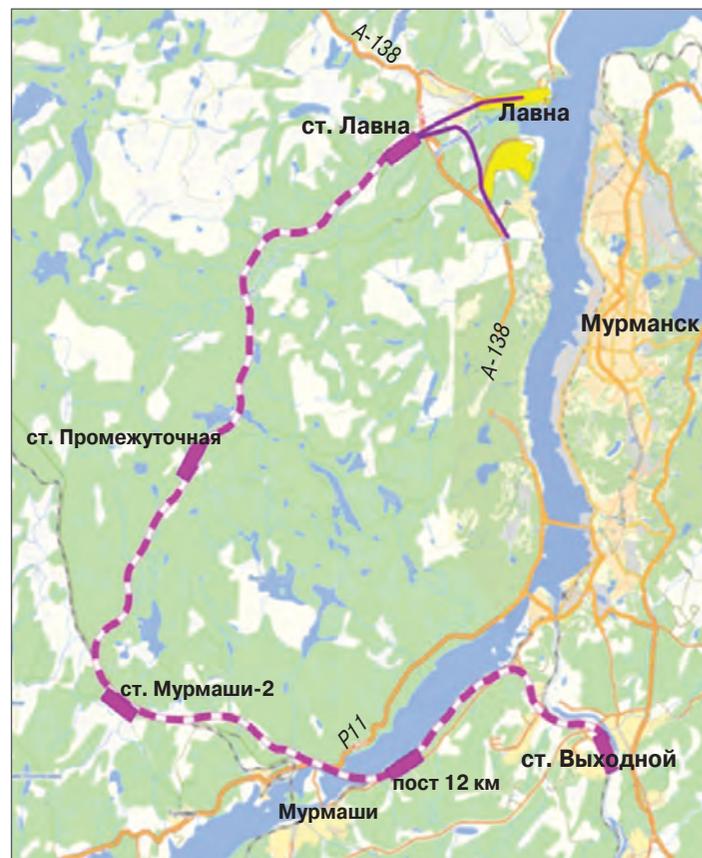


Выходной до будущего порта на западном берегу Кольского залива протяженностью 46 км и пропускной способностью не менее 28 млн т в год.

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 предполагался в 18 млн т в год. В ноябре 2018 года по проекту подписано первое в России концессионное соглашение в соответствии с инициативой инвестора (частная концессионная инициатива). Планируемый эффект от реализации проекта: обеспечение растущего экспортного потенциала российских производителей конкурентоспособной портовой инфраструктурой за счет создания современного, высокотехнологичного специализированного угольного терминала.

Реализация проекта существенно расширит портовые мощности на Северо-Западе, а их важность для российской экономики состоит не только в возможности увеличить экспорт угля, но и, как задумывалось изначально, создать на западном берегу незамерзающего Кольского залива терминалы по перевалке наливных грузов и контейнерных хабов.

Запланирована и модернизация объектов второго грузового района морского порта Мурманск (исполнитель — АО «Мурманский морской торговый порт»), что позволит в свою очередь увеличить мощность терминала на 2,5 млн т в год. С 2019 года на терминале осуществляется реконструкция причала № 2, в 2022 году продолжают строительно-монтажные работы. Кроме того, параллельно с этим завершено проектирование по реконструкции прочих объектов комплекса.



КОМПЛЕКС ПЕРЕГРУЗКИ УГЛЯ «ЛАВНА»

Инициатор проекта: ООО «Морской торговый порт «Лавна»

Стоимость реализации: 40 млрд рублей, в том числе:

- объекты федеральной собственности — 1,8 млрд;
- объекты частной собственности — 38,2 млрд.

Состав объектов: угольный терминал; железнодорожная инфраструктура необщего пользования, акватория, СНО.

Статус проекта: строительно-монтажные работы.

В СОСТАВЕ ПРОЕКТА — РЕКОНСТРУКЦИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ И СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ОБЪЕКТОВ ПОРТОВОЙ, ЖЕЛЕЗНО-И АВТОДОРОЖНОЙ, ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. В ИТОГЕ ГОДОВОЙ ГРУЗОБОРОТ МОРСКОГО ПОРТА МУРМАНСК ДОЛЖЕН СОСТАВИТЬ НЕ МЕНЕЕ 70 МЛН Т В ГОД.



Также ООО «Мурманский балкерный терминал» осуществляет мероприятия по реконструкции объектов третьего грузового района морского порта Мурманск. В 2021 году разработана и представлена декларация о намерениях инвестирования в реализацию проекта. В 2022 году продолжают работы по корректировке предпроектных решений.

Дополнительно в рамках федерального проекта «Развитие морских портов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в порту Мурманск ПАО «НОВАТЭК» реализует мероприятие по строительству морского перегрузочного комплекса СПГ общей мощностью 21,11 млн т. При этом первый этап проекта введен в эксплуатацию в 2020 году (мощность 10,67 млн т), в 2022 году продолжают строительно-монтажные работы по объектам второго этапа (мощность 10,44 млн т). Ввод в эксплуатацию ожидается в 2023 году.

Первоочередной задачей для Мурманского региона обозначено «комплексное развитие морского порта Мурманск — единственного незамер-

зающего российского порта в Арктике, развитие Мурманского транспортного узла как мультимодального транспортного хаба, строительство на территории этого порта новых терминалов и перевалочных комплексов».

В минувшем сентябре первый заместитель Председателя Правительства России Андрей Белоусов провел совещание о ходе реализации проекта. АО «Центр развития портовой инфраструктуры» подтвердило готовность обеспечить грузовую базу в объеме 18 млн т с 2024 года. Между АО «ЦРПИ» и ООО «Морской торговый порт «Лавна» подписан соответствующий обязывающий договор на принципах take or pay. В его рамках комплексная поставка угля будет обеспечена за счет собственной грузовой базы АО «ЦРПИ», а также за счет угледобывающих компаний ООО «УК «Сибантрацит», АО «Стройсервис», группы Telf AG и EP Resources AG.

По словам замминистра транспорта Василия Десяткова, несмотря на ряд сложностей в реализации проекта, рабочее движение по участку железнодорожной линии ст. Выходной — ст. Лавна и терминал «Лавна» будут открыты в декабре 2023 года. ■

Устранение лимитирующего участка между городами Городец и Нижний Новгород — одно из ключевых мероприятий на Волге, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Реализация проекта по поддержанию гарантированных глубин судового хода позволит решить массу стратегически важных вопросов.



НЕТ — ЛИМИТИРУЮЩИМ УЧАСТКАМ НА ВОЛГЕ

Участок внутренних водных путей от Городецких шлюзов до Нижнего Новгорода протяженностью 40 км фактически является центральным на Единой глубоководной системе Российской Федерации (ЕГС). Через него проходят транзитные грузопотоки в направлении Балтийского региона из центра Поволжья и Камы, а также основные круизные маршруты в направлении городов Нижний Новгород, Казань, Пермь, Волгоград, Астрахань.

Введенный в эксплуатацию в 1956 года Городецкий гидроузел имеет в своем составе два двухниточных судоходных шлюза, пороги нижних голов которых были запроектированы и построены в расчете на строительство нижележащего Чебоксарского гидроузла с отметкой нормального подпорного

уровня водохранилища 68 м. Такая отметка обеспечивала бы беспрепятственный проход крупнотоннажных судов на участке Волги между Горьковским и Чебоксарским гидроузлами с осадкой 3,6 м.

В настоящее время внутренние водные пути проходят по участку русла Волги, на который не распространяется подпор Чебоксарского водохранилища. Вследствие этого в течение 35 лет здесь ухудшаются судоходные условия из-за снижения уровней воды вследствие русловой эрозии, уменьшения глубин судового хода на 2 м.

Пропускная способность судового хода от Городца до Нижнего Новгорода снизилась с 45 до 6,8 млн т. При расходе воды в створе Нижегородского гидроузла в маловодные годы 900 м³/с гарантированная глубина на порогах

УСТРАНЕНИЕ ЛИМИТИРУЮЩЕГО УЧАСТКА ВОЛГИ ОТ ГОРОДЦА ДО НИЖНЕГО НОВГОРОДА ОБЕСПЕЧИТ:

- увеличение пропускной способности внутренних водных путей на 36,6 млн т в год;
- стимулирование обновления флота коммерческих и круизных судов;
- восстановление круизного судоходства на Волге;
- развитие туристической инфраструктуры во всех поволжских городах, а также создание новых круизных маршрутов в смешанном плавании «река-море» в Каспийском бассейне;
- снижение пиковых нагрузок с автомобильных и железных дорог в период навигации с потенциально возможным объемом перераспределения 107 млн т грузов с наземных на внутренний водный транспорт;
- перераспределение водных ресурсов Рыбинского и Горьковского водохранилищ в интересах гидроэнергетического и сельского хозяйств в регионе;
- увеличение загрузки региональных судоходных компаний и портов более чем в 4 раза;

- увеличение доходов Нижегородской области от перевозок грузов и пассажиров;
- создание более 2 тыс. рабочих мест в региональных организациях речного транспорта, судостроительных предприятиях Нижегородской области и в смежных отраслях;
- улучшение эксплуатационных и финансовых показателей работы флота, привлечение дополнительной грузовой базы, снижение себестоимости перевозок, повышение уровня национальной безопасности.

Кроме того, реализация проекта позволит решить вопросы национальной безопасности и обороноспособности РФ, связанные с возложенной на ЕГС задачей обеспечения оперативного маневра сил и средств Военно-Морского Флота, а также свободного прохода кораблей и судов морского и смешанного (река-море) плавания, строящихся в интересах ВМФ и Береговой охраны Погранвойск ФСБ РФ, на ряде расположенных в Поволжье специализированных предприятий.

и в камерах Городецких шлюзов № 15–16 в течение суток, а также на примыкающем лимитирующем участке, составляет 2,1 м, что позволяет проходить судам с осадкой не более 1,8 м. С учетом мероприятий по организации повышенных навигационных расходов воды за счет водных ресурсов Рыбинского водохранилища (1200–1400 м³/с), в отдельные дни в течение 2–3 часов в сутки достигается глубина 3,2–3,4 м, что позволяет в этот период времени обеспечить проход судов, но с осадкой не более 2,8–3 м (в целом на ЕГС планируется достигнуть нормативной глубины 4 м).

С 1972 года отраслевой наукой было рассмотрено более 15 вариантов решения этой проблемы. По результатам проектных работ Гипроречтранса в 1991 году, на стадии ТЭО по организации судоходства в створе Горьковского гидроузла, в качестве основного был выбран вариант строительства





низконапорного гидроузла в районе Б. Козино. Реализация проекта обеспечила бы решение проблем судоходства на лимитирующем участке при минимальных объемах дноуглубительных работ при строительстве и минимальных негативных последствиях на гидрологический режим территорий, расположенных в нижнем бьефе.

Однако в процессе разработки проектной документации по объекту «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла» выявился ряд проблемных вопросов, в основном экологического характера, связанных с увеличением зоны подтопления территории. В результате ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало по проекту отрицательное заключение. Государственный контракт был расторгнут. Реализация мероприятия приостановлена.

В целях приоритетного обеспечения прогнозируемой потребности грузопотоков на среднесрочную перспективу до 20 млн т и увеличения пропускной способности шлюзов Городецкого гидроузла на совещании у заместителя Председателя Правительства РФ Марата Хуснуллина 15.02.2021 было принято решение о реализации мероприятия по реконструкции судоходных шлюзов 15-16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнитель-

ной камеры шлюза, и создание судоходного канала от Городец до Нижнего Новгорода таким образом.

По результатам проведения конкурентных процедур, 16.12.2021 ФБУ «Администрация Волжского бассейна» заключен государственный контракт с АО «Монолитное строительное управление-1», предметом которого является одновременно выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию указанного объекта. Стоимость государственного контракта — 21,7 млрд рублей.

Следует отметить, что в долгосрочном периоде при дальнейшем увеличении грузопотоков будет определена потребность в строительстве низконапорного гидроузла с пропускной способностью, аналогичной другим шлюзам на реке Волге.

В соответствии с решением министра транспорта РФ Виталия Савельева, с 01.01.2022 реализация мероприятия в установленном порядке полностью передана ФКУ «Ространсмодернизация», являющемуся в настоящее время единым заказчиком по строительству объектов транспортной инфраструктуры.

Завершение строительства запланировано на конец 2024 года. ■



Багаевский гидроузел — один из крупнейших объектов транспортной инфраструктуры, строящихся сегодня в Ростовской области. Вместе с тем реализация проекта имеет стратегическое значение для всей системы внутренних водных путей страны. Гидроузел призван решить проблему обмеления Нижнего Дона и поддержания гарантированных глубин судового хода в 4 м, что позволит проходить здесь не только речным судам и судам класса «река-море», но и небольшим морским судам. Строительство стало возможно благодаря Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

К ПОЛНОЦЕННОМУ СУДОХОДСТВУ ПО НИЖНЕМУ ДОНУ

Напомним, Единая глубоководная система европейской части Российской Федерации имеет судоходные глубины 4 м, за исключением участков Кочетовский гидроузел — Ростов-на-Дону на реке Дон длиной 107 км и Городец — Нижний Новгород на реке Волге длиной 41 км. На первом из этих участков с помощью комплекса путевых работ и регулируемых сбросов воды обеспечивается глубина всего в 3-3,5 м, а на втором — в 2,5-3,2 м и только на протяжении 2 часов в сутки.

Строительство Багаевского гидроузла (крупнейшего за многие десятилетия инфраструктурного объекта на Нижнем Дону) ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» Росморречфлота начало в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Еще в 2009–2012 гг. были проведены научно-исследовательские и предпроектные работы с целью оздоровления Цимлянского водохранилища, изучения современных гидрологических условий нижнего течения Дона и выработки оптимального варианта мероприятий обеспечения пропускной способности Волго-Донского водного пути на всей протяженно-

сти. По результатам определено, что достижение требуемых габаритов, стабилизация уровней и глубин на лимитирующем участке возможны при строительстве низконапорного гидроузла в Багаевском районе Ростовской области. Стоимость реализации проекта на тот момент оценивалась в 22 млрд рублей.

