

210  
лет



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  
МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



# СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ 2019—2020 гг.

Информационное агентство «ТехИнформ»



В.В. Путин во время посещения портово-индустриального парка «ОТЭКО» на Таманском полуострове 04. 10. 2019.  
Фото А. Никольского



# ИСТОРИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ПРЕЗИДЕНТСКОГО КУРСА

Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» были определены задачи и целевые показатели беспрецедентных по своим масштабам проектов. С их разработкой и началом реализации стартовал, в том числе, и качественный прорыв в развитии современной транспортной инфраструктуры страны.

Напомним, одним из пунктов Майского указа Владимир Путин предписал Правительству РФ сформировать национальный проект по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог, другим — разработать с участием органов государственной власти субъектов Федерации Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Первые результаты активной работы всех ответственных за эти направления структур не заставили себя долго ждать. К концу прошлого года уже были утверждены паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (6 августа 2019 года его транспортная часть также утверждена в статусе нацпроекта).

Следует отметить, что стоящие сегодня перед Минтрансом России задачи Президент обозначил еще в мартовском Послании Федеральному Собранию. Отмечалось, в частности, что уже достигнуты серьезные успехи в модернизации федеральных трасс, а «теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги». Владимир Путин подчеркнул, что необходимо наращивать качество и объемы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла. И, конечно, важнейшая задача — повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП.

В соответствии с заявлением Президента РФ, в предстоящие шесть лет расходы на строительство и обустройство ав-

томобильных дорог будут практически удвоены, и на эти цели из всех источников следует направить более 11 трлн рублей. Помимо БКАД, развитие автодорожной сети задействовано и в трех федеральных проектах в составе Комплексного плана, затрагивающего все аспекты улучшения транспортной инфраструктуры страны.

Ход реализации нацпроектов также не остается без внимания главы государства. Так, тематика БКАД детально обсуждалась 26 июня 2019 года на заседании Госсовета по вопросам развития сети автомобильных дорог общего пользования и обеспечения безопасности дорожного движения.

«Для достижения системных перемен в дорожном хозяйстве каждому региону в ближайшее время необходимо разработать и принять соответствующую программу, и не декларативную, а реалистичную, рассчитанную на период не менее чем до 2024 года, — подчеркнул Владимир Путин, председательствовавший на заседании. — Это даст возможность дорожным строителям планировать работу «вдолгую», загодя приобретать дорогостоящую технику, резервировать строительные материалы, вкладываться в специалистов и новые технологии».

Ранее важной вехой в формировании системного подхода к решению поставленных задач стало состоявшееся 24 октября 2018 года под председательством Владимира Путина заседание Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. По словам главы государства, в предстоящие годы страна должна совершить настоящий прорыв в ключевых сферах своего развития, включая инфраструктуру, и «это, без всякого преувеличения, исторические задачи».

Соответственно, Минтранс РФ решает их в формате двух национальных проектов — «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

По материалам [www.kremlin.ru](http://www.kremlin.ru)

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

*Президент России  
В. В. Путин*

**Издатель**

ООО «Информационное  
агентство «ТехИнформ»

**Редакция:**

**Главный редактор**

Регина Фомина

**Редактор**

Сергей Зубарев

**Выпускающий редактор**

Людмила Алексеева

**Дизайнер, бильд-редактор**

Лидия Шундалова

**Руководитель службы отраслевой  
аналитики**

Неля Кокина

**Руководитель службы PR**

Наталья Алхимова

**Корректор**

Мила Дмитриева

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке каталога

Административный департамент  
и отдел пресс-службы и информации  
Министерства транспорта РФ

В каталоге использованы материалы сайтов  
www.kremlin.ru, www.visualrian.ru

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

Подписано в печать: 18.02.2020

Заказ №

Отпечатано: ООО «Премиум Пресс»,

г. Санкт Петербург, ул. Оптиков, д. 4



## СОДЕРЖАНИЕ

Министерство транспорта: путь длиной в два века и десять лет .....	4	ЦКАД: новое кольцо вокруг столицы .....	36
Приоритеты Минтранса в свете национальных проектов .....	12	Живая связь двух столиц .....	40
<b>ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ</b> .....	21	М-3 «Украина» — путь к интеграции.....	46
Железнодорожное хозяйство на рельсах модернизации .....	22	М-4 «Дон»: работы продолжаются .....	50
ВСМ на старте.....	28	Комплексы контроля дорожного движения (Научно-производственное предприятие «Симикон») .....	54
ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР» .....	31	АВТОБАН: строим дороги в будущее.....	58
Из России в Китай по международному транспортному коридору .....	32	25 успешных лет (компания R-1).....	62
		Бетон в рулоне: инновация для дорожной инфраструктуры (компания Concrete Canvas) .....	66



АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ.....	73
Объединяя берега, сердца и судьбы .....	74
Восемь шагов по Тавриде .....	76
Центральный мост — новый символ Новосибирска .....	80
Объездное кольцо Иваново .....	84
Мост через Волгу: нужна альтернатива .....	88
Волгоградская дорога мечты.....	90
ГЕО-ПРОЕКТ: в ногу со временем.....	94
В обход столицы Кузбасса.....	98
Обход Хабаровска: скорость для развития .....	100

От моста через Енисей по «Сибири» к «Байкалу» .....	104
Автомобильные коммуникации в федеральном проекте.....	108
Росавтодор свяжет порты с центрами экономического роста .....	110
МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ .....	113
Реалии «Морских портов России» .....	114
Нижегородский гидроузел: Волга без ограничений .....	116
К полноценному судоходству по Нижнему Дону .....	119
Сабетта и горизонты Севморпути .....	122

