

ПРИЛОЖЕНИЕ
к журналу



2017 год

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ

ТРОЙ ПРОЕКТ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ИНЖЕНЕРНАЯ ГРУППА



Скоростная платная автомобильная дорога
Москва - Санкт-Петербург



Мост через Корабельный фарватер,
Санкт-Петербург



Автомобильная дорога М-4 «Дон»



Западный скоростной диаметр, Санкт-Петербург

Эстетика надежности

www.stpr.ru



Издание зарегистрировано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ №ФС 77-41274

Учредитель
Регина Фомина

Издатель
ООО «ТехИнформ»

Генеральный директор
Регина Фомина

Адрес редакции: 192 007, Санкт-Петербург, ул. Тамбовская, 8, лит. Б, оф. 35
Тел.: (812) 490-47-65; (812) 905-94-36, +7 (931) 256-95-96
office@techinform-press.ru
www.techinform-press.ru

За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.

Подписано в печать: 30.05.2017
Отпечатано: ООО «Акцент-Групп», 194044, Санкт-Петербург, Большой Сампсониевский пр., д. 60, лит. И

СОДЕРЖАНИЕ



СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ

- 4 ГК «Автодор» — магистрали будущего
- 9 Стройпроект в авангарде ГЧП
- 12 Слагаемые успеха ПромСтройКонструкции
- 14 О реализации проекта строительства и эксплуатации на основе ГЧП автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге



РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ

- 20 Мост века на века
- 26 Об инвестиционном потенциале Дальнего Востока

УМНЫЕ ОСТАНОВКИ «SMART OP»

Сделано в России (Санкт-Петербург)

ТЕХНОЛОГИИ

Большой выбор оборудования, встраиваемой техники.

БЫСТРОТА

Изготовление, доставка, монтаж, обслуживание.

НАДЕЖНОСТЬ

Современные, долговечные материалы.



Зона Wi-Fi



Голограммы на стекле



Система безопасности



Беспроводные зарядки



Освещение в ночное время суток



Защитное покрытие «антиграффити»



Зарядки для мобильных устройств



Аудио-гид



Производство и монтаж конструкций
для благоустройства города

8 (800)-333-222-7
info@favor-garant.ru
www.favor-garant.ru



СКОРОСТНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ

- ГК «Автодор» — платные дороги России
- Стройпроект в авангарде ГЧП
- Слагаемые успеха ПромСтройКонструкции
- О реализации проекта строительства и эксплуатации на основе ГЧП автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге



ГК «АВТОДОР» — МАГИСТРАЛИ БУДУЩЕГО

Устойчивое социально-экономическое развитие страны, особенно такой большой, как Россия, немислимо без приоритетного развития системы коммуникаций. И прежде всего создания современных скоростных и комфортных автомобильных дорог, образующих транспортный каркас, позволяющий быстро и удобно обеспечить перевозки грузов и людей между городами, регионами и соседними государствами. Это базис, основа жизнедеятельности всей страны. Но и одновременно весьма сложная с точки зрения реализации задача, решение которой возложено на Государственную компанию «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»). На текущий момент ГК «Автодор» заключены и реализуются 15 инвестиционных/концессионных/операторских соглашений, общий финансирования составляет более 748 млрд руб., в которые привлечено более 175 млрд руб. внебюджетного финансирования (частного капитала).

Журнал «Дороги. Инновации в строительстве» в своем обзоре постарался дать представление о масштабе и уровне задач, стоящих перед ГК «Автодор», сделав это путем рассмотрения ключевых проектов компании и акцентируясь на самом главном: фактах, цифрах, отличительных особенностях и основных характеристиках этих проектов.

На текущий день ГК «Автодор» осуществляет управление автомобильными дорогами:

- М1 «Беларусь» (Москва — государственная граница с Республикой Беларусь);
- М3 «Украина» (Москва — государственная граница с Украиной);
- М4 «Дон» (Москва — Новороссийск);
- М11 «Скоростная автомагистраль Москва — Санкт-Петербург» (создается параллельно действующей трассе М10) — на участках, введенных в эксплуатацию, обеспечивает функции заказчика при проведении проектных и строительных работ на автомобильных дорогах:
- М11 «Скоростная автомагистраль Москва — Санкт-Петербург (строящиеся участки);
- А113 «Центральная кольцевая автомобильная дорога» (ЦКАД, строится в обход Москвы, параллельно



СПРАВКА

Маршрут МТК: Санкт-Петербург — ЦКАД (Москва) — Казань — Оренбург — Актобе — Кызылорда — Шымкент — Алматы — Урумчи — Ланчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган.

Длина МТК: около 8450 км, в том числе по территории РФ — свыше 2200 км.

Среднее время в пути от начальной точки МТК до конечной — 9–10 суток.

Планируемый грузопоток: около 33 млн т в год.

Расчетные сроки окончания строительства: 2023 г.



существующей Московской кольцевой автомобильной дороге, но на существенном удалении от нее).

Главным стратегическим проектом ГК «Автодор» является создание Международного транспортного коридора (МТК) «Западная Европа — Западный Китай» суммарной протяженностью свыше 8400 км и проходящего по территории трех стран: России, Казахстана и Китая.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «ЗАПАДНАЯ ЕВРОПА — ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ»

Как сообщил на Петербургском международном экономическом форуме в 2016 году член правления ГК «Автодор» И. Алафинов, стоимость строительства российской части МТК оценивается примерно в 800 млрд рублей. Главной задачей будущей трассы является транспортировка грузов из Китая в страны Западной Европы, которая после ее ввода в эксплуатацию значительно ускорится по сравнению с действующим сегодня морским путем.

Для России, впрочем, проект МТК не менее важен, чем для Китая. По данным, представленным И. Алафиновым, совокупный эффект для ВВП страны от появления новой эффективной, скоростной и безопасной трассы составит более 1,8 трлн рублей. И это даже без учета экономического эффекта от ввода в эксплуатацию трассы М11 и ЦКАД, которые являются составными частями Коридора. Параллельно специалисты прогнозируют, что МТК станет мощным импульсом для развития регионов, по которым проходит.

В настоящее время практически завершено строительство китайской части МТК и подходит к концу сооружение дороги на территории Казахстана. В России трасса будет вводиться участками. Помимо автодороги М11 и ЦКАД, сегодня ведется строительство участка на территории Татарстана — от села Шали (расположенного на трассе М7) до города Бавлы (на трассе М5) протяженностью около 300 км.

Таким образом, МТК на территории России будет состоять из пяти автомобильных дорог, каждая из которых сама по себе имеет важное государственное значение.



ГК «Автодор» планирует привлечь для реализации проекта инвестиции китайских компаний. В 2015 году меморандум о сотрудничестве был подписан с корпорацией «Шаньдунские платные дороги» и Китайской гражданской инженерно-строительной корпорацией. Считается, что в общей сложности партнеры из КНР могут выделить около 1/3 требуемых средств. При этом китайские компании готовы обеспечить строительство участков, начиная со стадии проектирования до последующего управления введенной в эксплуатацию дорогой.

Объявлено, что в рамках транспортного коридора ГК «Автодор», а также ПАО «Газпром» и китайские нефтегазовые и строительные компании совместно будут развивать проект по производству и реализации сжиженного природного газа в качестве моторного топлива.

А113 «ЦЕНТРАЛЬНАЯ КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА»

Проект реализуется в два этапа и имеет пять пусковых комплексов. При этом первые четыре комплекса предполагают строительство новых дорог, а пятый — реконструкцию действующей трассы. Второй пусковой комплекс будет построен после 2020 года.

Различаются и схемы реализации комплексов. Первый (участок №1) и пятый комплексы строятся на основе долгосрочных инвестиционных соглашений. Строительные работы на этих участках ведут группа «Крокос Интернешнл» (начало работ — 2014 г.) и ООО «Кольцевая магистраль» (группа компаний «АРКС», начало работ — 2014 г.) соответственно.

Третий и четвертый комплексы реализуются по концессионным соглашениям. Строительство третьего пускового комплекса осуществляет Дорожно-строительная компания «АВТОБАН», начало работ на объекте — январь 2017 года. ООО «Юго-восточная магистраль» будет вести работы в рамках четвертого пускового комплекса. Ожидается, что концессионное соглашение с подрядчиком подпишут до конца июня.

Общая протяженность ЦКАД: 521,63 км.

Ввод в эксплуатацию первого этапа ЦКАД предполагается в декабре 2019 года, когда завершатся работы на третьем и четвертом пусковых комплексах. Первый участок первого пускового комплекса и пятый пусковой комплекс должны ввести в строй уже в будущем году.

Суммарная стоимость строительства ЦКАД (без учета второго пускового комплекса) составляет около 300 млрд рублей.



Это — трасса М11, ЦКАД, новая автомагистраль под условным названием «Евразия» (от ЦКАД в районе Балашихи до Казани через Владимирскую и Нижегородскую области), дорога между Казанью и Оренбургом через Башкортостан и, наконец, участок от Оренбурга до границы с Казахстаном.

Предполагается, что средства на реализацию проекта будут выделяться по схеме: 50% — частные инвестиции, 50% предоставит государство.

Средства на реализацию проекта выделяются по схеме: 25% — частные инвестиции, 75% предоставит государство (из них 150 млрд — из Фонда национального благосостояния).