В рамках обновленной государственной программы «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596, реализация инвестиционного проекта «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон» осуществляется в два этапа — объекты подготовительного и основного периодов.

Генеральным проектировщиком стало АО «Акватик» (Москва). Условиями государственного контракта, заключенного 10.11.2016, была предусмотрена разработка проектных решений, обеспечивающих снижение негативного воздействия на окружающую среду, сохранение водных ресурсов, путей миграции и нерестилищ промысловых рыб, а также способствующих недопущению засоления низовья и устья реки Дон. Акт завершения проектных работ подписали 25.01.2019. На оба этапа получены соответствующие положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России».



Строительство объектов I этапа (подготовительного периода) согласно государственному контракту от 23.04.2018 выполнял генеральный подрядчик АО «Стройтрансгаз» (Москва).

Основные работы подготовительного периода: разработка рабочей документации; очистка территории строительства от взрывоопасных предметов; обследование акватории; вырубка лесонасаждений; экологический мониторинг; работы по компенсации вреда водным биоресурсам (выпуск молоди осетра).

В рамках реализации I этапа:

- построен причал строительной базы;
- произведено устройство судоходной прорези и выполнение дноуглубительных работ у причального сооружения;
- построены площадка под объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения (ОПСТВН) и площадка строительной базы;
- построена временная линия электропередач;
- обеспечена экологическая безопасность территории строительства.

По результатам проведения итоговой проверки объекта «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон». Объекты I этапа (подготовительного периода) комиссией Северо-Кавказского управления Ростехнадзора 22.04.2021 выдано заключение о соответствии объекта капитального строительства требованиям технических регламентов, иных нормативных правовых актов и проектной документации, в том числе требованиям энергетической эффективности и требованиям оснащенности приборами учета используемых энергетических ресурсов (ЗОС).

12.05.2021 завершила работу комиссия с участием представителей Федерального агентства морского и речного транспорта и ФБУ «Азово-Донская



бассейновой администрации». Принято решение о соответствии сдаваемого объекта всем необходимым требованиям, подписан акт о приемке.

Продолжаются работы по изъятию земельных участков под строительство объектов II этапа (основного периода).

Победителем конкурса на выполнение работ по проекту «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон». Объекты II этапа (основного периода) признано также АО «Стройтрансгаз». Стоимость контракта составляет 27,9 млрд рублей. Как и ранее, заказчиком-застройщиком первоначально выступило ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей».

В соответствии с решением Министра транспорта Российской Федерации Виталия Савельева, с 01.01.2022 реализация мероприятия в установленном порядке полностью передана ФКУ «Ространсмодернизация», являющемуся в настоящее время единым заказчиком по строительству объектов транспортной инфраструктуры.

Как уточняет пресс-служба АО «Стройтрансгаз», в целом в состав строящегося гидроузла входят: судоходный шлюз с центральным пунктом управления, верхним и нижним подходными каналами с причально-направляющими сооружениями, водосбросная и земляная плотины, рыбоходно-нерестовый канал меандрирующей формы и рыбопропускной шлюз, объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения, поселок для эксплуатирующего персонала. Для обеспечения безопасности судоходства устраиваются руслорегулирующие дамбы, для предотвращения развития эрозионных процессов (размыв и обрушение) берегов от воздействия судовой волны и снижения негативного воздействия вод на население — дамбы берегоукрепления.

Завершение строительства запланировано на конец 2024 года. ■





АЭРОПОРТЫ

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) подключилось к реализации мероприятий транспортной части КПМИ в горизонте до 2024 года в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов». Одной из целевых задач масштабной модернизации аэродромной инфраструктуры является расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиамаршрутов, минуя Москву, до 50% от их общего количества. Причем больше половины заявленных в программе объектов расположено на Дальнем Востоке. 2022 год также ознаменовался широким фронтом работ в нескольких областных центрах России. Функции заказчика-застройщика по объектам аэродромной инфраструктуры, относящимся к федеральной собственности, при этом теперь по распоряжению Минтранса выполняет ФКУ «Ространсmodernизация».

РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ДОБРО
ПОЖАЛОВАТЬ
в Московский аэропорт Домодедово
имени *Михаила Ломоносова* WELCOME



Международный аэропорт Домодедово им. М.В. Ломоносова — авиаузел федерального значения, один из четырех основных аэропортов Москвы и Московской области. В настоящее время в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в аэропорту продолжаются работы по его реконструкции.

Официальное название проекта (проектов): «Реконструкция и развитие аэропорта Домодедово. Объекты федеральной собственности (первая и вторая очередь строительства), Московская область», «Реконструкция второй летной зоны аэропорта Домодедово, «Реконструкция взлетно-посадочной полосы № 1, рулежных дорожек и мест стоянок самолетов в аэропорту Домодедово.

Реализация проекта позволит обеспечить возможность приема современных воздушных судов, соответствие аэропортового комплекса современным требованиям обслуживания авиаперевозок, а также будет способствовать повышению уровня безопасности полетов, увеличению количества взлетно-посадочных операций как на внутренних, так и на международных сообщениях.

Реконструкция аэродромной инфраструктуры аэропорта Домодедово осуществляется за счет федерального бюджета.

Государственный заказчик: Федеральное агентство воздушного транспорта; заказчик-застройщик: ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Проектами предусмотрены следующие виды работ:

- поэтапная реконструкция ИВПП-2;
- строительство полигона для тренировки аварийно-спасательных расчетов при ОАСС-1 ИВПП-1;
- строительство очистных сооружений ИВПП-1;
- строительство проходных коллекторов;
- реконструкция водосточно-дренажной сети;
- реконструкция кабельной канализации;
- устройство сети рулежных дорожек;
- реконструкция искусственных покрытий перрона;
- строительство мест стоянки;
- реконструкция периметрового ограждения контрольной зоны аэропорта;
- строительство патрульной дороги и другие виды работ, предусмотренные проектом.

Завершение проекта и ввод в эксплуатацию планируется в 2023 году.■

Фото: пресс-служба аэропорта Домодедово





Международный аэропорт Брянск, находящийся в приграничном регионе, отнесен к числу российских авиагаваней, в которых прием воздушных судов временно приостановлен. Вместе с тем вынужденный простой позволил начать широким фронтом работы по реконструкции аэропортового комплекса, давно не отвечающего современным требованиям.

ВОЗДУШНАЯ ГАВАНЬ БРЯНЩИНЫ НА ПАУЗУ НЕ ПОСТАВЛЕНА

ГЛАВНЫЕ ВЕХИ И ДАТЫ

Сначала немного истории. В 1926 году на возвышенности близ села Городище началось возведение взлетно-посадочной полосы, а уже через год Брянский аэродром НКО, как его тогда называли, был запущен в эксплуатацию. Примечателен тот факт, что с 1928 по 1929 год в составе 15-й Брянской авиационной эскадрильи проходил службу знаменитый Валерий Чкалов.

К 1934 году был получен статус гражданского аэропорта. Брянская авиагавань стала принимать для дозаправки воздушные суда, выполняющие рейсы по маршруту «Москва — Киев» и обратно.

В годы Великой Отечественной войны аэродром был захвачен немцами, но уже в 1943 году, советские войска отвоевали оккупированную территорию. После войны объект отошел к военному ведомству и только в 1961

году был вновь открыт как гражданский аэропорт. В 1967 году здесь обслужили первый турбореактивный самолет.

К концу XX столетия город Брянск из-за интенсивного развития значительно увеличился в своих границах. Аэропорт оказался окруженным городскими кварталами. В целях предотвращения шумового загрязнения городской среды и поддержания безопасности полетов было принято решение закрыть действующий аэропорт и построить новый, на большем удалении от города, и рассчитанный на прием самолетов типа Як-42 весом 61 т. В декабре 1994 года новая авиагавань приняла первых пассажиров.

В сентябре 1995 года распоряжением Правительства РФ Брянскому аэропорту был присвоен статус международного. В июле 1996 года из аэропорта совершается первый международный рейс в Варну (Болгария), выполняемый на турбовинтовом «Ан-24». В 1997 году открываются новые международные направления на Стамбул (Турция) и Бургас (Болгария), выполняемые уже на Як-40 и Ту-134.



Благодаря увеличению в 1997 году длины ВПП на 300 м, длина которой стала составлять 2400 м, с сентября 1998 года аэродром начал принимать такие воздушные суда, как Ту-154и Ил-76 грузоподъемностью до 200 т.

Однако время шло, и аэропорт постепенно приходил в упадок. Для его дальнейшей эффективной эксплуатации требовалась серьезная модернизация.

В СТАДИИ ОБНОВЛЕНИЯ

План реконструкции был одобрен Главгосэкспертизой еще в 2019 году. В рамках этих работ планировалось реконструировать часть пассажирского перрона, водосточно-дренажную сеть, локальные очистные сооружения, патрульную дорогу, участки внутрипортовых дорог и ограждение территории, провести реконструкцию взлетно-посадочной полосы с искусственным покрытием, рулежных дорожек, светосигнального и радиотехнического оборудования аэродрома, грузового перрона. Кроме этого, было запланировано продолжить работы по реконструкции водосточно-дренажной сети и внутрипортовых дорог.

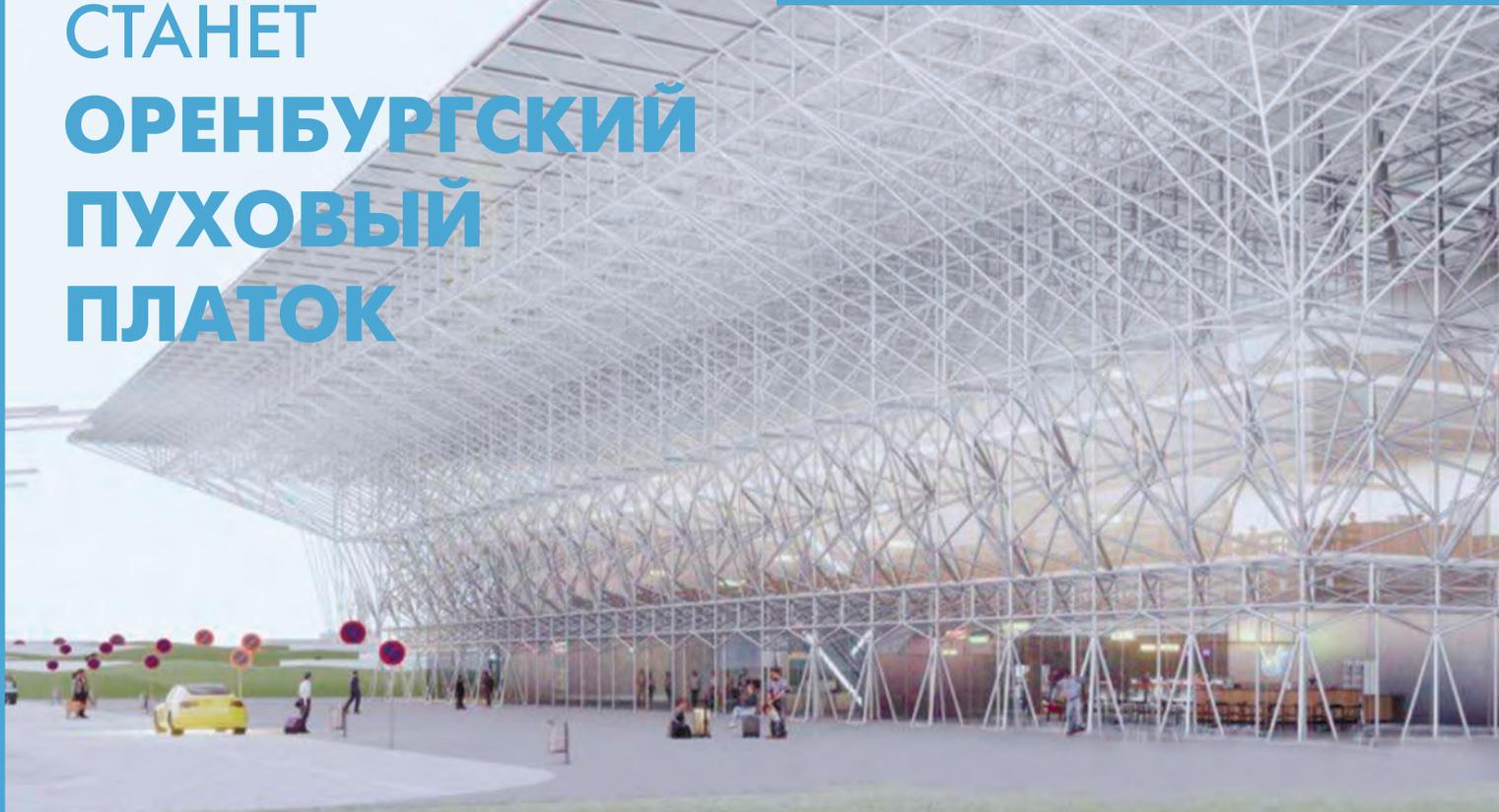
В 2022 году на реконструкцию аэропорта выделили 3,1 млрд рублей. Заказчиком выступает ГКУ «Управление капитального строительства Брянской области». Основную часть работ планируется выполнить до конца 2023 года, а уже в конце ноября текущего года будет завершена реконструкция взлетно-посадочной полосы. Также предстоит построить новое здание аэровокзала. К декабрю 2024 года все работы будут полностью завершены. ■

Фото: <https://guberniya.tv>



НОВЫМ СИМВОЛОМ ОБНОВЛЕННОГО АЭРОПОРТА СТАНЕТ ОРЕНБУРГСКИЙ ПУХОВЫЙ ПЛАТОК

Международный аэропорт «Оренбург» им. Ю.А. Гагарина является главными воздушными воротами Оренбургской области. Ежегодно через него проходит более 700 тыс. пассажиров. В целях доведения параметров аэродрома до соответствия современным требованиям обслуживания авиаперевозок было принято решение о модернизации аэропортового комплекса. 1 апреля 2022 года начались работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, а уже 1 сентября состоялось ее торжественное открытие.