Подробнее о пусковых комплексах:

Первый пусковой комплекс проходит от трассы М4 до трассы М1, длина — около 118 км. Первый участок — от трассы М4 до границы Новой Москвы, длина участка — 49,5 км.

Второй пусковой комплекс пролегает от трассы М1 до трассы М11, длина — порядка 100 км.

Третий пусковой комплекс идет от трассы М11 до трассы М7, длина — 105,3 км (одновременно является частью МТК «Западная Европа — Западный Китай»).

Четвертый пусковой комплекс проходит от трассы М7 до трассы М4, длина — 96,5 км.

Пятый пусковой комплекс начинается от границы Новой Москвы и доходит до трассы М11, длина — 76,44 км.

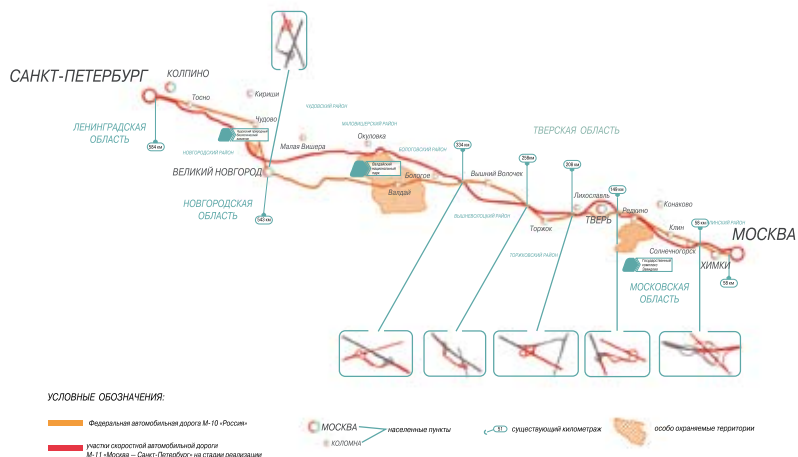
После ввода в эксплуатацию второго пускового комплекса часть ЦКАД будет проходить по автодороге М11.

Расчетная скорость движения (по платным участкам) — до 140 км/ч. Число полос движения — по 4 в каждом направлении. В перспективе предполагается увеличение количества полос. Ожидается, что интенсивность транспортного потока будет достигать 120 тыс. автомобилей в сутки.

М11 «СКОРОСТНАЯ АВТОМАГИСТРАЛЬ МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

Трасса М11 длиной 669 км соединяет МКАД и КАД Санкт-Петербурга и проходит по территориям Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей. Особенностью автомагистрали является то, что она не заходит ни в один населенный пункт на всем своем протяжении. М11 идет параллельно дороге М10 и имеет с ней 6 пересечений. Все они выполнены в разных уровнях, что позволяет обеспечить высокий скоростной режим движения (расчетная скорость движения составляет 140 км/ч).

Строительство ведется в 8 этапов, два из них уже завершены. Введены в эксплуатацию: участок с 15 по 58 км (Москва — Солнечногорск) и участок с 258 по 334 км (обход Вышнего Волочка). До конца текущего года планируется ввести в эксплуатацию очередной участок трассы — с 208 по 258 км (от Твери до обхода



Вышнего Волочка). Полностью автомобильная дорога должна быть сдана в июне 2018 года.

В настоящее время активно ведутся строительные работы в рамках всех этапов строительства автомобильной дороги. В частности, начат монтаж металлоконструкций пролетных строений моста через р. Ижору, а также монтаж пролетного строения съезда через Пулковское шоссе на транспортной развязке трассы М11 с КАД, которая будет иметь в общей сложности 5 съездов.

М4 «ДОН» (МОСКВА — НОВОРОССИЙСК)

Автомагистраль имеет важнейшее хозяйственное и стратегическое значение и является основной вертикальной осью всей системы дорог России. Ее протяженность составляет 1517 км.

Маршрут трассы М4: МКАД — Московская область — Тульская область — Липецкая область — Воронежская



область — Ростовская область — Краснодар — Адыгейск — Геленджик — Новороссийск.

В срок до конца 2020 года будет реализована программа по модернизации трассы, предполагающая реконструкцию и новое строительство участков дороги общей длиной почти 800 км, что позволит привести ее к первой технической категории, обеспечивающей удобство перемещений и высокий скоростной режим на всем протяжении.

В конце весны началось строительство важного участка трассы — транспортного обхода села Лосево и города Павловска в Воронежской области. Длина строящегося участка — 85,17 км. Параллельно состоялась презентация еще одного важного проекта — строительства обхода г. Аксая в Ростовской области.

Данный проект планируется реализовать в 3 этапа:

1. Реконструкция трассы с 1024 по 1038 км.
2. Реконструкция магистрали с 1071 по 1091 км.
3. Строительство нового участка с 1038 по 1071 км.

В рамках этого этапа будет построено два мостовых перехода. Один из них — через р. Дон.

В составе трассы М4 «Дон» на текущий момент действуют 10 платных участков, последним из кото-

рых стал участок в Ростовской области — с 1091 по 1119 км — открывшийся в мае 2017 года. Одновременно ГК «Автодор», компания по управлению автомобильными дорогами ANAS (Италия), а также Российский фонд прямых инвестиций объявили о создании консорциума, который планирует произвести комплексное обустройство данного участка автодороги М4 «Дон» в Ростовской области для его совместной эксплуатации.

М3 «УКРАИНА» (МОСКВА — ГОСУДАРСТВЕННАЯ ГРАНИЦА С УКРАИНОЙ)

Автомобильная дорога М3 имеет маршрут: МКАД — Калужская область — Брянская область — Курская область — государственная граница с Украиной. Длина трассы (российская часть): 490 км.

В марте текущего года произведена реконструкция участка трассы М3 с 124 по 173 км, после чего его эксплуатация осуществляется на платной основе. До конца года протяженность платного участка будет увеличена на 20 км — до 194 км. По всей его длине будут действовать 4 полосы движения.

Планируется, что в ближайшем будущем платные участки появятся и на трассе М1 «Беларусь» (Москва — государственная граница с Республикой Беларусь), имеющей протяженность порядка 450 км (по территории России) и проходящей через Московскую и Смоленскую области.

А всего в срок до 2030 года ГК «Автодор» намерен создать около 12 тыс. км современных скоростных дорог. Эти задачи указаны в Транспортной стратегии Российской Федерации. ■





СТРОЙПРОЕКТ В АВАНГАРДЕ ГЧП

Инженерная группа «Стройпроект» стояла у истоков государственно-частного партнерства в сфере транспортного строительства в России. Стройпроект принимал участие в разработке проектной и рабочей документации практически для всех крупных проектов в области дорожного хозяйства, реализуемых на основе ГЧП. С 2013 года компания также выступает в роли консультанта по реализации проектов строительства и эксплуатации автодорожных объектов на принципах ГЧП, что особенно востребовано для региональных проектов.



www.stpr.ru

Подготовил Сергей ЗУБАРЕВ

ЗСД: ГЧП С РЕКОРДАМИ

...А начиналось все в 2004 году с Западного скоростного диаметра (ЗСД) — одной из первых платных автомагистралей в стране и первой в Санкт-Петербурге.

О ЗСД сказано и написано много. Однако в нашем случае уместно напомнить, что реализация проекта осуществлялась с применением механизма ГЧП в соответствии с региональным законом от 25 декабря 2006 года «Об участии Санкт-Петербурга в государственно-частных партнерствах». Концессионер, привлечший финансирование на строительство Центрального участка ЗСД, получил право на эксплуатацию всей магистрали на тридцать лет.

АО «Институт «Стройпроект» осуществило разработку проектной и рабочей документации Северного и Южного участков, а непосредственно в рамках действия концессионного соглашения — рабочей документации Центрального участка. Компания также оказывала конценту услуги технического консультанта.

Строительство скоростной магистрали длиной 46,6 км через весь город было сложнейшей задачей и потребовало уникальных проектных решений. В итоге Западному скоростному диаметру, в частности, принадлежат два рекорда по наибольшей протяженности мостовых



Скоростная платная автомобильная дорога Москва — Санкт-Петербург

сооружений в России. Первое место — южная эстакада основного хода с мостами через Морской канал и Корабельный фарватер (9378 м), второе — северная эстакада основного хода с мостами через Петровский канал и Елагин фарватер (8794 м).

В августе 2016 года ЗСД был отмечен премией, учрежденной Молодежной коллегией при губернаторе Санкт-Петербурга, — назван самым важным архитектурным проектом в сфере индустриального строительства.

ИЗ ПЕТЕРБУРГА В МОСКВУ

На сегодняшний день компания участвует в реализации одного из самых амбициозных автодорожных проектов страны — строительстве и эксплуатации на платной основе скоростной автомобильной дороги М-11 «Москва — Санкт-Петербург» (СПАД). Стройпроект разработал всю проектную документацию на большие и внеклассные мосты, путепроводы и эстакады в составе магистрали (в общей сложности около 130 сооружений), а также выступил в роли головного проектировщика по участкам в Новгородской и Тверской областях. Сегодня специалисты

Стройпроекта участвуют в разработке рабочей документации по разным участкам строительства.

Есть также два проекта, ориентированных непосредственно на Московский регион. Оба реализуются ГК «Автодор» на принципах ГЧП. Это новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-7 «Волга» и пусковой комплекс № 5 Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области.