Архитектурная концепция бюро Kosmos



Министр транспорта РФ Виталий Савельев:

— Последняя реконструкция объекта проводилась в 1998 году. Теперь, благодаря результатам нашей совместной работы пассажиры смогут путешествовать еще комфортнее и безопаснее. Учитывая стабильный рост пассажиропотока аэропорта Оренбург, который к 2025 году по прогнозам достигнет 1 млн человек, эти вопросы становятся как никогда актуальными.

Изначально ввод в эксплуатацию взлетно-посадочной полосы планировался на июнь 2023 года, однако благодаря слаженному взаимодействию заказчика работ – ФКУ «Ространсmodernизация», подрядных организаций и Правительства Оренбургской области реконструкция объекта выполнена в рекордно короткие сроки.

После реконструкции аэропорт Оренбург может принимать современные пассажирские воздушные суда типа Boeing 737-800 и Airbus 321, а также более крупные самолеты типа Boeing 767-300 с режимом эксплуатации 20 взлетно-посадочных операций в сутки.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы 2500X42 м была проведена в два этапа. На первом этапе аэродром мог принимать воздушные суда с укороченной ИВПП длиной 1850 м. На остальной части ИВПП – участке 650 м – производились работы по фрезеровке существующего асфальтобетонного покрытия и устройству первых выравнивающих слоев из асфальтобетона. Начиная с 20 мая, аэродром был закрыт для полетов. В этот период рейсы выполнялись в аэропорт Орск. Правительство Оренбургской области совместно с аэропортом Оренбурга организовало доставку пассажиров из Оренбурга в Орск и обратно.

В ходе реконструкции было демонтировано более 140 тыс. м² существующего асфальтобетонного покрытия, выполнены земляные работы в объеме около 1 млн м² грунта, нарезано и загерметизировано порядка 22 тыс. м деформационных швов. Кроме того, было уложено 126 тыс. м² нового асфальтобетонного покрытия полосы и 10 тыс. м² – рулевых дорожек.

Реконструкция выполнялась в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.



Также в аэропорту планируется реконструкция пассажирского терминала, которую будет осуществлять новый собственник акционерного общества — компания «АБС» (Аэропорты Большой Страны). Планируется, что общая площадь здания нового пассажирского терминала составит порядка 22 тыс. м², пропускная способность на внутренних авиалиниях составит не менее 360 пассажиров в час, на международных линиях – не менее 220 пассажиров в час. Предусмотрено строительство телетрапов для внутренних и международных линий и выходов на посадку к перронным автобусам.

Концепцию выбранного проекта разработали в Архитектурном бюро «Космос». В основу архитектурного облика нового терминала легли образы традиционного оренбургского кружевного платка и природы региона. Архитектурная концепция фасадов здания строится на структурной модульной сетке, которая формирует легкий и ажурный образ плетения платка.



Заместитель Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин:

— Реализация проекта обеспечит стабильность и бесперебойную работу аэропорта. Взлетно-посадочная полоса соответствует международным стандартам безопасности полетов воздушных судов ИКАО и является важнейшим объектом для обеспечения развития перевозок по воздушным трассам в Оренбургской области. Благодаря реконструкции ВПП значительно улучшилась связанность с крупными городами России, а также пятью международными направлениями.

Фасадное решение здания основано на пространственной стержневой конструкции. Такая конструкция позволяет перекрывать большие пространства минимальным количеством строительного материала, обеспечивая при этом жесткость и устойчивость. Кроме того, она обладает высокой степенью архитектурной выразительности и может формировать архитектуру-художественный облик как внешнего вида здания, так и его интерьеров. Яркий фасад аэропорта станет новым символом Оренбурга, который торжественно будет встречать жителей и гостей города.

Завершение работ по реконструкции аэровокзального комплекса запланировано на конец 2025 года. ■

Закончен проект реконструкции аэровокзального комплекса. Завершение работ по реконструкции аэровокзального комплекса запланировано на конец 2025 года. ■





VIATOR

Сделано в России Нижегородская область Балахна

.....

Компания «Реттенмайер Рус» посвятила себя исследованию, развитию и переработке **высококачественных органических волокон, получаемых из натурального и возобновляемого сырья.**

Наши знания и опыт в области практических применений и инноваций позволяют нам вот уже более 20 лет оставаться партнером номер один в дорожной отрасли.

Добавки **VIATOR®** – покрытые битумом волокна в гранулах – на протяжении десятилетий являются эталоном среди стабилизирующих добавок и обеспечивают высочайшее качество и функциональность современных дорожных покрытий.

ООО Реттенмайер Рус
Российская Федерация
115280, Москва,
ул. Ленинская Слобода д. 19 стр. 1
Тел. (495) 276 0640
info@rettenmaier.ru

ООО РЕТТЕНМАЙЕР РУС



Природные
волокна
Член концерна JRS

www.viatorp.ru



Одним из проектов в рамках авиационной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры стала реконструкция аэропортового комплекса в Ижевске. 26 августа состоялась церемония закладки первого камня строительства нового здания аэровокзала. Сдать терминал с пропускной способностью 400 пассажиров в час планируется в 2024 году.

ИЖЕВСК: СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА

В 2019 году ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» объявило конкурс на выполнение проектных работ по объекту: «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Ижевск)». Начальная цена контракта составляла около 153 млн рублей. Источником финансирования указывался федеральный бюджет.

В октябре 2020 года первый заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько и председатель Правительства Удмуртской Республики Ярослав Семенов провели совещание по вопросам строительства и реконструкции объектов аэропорта, на котором, в частности, было сообщено, что в рамках модернизации аэродромного комплекса планируется выполнить работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, сети рулежных дорожек, перронов, очистных сооружений.

Вместе с тем в регионе обсуждался и вопрос строительства нового пассажирского терминала. Действующее здание аэровокзала пропускной мощностью в 200 человек в час введено в эксплуатацию в октябре 1974 года. В 2018 году была произведена реорганизация схемы обслуживания пасса-

жиров для повышения уровня комфорта. В шесть раз расширена зона вылета; оборудованы бизнес-зал и VIP-зал; зона прилета оснащена багажной каруселью; проведена реконструкция входной группы; открыты обновленные пункты общественного питания, детская игровая и т. д. Система безопасности усилена кинологической службой и новыми сертифицированными средствами досмотра.

Аэропорт федерального значения Ижевск, однако, продолжал демонстрировать рост перевозок. На уровне руководства региона при этом заявлялось, что проектирование нового пассажирского терминала планируется начать уже в 2018 году.

Положительное заключение госэкспертизы проект аэровокзального комплекса компания «Ижавиа» получила 31 марта 2022 года. 5 августа стало известно, что Росавиация выдала разрешение на строительство объекта.

26 августа состоялась закладка символического первого камня здания аэровокзала. Вместе с главой Удмуртской Республики Александром Бречаловым участие в церемонии принял министр транспорта Виталий Савельев.



Руководитель Минтранса, в частности, отметил: «Мы видим потенциал и потребность населения в воздушных перевозках. Год назад, даже в условиях пандемии, аэропорт Ижевска установил рекорд, обслужив более полу-миллиона человек. Но республиканский аэропорт продолжает демонстрировать положительную динамику в нынешних непростых экономических условиях, вызванных внешними международными факторами. По итогам полугодия 2022 года Ижевск вошел в число 40 крупнейших российских аэропортов страны». Виталий Савельев также выразил уверенность, что строительство аэровокзального комплекса станет драйвером для многих отраслей республиканской экономики.

Со своей стороны, Александр Бречалов пояснил, что существующее здание терминала «не может обеспечить главное — увеличение пропускной способности, а потребность в этом есть». По словам главы региона, динамика пассажиропотока и в текущем году оптимистична. Причем, как подчеркнул Александр Бречалов, «этот проект не стал бы нашей новой реальностью без поддержки Президента страны, Правительства и Минтранса России».

Пропускная способность нового терминала составит 400 пассажиров в час, что вдвое превышает проектную мощность действующего аэровокзала. Площадь будущего здания — более 10,8 тыс. м². В терминале предусмотрены: общедоступный операционный зал, зал длительного ожидания, зал ожидания вылета, зона регистрации, зона общественного питания, зал выдачи багажа и здравпункт. Аэровокзал будет оснащен согласно всем современным требованиям: в нем предусмотрены лифты, эскалаторы, оборудованные



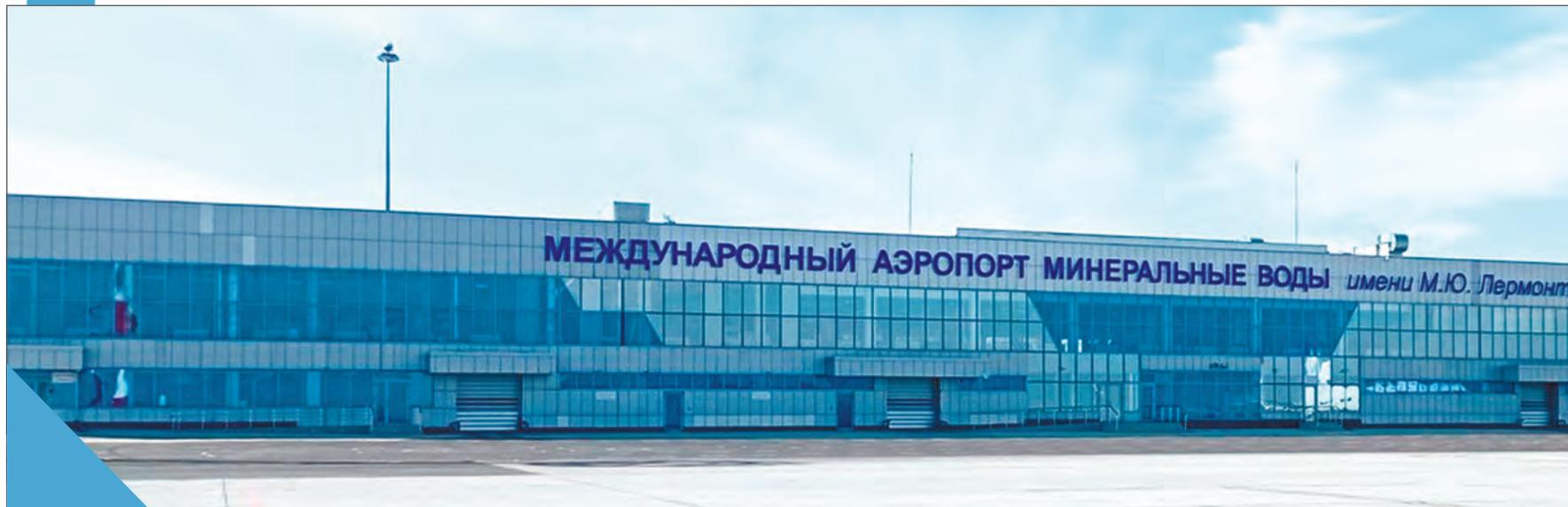
дованные в том числе для маломобильных граждан и детей, три телетрапа для доступа к воздушным судам.

Здание терминального комплекса будет выполнено по проекту «Концепция единства форм», выбранному жителями республики в рамках открытого голосования, в котором приняли участие более 30 тыс. человек.

Строительство нового терминала — одно из мероприятий комплексной реконструкции аэропорта Ижевска, которая также включает в себя реконструкцию и строительство взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона и других объектов, находящихся в собственности Российской Федерации. Бюджет возведения нового здания оценивается в 4,4 млрд рублей. Строительство аэровокзала планируется завершить в 2024 году.

Актуальность развития аэропорта подтвердила новость от 30 сентября: воздушная гавань встретила полумиллионного пассажира на два месяца раньше, чем в 2021 году. ■

ИЖЕВСКИЙ АЭРОПОРТ ИМЕЕТ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ И ЕЖЕГОДНО НАРАЩИВАЕТ ПАССАЖИРОПОТОК. В 2021 ГОДУ В ИЖЕВСКЕ УСТАНОВЛЕН РЕКОРД ПЕРЕВОЗОК — 544 751 ЧЕЛОВЕК, В 2017 ЭТОТ ПОКАЗАТЕЛЬ БЫЛ РАВЕН 315 ТЫС. БАЗОВЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ АЭРОПОРТА ЯВЛЯЕТСЯ АВИАКОМПАНИЯ «ИЖАВИА».



МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ: НА ПУТИ РЕКОРДОВ

В КОНЦЕ 2021 ГОДА АЭРОПОРТ ВПЕРВЫЕ В СВОЕЙ ИСТОРИИ ВСТРЕТИЛ ТРЕХМИЛЛИОННОГО ПАССАЖИРА. ПО ИТОГАМ ГОДА БЫЛО ОБСЛУЖЕНО БОЛЕЕ 3,2 МЛН ЧЕЛОВЕК. В 2022 ГОДУ НАБЛЮДАЕТСЯ СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ РОСТ КОЛИЧЕСТВА РЕЙСОВ И ПАССАЖИРОПОТОКА. В НАИБОЛЕЕ ЗАГРУЖЕННЫЕ ДНИ, СУТОЧНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ ПРЕВЫШАЕТ 15 ТЫС. ОЖИДАЕТСЯ, ЧТО К КОНЦУ ТЕКУЩЕГО ГОДА АЭРОПОРТ «МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ» ДОСТИГНЕТ РЕКОРДНОГО ГОДОВОГО ПОКАЗАТЕЛЯ В 4 МЛН ПАССАЖИРОВ.

В 2019 году в аэропорту был введен в эксплуатацию реконструированный павильон прибытия площадью более 9,4 тыс. м², что позволило увеличить пропускную способность внутренних воздушных линий до 1050 пасс/час и международных воздушных линий до 450 пасс/час.

Аэродром имеет современную взлетно-посадочную полосу размерами 3900x60 м. Это позволяет принимать любые типы воздушных судов.

В рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года за счет средств федерального бюджета в марте 2021 года были завершены работы по объекту «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край), II этап», включавшие в себя:

- реконструкцию перрона на 8 мест стоянок воздушных судов, в том числе для ВС типов В-747, Ан-124;

Международный аэропорт Минеральные Воды им. М. Ю. Лермонтова — крупнейший авиаузел Северо-Кавказского федерального округа. Обслуживая, прежде всего, курортный регион Кавминвод, имеет авиационное сообщение со всеми крупными городами России, странами ближнего и дальнего зарубежья. Неоднократно становился лауреатом номинации «Лучший аэропорт России» в категориях «Международный аэропорт» и «Аэропорт регионального значения» (до 4 млн пассажиров в год).

- установку искусственного покрытия, светосигнального оборудования и устройства электроснабжения с ТП-МС-2;

- установку и проведение водосточно-дренажной системы;

- спроектировано освещение перрона с устройством дистанционного управления и обслуживания ВС.

Закрывание воздушного сообщения с 11 другими южными городами России привело к существенному увеличению пассажиропотока в аэропорту Минеральные Воды – крупнейшему авианаправлению на Северном Кавказе. Так, за 9 месяцев 2022 года авиагавань обслужила 3,1 млн пассажиров, что на 28,4% больше, чем 2021 году, при этом рейсы выполнялись по 17 международным направлениям.

В планах аэропорта на 2023 год стоит не только дальнейшее увеличение пассажиропотока, но и открытие новых внутренних и международных направлений, начало строительства нового аэровокзального комплекса. Известно, что ООО «Новаяпорт» собирается вложить в проект 12 млрд рублей.

На сегодняшний день завершается проектирование терминала. В эксплуатацию здание введут в IV квартале 2024 года. Открытие нового терминала увеличит пропускную способность авиагавани, а также будет способствовать более комфортному пребыванию пассажиров в аэропорту. ■





Международный аэропорт Воронеж имени Петра I — активно развивающийся авиационный комплекс, лидер по объему авиаперевозок в Центрально-Черноземном районе. Благодаря выгодному географическому положению и количеству рейсов обслуживает жителей не только Воронежской, но и соседних областей. По итогам 2021 года принял более 0,8 млн пассажиров. К сожалению, в силу известных причин с конца февраля этого года аэропорт закрыт для авиасообщений, однако работы по его модернизации, напротив, идут полным ходом.

АВИАХАБ ЧЕРНОЗЕМЬЯ: ПОЛЕТЫ ОСТАНОВЛЕНЫ, РАБОТЫ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

О ПРОШЛОМ АЭРОПОРТА

9 февраля 1933 года в Воронеже открылся первый гражданский аэродром. Спустя некоторое время из-за плохого состояния грунтовой взлетной полосы было принято решение перенести гражданские авиаперевозки на военный аэродром, расположенный на северной окраине города, в районе нынешней улицы Хользунова. Позже, уже после окончания Великой Отечественной войны, этот аэропорт стал гражданским.

А в годы войны десятки сотрудников аэродрома, в основном летный состав, были мобилизованы на фронт. Многие из них остались на полях сражений навечно. Имена погибших земляков сотрудники авиапредприятия увековечили на гранитном обелиске, который находится на территории современного аэропорта у села Чертовицкое, построенного в 1971 году. Спустя пять лет, после увеличения ИВПП на 300 м, аэропорт стал воздушными воротами для всего Центрально-Черноземного региона, ежедневно отправляя более 3,5 тыс. пассажиров и столько же принимая.

В мае 1995 года аэропорт получил статус международного. «Воронежавиа» стало выполнять полеты в 30 авиагаваней 20 стран мира — в

Турцию, Словакию, Болгарию, Польшу, Чехию, Хорватию, Грецию, Македонию, Италию, Кипр, Мальту, Сирию, Египет, Объединенные Арабские Эмираты, Иран, Израиль, Австрию, Германию, Францию, Индию и т. д. Безусловно, осуществлялись регулярные пассажирские перевозки и во многие города России и СНГ.

Однако отсутствие финансовых вливаний в инфраструктуру аэропорта на протяжении двух десятков лет привело к критическому износу (68%) основных фондов. В 2006 году предприятие находилось на грани банкротства.

В 2008 году в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» начался I этап реконструкции аэропорта — обновление покрытий взлетно-посадочной полосы с заменой светосигнального оборудования.

В рамках II этапа в 2016 году было полностью заменено покрытие на рулежных дорожках, обновлены светосигнальное оборудование, водосточная сеть и установлены новые мачты освещения.

После модернизации аэродром получил взлетно-посадочную полосу размерами 2300x45 м, что позволило принимать и обслуживать воздушные суда класса D по классификации ИКАО до Boeing-757/767 и Airbus A321.



... И О НАСТОЯЩЕМ

Сегодня рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года осуществляется реализация проекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Чертовичское» (г. Воронеж)». Государственный заказчик работ на объекте — Федеральное агентство воздушного транспорта, застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Основной целью проекта является увеличение пропускной способности аэропорта, обеспечение соответствия взлетно-посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры современным требованиям в области безопасности полетов.

Реконструкция объектов аэродрома осуществляется за счет федерального бюджета.

Проектом предусмотрены следующие виды работ:

- удлинение искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП) на 200 м и реконструкция участка ИВПП 260 м;
- установка (перенос) светосигнального оборудования (светосигнальное оборудование ОВИ-1 с двух направлений посадки) на участке удлинения ИВПП;
- реконструкция (строительство) водосточно-дренажной сети на участке удлинения;
- реконструкция участка патрульной дороги под удлинение ИВПП;
- реконструкция периметрового ограждения под удлинение ИВПП с



установкой технических средств охраны (ТСО) периметрового ограждения аэропорта г. Воронеж;

- строительство стартовой аварийно-спасательной станции.

Работы должны завершиться до конца 2022 года.

Также в аэропорту Воронеж за счет внебюджетного финансирования продолжается строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных авиалиний. Площадь терминала составит 13,7 тыс. м² (общая площадь застройки — 6 тыс. м²). Новый аэровокзальный комплекс столицы Черноземья сможет обслуживать около 2,5 млн пассажиров в год.

На сегодняшний день реализация проекта предполагает корректировку проектной документации с прохождением государственной экспертизы, разработку рабочей документации в BIM, выполнение СМР «под ключ», включая полный объем электромеханических работ.

Сроки реализации проекта: январь 2022 — апрель 2023 года..■



БОГАШЕВО: НА ФИНИШНОЙ ПРЯМОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ



Международный Аэропорт ТОМСК им. Н.И. Камова (Богашево) — один из наиболее интенсивно развивающихся региональных аэропортов федерального значения. Благодаря выгодному расположению воздушная гавань обслуживает жителей не только Томской области, но и близлежащих регионов. Пропускная способность аэропорта — 600 пассажиров в час: 400 человек на внутренних и 200 на международных авиалиниях. В настоящее время ведется реконструкция аэропортового комплекса.

Проект реализуется в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Реконструкция аэродрома выполняется без длительного закрытия аэропорта в согласованные «технологические окна».

Основной целью проекта является увеличение пропускной способности аэропорта, обеспечение соответствия взлетно-посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры современным требованиям в области безопасности полетов. Реконструкция объектов аэродрома осуществляется за счет федерального бюджета.



Генеральный директор аэропорта ТОМСК А.В. Перфильев:

– Реконструкция аэропортового комплекса «Богашево» – это комплекс работ, включающий в себя реконструкцию взлетно-посадочной полосы, строительство нового терминала, а также строительство въездной группы с парковочными площадками. Один из главных проектов нашего региона находится на особом контроле губернатора Томской области. Это самый масштабный в истории томского аэропорта проект, который решает одну из приоритетных на сегодняшний день задач государственной политики регионального развития – расширение сети межрегиональных маршрутов без посадок в Москве, а также обеспечение пассажиров современными, комфортными условиями и высоким уровнем безопасности полетов. Из федерального бюджета на реализацию проекта было получено более 3 млрд.

Государственный заказчик: Федеральное агентство воздушного транспорта. Заказчиком-застройщиком в начале строительства выступает ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». На сегодняшний день эта функция передана ФКУ «Ространсmodernизация».

В проект включены следующие виды работ:

- реконструкция взлетно-посадочной полосы (2 этапа);
- строительство патрульной дороги;
- реконструкция рулежной дорожки;
- устройство ограждения аэродрома с техническими средствами охраны;
- реконструкция системы светосигнального оборудования;
- устройство водосточно-дренажной системы;
- строительство очистных сооружений;
- строительство основной аварийно-спасательной станции;
- строительство объектов электроснабжения и связи;
- строительство контрольно-пропускного пункта;

В августе 2022 года подрядчик выполнил план по устройству асфальтобетонного покрытия взлетно-посадочной полосы аэропорта. На этом этапе реконструкции строители обновили асфальтобетонное покрытие на участке более 2 км, удлинили взлетно-посадочную полосу на 300 м и установили водосточно-дренажную систему. Специалисты подключили действующую светосигнальную систему и оборудование, помогающее пилотам при посадке в сложных метеоусловиях. ■





ТОЛМАЧЕВО: ВТОРАЯ ТРАНСФЕРНАЯ СТОЛИЦА В РАЗВИТИИ

Международный аэропорт «Толмачево» им. А. И. Покрышкина, в июле отметивший 65-летие с начала выполнения регулярных пассажирских авиаперевозок, позиционируется как второй по значению трансферный хаб России (после Московского авиаузла). На ключевых направлениях между Европой и Азией здесь транзитным пассажирам предлагается более 2,3 тыс. комбинаций пар стыковочных маршрутов, что дает возможность вылететь из Новосибирска почти в сто точек мира.

К НОВЫМ ЗАДАЧАМ

Пропускная способность аэропорта на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных — 1,3 тыс.

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 части страны, имеющим две ВПП (I и II категории ИКАО). Это

ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ИМ. А. И. ПОКРЫШКИНА В НОВОСИБИРСКЕ СТАНЕТ САМЫМ БОЛЬШИМ РЕГИОНАЛЬНЫМ АЭРОПОРТОМ ПЛОЩАДЬЮ СВЫШЕ 100 ТЫС. М². В РАМКАХ ПЕРВОЙ ОЧЕРЕДИ ПРОЕКТА ФАКТИЧЕСКИ УЖЕ ПОСТРОЕН НОВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ТЕРМИНАЛ ВНУТРЕННИХ АВИАЛИНИЙ.

также придало импульс привлечению средств в модернизацию остальной инфраструктуры аэропорта из внебюджетных источников.

По новому проекту развития Толмачево положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» было получено еще в 2015 году. 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 тот момент, когда Новосибирск официально объявили местом проведения Молодежного чемпионата мира по хоккею 2023 года.

В этой связи областное правительство поставило задачу в кратчайшие сроки увеличить площадь терминального комплекса аэропорта для обеспечения годового пассажиропотока минимум в 10 млн человек. Сдерживающим фактором, однако, является состояние аэродромной инфраструктуры, которое уже сейчас не соответствует интенсивности авиаперевозок.

С учетом важности развития авиахаба строительство и реконструкция его объектов были включены в Комплексный план модернизации и рас-



Генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич:

— За пределами Московского авиаузла этот терминал не имеет аналогов по используемым технологиям. Система спроектирована российской компанией, но основное оборудование было европейское, потому, что европейцы развивали подобные хабы довольно давно, и имеют опыт в создании такого оборудования. Думаю, скоро мы сможем сделать подобное на территории Российской Федерации. Для того чтобы быстро запустить терминал, мы вынуждены с Европы переключиться, по тем же чертежам, на других производителей, которые находятся в районе Юго-Восточной Азии.

ширения магистральной инфраструктуры в рамках исполнения Указа Президента РФ Владимира Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

ОСНОВНЫЕ ОРИЕНТИРЫ ПРОЕКТА

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, перрона с дополнительными 20 местами стоянок воздушных судов,



устройству светосигнального оборудования и периметрового ограждения.

Государственным заказчиком является Росавиация, застройщиком по объекту стало ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный подрядчик — АО «Новосибирскавтодор». Проект реконструкции аэродрома «Толмачево» разработан ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект». Сегодня федеральную часть проекта курирует ФКУ «Ространсmodernизация» Минтранса России, которое с 2022 выполняет функции государственного заказчика по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории РФ.

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.

Проект модернизации Толмачево реализуется в несколько этапов. В настоящее время в рамках первого этапа ведутся работы по реконструкции аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий аэропорта. Строительство нового терминала площадью 56 тыс. кв. м² планируется завершить до конца текущего года. На втором же этапе, который планируется завершить в 2025 году, площадь комплекса увеличится до 105 тыс. м². Тогда аэропорт сможет обслуживать 13-15 млн пассажиров.

На проектирование и строительство терминального комплекса запланировано в общей сложности более 20 млрд рублей частных инвестиций. ■



Компания MAPEI более 85 лет производит продукты строительной химии, основываясь на оригинальных научных разработках и собственных инновационных решениях. В России продукция MAPEI активно используется, в том числе, на объектах промышленно-гражданского строительства и транспортной инфраструктуры.

ОПЫТ БЫСТРОГО РЕМОНТА ЖЕЛЕЗОБЕТОНА: ВЕРТОЛЕТНАЯ ПЛОЩАДКА НА КРЫШЕ БИЗНЕС-ЦЕНТРА

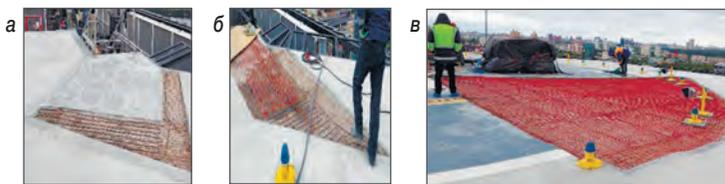
Одна из производственных линеек MAPEI — линейка материалов для ремонта бетона — позволяет решать проблемы нового строительства и ремонта бетонных и железобетонных конструкций практически во всех областях. Автомобильные дороги, мосты и развязки, объекты РЖД, взлетно-посадочные полосы аэродромов, всевозможные коллекторы, очистные сооружения различного назначения, гидротехнические сооружения (в том числе плотины гидроэлектростанций, шлюзы и т. п.), градирни ТЭЦ, дымовые трубы — вот далеко не полный перечень объектов, срок службы которых может быть значительно увеличен в случае правильного использования ремонтных составов MAPEI.