В первом случае проект создания скоростной магистрали реализуется по форме концессионного соглашения с прямым сбором платы. Стройпроект участвует в разработке проектной документации по подготовке территории строительства с определением основных проектных решений, а также выполняет работы по моделированию транспортных потоков. По ЦКАД Институт оказывает услуги строительного контроля.

ОТ ЗАПАДА ДО ВОСТОКА

Благодаря своим компетенциям Стройпроект был задействован ГК «Автодор» в разработке проектной документации для организации современного автотранспортного движения «на крайний Запад» страны и дальше. Речь идет о федеральной дороге М-1 «Беларусь» (Москва — Смоленск — государственная граница с Республикой Беларусь), являющейся частью европейского маршрута Е30 и азиатского АН6, а если точнее — о реконструкции с последующей эксплуатацией на платной основе участка км 33 — км 84. На этой же трассе Институт выступал в качестве технического эксперта по строительству на концессионной основе обхода города Одинцово. Объект сдан в эксплуатацию в 2013 году.

А на востоке страны специалисты Стройпроекта успели поработать на благо Хабаровска. И это тоже автотранспортный обход. Предполагается строительство платной магистрали, которая соединит федеральные трассы «Усури» и «Восток», минуя столицу Дальневосточного округа. Институт разработал проектную документацию и провел транспортное моделирование потоков в условиях взимания платы за проезд.

НОВОСИБИРСКИЙ ГЧП-ПРОРЫВ

Одним из самых амбициозных проектов собственно Инженерной группы выглядит строительство и эксплуатация мостового перехода через р. Обь в створе улицы Ипподромской в Новосибирске с объемом инвестиций

более 32 млрд рублей. Средства предполагается изыскать в рамках концессии. Переход общей длиной 5120 м будет включать в себя мост (с подходами) через одну из крупнейших рек мира, транспортные развязки на правом и левом ее берегах, путепровод тоннельного типа под насыпью Транссибирской железной дороги, здания и сооружения инфраструктуры взимания платы.

АО «Институт «Стройпроект» является генеральным проектировщиком этого моста. Компанией осуществлена разработка проектной документации с учетом схемы государственно-частного партнерства, включая все планировочные и конструктивные решения, транспортное моделирование потоков, расчет тарифов, проектирование системы взимания платы и пунктов ее сбора, разработку графика затрат на строительство и эксплуатацию объекта. Институт также выступал в качестве консультанта по подготовке финансовой и юридической моделей.

В марте текущего года идея получила общероссийское признание. Проект стал лауреатом национальной премии в сфере инфраструктуры «Росинфра», учрежденной Центром развития ГЧП. Церемония награждения состоялась на Российском инвестиционном форуме «Сочи-2017». Кстати, в 2015 году Новосибирская область в формате «Росинфры» уже признавалась лучшей в номинации «Региональный ГЧП-прорыв». При этом как главный проект отмечался именно новый мостовой переход через Обь.

ГЛАВНАЯ ДОРОГА НА ЮГ

А в европейской части России Стройпроект продолжает участвовать в реализации ГЧП-проектов ГК «Автотор», в частности в южном направлении. Институт выступает генеральным проектировщиком строительства платных участков при реконструкции федеральной дороги М-4 «Дон» (Москва — Воронеж — Ростов-на-Дону — Краснодар — Новороссийск). Функции компании включают в себя разработку основных проектных решений, сбор исходных данных, выполнение инженерных изысканий, проведение расчетов конструктивных элементов, разработку проектной и сметной документации.

Примечательно, что участок км 933 — км 1024 в Ростовской области при этом стал не только еще одним удачным опытом ГЧП в дорожной отрасли, но и своего рода полигоном по актуальной гармонизации российских норм проектирования с зарубежными. Продольный



Мостовой переход через р. Обь в створе Ипподромской улицы в г. Новосибирске



Автомобильная дорога М4 «Дон»

и поперечный профиль земляного полотна, водоотвод и конструкция дорожной одежды были запроектированы в двух вариантах — по стандартам РФ и ФРГ. По результатам сравнения решено, что применять немецкие нормы в российских условиях целесообразно.

Недавней строительной новостью Инженерной группы стала сдача скоростного участка М-4 км 1091 — км 1119 в Ростовской области, который будет эксплуатироваться на платной основе. 19 мая в числе участников церемонии официального открытия были заместитель председателя Совета Федерации Евгений Бушмин и министр транспорта РФ Максим Соколов. Впрочем, есть все основания полагать, что в ближайшие времена Стройпроект могут ожидать и другие хорошие события, которые будут отмечены на высоком государственном уровне.

Сегодня специалисты Инженерной группы ведут активную работу в различных субъектах Российской Федерации, консультируют представителей региональных ведомств по вопросам реализации региональных ГЧП-проектов в области дорожного хозяйства. ■



СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА ПРОМСТРОЙКОНСТРУКЦИИ

ООО «ПромСтройКонструкции» – российский производитель высококачественных железобетонных и полимерно-композитных изделий для дорожного и мостового строительства, всегда ориентирующийся на потребности дорожно-строительных организаций и учитывающий особенности дорожного строительства.



 **ПРОМСТРОЙ
КОНСТРУКЦИИ**



г. Санкт-Петербург, ул. Ванеева, д. 10.
Тел.: 8 (812) 459-07-81
E-mail: info@gbi-psk.ru
www.gbi-psk.ru

ШТРИХИ К ПОРТРЕТУ

Номенклатура выпускаемых изделий охватывает как серийные изделия для устройства водоотводных, водопропускных, укрепительных и опорно-несущих сооружений, так и специальные, выпускаемые по проектам и чертежам заказчика.

Продукция компании регулярно проходит необходимые испытания, в том числе на добровольной основе, в соответствии с регламентированными требованиями. Качество продукции также признано соответствующим требованиям стран таможенного союза, что подтверждается сертификатом EAC.

Важным направлением деятельности компании является внедрение инновационных технологических решений, в их числе — выпуск полимерно-композитных водоотводных сооружений для автомобильных и железных дорог, мостов и путепроводов.

Еще одним преимуществом ПромСтройКонструкции является наличие сети региональных производств, эффективно работающих в совокупности с подразделениями логистики. Это позволяет не только осуществлять доставку продукции в отдаленные регионы, такие как Калининградская и Мурманская области, ЯНАО, но и держать цену на все виды продукции на уровне цен местных производителей.

ОПЫТ И КАЧЕСТВО

В настоящее время строительство объектов транспортной инфраструктуры невозможно без применения передовых технологий и материалов, нацеленных на

увеличение качества и срока службы возводимых сооружений. При проектировании и строительстве дорог и мостовых сооружений необходимо учитывать такие особенности российского климата, как сильные сезонные колебания температуры, повышенную влажность, ежегодные паводки. В силу этих причин в отечественном дорожном строительстве редко удается использовать готовые технические решения, хорошо зарекомендовавшие себя за рубежом. Наиболее долговечные и стойкие к агрессивным средам конструкции, соответствующие конкретным условиям эксплуатации, чаще всего удается получить, совершенствуя накопленный десятилетиями отечественный опыт и дополняя его инновационными техническими решениями.

В то же время очень важным аспектом производства строительных конструкций является четкое следование предписанным технологическим требованиям, scrupulous соблюдение всех параметров и процедур производственного цикла.

Как показывают исследования современного рынка ЖБИ, зачастую при выпуске второстепенных по важности изделий руководители или технологи некоторых предприятий стремятся упростить, удешевить процесс, пренебречь теми решениями, которые выработаны годами. Нередко такая практика приводит к самым негативным последствиям, причем сложности могут возникать как на этапе строительства, так и при эксплуатации. Во избежание подобных ситуаций руководство ПромСтройКонструкции на протяжении всех лет работы предприятия уделяет большое внимание качеству выпускаемой продукции. Даже сегодня, когда число выпускаемых наименований изделий исчисляется сотнями, а производственные площадки разбросаны от Санкт-Петербурга и Мурманска до Краснодарского края и Крыма, вся продукция обязательно проходит технический контроль: из каждой партии выборочно отбирают образцы, фотографируют и исследуют их характеристики.

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ

Как известно, эффективный и надежный водоотвод является одним из ключевых условий устройства качественного земляного полотна дороги.

За последние 20 лет были разработаны сотни различных технических решений для отведения воды при укреплении канав, кюветов и русел, а также при строительстве дорог.

Для выполнения этих задач зачастую требуется индивидуальный подход, и компания «ПромСтройКонструкции» регулярно выполняет заказы по производству нестандартных элементов водоотвода либо ориентированных на особые условия эксплуатации, либо с применением марок бетона, стойких к агрессивным средам и многократному замерзанию.

Например, для ряда участков строящейся скоростной автомагистрали Москва — Санкт-Петербург были выпущены специальные ассиметричные водоотводные лотки из сульфатостойких марок бетона. Кроме этого, на предприятии производятся нестандартные блоки упора Б-9 (укрупненные аналоги изделий серии 3.503.1-66) и телескопические быстротоки Б-6, Б-7, применяемые на высоких насыпях реконструируемых дорог в республике Карелия и в Северо-Западном регионе. Наряду с традиционными сборными телескопическими конструкциями из железобетона все большее применение при строительстве дорог находят инновационные полимерно-композитные водоотводы. Следует отметить, что полимер-композитные элементы водоотвода используются и в железнодорожном строительстве. В частности, хорошо зарекомендовали себя на железных дорогах междупутные и междушпальные лотки, выполненные из этого материала.