Все материалы разрабатываются с учетом климатических особенностей России и соответствуют требованиям российских стандартов.

Расскажем об опыте применения инновационного материала Mapegrout SV-R Fiber для ремонта взлетно-посадочной площадки вертолетов. (Mapegrout SV-R Fiber — сверхбыстротвердеющая ремонтная смесь наливного типа для ремонта бетонных и ж/б конструкций при температуре до -5°C . Класс по ГОСТ Р 56378: R4.)

ПОСТАНОВКА ЗАДАЧИ

От крупной строительной компании, выполнявшей функцию генерального подрядчика по строительству одного из современных бизнес-комплексов в Москве, поступил запрос на подбор решения для быстрого ремонта дефектов железобетонной стяжки, предназначенной для взлета и посадки вертолетов на крыше многоэтажного здания в новом бизнес-центре. Основными дефектами являлись: нефункционирующий греющий кабель и наличие трещин в существующей бетонной стяжке. Обозначенные дефекты наблюдались на локальных участках. Задача состояла в устранении данных дефектов в максимально сжатые сроки. После получения исходной информации (желаемые сроки производства работ, класс бетона по проекту) и визуального осмотра специалистами АО «МАПЕИ», совместно с представителями партнерской дилерской компании, участков ремонта на данном объекте было предложено решение с применением Mapegrout SV-R Fiber. Безусадочная быстротвердеющая ремонтная смесь имеет отраслевое Заключение АО ПИИНИИ ВТ «Ленаэропроект» для применения в качестве ремонтного



Карта ремонтируемых участков №1 (а), №2 (б), №3 (в)
Поврежденный греющий кабель демонтированная бетонная стяжка

состава на цементобетонных покрытиях аэродромов гражданской авиации. Организация-исполнитель приняла решение в пользу материала Maregrout SV-R Fiber и запросила техническое сопровождение работ со стороны АО «МАПЕИ», чтобы избежать ошибок на всех этапах по подготовке основания, организации процесса выполнения работ.

ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ РЕШЕНИЯ

В первую очередь, необходимо было проконтролировать качество подготовки основания в связи со следующими аспектами:

1. Стяжка, подлежащая ремонту, располагалась непосредственно на гидроизоляционном слое (плавающая стяжка), поэтому демонтаж производился на 2/3 высоты санируемой конструкции с целью исключения повреждения вида работ, выполненного ранее. Принцип — «помочь, но не навредить».

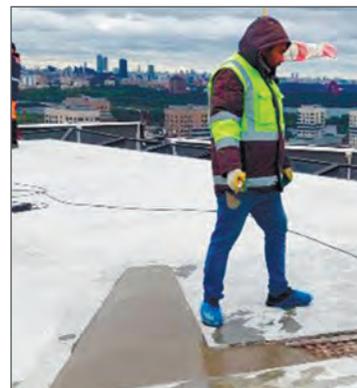
2. Обеспечение требуемой шероховатости «с первого раза», так как корректирующие мероприятия не осуществимы после укладки греющего кабеля.

Далее, требовалось проверить наличие в нужном количестве гравитационных мешалок, так как время жизни смеси Maregrout SV-R Fiber составляет не более 20 минут (продолжительность укладки на участке не должна превышать данный временной диапазон в зависимости от температуры). Затем подсчету подлежал материал в мешках (обеспечение достаточного количества для исключения «холодных» швов в границах ремонтируемой карты) и оценка объема/массы щебня (сокращение расхода Maregrout SV-R Fiber и оптимизация стоимости ремонта; не более 30% от массы ремонтного состава). Проектная отметка на участках, площадь которых составляет более 4-5 м², должна быть достигнута посредством установки маяков; при укладке смеси в малую карту ровность и проектная отметка обеспечиваются при помощи правила или уровня.

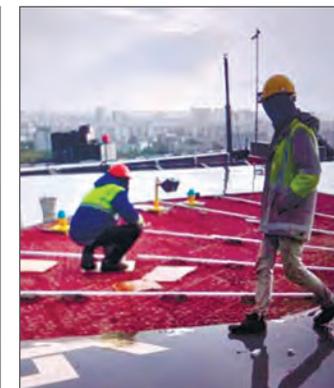
Только после того, как специалисты МАПЕИ лично удостоверились в обеспечении параметров, описанных выше, подрядной организации разрешили

произвести ремонт на тестовом участке (подготовка персонала по принципу learning by doing).

Фактически работы по укладке смеси в конструкцию производились в несколько этапов с 01 по 07.09.2022, исходя из погоды (по принципу, чем ниже температура окружающего воздуха, тем дольше сохраняемость подвижности смеси) и доступности персонала (состав бригады до 15 человек при ремонте участка №3). Итоговый результат полностью удовлетворил всех участников процесса.



Укладка смеси на участке №1
(тестовый участок) для обучения
персонала исполнителя



Установка маяков на участке №3
для обеспечения
проектной толщины

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на значительное количество технических сложностей, связанных с аккуратным демонтажом треснувшей стяжки, подъемом оборудования и материалов на кровлю небоскреба, организацией значительного количества персонала, подачей воды из холодного водопровода (значительный объем и температура не выше 20°C) и коротким рабочим окном (время укладки на участке около 20 минут; необходим день без выпадения осадков и температурой не выше +15°C), сотрудники подрядной организации и МАПЕИ работали в команде, дополняя и улучшая функциональные задачи друг друга, обеспечив офисное здание вертолетной площадкой с прочностью около 30 МПа (класс стяжки по проекту — В25) уже через 2 часа после окончания ремонтных работ. Успех мероприятия был обеспечен вниманием к деталям и логикой процессов, которые опирались на техническую компетентность.■

Аэропорт, расположенный в четырех километрах от города Мирный, обслуживает ряд региональных маршрутов, а также внутренние прямые рейсы в Иркутск, Красноярск, Новосибирск и Москву. В силу своего географического расположения выполняет важную функцию запасного аэродрома на трансконтинентальных маршрутах, а также на пути из Северной Америки в Азию. Этим, в частности, обусловлена необходимость модернизации и расширения аэропорта.

МИРНЫЙ: СТРАТЕГИЧЕСКИЙ АЭРОПОРТ РАЗВИТИЯ ЯКУТИИ

На сегодняшний день аэропорт имеет одну взлетно-посадочную полосу 2800x45 м с покрытием из армобетона. ВПП позволяет принимать все самолеты среднего класса. Площадка для строительства новой ВПП располагается в 6 км к востоку от центра Мирного.

Строительство аэропортового комплекса идет в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Реализация проекта позволит обеспечить возможность приема современных воздушных судов, соответствие аэропортового комплекса современным требованиям обслуживания авиаперевозок, а также будет способствовать повышению уровня безопасности полетов, увеличению количества взлетно-посадочных операций как на внутренних, так и на международных сообщениях.

В рамках проекта возведения аэропортового комплекса Мирный планируется выполнить работы по строительству искусственной взлетно-посадочной полосы, рулевых дорожек, перрона, радиотехнического и метеорологического оборудования, аварийно-спасательной станции, объектов электроснабжения, водосточно-дренажной системы, систем связи и управления, патрульной дороги и периметрового ограждения с техническими средствами охраны.

Государственным заказчиком выступила Росавиация, застройщиком по объекту стало ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Стоимость контракта на строительство аэропорта в Мирном составила более 9,6 млрд рублей. Строительство объектов аэродромной инфраструктуры финансируется из средств федерального бюджета, а части зданий — из средств АК «АЛРОСА». На сегодняшний день функции



заказчика-застройщика переданы ФКУ «Ространсmodernизация» — новой единой структуре Минтранса РФ по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Проектом предусмотрены следующие виды работ:

- строительство взлетно-посадочной полосы;
- устройство системы светосигнального обеспечения;
- строительство аэровокзала пропускной способностью 300 пассажиров в час и привокзальной площади;
- строительство комплекса грузового терминала;
- строительство подъездной автодороги к аэропорту, автодороги для спецтранспорта АСС и патрульной дороги;
- строительство ангарного комплекса;
- устройство водоотводной системы;
- строительство рулежных дорожек РД-Ф, РД-Е;
- строительство перрона с площадкой ПОЖ;
- устройство объектов метеорологического обеспечения полетов;
- строительство радиолокационной станции обзорного летного поля, отдельной приводной радиостанции и обзорного аэродромного радиолокатора;
- строительство курсового радиомаяка 247;
- строительство КДП;
- строительство АСС;
- строительство учебно-тренировочного полигона;



- строительство здания теплодымокамеры;
- строительство трансформаторных подстанций (10 шт.) и ЦРП;
- устройство ограждения аэродрома с ТСО;
- устройство водосточно-дренажной сети и строительство очистных сооружений (4 шт.);
- строительство тепловых сетей;
- оборудование объектами РТОП, метеорологического обеспечения полетов;
- устройство биоакустической системы отпугивания птиц;
- благоустройство, озеленение территории аэропорта и другие виды работ, предусмотренные проектом.

Завершение проекта и ввод в эксплуатацию в соответствии с ФАИП планируется в 2023 году. ■

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА «СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА «МИРНЫЙ» Г. МИРНЫЙ, РЕСПУБЛИКА САХА (ЯКУТИЯ)» (ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЧАСТЬ) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ» И КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПЕРИОД ДО 2024 ГОДА.



Аэропорт Нерюнгри расположен в 42 км от одноименного города, являющимся вторым по величине в Республике Саха (Якутия) после ее столицы. Он обеспечивает регулярное авиасообщение с соседними райцентрами своего региона и областными центрами — Якутском, Красноярском, Иркутском, Новосибирском, Хабаровском, а также с Москвой. Работы по реконструкции аэродромного комплекса в Нерюнгри Росавиация отмечала в числе своих приоритетных задач на 2022 год.

САМЫЙ ЮЖНЫЙ АВИАУЗЕЛ СЕВЕРНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Аэропорт Нерюнгри (он же «Чульман») является запасным аэропортом на внутрироссийских и на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки в Азию. Имеет две взлетно-посадочные полосы — грунтовую для вертолетов и бетонную (длиной

3,6 км и шириной 45 м) для самолетов. В экстренных ситуациях Чульман способен принять самые крупные лайнеры мирового класса — Airbus A300, Airbus A310, Airbus A330, Boeing 757, Boeing 767, Boeing 777 и другие.

В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ АЭРОПОРТОВ И МАРШРУТОВ» КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНА МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПЕРИОД С 2019 ПО 2021 ГОД РЕАЛИЗОВАН I ЭТАП ПРОЕКТА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА В НЕРЮНГРИ (ИВПП, ССО, РД-1, ПЕРРОН-1). II ЭТАП ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТ ПО СЛЕДУЮЩИМ ОБЪЕКТАМ: РД-2, ПЕРРОН-2, СПЗ, АСС, СКЛАД ГСМ, ПАТРУЛЬНАЯ ДОРОГА, ОГРАЖДЕНИЕ С КПП.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

В 60-х годах прошлого столетия в Южной Якутии началось крупномасштабное освоение полезных ископаемых и строительство инфраструктуры для их поиска и добычи. В этот момент понадобились услуги авиации, так как необходимо было строить Южно-Якутский угольный комплекс, а с ним и город Нерюнгри для геологов, поисковиков, строителей. В 1961 году было принято решение о строительстве аэродрома вблизи небольшого поселка Чульмана, и через год открылась первая

грунтовая взлетно-посадочная полоса. Ее возможностей хватало для обслуживания легких самолетов Як-12, Ан-2, Ми-4 и Ли-2, которые перевозили строителей, специалистов-поисковиков, осуществляли и пассажирские перевозки. Аэропорт реконструировали в 70-е годы, во время строительства города Нерюнгри и Южно-Якутского территориального угольного комплекса.

Позже, в 1986 году, был введен в эксплуатацию пусковой комплекс с новой взлетно-посадочной полосой длиной 3,6 км, грузовыми складами, зданием управления полетами. Однако с того времени аэропорт не развивался и в последние годы уже не мог отвечать современным требованиям. С 2015 года предпринимались шаги в направлении его модернизации, но в силу различных причин дело с мертвой точки практически не сдвигалось.

В 2019 году ситуация кардинально изменилась. Было принято решение выделить из средств Фонда развития на реконструкцию аэропортов Якутии около 21,2 млрд рублей, при этом самым крупным проектом планировалась именно модернизация аэропорта в Нерюнгри.

РАБОТЫ ИДУТ К ЗАВЕРШЕНИЮ

Реконструкция аэропорта Нерюнгри сегодня проводится в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. На эти цели из федерального бюджета выделено 7,4 млрд рублей. Контракт на выполнение строительно-монтажных работ был подписан в январе 2020 года.

Помимо строительства современного аэровокзального комплекса пропускной способностью 300 пассажиров в час и общей площадью 9 тыс. м², проектом предусмотрены реконструкция рулевых дорожек, взлетно-посадочной полосы и перрона с выделением площадки для противообледенительной обработки воздушных судов. Кроме того, строителям предстоит реконструировать системы электроснабжения и светосигнального оборудования аэродрома, водосточно-дренажную сеть, периметровое ограждение и 11,8 км патрульной дороги, построить склад горюче-смазочных материалов, аварийно-спасательную станцию и другие необходимые объекты.