БЫСТРОЕ РЕАГИРОВАНИЕ НА ЗАПРОСЫ РЫНКА

ООО «ПромСтройКонструкции» всегда стремится гибко реагировать на потребности своих заказчиков, постоянно расширяет ассортимент продукции. На сегодняшний день компания является одним из крупнейших региональных поставщиков железобетонных изделий: железобетонных волнистых блоков лотка Л1/Л2, ленточных блоков, откосных и порталных стенок.

Учитывая постоянно возрастающий в последние годы спрос на спиральновитые гофрированные металлические трубы (СГМТ), имеющие рекордную прочность при относительно небольших массах, ООО «ПромСтройКонструкции» наладило также и их производство. На участках реконструкции федеральных трасс Северо-Западного региона подобные решения широко применяются уже с 2014 года.

Грамотный подход к производственным задачам и ответственность перед заказчиками обеспечивают ООО «ПромСтройКонструкции» имидж надежного партнера среди компаний, чья деятельность направлена на развитие транспортной инфраструктуры страны. ■



О РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ОСНОВЕ ГЧП АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ «ЗАПАДНЫЙ СКОРОСТНОЙ ДИАМЕТР» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Западный скоростной диаметр (ЗСД) — уникальный проект по созданию внутригородской платной многополосной магистрали. Трасса дает возможность проехать 5-миллионный мегаполис менее чем за 20 минут, обеспечивает транспортную доступность Морского порта Санкт-Петербурга, вывод транспортных потоков на самые востребованные федеральные трассы, разгружает исторический центр, Кольцевую автодорогу, улично-дорожную сеть районов Санкт-Петербурга. Таким образом, ЗСД обеспечивает решение ключевых транспортных задач Санкт-Петербурга и определяет развитие города в качестве транспортного узла мирового уровня, становится частью международного транспортного коридора «Север-Юг».



Проект реализуется в рамках Соглашения о создании и эксплуатации на основе государственно-частного партнерства автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр» (далее — СГЧП), заключенного между Санкт-Петербургом, АО «ЗСД» и выбранным по итогам конкурса Партнером — ООО «Магистраль северной столицы» (далее — МСС, Партнер), сформированным Банком ВТБ и Газпромбанком.

В соответствии с условиями Соглашения, МСС осуществляет финансирование и организацию строительства Центрального участка ЗСД, привлекая более 72 млрд рублей частных инвестиций, и принимает в эксплуатацию всю магистраль в рамках 30-летней концессии, неся все эксплуатационные расходы по текущему обслуживанию, текущим и капитальным ремонтам магистрали.

Кредиторами проекта выступают ведущие российские и международные финансовые институты:

- ВТБ
- Газпромбанк
- Внешэкономбанк
- Европейский банк реконструкции и развития
- Евразийский банк развития.

Проект удостоен наград ведущих мировых и российских экономических изданий и институтов: Project

Finance International, Project Finance Magazine, World Finance, Infrastructure Investor, «Рынок ценных бумаг», «Премия развития», премия «Формула движения» Общественного совета Министерства транспорта РФ.

ЗСД — крупнейший в мире ГЧП-проект в сфере создания платных дорог, один из первых и наиболее масштабный ГЧП-проект в стране, один из крупнейших строительных проектов в России.

Строительство Центрального участка Западного скоростного диаметра осуществлялось с 2013 по 2016 гг.

Центральный участок ЗСД проходит от наб. р. Екатерингофки по западной оконечности Васильевского острова до правого берега реки Большая Невка.

Общая информация об участке:

Протяженность — 11,7 км;

Кол-во полос — 8;

100% протяженности — искусственные сооружения, 70% — мостовые сооружения.

В составе данного участка произведено возведение в акватории Невской губы уникальных мостовых сооружений:

- двухъярусного моста через Морской канал с высотой судоходного габарита 52 м и длиной центрального пролета 168 м;

- вантового моста через Корабельный фарватер над рекой Большой Невой с высотой подмостового габарита 35 м и длиной центрального пролета 320 м;

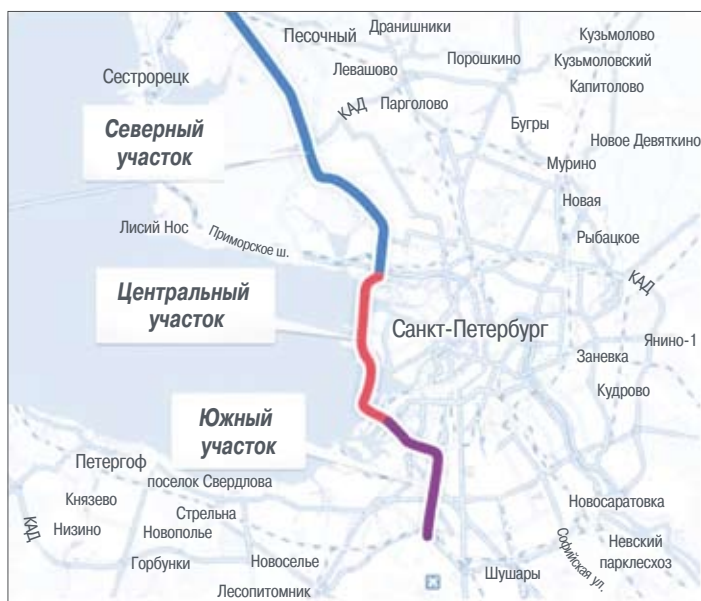
- вантового моста через Петровский фарватер с высотой подмостового габарита 25 м и длиной центрального пролета 240 м.

По территории Васильевского острова трасса проходит в полутоннеле, опускаясь в районе пересечения р. Смоленки в закрытый тоннель.

В рамках возведения Центрального участка выполняются две развязки: в районе наб. р. Екатерингофки (устройство съездов с частично открытой развязки) и развязка с перспективным продолжением наб. Макарова на Васильевском острове.

Более 70% протяженности Центрального участка трасса проходит в виде мостов и эстакад. Всего в составе участка — 7 мостов, в том числе уникальные объекты — двухъярусный мост через Морской канал, вантовый мост через Корабельный фарватер с пилонами, наклонными внутрь, и вантовый мост через Петровский фарватер.

По поручению Партнера строительство на основании Контракта о проектировании, закупках и строительстве осуществлял генеральный подрядчик — ICA. Совместное предприятие сформировано для реализации проекта



ОБЩИЕ ПАРАМЕТРЫ

Протяженность ЗСД	46,6 км
Искусственные сооружения	26,7 км
Количество развязок	9
(КАД Юг, Автомобильная, Благодатная, Екатерингофка, Макарова, Приморский пр., Богатырский пр., КАД Север, Скандинавия)	
Количество полос	4–8
Северный участок	26,4 км
Центральный участок	11,7 км
Южный участок	8,5 км
Средства обеспечения эксплуатации:	
■ 16 пунктов взимания платы (ПВП);	
■ 249 табло и знаков переменной информации;	
■ 2261 типовых дорожных знаков и 371 знак индивидуального проектирования;	
■ 784 камеры;	
■ Более 8 000 дорожных осветительных установок;	
■ Парк специальной техники насчитывает более 120 единиц;	
■ Две полнофункциональные эксплуатационные базы: «Север» и «Юг».	

ведущими строительными компаниями ИЧТАШ (Турция) и Асталди (Италия), обладающими значимым опытом реализации масштабных инфраструктурных объектов.

В ходе строительства на 10 строительных площадках было одновременно задействовано 120 подрядных компаний, среди которых, в том числе, иностранные организации (Codest (Италия), Mega Yapı (Турция), Freyssinet



- Эстакады – 7493 м
- Стальной двухъярусный мост через Морской канал – 168 м
- Вантовый мост через Большую Неву – 622 м
- Мост через Малую Неву – 440 м
- Полутоннель и тоннель под Смоленкой – 2977 м

Схема центрального участка Западного скоростного диаметра



Вантовый мост через Корабельный фарватер



Мост по контуру острова Белый

(Франция), VSL (Швейцария), COWI (Дания), Maurer (Германия) и др.). Большинство субподрядных организаций — петербургские компании. При этом на объекте было задействовано более 5500 человек и 400 единиц различной строительной техники.

В рамках проекта было уложено более 650 тыс. м³ бетона, забетонировано почти 10 тыс. свай, более 340 опор и пилонов, смонтировано более 110 тыс. т основных пролетных металлоконструкций. Поставки металлоконструкций обеспечены крупнейшими металлургическими предприятиями страны. Общая площадь асфальтирования составила около 1 млн м². Осуществлен перенос более 65 тыс. м коммуникаций, в том числе магистральных.

В рамках проекта созданы два наиболее протяженных мостовых сооружения России:

Южная эстакада основного хода с мостами через Морской канал и Корабельный фарватер — 9378 м — самое протяженное мостовое сооружение в России.

Северная эстакада основного хода с мостами через Петровский канал и Елагин фарватер — 8794,475 м — второе место по протяженности.

Кроме того, двухъярусный мост через Морской канал является самым высоким мостом в Санкт-Петербурге, а вантовый мост через Корабельный фарватер — второй по высоте судоходного габарита мост в Северной столице.

ЗНАЧЕНИЕ ПРОЕКТА

Принципиально трасса была намечена еще в 1966 году. Уже тогда была очевидна потребность в решении проблемы вывода потоков грузов из порта, разгрузки улиц города от грузового и транзитного транспорта, обеспечение транспортной связи районов города.