Все работы намечено завершить до конца текущего года, сообщает пресс-служба главы и правительства Якутии. ■







ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Реализация Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года стала главным ориентиром и для деятельности Федерального агентства железнодорожного транспорта. Приоритетом развития на сегодняшний день в Росжелдоре при этом называют расшивку узких мест на наиболее загруженных направлениях движения, в том числе на подходах к портам и на Восточном полигоне. Повышенное внимание уделяется и одному из крупнейших инфраструктурных проектов страны — строительству Северного широтного хода. Росжелдору также поручена реализация программы модернизации Крымской железной дороги. А в рамках федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» предусмотрено строительство ВСЖМ Санкт-Петербург — Москва.



Развитие транспортной инфраструктуры Арктической зоны России, безусловно, не ограничивается формированием Северного морского пути. Крупнейшим наземным проектом при этом стал Северный широтный ход (СШХ). Создание железнодорожного коридора «Обская — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево» с подходами к нему ведется по распоряжению Правительства РФ от 8 августа 2018 года. О приоритетности реализации проекта также заявлял Президент России Владимир Путин в Послании Федеральному собранию 2021 года.

СШХ — ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ

ПРОЕКТ СШХ РЕАЛИЗУЕТСЯ ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 08.08.2018 № 1663-Р В РАМКАХ КОНЦЕССИОННОГО СОГЛАШЕНИЯ ОТ 15.09.2018. КОНЦЕДЕНТОМ ВЫСТУПАЕТ РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ В ЛИЦЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, КОНЦЕССИОНЕРОМ — ООО «СШХ». УЧАСТНИКАМИ ПРОЕКТА ВНЕ КОНЦЕССИОННОГО УЧАСТКА ТАКЖЕ ЯВЛЯЮТСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЯМАЛО-НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА, ОАО «РЖД» И ПАО «ГАЗПРОМ».

Проект СШХ реализуется во исполнение указания Президента Российской Федерации от 09.06.2015 № Пр-1153, а также поручения Президента Российской Федерации от 16.10.2021 № Пр-1969, согласно Распоряжению Правительства РФ от 08.08.2018 № 1663 р «О заключении концессионного соглашения на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская — Салехард — Надым». Концессионером выступает ООО «СШХ». Задачами являются достижение провозной способности новой линии Обская — Салехард — Надым к 2029 году в объеме 23,9 млн т и реконструкция (развитие) железнодорожных участков Коноша — Обская и Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево для обеспечения аналогичного пропуски грузов по Северному широтному ходу.

В настоящее время ведется работа по внесению изменений в Распоряжение № 1663-р и концессионное соглашение от 15.09.2018, в том числе



предполагающих последующую корректировку обязательств участников по софинансированию.

Помимо проектирования и строительства концессионного объекта концессии — участка Обская — Салехард — Надым протяженностью 391 км с двумя мостовыми переходами через реки Обь и Надым, — проект создания Северного широтного хода включает в себя также развитие смежной железнодорожной инфраструктуры:

- реконструкцию со стороны ОАО «РЖД» железнодорожной линии Коноша — Котлас — Чум — Лабитнанги (включая ст. Обская) Северной железной дороги протяженностью 1667 км и железнодорожной линии Пангоды — Новый Уренгой — Кортчаево Свердловской железной дороги протяженностью 188 км;

- проектирование и строительство ПАО «Газпром» железнодорожной линии Надым (Хорей) — Пангоды протяженностью 104 км (в октябре 2022

СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ПО ОСВОЕНИЮ ПРИРОДНО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ. ОН ПРЕДПОЛАГАЕТ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, РАСПОЛАГАЮЩЕЙСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ТРЕХ СУБЪЕКТОВ РФ (ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ, РЕСПУБЛИКА КОМИ, АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ). ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ СОЗДАВАЕМЫХ И РЕКОНСТРУИРУЕМЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ СОСТАВИТ 2350 КМ, НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО — 391 КМ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ



года заключен договор генерального подряда на строительство данного участка).

В апреле Главгосэкспертиза России выдала положительные заключения на строительство железнодорожного участка, включавшего в себя совмещенный мост через реку Обь в районе Салехарда, и автомобильной эстакадной части моста с подходами. Реализация этих проектов объединит Северную и Свердловскую железные дороги, а также обеспечит автомобильное сообщение между городами Лабитнанги и Салехард. Общая длина железнодорожной составляющей вместе с мостом — 39 км. Мостовой переход относится к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования на участке Обская — Салехард — Надым. Кроме левобережных и

правобережных железнодорожных подходов и совмещенного моста через реку Обь, в составе линии запроектировано четыре железнодорожных моста, два путепровода, регуляционные сооружения, объекты железнодорожной инфраструктуры.

«Мост через реку Обь в районе Салехарда — это уникальное сооружение, русловую часть которого перекрывает семь неразрезных ферм длиной 2х176 м. Длина моста по железнодорожному пути — 3187,2 м, по автомобильному проезду — 3853,2 м. Совмещенный под железнодорожное и автомобильное движение, он представляет собой двухъярусное сооружение, в нижнем уровне которого уложен железнодорожный путь, а по верхнему ярус осуществляется автомобильное движение в двух направлениях», — рассказала главный эксперт отдела объектов транспортного комплекса Управления объектов транспортного и гидротехнического назначения Главгосэкспертизы России Лидия Когтева.

В настоящее время решается вопрос с переносом мостового перехода с подходами из состава объекта концессии в инвестиционную программу ОАО «РЖД».

ООО «СЦХ» при этом продолжает проектирование участка железнодорожной линии Салехард — Надым с целевым сроком прохождения государственной экспертизы и начала строительства — 2023 год. Параллельно ведется работа с финансирующими организациями (банками) по достижению финансового закрытия по концессионному соглашению и предоставлению необходимого заемного финансирования для строительства.

Минувшим летом на совещании, посвященном развитию арктических территорий, Владимир Путин снова поднял вопрос о Северном широтном ходе, поручив начать активную стройку уже в текущем году. ■



В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СЦХ БУДЕТ СОЗДАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СЕВЕРНОМ ШИРОТНОМ НАПРАВЛЕНИИ, ЧТО ПОЗВОЛИТ СУЩЕСТВЕННО РАЗГРУЗИТЬ СВЕРДЛОВСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ И ТРАНСИБИРСКУЮ МАГИСТРАЛЬ, ОБЕСПЕЧИТ СОЕДИНЕНИЕ СЕВЕРНОЙ И СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

В рамках выполнения поручений Президента РФ предусмотрено увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 180 млн т к 2024 году. Федеральный проект «Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог», входящий в состав КПМИ, включен также в Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации. Первый ключевой показатель федпроекта уже достигнут.

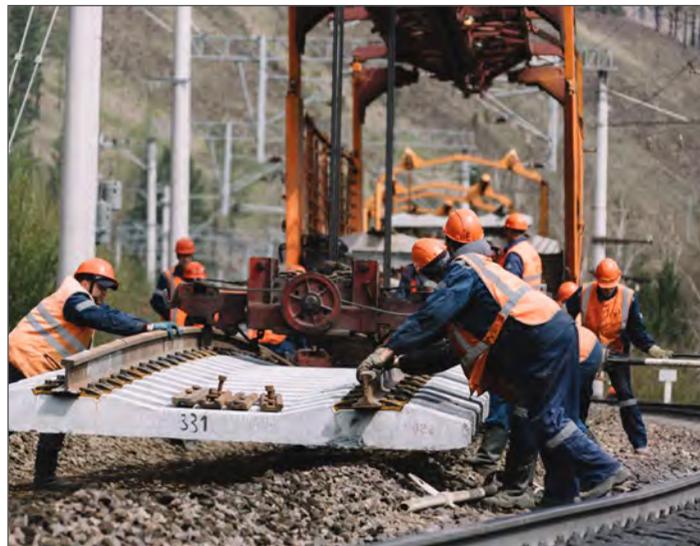


РАЗВИТИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА: СЛЕДУЮЩИЙ ЭТАП

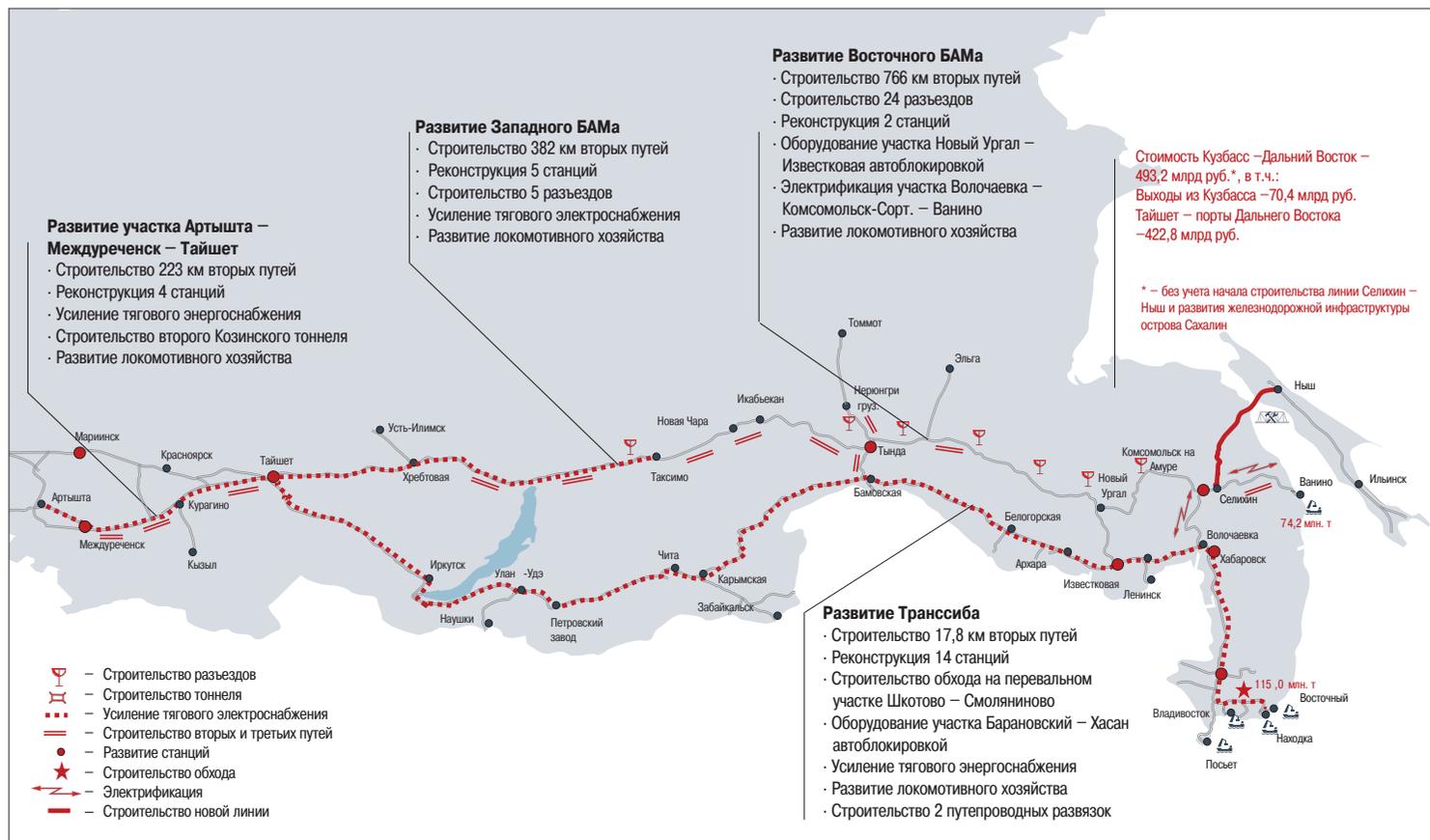
Целью I этапа развития Восточного полигона являлось обеспечение вывоза угля и руды с основных действующих и перспективных месторождений в размере от +55 до +66,8 млн т дополнительно к уровню 2012 года (или от 113,2 до 124,9 млн т) в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока.

Целевой показатель Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры по итогам 2021 года по суммарной провозной способности магистралей в 144 млн т в год достигнут, в том числе по участкам в соответствии с паспортом проекта.

В целях обеспечения дополнительного объема перевозок грузов российских компаний и увеличение провозной способности магистралей Восточного полигона в 2024 году до 180 млн т, а также роста транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом в четыре раза и сокращения времени перевозки с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи дней, с 2018 года ОАО «РЖД» приступило к реализации проектов II этапа развития Восточного полигона и «Транссиб за семь суток».



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ



Работа ведется в соответствии с Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и паспортом проекта, утвержденным распоряжением от 28.04.2021 (в редакции от 06.11.2021).

В ходе реализации инвестиционных проектов по II этапу развития Восточного полигона и по «Транссибу за семь суток» планируется: выполнить строительство дополнительных главных путей в объеме 1348 км; строительство 26 и реконструкция 6 развязок; реконструкцию 25 станций (станционных путей на 324 км), построить путепроводную развязку на Дальневосточной железной дороге.

Также планируется выполнить строительство обхода участка Шкотово – Смоляниново на Дальневосточной железной дороге (12,2 км), электри-

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 Эльгин-

ским 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 вечно-мерзлых грунтов, запланированы мероприятия по их термостабилизации. Также выполняется индивидуальное проектирование земляного полотна.

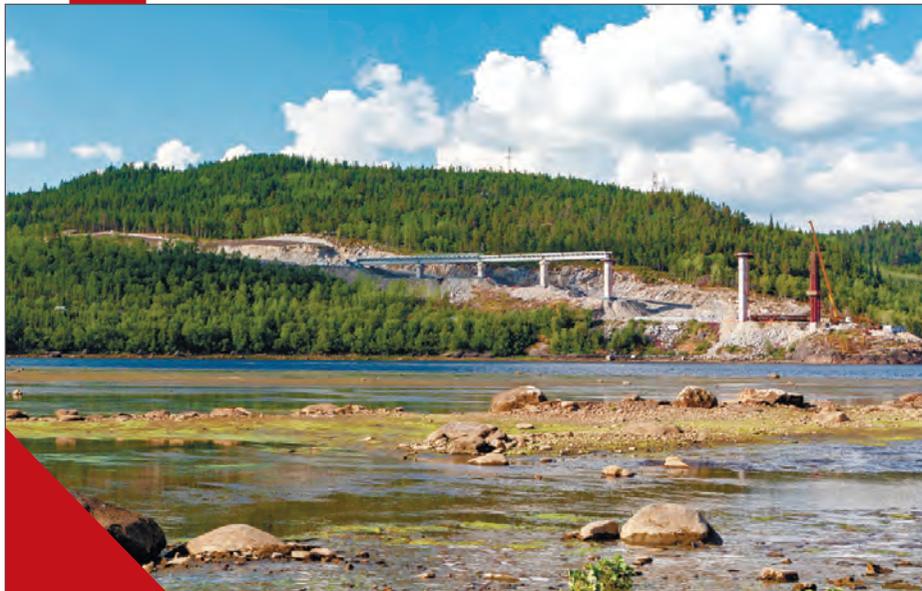
фицировать участок Волочаевка — Комсомольск-Сортировочный — Ванино на Дальневосточной железной дороге протяженностью (820 км) и выполнить усиление устройств тягового электроснабжения на участках Транссиба и БАМа.

По итогам их реализации провозная способность по сечениям магистралей в целом составит 180 млн т.



В 2022 году по II этапу Восточного полигона завершается процесс разработки проектной документации и передачи ее на государственную экспертизу, продолжают подготовительные работы, развернуты СМР на первоочередных объектах. Исходя из новых экономических условий, реализация указанных мероприятий должна обеспечить возможность перевозки увеличенных объемов грузов до 158 млн т на 2023 год. ■

В РЕЗУЛЬТАТЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БАМА И ТРАНССИБА (ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН) УВЕЛИЧИВАЕТСЯ ИХ ПРОПУСКНАЯ И ПРОВОЗНАЯ СПОСОБНОСТЬ, ЧТО ПОЗВОЛИТ, В ЧАСТНОСТИ, НАРАСТИТЬ ТРАНЗИТНЫЙ КОНТЕЙНЕРОПОТОК В ЧЕТЫРЕ РАЗА, ОБЕСПЕЧИВ ПРИ ЭТОМ СРОК ДОСТАВКИ ГРУЗОВ НА НАПРАВЛЕНИИ «ЗАПАД — ВОСТОК» (АЗИЯ — ЕВРОПА ПО ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ) В СЕМЬ СУТОК. В 2021 ГОДУ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ ЗАВЕРШЕНА ПРОГРАММА I ЭТАПА РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА.



В обновленный вариант Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года включены 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». Задачи, поставленные в их рамках, связаны с комплексным формированием транспортного коридора «Север — Юг» в европейской части России. Работа ведется по всем федпроектам. На подходах к морским портам Азово-Черноморского бассейна первый целевой показатель КПМИ уже достигнут.

«СЕВЕР — ЮГ»: В СОСТАВЕ ТРЕХ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАСЕЙНА

Реализация проекта реконструкции участка Волховстрой — Мурманск ведется силами ОАО «РЖД» синхронизировано с проектом «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла. Объекты федеральной собственности. Этап I: железнодорожная линия ст. Выходной — мостовой переход через р. Тулому — ст. Мурмаши 2 — ст. Лавна», осуществляемого в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» на условиях государственно-частного партнерства (строительство нового железнодорожного участка Выходной — Лавна протяженностью 46 км).

В целях обеспечения пропуска перспективных грузовых потоков в 2018–2030 гг. в утвержденном детальном плане предусматривается выполнить набор мероприятий по развитию направления Волховстрой — Мурманск, в том числе строительство 100,1 км вторых главных путей, реконструкцию 18 станций, восстановление разъезда Суглица, а также строительство ДОЛБ на ст. Выходной. Стоимость мероприятий в указанные периоды на развитие участка за счет средств ОАО «РЖД» в прогнозных ценах без учета НДС составляет:

- в 2018-2025 гг. — 61,3 млрд рублей, в том числе на первоочередные мероприятия дорожной карты — 52,3 млрд;
- в 2026-2030 гг. — 72,8 млрд рублей.

По итогам совещания у первого заместителя Председателя Правительства РФ Андрея Белоусова подготовлена и утверждена 16 сентября 2021 года Минтранс России дорожная карта развития Мурманского транс-

портного узла (18 млн т в адрес угольного терминала Лавна) с включением в нее 18 первоочередных объектов с их завершением к концу 2024 года.

РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА

В рамках транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года продолжается реализация федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла» (2019-2024 гг.).

Целевым показателем является обеспечение пассажиропотока в ЦТУ в размере 783,1 млн пассажиров по итогам 2022 года, а также строительство дополнительных V и VI путей на участке Москва — Алабушево протяженностью 42 км по итогам 2024 года. Реализация федпроекта также позволит интегрировать железную дорогу в транспортную систему Московской агломерации, улучшить качество обслуживания пассажиров и тем самым способствовать к снижению нагрузки на автомобильные дороги и отдельные участки метрополитена.

Для достижения целевых показателей предусмотрено развитие железнодорожной и пассажирской инфраструктуры, включая строительство дополнительных главных путей, развитие железнодорожных сетей связи и энергетики, а также организацию транспортно-пересадочных узлов.

В соответствии с утвержденными параметрами инвестиционной программы ОАО «РЖД» лимит затрат 2022 года по проектам в ЦТУ составляет 124,6 млрд рублей. в том числе завершены работы:

■ по строительству новых остановочных пунктов Минская (I очередь) Киевского направления и Печатники D2, а также новой железнодорожной линии в Северном терминальном комплексе аэропорта Шереметьево;



■ по комплексной реконструкции пассажирской инфраструктуры на станции Толстопальцево Киевского направления.

Завершены также работы по строительству инфраструктуры III главного пути на участке Курская — Каланчевская с запуском движения поездов (завершение реверсивного движения и восстановление параметров графика D2 Подольск — Нахабино).

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К МОРСКИМ ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА

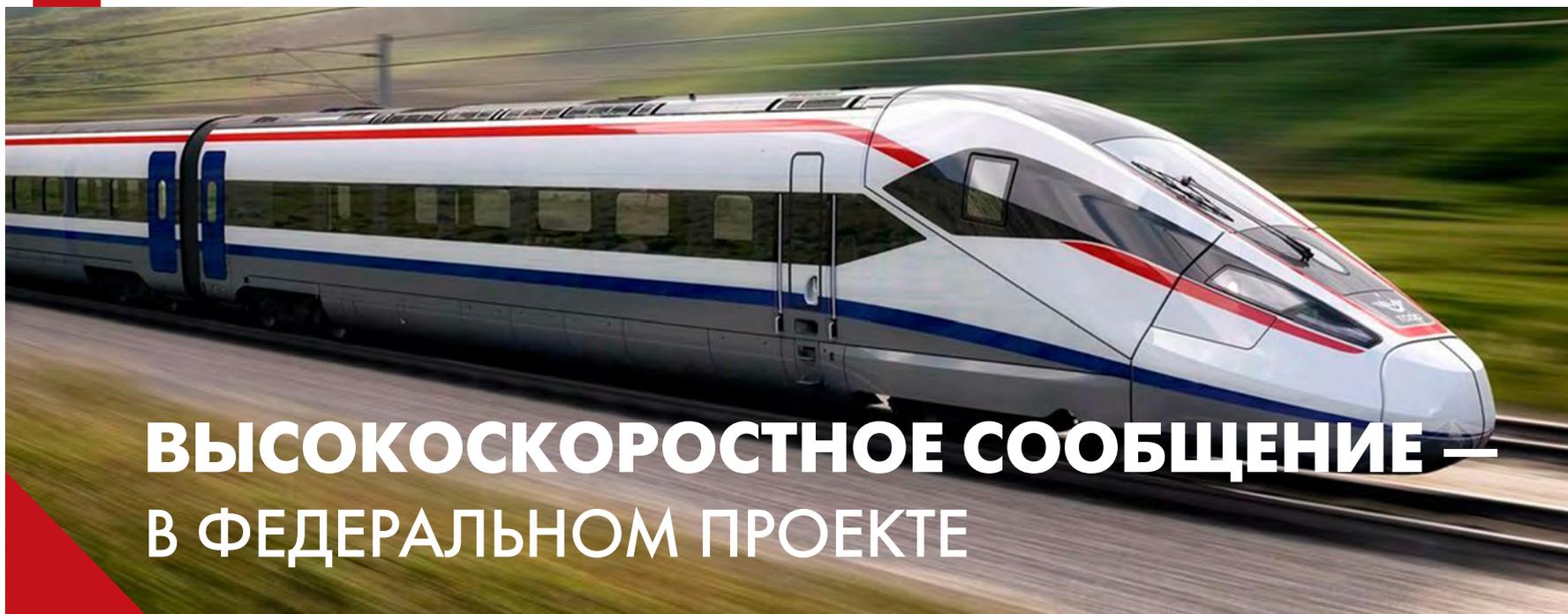
В рамках Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р, и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденном распоряжением Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р, реализуется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

Целевой задачей было заявлено создание провозной способности участков железных дорог на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т к 2021 году (прибавление 50,1 млн т относительно 2015 года достигнуто) и, в перспективе, 131,1 млн т к 2030 году.

В период 2014–2021 гг. введены в эксплуатацию 594,6 км путей различного назначения, в том числе в 2021 году открыто движение по вторым главным путям (82,4 км) по пяти перегонам Котельниковского хода: Горнополянский — Канальная (24 км), Тихорецкая — Газырь (17 км), Газырь — Бурсак (6,25 км), Бурсак — Выселки (22,5 км), Выселки — Козырьки (12,6 км), а также проведена реконструкция станций: Тихорецкая (парки «С» и «К») — 10 км, Саратовский узел — 1,1 км станционных путей.

Реализация указанных мероприятий позволила выполнить устройство сплошного главного второго пути на всем участке Котельниковского хода от станции Имени Максима Горького до Разъезда 9 км с обходом Краснодарского железнодорожного узла. Общая протяженность данного хода составляет более 700 км.

Обеспечена провозная способность к портам портов Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн т, что соответствует плановым показателям КПМИ. ■



ВЫСОКОСКОРОСТНОЕ СООБЩЕНИЕ — В ФЕДЕРАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ

Целью реализации проекта «Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург» (ВСЖМ-1) является создание выделенной железнодорожной линии, позволяющей обеспечить скорость движения поездов до 400 км/ч.

Основная стратегическая задача — создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами, что должно способствовать обеспечению качественно нового уровня транспортной доступности для жителей, делового и туристического потока шести субъектов Российской Федерации (городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей), стать одним из драйверов социально-экономического развития нескольких регионов.

Ожидаемый пассажиропоток поездами ВСМ в 2030 году превысит 22,6 млн человек. Прогнозный суммарный пассажиропоток между Москвой и Санкт-Петербургом всеми видами транспорта после запуска ВСМ на 2030 год (третий год эксплуатации магистрали) увеличится более чем на 3,5 млн

человек, соответственно, обеспечив дополнительную мобильность населения на данном направлении.

До начала строительно-монтажных работ реализуются мероприятия по подготовке документации по планировке и межеванию территории, проведению инженерно-изыскательских работ и подготовке проектной документации.

С целью достижения заявленных эффектов необходима реализация проектов строительства:

- дополнительных V и VI путей на участке Москва — Алабушево под специализированное пассажирское сообщение (42 км) в рамках федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»;

- железнодорожной линии Обухово — Крюково (Алабушево), протяженностью 624,2 км с применением корпоративно-концессионной схемы с разбивкой на участок Крюково (Алабушево) — Логовежь, создание которого будет финансироваться за счет средств компании, и участок Логовежь —

Скоростные поезда курсируют в России с 2010 года, но создание сети высокоскоростного железнодорожного сообщения — мегапроект небывалой капиталоемкости для транспортной инфраструктуры страны. По международным стандартам, нужно строить новые магистрали, по которым можно обеспечить безопасное движение со скоростью свыше 250 км/ч. Возможность реализации грандиозных планов обсуждается уже далеко не первый год, рассматривались разные варианты. Конкретная задача на сегодняшний день поставлена в рамках федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей». Время хода пассажирского поезда без остановок от Москвы до Санкт-Петербурга в итоге реализации проекта ВСЖМ-1 составит немногим более двух часов.

Обухово, реализуемый с привлечением средств ФНБ концессионером; строительство участка Обухово — Крюково (Алабушево) предполагается в рамках федерального проекта «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей»;

■ дополнительных главных путей на участке Обухово — Санкт-Петербург под специализированное пассажирское сообщение с учетом строительства вокзала в Санкт-Петербурге в рамках инвестиционного проекта ОАО «РЖД» «Развитие железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга».

Сейчас РЖД выполняются работы по проведению инженерных изысканий, разработке документации по планировке территории и подготовке проектной документации для строительства ВСЖМ-1.

ОАО «РЖД» совместно с ПАО «Сбербанк» и АО «Группа Синара» проработана модель реализации ВСМ на этапах строительства и эксплуатации. Подготовлены предложения по организации финансирования создания первой российской высокоскоростной железнодорожной магистрали. Актуализи-

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

рованы расчеты социально-экономических и бюджетных эффектов, возникающих при реализации ВСМ. Определен график серийного производства высокоскоростных поездов. Подготовлены документы для направления заявки частной концессионной инициативы.

В настоящее время Правительством Российской Федерации рассматривается возможность выделения финансирования на выполнение работ по ВСМ в объеме 29,2 млрд рублей в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2022–2023 гг. ■



В РАМКАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ» В СООТВЕТСТВИИ С ПОРУЧЕНИЕМ ПРЕЗИДЕНТА РФ ОТ 10.04.2019 № ПР-623 ПРЕДУСМОТРЕНА РЕАЛИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЯ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВСМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА, В СОСТАВ КОТОРОГО ВКЛЮЧЕНЫ СЕМЬ ОБЪЕКТОВ. КАК ПЕРВЫЙ РЕЗУЛЬТАТ ПЛАНИРУЕТСЯ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ СЕТИ ВСМ В 120 КМ ПО ИТОГАМ 2025 ГОДА.