Основными целями создания скоростной внутригородской магистрали еще на этапе ее планирования называлось решение следующих задач:

- эффективной транспортной связи северных и южных районов города;
- разгрузки автомобильного движения в Центральных районах, имеющих высокое историческое и культурное значение;
- эффективных грузоперевозок из портовой зоны города, минимизирующих движение грузового транспорта по жилым районам.

Значение ЗСД не исчерпывается решаемыми транспортными задачами Санкт-Петербурга. В федеральном

масштабе трасса становится частью и увеличивает пропускную способность международного транспортного коридора «Север — Юг»; повышает общедоказатель эффе-ктивности системы товародвижения.

После открытия Центрального участка в 2016 году, ЗСД связал Кольцевую дорогу Санкт-Петербурга на Юге и Севере города, обеспечил выход на трассу «Скандинавия» и предоставил пользователям уникальную возможность проехать через пятимиллионный мегаполис менее, чем за 20 минут, не нарушая при этом Правила дорожного движения.

Значимость ЗСД подтверждается тем, что проект фигурирует в десятках стратегических документов регионального и федерального уровня, определяющих направления транспортного и общеэкономического развития России и Санкт-Петербурга.

После введения в эксплуатацию всей протяженности магистрали за счет переориентации транспорта на ЗСД и движения его по скоростной дороге в оптимальном режиме, сокращение объемов использования топлива составило за сутки более 75 тыс. л. При сжигании этого количества топлива в атмосферу выделилось бы за сутки около 170 т углекислого газа, что позволило Санкт-Петербургу улучшить свои позиции в экологическом рейтинге регионов.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

В настоящее время Западный скоростной диаметр обеспечивает до 290 тыс. транзакций в сутки, по результатам 2017 года, ожидается, что ЗСД обслужит до 80 млн транзакций. После пуска центрального участка увеличение транспортного потока составило более 100%.

На ЗСД применяются новейшие системы оплаты проезда. МСС принимает все меры к максимально широкому распространению электронных средств оплаты, которые обеспечивают максимальную скорость проезда пунктов оплаты и максимальный комфорт пользователей. Более 65% водителей, пользующихся Западным скоростным диаметром, оплачивают проезд с помощью электронных устройств — транспондеров. Данный показатель является беспрецедентным в практике эксплуатации платных дорог в России. Для удобства пользователей созданы все условия для максимально простого пополнения счета, контроля за балансом. Функционирует «личный кабинет» на сайте проекта, запущено в эксплуатацию первое в России полнофункциональное мобильное приложение для пользователей платных дорог.



Вантовый мост через Петровский канал



Двухъярусный мост через Морской канал

Для повышения скорости прохождения пунктов оплаты внедрена технология Fast Lane, позволяющая проезжать пункты оплаты с транспондером без остановки со скоростью до 30 км/ч.

С вводом в эксплуатацию Центрального участка, на ЗСД внедрена инновационная система платности Flow+.

Flow+ является так называемой смешанной системой взимания платы, которая становится переходным этапом к безбарьерной системе.

На каждом въезде и выезде с ЗСД установлены рамки, на которых закреплены антенны, считывающие сигнал транспондера, и видеокамеры, фиксирующие проезды автомобилей. Считывание сигнала обеспечивается на любой скорости. Главное — закрепить устройство в строгом соответствии с инструкцией. Тарифы системы Flow+ определены для каждого возможного маршрута



Пункт взимания платы ЗСД

по ЗСД. Строго соблюдается правило: при любом одинаковом маршруте проезд с транспондером выгоднее, чем при оплате любым другим способом.

Например, на заезде на ЗСД с Приморского проспекта привычных кабин и шлагбаумов нет. Но здесь расположены опоры с антеннами. Когда водитель машины с транспондером съедет с ЗСД, например, на Богатырском проспекте, система определит его точный маршрут и тарифицирует поездку. При этом, если по тому же маршруту проедет пользователь, который продолжает выбирать наличную оплату, то на Богатырском проспекте мы не будем знать, едет ли он с Приморского проспекта, с Васильевского острова или с Южного участка. Разумеется, такой водитель заплатит больше.

В любом случае и при любом варианте маршрута по ЗСД, при данной системе обеспечивается точность тарификации для тех, кто оплачивает проезд транспондерами в соответствии с пройденным маршрутом, тогда как разовые пользователи с наличными не имеют такой возможности.

На Западном скоростном диаметре функционирует автоматизированная система управления дорожным движением, которая обеспечивает контроль над дорожно-транспортной ситуацией с помощью сотен камер видеонаблюдения, датчиков скорости движения, метеодатчиков и иного оборудования. Своевременное информирование водителей о возможных происшествиях, дорожных условиях, производстве работ на трассе осуществляется с помощью сотен знаков и табло переменной информации, на сайте и с помощью мобильного приложения. На магистрали круглосуточно работают диспетчерская служба и служба дорожных инспекторов, готовых прийти на помощь водителям и обеспечить безопасность в случае ДТП или вынужденной остановки. Данные меры позволяют ЗСД являться одной из самых безопасных трасс своего класса в России.

Уборка магистрали, текущий и капитальный ремонт конструкций дороги регламентированы Соглашением. В целях обеспечения соответствия требованиям и для производства оперативных и качественных работ по обслуживанию магистрали, МСС создан парк полнофункциональной техники, включающий более 120 единиц, создаются две эксплуатационные базы.

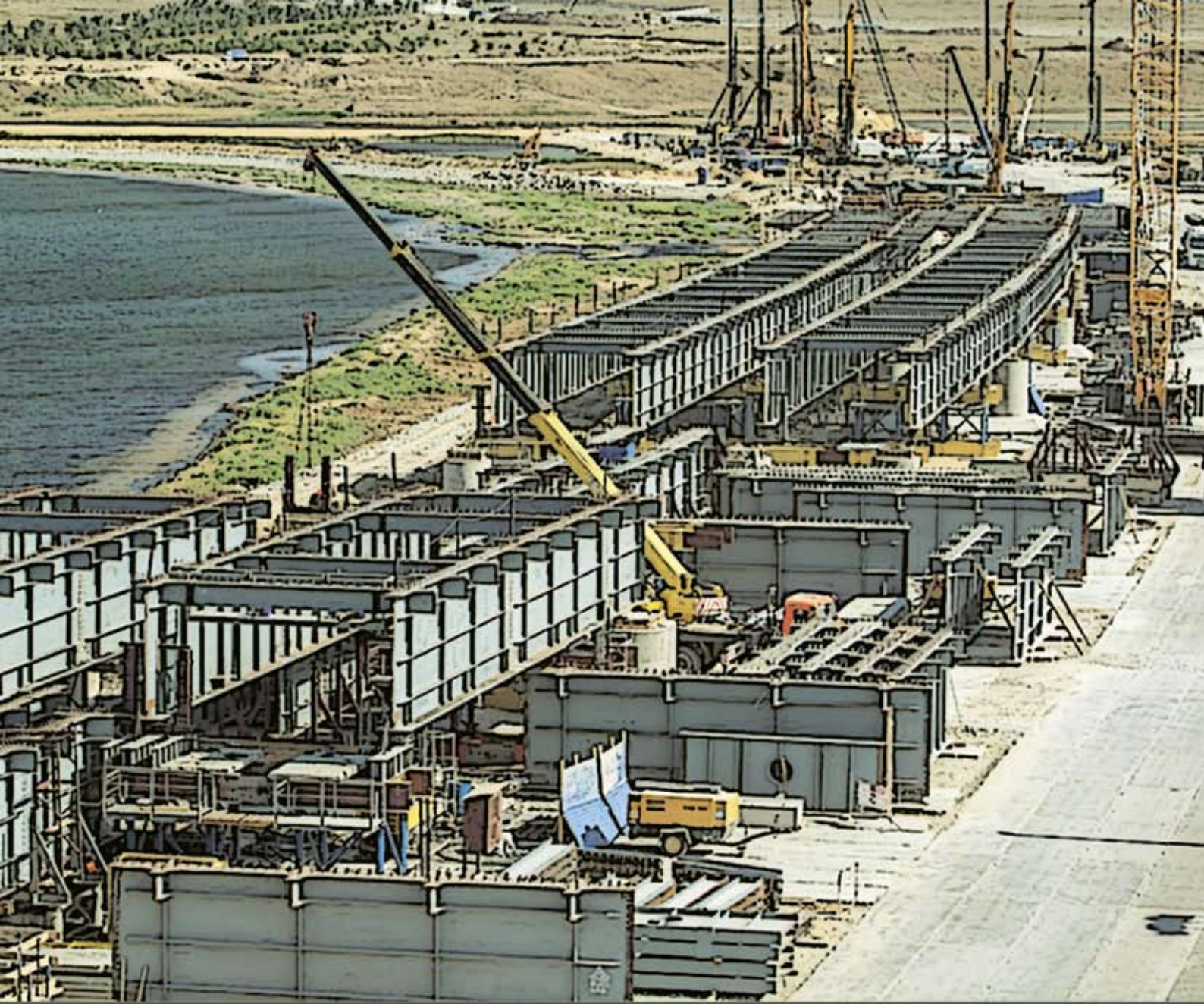
РАЗВИТИЕ ПРОЕКТА

Завершение строительства Центрального участка ЗСД вовсе не означает, что проект реализован на полное развитие. В настоящее время планируется построить три новых транспортных узла для дополнительного подключения магистрали к улично-дорожной сети города: развязка с Новым шоссе в районе трассы «Скандинавия», развязка Северного участка с Шуваловским проспектом, предполагающая строительство продолжения данного проспекта, и развязка с ул. Шкиперский проток на Васильевском острове.

Развязка с Шуваловским проспектом поможет снять нагрузку со съездов ЗСД на Богатырский проспект, на сегодняшний день представляющих собой единственную транспортную связь магистрали с густонаселенным Приморским районом. Также важно отметить, что для улучшения транспортной ситуации на Васильевском острове требуется второе подключение в Южной части района, которым и станет развязка с ул. Шкиперский проток.

Не прекращается работа по совершенствованию систем, связанных с эксплуатацией дороги: активно внедряются новые технологии по взиманию платы за проезд. Так, все транспондерные полосы в последние годы переоборудованы в скоростные полосы Fast Lane, ведется изучение и тестирование новых электронных средств регистрации платежа, прорабатываются планы по включению петербургской магистрали в систему интероперабельности, которая позволит оплачивать проезд с помощью транспондера ЗСД на других платных дорогах. В числе перспективных задач — создание безбарьерной системы взимания платы и отказ от пунктов оплаты со шлагбаумами.

Еще одно направление в развитии — создание системы взвешивания транспортных средств 4 категории, которая позволит в движении определять вес транспортного средства и своевременно выявлять нарушителей. Данное оборудование уже смонтировано и работает в тестовом режиме. ■



РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ

- Мост века на века
- Об инвестиционном потенциале Дальнего Востока





МОСТ ВЕКА НА ВЕКА

Крымский мост неслучайно называют стройкой века. Это будет самый протяженный мостовой переход в Европе, к тому же построенный в сложнейших климатических и геологических условиях и в очень сжатые сроки. Как известно, работа над этим стратегически важным проектом ведется круглосуточно.

Берега Керченского пролива соединятся уже грядущей осенью. Автомобильное движение по мосту откроется в конце 2018 года, а в 2019 году благодаря мосту будет налажено непрерывное железнодорожное сообщение с полуостровом.

Материал подготовлен при содействии
Инфоцентра «Крымский мост» и пресс-службы
ФКУ «Упрдор «Тамань»

ГРАНДИОЗНЫЙ ПРОЕКТ

Напомним, что транспортные подходы к будущему мосту начали строить еще в сентябре 2014 года. Параллельно в сжатые сроки были рассмотрены и проанализированы более 70 проектов Керченского мостового перехода. Обсуждались и тоннельные варианты, сооружаемые как открытым, так и закрытым способом. Основными критериями при выборе решения являлись качество, стоимость, сроки, а также минимальное использование зарубежных материалов и техники.

О завершении детальной проработки концепции мостового перехода было заявлено в январе 2015 года, и Правительство России издало распоряжение об определении единственного подрядчика для проектирования и строительства. 17 февраля ФКУ «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» Росавтодора подписало госконтракт с ООО «Стройгазмонтаж», которое, в свою очередь, в апреле привлекло в качестве проектировщика ЗАО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

Был разработан проект фактически не одного, а двух мостов — автодорожного и железнодорожного



— протяженностью 19 км. Из них 7,5 км пройдет над морем. Трасса начинается на Таманском полуострове, проходит по существующей 5-километровой дамбе и острову Тузла, затем пересекает Керченский пролив, огибая с севера мыс Ак-Бурун, и выходит на крымский берег.

Автомобильный проезд будет состоять из 4 полос. Расчетная скорость движения — до 120 км/ч, пропускная способность — до 40 тыс. машин в сутки. Железная дорога будет иметь два пути с пропускной способностью до 47 пар поездов в сутки. Расчетная скорость пассажирского движения — 120 км/ч, грузового — 80 км/ч. Учтено и то, что мост не должен мешать судоходству в Керченском проливе: предусмотрены арочные пролеты длиной 227 м и высотой над водной поверхностью 35 м.

Все необходимые вопросы были проработаны настолько подробно, что описание проекта составило 570 томов, а в электронном виде — 30 Гб. «В пиковые периоды число проектировщиков, участвовавших в разработке проектной документации, превышало 800 человек — от техников до главных инженеров проекта и начальников отдела. И это без учета изыскателей — археологов, геологов, экологов — и специалистов научных центров и институтов», — отмечает генеральный директор ЗАО «Гипростроймост — Санкт-Петербург» Илья Рутман.

ИННОВАЦИОННЫЙ ФУНДАМЕНТ

О широких масштабах и больших объемах строительных работ свидетельствует хотя бы тот факт, что в общей сложности на сооружение пролетов Крымского моста уйдет около 250 тыс. т металла. Для устройства опор при этом предстоит погрузить на глубину до 94 м свыше 7 тыс. свай трех типов.

В марте 2016 года мостостроители сообщили: на суше сформированы первые фундаменты автодорожных и железнодорожных опор. «Кроме стандартных типов свайных оснований, которые применяются в мостостроении, — призматических и буронабивных свай, — мы используем не совсем привычный тип. Это забивные трубчатые сваи большой длины и большого диаметра. Они позволяют обеспечить надежную работу моста в проливе со сложной геологией, высокой сейсмикой и непростыми метеорологическими условиями. Такие сваи погружаются как вертикально, так и под углом для дополнительной устойчивости мостовых опор», — комментировал директор по строительству транспортного перехода через Керченский пролив компании «Стройгазмонтаж» Леонид Рыженкин.

Инновацией стала и уникальная схема погружения свай, разработанная одним из мостоотрядов: они полностью собираются высотой до 80 м без промежуточной сварки на стапеле на земле, а затем их подни-



мают супертяжелым краном со 112-метровой стрелой на передвижную самоходную установку, применяемую вместо кондуктора. Такая технология существенно ускоряет процесс.

Новаторской можно назвать и саму концепцию организации производства работ — не от берега к берегу или с двух берегов навстречу, а сразу по всей протяженности моста. При этом его трасса была разделена на восемь участков, на каждом из которых задействованы два-три мостоотряда.

ПЕРВЫЕ ИТОГИ

По информации официального сайта строительства Крымского моста, в октябре минувшего года официально были подведены первые итоги — за девять месяцев 2016 года. Отмечалось, что стройка идет в графике, а по автомобильным подходам со стороны Таманского полуострова — с опережением. Леонид Рыженькин также сообщил, что в сентябре был достигнут лучший показатель с начала строительства: за месяц погружено 339 трубосвай. При этом установлен своего рода рекорд: 52 сваи погружены с использованием одного комплекса.

На первом участке строительства мостового перехода завершилась работа над фундаментами 46 автодорожных и железнодорожных опор. В октябре также была уложена первая плита проезжей части автодорожного моста: монолитную конструкцию под будущее дорожное покрытие сформировали на четырех пролетах.

В ноябре строители рапортовали о преодолении очередного рубежа: погружено более 3 тыс. свай.

В декабре, под конец года, на морских и сухопутных участках были сформированы 200 из 595 запланированных проектом опор моста, три четверти из которых — для автодорожной части.

В 2017 году строители планируют закончить сооружение опор автодорожного моста, начать асфальтобетонные работы на ряде участков, завершить сооружение фарватерных опор в судоходной части Керченского пролива.

НОВЫЙ ГОД — НОВЫЕ РУБЕЖИ

В начале 2017 года строителями было выполнено 50% свайных работ, а своего рода «экватором» стала трубчатая свая, самая мощная из тех, которые погружают на фарватере. А если бы на тот момент собрать



воедино все погруженные трубосваи, получилась бы труба длиной более 150 км. Также в феврале уже наполовину были собраны арочные пролеты моста, автомобильный и железнодорожный, и строители приступили к следующему этапу — установке арочных сводов.

А в Крыму к этому времени началось строительство автомобильного подхода к мосту через Керченский пролив длиной 8,6 км, практически давшее старт строительству новой федеральной дороги «Таврида», современной скоростной трассы первой технической категории. «В Крыму реально начинается большая автомобильная стройка!» — отметил глава Росавтодора Роман Старовойт.

Март ознаменовался президентским облетом на вертолете района строительства моста, после которого Владимир Путин провел оперативное совещание на острове Тузла. Сказанные им слова моментально стали для российских мостовиков и дорожников крылатыми словами: «Наши с вами предшественники, как мы видим, понимали значение этого мостового перехода

между Крымом и Кавказом и давно стремились к реализации этого проекта. Будем надеяться, что мы выполним эту историческую миссию».

В апреле строители приступили к первому этапу бетонирования одной из двух самых главных опор моста, которые возводятся в Керченском проливе и будут держать над водой судоходные арки. Фундамент каждой такой опоры формируется из 95 свай из толстостенной стальной трубы.

А в начале мая начальник ФКУ Упрдор «Тамань» Роман Новиков сообщил, что готова половина опор моста: из 595 — 298. Основную часть составили опоры автомобильной части, ввод которой планируется на год раньше, чем железнодорожной.

ХРОНИКА МАЙСКИХ СОБЫТИЙ

12 мая после символической закладки камня в ознаменование официального начала строительства трассы «Таврида» министр транспорта РФ Максим Соколов



ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

27 мая министр экономического развития республики Крым Андрей Мельников заявил, что Китай проявил интерес к проекту строительства тоннеля в Крым через Керченский пролив.