Воссоединение Крыма с Россией потребовало интеграции полуострова в транспортную систему РФ с модернизацией его инфраструктуры. Эта задача стала одной из ключевой в деятельности Минтранса РФ. В частности, железнодорожники достойно справились со своей частью проекта строительства моста через Керченский пролив и подходов к нему. Далее Росжелдору было поручено курировать программу модернизации Крымской железной дороги.

МОДЕРНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ КРЫМА

Государственный контракт от 12.04.2017 на выполнение работ по разработке рабочей документации и выполнению строительно-монтажных работ по мероприятию «Строительство железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив» и государственный контракт от 30.12.2019 на выполнение работ по разработке рабочей документации, выполнение строительно-монтажных и пусконаладочных работ в целях реализации мероприятия «Электрификация на переменном токе участка транспортный переход через Керченский пролив —

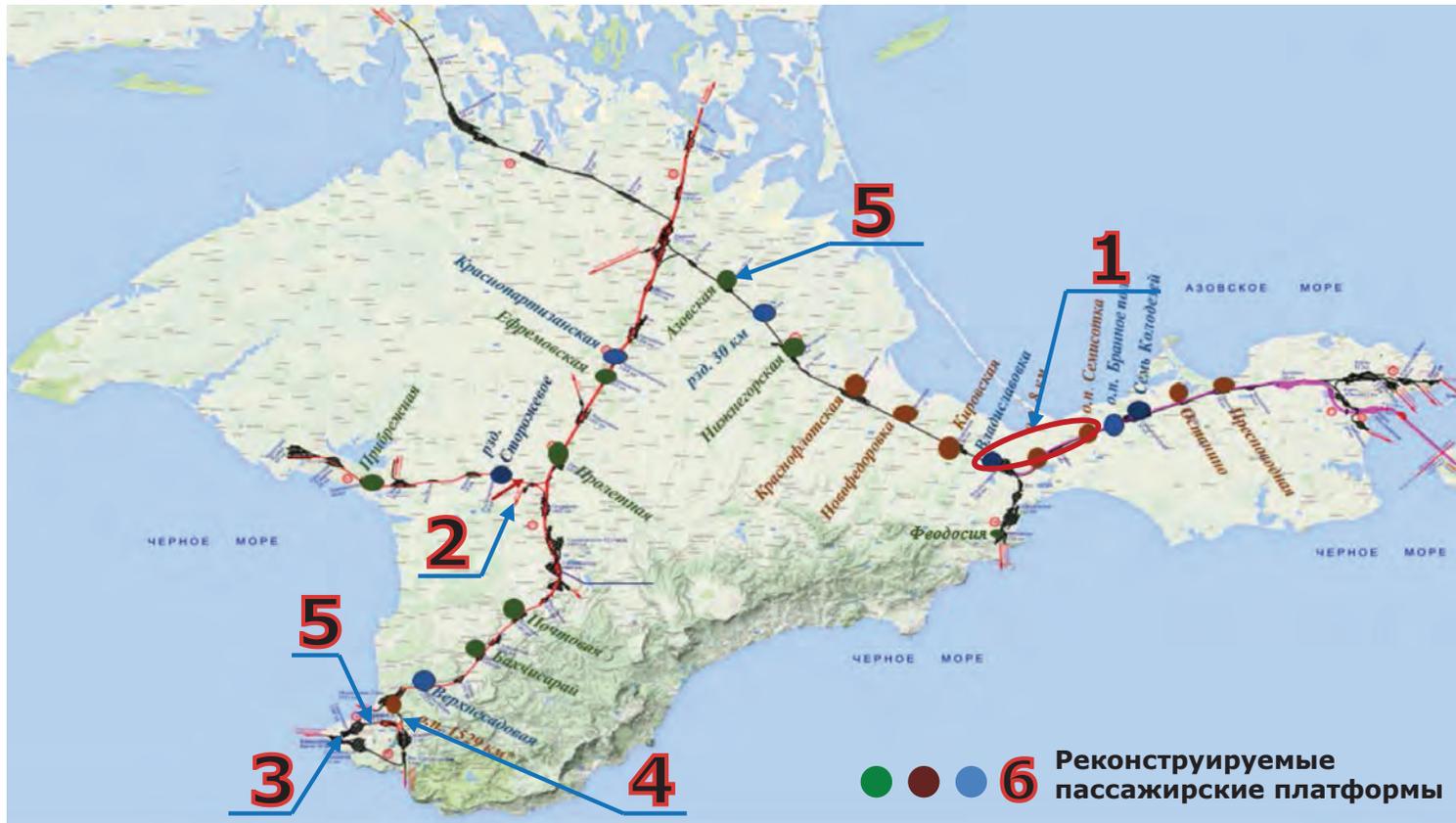
Джанкой с ответвлением на Феодосию и Керчь. I этап. Электрификация на переменном токе участка Транспортный переход через Керченский пролив — Багерово» на сегодняшний день уже исполнены.

По государственному контракту от 22.02.2017 на выполнение работ, связанных с проведением инженерных изысканий, проектированием, строительством объектов для обеспечения транспортной безопасности, их оснащением инженерно-техническими системами и выполнением пусконаладочных работ на этих объектах в рамках мероприятия «Технические средства обеспечения транспортной безопасности при строительстве железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив» работы завершаются.

В рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя» ФГУП «Крымская железная дорога» на данный момент реализуется несколько мероприятий.

Целью строительства двухпутных вставок на участке Владиславовка — Семь Колодезей (реконструкция существующей линии Владиславовка — Крым) является устранение диспропорций в региональном развитии транспортной инфра-

КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОД КУРАТОРСТВОМ РОСЖЕЛДОРА УЧАСТВУЕТ В РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ «СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ РЕСПУБЛИКИ КРЫМ И Г. СЕВАСТОПОЛЯ ДО 2025 ГОДА» ПО ШЕСТИ НОВЫМ ИНВЕСТИЦИОННЫМ ПРОЕКТАМ.



- 1** «Строительство двухпутных вставок на участке Владиславовка – Семь Колодезей»
- 2** «Строительство однопутного электрифицированного участка от международного аэропорта Симферополь до существующей инфраструктуры ФГУП «Крымская железная дорога» с организацией пригородного сообщения»
- 3** «Организация движения «городской электрички» в г. Севастополе с использованием рельсовых автобусов РА3 в тактовом движении и организация новых остановочных пунктов на маршрутах Севастополь-Пассажи́рский – Камышовая Бухта, Севастополь-Пассажи́рский – Золотая Балка»
- 4** «Железнодорожный обход Инкерманского Свято-Климентского монастыря»
- 5** «Оборудование железнодорожных переездов на 1537 км и станции Азовская»
- 6** «Реконструкция пассажирских платформ (25 платформ)»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

структуры региона, в части сокращения времени следования поездов на участке Керчь — Феодосия с 1 ч 20 мин до 1 ч и увеличения провозной и пропускной способности участка Владиславовка — Багерovo с 29 до 39 пар поездов в сутки и перевозимых грузов с 3,5 млн т до 19 млн т к 2030 году. Реализация проекта позволит улучшить транспортное обеспечение полуострова, увеличить производственные мощности морских портов, доступность туристических объектов.

Целью проекта «Строительство однопутного электрифицированного участка от международного аэропорта Симферополь до существующей инфраструктуры ФГУП «КЖД» с организацией пригородного сообщения» является создание железнодорожной связи авиагавани, прежде всего, со столицей республики, а также с городами Севастополь и Евпатория.

Реконструкция 25 пассажирских платформ обеспечит их приведение (в соответствии требованиям ПТЭ железных дорог Российской Федерации, ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений») в надлежащее техническое состояние с улучшением параметров содержания объектов инфраструктуры, повышением уровня безопасности и комфорта пассажиров — посредством устройств навесов, освещения, ограждения, пандусов, системы информирования.

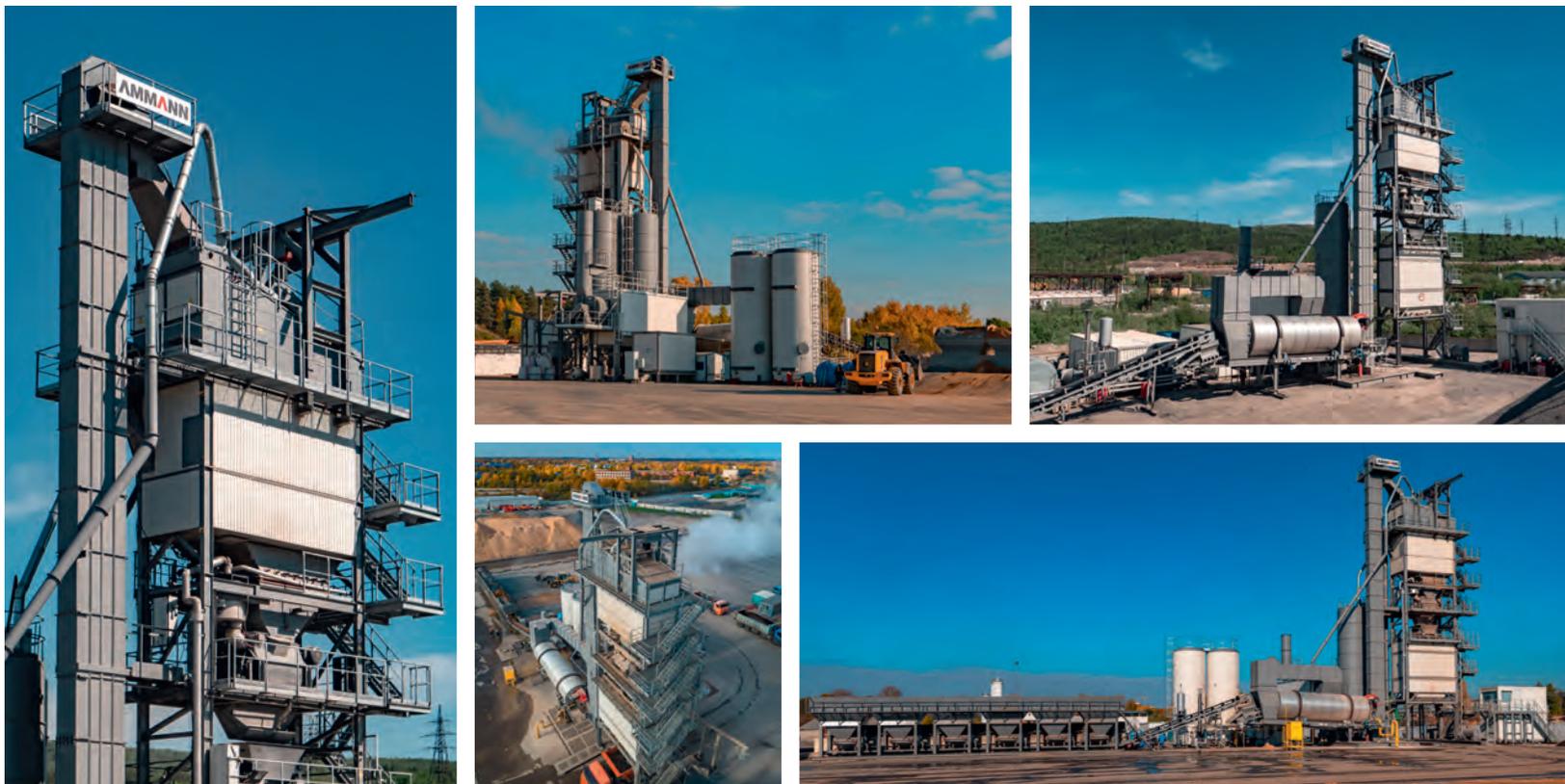
Задачей модернизации неохораняемых железнодорожных переездов на 1537 км перегона Инкерман-1— Севастополь и станции Азовская (20 км)

является оборудование их средствами безопасности УЗП и шлагбаумами с запорными устройствами, соответственно, с переводом объектов в охраняемые, а также строительство зданий дежурных по переездам, пешеходных дорожек. Здесь повысится, в том числе, безопасность движения автомобилей и маршрутов пассажирского автотранспорта. В целом существующие железнодорожные переезды будут приведены к соответствию действующему законодательству Российской Федерации.

Будет также организовано движение «городской электрички» в Севастополе с использованием рельсовых автобусов РА-3 в тактовом движении и строительством новых остановочных пунктов на маршрутах Севастополь-пассажирский — Камышовая бухта, Севастополь-пассажирский — Золотая Балка. Целью является сбалансированное развитие системы общественного транспорта смешанного «город-пригород» сообщения для обеспечения оптимальной транспортной доступности мест проживания, работы и объектов досуга, туристических объектов, повышения экологичности и безопасности железнодорожного комплекса.

А целью проекта «Техническое перевооружение Крымской железной дороги. Этап 1. Железнодорожный обход Инкерманского Свято-Климентовского монастыря» является сохранение памятника культурного наследия. ■





АСФАЛЬТОСМЕСИТЕЛЬНАЯ УСТАНОВКА GLOBAL 160–240 – ИДЕАЛЬНОЕ СООТНОШЕНИЕ ЦЕНА-КАЧЕСТВО

- Российское производство по высоким стандартам Ammann.
- 20+ установок выпущено на фабрике в Твери.
- Высокий уровень локализации компонентов – свыше 65%
- Возможность установки на стальные фундаменты и интеграции системы холодного рециклинга.
- as1 – лучшая в отрасли суперсовременная мультимодульная система управления.
- Стабильно высокая производительность, надежность и экономичность

ООО Амманн Руссланд.

1-й Волконский пер., 13, стр.2, 127473 Москва, Россия
тел. + 7 495 933 35 61, факс + 7 495 933 35 67, info.aru@ammann.com

С дополнительной информацией о продукции и услугах можно ознакомиться на веб-сайте: www.ammann.com
GMP-2249-02-RU | © Ammann Group

AMMANN