По его словам, власти региона намерены обсуждать этот вопрос с китайскими инвесторами. «Они говорят, что могут это сделать с достаточно скромными затратами», — пояснил Мельников. Он также напомнил, что китайские компании уже занимаются реконструкцией старого аэропорта в Симферополе. «Китайских товарищей интересует инфраструктура, потому что это большие объемы потенциальных инвестиций», — подчеркнул крымский министр.

проинспектировал строительство Крымского моста и провел посвященное ему выездное совещание.

Как сообщили главе Минтранса, на этот день более 4 км автодорожного моста было уже перекрыто пролетами. На морских участках идет их монтаж методами поперечной и продольной надвигки. На технологической площадке «Керчь» мостовики собирают арки Крымского моста, которые в начале сентября будут установлены в проектное положение, — на две самые массивные опоры в районе фарватера Керчь-Еникальского канала. Строители сооружают их ростверки, на каждый из которых требуется более 6 тыс. м³ бетона (тогда как на ростверки опор на других участках идет от 180 до 850 м³).

Было отмечено, что финансирование строительства Крымского моста идет в соответствии с календарным графиком. С момента подписания госконтракта в феврале 2015 года стройка профинансирована почти на 126 млрд рублей (более 55% от общей стоимости проекта, включая затраты заказчика). Объем финансирования на 2017 год — 60 млрд рублей. Заказчиком строительства приняты выполненные работы на сумму более 66 млрд рублей.

«Уже осенью берега Керченского пролива наконец-то соединятся — на фарватере будут установлены арочные пролеты, — заявил Максим Соколов. — Все работы не только по строительству самого Крымского моста, но и по формированию ближних и дальних подходов к нему полностью синхронизированы между собой. Мы понимаем, как должно быть в последующем налажено движение — сначала автодорожное, потом железнодорожное, пассажирское и грузовое сообщение».

По информации на конец мая, строительство Крымского моста продолжается одновременно по всей длине. Погружено более 5,1 тыс. свай трех типов из запланированных 7 тыс., полностью готовы 314 опор из 595 проектных. Укрупнено почти 48 тыс. т пролетных строений (из 230 тыс.). На технологической площадке «Керчь» идет сборка арочных пролетных строений на стапеле. Уже собрано более 7,8 тыс. т металлоконструкций арок (из запланированных 10 тыс.). В сутки на объекте задействовано более 200 основных единиц техники, более 20 единиц различных плавсредств и почти 7 тыс. строителей.

Со строительством Керченского мостового перехода фактически создается новая и единая транспортная инфраструктура Крыма и Кубани. ■



ОБ ИНВЕСТИЦИОННОМ ПОТЕНЦИАЛЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Развитию дальневосточных регионов России в последнее время придется огромное стратегическое значение. Это связано с целым рядом факторов — как геополитических, так и социально-экономических. Все это ставит Дальний Восток на особое положение внутри страны. Для обеспечения устойчивого роста и раскрытия огромного потенциала Дальневосточного Федерального округа РФ (ДФО) ровно пять лет назад было создано Министерство развития Дальнего Востока — Минвостокразвития. За годы своего существования ведомство проделало колоссальную работу, одним из главных направлений которой стало создание наиболее благоприятного климата и необходимых условий для инвесторов, реализующих свои проекты на Дальнем Востоке. Особенно насыщенными в этом плане были два прошлых года. Приложенные усилия дали свои плоды — теперь уже можно смело заявить, что в ближайшей перспективе в масштабах России именно Дальний Восток станет территорией, наиболее интересной для инвестирования.

По материалам пресс-службы Министерства развития Дальнего Востока

СУБСИДИИ, ИНФРАСТРУКТУРА И ИНВЕСТИЦИИ

Общеизвестно, что создание новых производств, а также складских, транспортных и иных объектов, составляющих большую часть крупных инвестиционных проектов, немислимо без опережающего развития системы требуемых инфраструктурных элементов: дорог, инженерных коммуникаций. Между тем строительство инфраструктуры — очень затратное мероприятие. Понимая это, государство уделило данному вопросу повышенное внимание.

Говоря об итогах 2016 года, следует отметить, что перечень крупных дальневосточных инвестиционных проектов, получающих федеральные субсидии на создание сопутствующих инфраструктурных объектов, был расширен более чем в два раза — с 6 до 14. И это дало положительный эффект — объем привлеченных инвестиций увеличился почти в 2,5 раза — с 127 до 294 млрд рублей, при этом величина федеральных субсидий составила 9,6 млрд рублей. Согласно планам, до конца года число таких объектов должно возрасти до 16.

Для расширения возможностей по созданию транспортной и инженерной инфраструктуры специалисты Минвостокразвития подготовили законопроект, согласно которому инвесторы, вкладывающие собственные средства в развитие инфраструктурных объектов, будут получать налоговые льготы, необходимые и достаточные для обеспечения окупаемости этих инвестиций в

приемлемые сроки. Принять этот закон планируется до конца текущего года.

— Вообще, последние несколько лет оказались рекордными по числу принятых законопроектов. Только за минувший год было принято семь законопроектов и 15 актов Правительства, так или иначе связанных с развитием Дальнего Востока. Еще 18 законопроектов сегодня находится в стадии подготовки к принятию решения, — рассказывает министр развития Дальнего Востока Александр Галушка. — Столь масштабная работа по формированию правового пространства необходима для создания максимально комфортных условий для инвесторов и, как следствие, обеспечения устойчивого опережающего развития ДФО.

Сегодня в регионе, прежде всего усилиями Корпорации развития Дальнего Востока, создается более ста объектов инфраструктуры. Среди них: 350 км новых дорог, 550 км линий электропередач, 170 км линейных объектов систем водо-, тепло- и газоснабжения. На текущий момент 30 из них находятся на стадии активного строительства, на 35 работы уже завершены, в отношении оставшихся 44 объектов ведется разработка проектной документации.

ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ

Помимо активной законотворческой работы, Минвостокразвития использует и другие инструменты по улучшению инвестиционного климата и развитию инфраструктуры. В этом году в структуре министерства появилось новое подразделение — Инфраструктурный департамент, которое обеспечивает адресную поддержку крупных инфраструктурных проектов, реализуемых в настоящее время в ДФО. Среди целей, поставленных перед сотрудниками нового департамента на текущий год, — продвижение инфраструктурных проектов путем включения их в государственные программы различных уровней. Кроме того, в их обязанности входит своевременное выявление возможных рисков, связанных с реализацией конкретных проектов, а также их хеджирование.

На сегодняшний день министерство утвердило план развития, в котором уже значатся 126 инфраструктурных проектов, реализуемых и планируемых к реализации на территории ДФО, с общим объемом государственных и частных инвестиций — 7,1 трлн рублей. Этот план увязывает развитие инфраструктуры макрорегиона с графиками реализации приоритетных инвестиционных

проектов, этапами комплексного развития городов и регионов Дальнего Востока.

КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

С развитием Дальнего Востока связаны и новации в области государственного управления. Так, выработан принципиально новый механизм, позволяющий наиболее эффективно согласовать отраслевой принцип развития с территориальным. Данный механизм предполагает создание специальных «территориальных» разделов внутри каждой из реализуемых на данный момент государственных и федеральных целевых программ (ФЦП), с последующей интеграцией всех этих разделов в единую «территориальную» госпрограмму. Всего таких государственных программ насчитывается 27. Исключение составят только те программы, которые не имеют территориальной привязки.

В результате каждое министерство и ведомство занимается реализацией своего «отраслевого» направления, а «территориальное» министерство (каким является Минвостокразвития России) получает комплексную программу развития применительно к своему макрорегиону, содержащую все планируемые там мероприятия. И может, видя всю картину в целом, обеспечить наиболее эффективное расходование бюджетных средств, увязку различных интересов. По мнению министра Александра Галушки, такой подход отличается максимальной продуктивностью и прозрачностью, а главное — имеет практическую направленность.

Принципиально важно, что в такой «территориальной» госпрограмме, помимо свода всех спецразделов из других программ, будут сосредоточены и целевые мероприятия, в частности, комплексная поддержка инвестиционных проектов, а также отражены и согласованы с профильными министерствами инвестиционные мероприятия, реализуемые государственными компаниями и корпорациями.

— Мы обязаны довести до конца работу, связанную с полноценным, соответствующим нормативным документам, выделением дальневосточных разделов действующих госпрограмм и их последующей интеграции, — комментирует Александр Галушка. — Итоги первого этапа этой работы были отдельно рассмотрены на заседании Правительства РФ, которое состоялось в конце апреля. Председатель Правительства поставил за-

дачу завершить формирование дальневосточных разделов госпрограмм и устранить допущенные несоответствия нормативным требованиям в срок до 1 августа 2017 года.

800 КИЛОМЕТРОВ НОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Одной из государственных программ, в которой появится «дальневосточный раздел», является ФЦП «Развитие транспортной системы России». Согласно положениям этой программы, до 2020 года на Дальнем Востоке будет построено и реконструировано свыше 800 км автомобильных дорог. Из них 420 км составляют автодороги федерального значения, и 390 км дороги регионального, межмуниципального и местного значения.

По мнению замминистра Минвостокразвития Артура Ниязметова, появление новых трасс позволит связать между собой все крупные социально-экономические центры ДФО и обеспечить устойчивые транспортные коммуникации с морскими портами страны и сопредельными государствами.

Так, реконструкция трассы «Усури» (Хабаровск — Владивосток) будет способствовать развитию торгово-экономических отношений не только с приграничными районами Северного Китая, КНДР и Кореи, но и с Японией и другими государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Один из важнейших проектов программы — строительство автомагистрали «Восток» (Хабаровск — Находка), которая обеспечит удобный выход к портам Находка и Восточный. Автодорога «Вилюй», соеди-

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ «ПРИМОРЬЕ-1» И «ПРИМОРЬЕ-2»



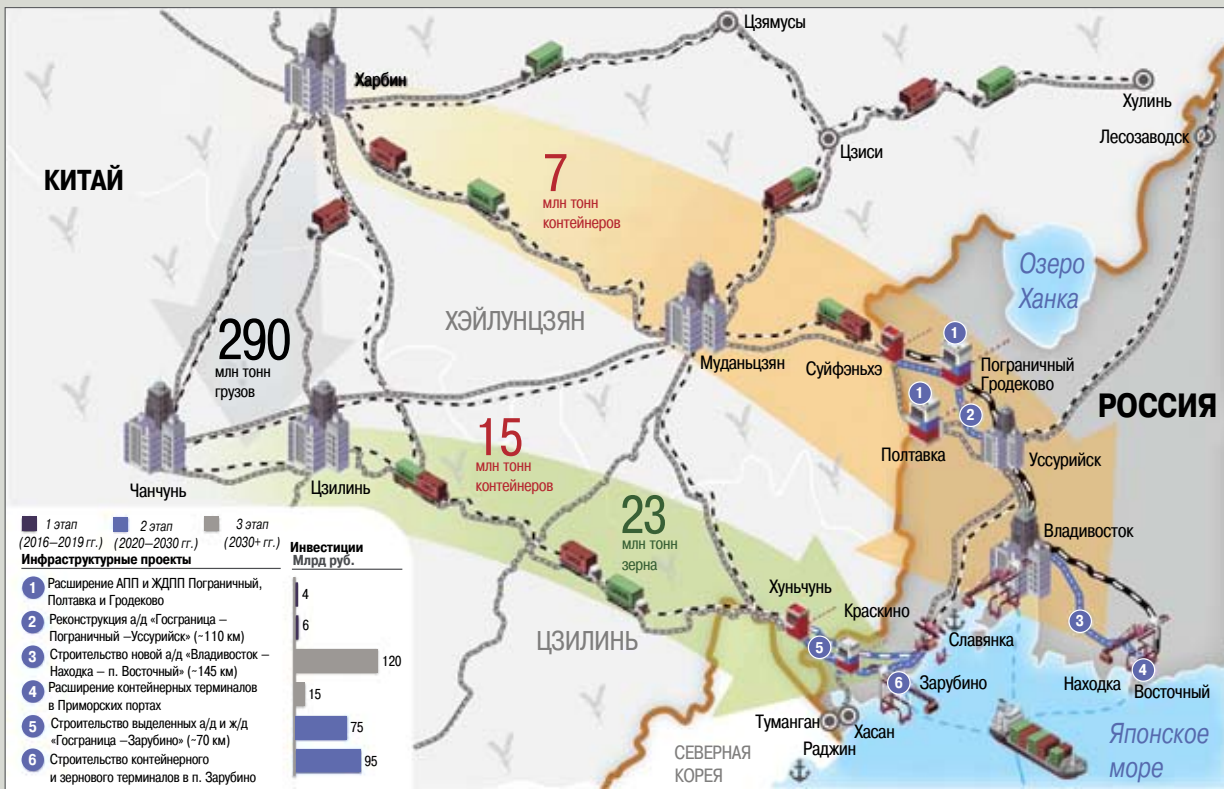
Одним из главных приоритетов в области развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока, безусловно, является создание международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2». Значимость вопроса доказывает тот факт, что эту тему активно обсуждали на прошлом Петербургском международном экономическом форуме.

За минувший год ситуация вокруг строительства МТК в существенной мере изменилась к лучшему. Так, Правительством России утверждена концепция развития транспортных коридоров, предусматривающая комплекс мероприятий по обеспечению «бесшовного» транзита грузов из северо-восточных провинций Китая в порты Приморского края. Представители китайской стороны подготовили проект межведомственного меморандума, который уже прошел стадию согласования на уровне Минвостокразвития России и Государственного комитета по развитию и реформе КНР. Данный документ предусматривает совместные механизмы раз-

вития МТК «Приморье-1» и «Приморье-2». В текущем году планируется утвердить этот меморандум.

Кроме того, в Правительство РФ внесен проект постановления, устанавливающий, что пункты пропуска в портах Приморского края станут местом осуществления государственного таможенного контроля транзитных грузов из северо-восточных провинций Китая.

Уже состоялся тестовый транзит груза по международному транспортному коридору «Приморье-2» — для разработки целевой технологической схемы грузоперевозок по трассе. Были сделаны и иные шаги с целью скорейшей реализации создания МТК.



Среди основных задач на 2017 год:

- формирование согласованной с правительствами китайских провинций Хэйлунцзян и Цзилинь грузовой базы транспортных коридоров;
- согласование основных условий создания совместной российско-китайской управляющей компании МТК;
- создание российско-китайского союза грузоотправителей и логистических операторов Северных провинций КНР;

■ привлечение российских и китайских инвесторов для создания объектов транспортной инфраструктуры.

Таким образом, определены ближайшие задачи развития и взят хороший темп по реализации проекта по созданию международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», что фактически гарантирует появление этих важных инфраструктурных объектов в недалеком будущем.



няющая Иркутскую область с Якутией, после завершения строительства позволит улучшить северный завоз грузов и даст мощный толчок экономическому развитию малоосвоенных на текущих момент территорий.

Также планируется реконструировать автодороги: «Лена» (Невер — Якутск), «Амур» (Чита — Хабаровск), Южно-Сахалинск — Холмск, а также «Колыма» (Якутск — Магадан).

Параллельно с реконструкцией трассы «Колыма» ведутся работы по созданию автодороги до Чукотского автономного округа, который пока не имеет круглогодичной наземной транспортной связи с остальной территорией России.

500 КИЛОМЕТРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Кроме автомобильных, «дальневосточный раздел» транспортной ФЦП предполагает строительство 513,7 км новых железнодорожных дорог и дополнительных главных путей. ОАО «Российские железные дороги» предполагает выделить на эти цели 124,2 млрд рублей. Особое внимание при этом уделяется развитию основных транспортных артерий макрорегиона: Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, которые не только обслуживают грузообразующие комплексы Дальнего Востока, но и обеспечивают транспортно-экономические связи самых разных регионов страны с дальневосточными морскими портами, а также с другими странами — Монголией, Китаем и КНДР.

Железные дороги имеют и важное социальное значение. В случае реализации указанных в госпрограмме «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» мероприятий, транспортная подвижность населения на Дальнем Востоке возрастет в 1,5 раза по сравнению с уровнем 2012-го года. Повышение пропускной способности опорной транспортной сети и рост доступности транспортных услуг непосредственно повлияют на темпы реализации комплексных инвестиционных проектов, а также на повышение качества жизни людей, что создаст необходимые условия для их дальнейшего закрепления в ДФО и, как следствие, будет способствовать росту численности населения.

Общий объем финансирования мероприятий, предусмотренных Программой на территории Дальневосточного федерального округа на 2017–2020 гг., составляет 542,2 млрд рублей. Из них за счет средств федерального бюджета — 215,6 млрд рублей.

— Для повышения результативности государственных инвестиций, обеспечения синхронной работы федеральных органов исполнительной власти, ключевых госкомпаний, администраций дальневосточных регионов и представителей бизнеса, нами формируются комплексные планы социально-экономического развития дальневосточных территорий, — отмечает Александр Галушка. — Мероприятия и перечень объектов из комплексных планов лягут в основу дальневосточных разделов государственных программ и планов развития госкомпаний. Фактически это, я бы сказал, техническое задание от каждого конкретного региона Дальнего Востока на расстановку приоритетов внутри той или иной госпрограммы.



АЛЬФА-ЭТАЛОН

ВЕСЫ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ВЗВЕШИВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

20 лет
успешной
работы

- ☑ Наибольший предел взвешивания от 5 до 80 тонн
- ☑ Несколько вариантов размера платформ
- ☑ Для статического и динамического взвешивания
- ☑ Исполнение бесфундаментное, врезное
- ☑ Мобильность и простота установки
- ☑ Система автоматизации весоизмерения «Альфа-Эталон»
- ☑ Весы внесены в Госреестр: № 48972-12
- ☑ Весы выпускаются по ГОСТ OIML R76-1-2011



Альфа АВ-А «Сфера»



Альфа АВ-А «Сфера-А»



Альфа АВ-А «Алмаз»

защита от штрафов
100% ГИБДД

ФИКСАЦИЯ ФОТОСНИМКОВ ВЗВЕШИВАНИЙ



Roads are the basis of every city and country development. Gazpromneft – Bitumen materials being the market leader in production and sales of bitumen products participates in construction of reliable and high-quality roads in Russia and abroad. Our bitumen materials and technologies assist you on the way to new achievements.

GAZPROMNEFT BITUMEN

TECHNOLOGIES FOR MODERN ROADS



DIRECT SUPPLIES IN RUSSIA
AND ABROAD



INNOVATION
TECHNOLOGIES



BROAD ASSORTMENT
OF BITUMEN PRODUCTS



Aim high

WWW.GAZPROM-NEFT.RU