Порт Пионерский: новые возможности Балтики .....	126
Развитие МТУ — в комплексном плане..	128
АЭРОПОРТЫ .....	131
Комплексное развитие региональной сети.....	132
Аэропорт Гагарин: проект года.....	135
В сибирских масштабах .....	138
Баландино: навстречу саммитам.....	140
Байкальские международные горизонты .....	142
Дальневосточный приоритет .....	144



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА: ПУТЬ ДЛИНОЙ В ДВА ВЕКА И ДЕСЯТЬ ЛЕТ

210 лет назад, когда в России создавалось единое государственное транспортное ведомство, даже в художественной литературе еще не родился жанр научной фантастики, и разве что в самых смелых мечтах, нашедших отражение в сказках, люди представляли себе ковры-самолеты, сапоги-скороходы или сани, которые едут сами. Сейчас многие чудеса воплотились в жизнь — давно уже стали привычными авиаперелеты, превращается в обыденность передвижение по скоростным автомобильным и железнодорожным магистралям, и на наши дороги уже начинают выходить беспилотники — машины, движущиеся без участия человека. И управляют всем этим огромным и многообразным хозяйством, стараясь четко понимать его проблемы, оперативно устранять их и дальше двигаться по пути прогресса ради блага людей, не сказочные волшебники, а реальные профессионалы Минтранса России — впрочем, иногда справляясь с такими сложнейшими задачами, решение которых два столетия назад все-таки могло показаться чудом.

А старт созданию одного из самых мощных и передовых административно-транспортных комплексов мира фактически был дан в 1809 году манифестом Александра I, в котором основная стратегическая цель обозначалась просто и ясно: «Усовершенная и дополняя существующие для общей пользы учреждения, открыть подданным Нашим все способы к собственному их благоденствию, к преумножению Государственного богатства и к славе Нашей Империи».

## ИМПЕРАТОРСКИЙ МАНИФЕСТ, ЕДИНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И СТАТУС МИНИСТРА

Создавалось единое транспортное ведомство, однако, не на пустом месте. Задолго до того в растущей и развивающейся стране признавалась необходимость государственного регулирования этой сферы, исходя, опять же, из реальных потребностей своего времени. Первые упоминания об органе государственного управления перевозками — Ямском приказе — относятся к началу XVI века. Позднее на основе этого учреждения, в 1782 году, возник Почтовый департамент. А отсчет истории государственного управления непосредственно дорожной отраслью принято вести от другой даты. В 1733 году была создана Канцелярия перспективной дороги Москва — Петербург, в 1755 году переименованная в Канцелярию строения государственных дорог. Следующей вехой в формировании дорожно-транспортного комплекса России стало учреждение в 1798 году первого государственного органа управления водным транспортом — Департамента водяных коммуникаций.

С конца XVIII века изысканием, проектированием, строительством, реконструкцией и эксплуатацией путей сообщения России занимались Департамент водяных коммуникаций и Экспедиция устройства дорог в государстве. В 1801–1809 гг. оба ведомства возглавлял граф Николай Петрович Румянцев, вошедший в историю как видный государственный деятель (в том числе дипломат, член Государственного Совета, сенатор). В 1809 году он представил императору Александру I «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде». Что важно, изложенными идеями предусматривалось создание не только единой и более совершенной структуры управления, но и специального высшего учебного заведения для подготовки инженеров, способных возглавить строительство дорог и мостов, речных и морских портов, иных транспортных и гражданских сооружений.

Манифестом 20 ноября (2 декабря по новому стилю) 1809 года Александр I объединил Экспедицию водяных сообщений (так несколько своих последних самостоятельных месяцев именовался бывший департамент) и Экспедицию устройства дорог в государстве в Управление водяными и сухопутными сообщениями. Новой структуре (кстати, вскоре изменившей название на «Главное управление путей сообщения», ГУПС) поручались все транспортные коммуникации, имевшие государственное значение.

Управление располагалось в Твери. При его главном директоре была образована экспедиция, имевшая три разряда (отделения), один из которых занимался сухопутными дорогами. Территорию Российской им-

## ИЗ МАНИФЕСТА ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I 20 ноября 1809 года:

**«Находя, что устройство многочисленных удобных сообщений в Государстве, толико обширном и обладающем столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверясь, что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходит уже меру прежних Путей Сообщения, Мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству Империи, по обилию ее произведений и по соревнованию ее промышленности.**

**Для образования способных исполнителей учреждается особенный институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных; для поощрения тех, кои желают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения».**



перии при этом условно разделили на 10 округов. Во главе каждого стоял окружной начальник, в его подчинении находились управляющие директора, руководившие важнейшими частями путей сообщения и занимавшиеся составлением проектов и смет. Была усовершенствована и дорожная охрана. Ею занялись специальные полицейские команды, в каждую из которых входили полицмейстер, смотрители, унтер-офицеры и рядовые. В обязанности им вменялся надзор за тем, «чтобы дороги, мосты, рвы и прочее не были повреждены, чтобы боковые каналы не были завалены, самые дороги не были суживаемы строениями, плетнями или запахиваемы».

Манифестом также учреждался «Корпус Инженеров, которому быть на положении воинском». В него входили: три генерал-инспектора (не ниже генерал-лейтенантского чина; они же, вместе с главным директором, со-



*Георгий Петрович Ольденбургский*



*Августин Августинович Бетанкур*



*Франц Павлович де Воллан (Деволант)*

ставляли Совет Управления водяными и сухопутными сообщениями), 10 окружных начальников (не ниже генерал-майорского чина), 15 управляющих директоров (полковники), 20 директоров — производителей работ (подполковники), 30 инженеров 1-го класса (майоры), 45 инженеров 2-го класса (капитаны), 70 инженеров 3-го класса (поручики).

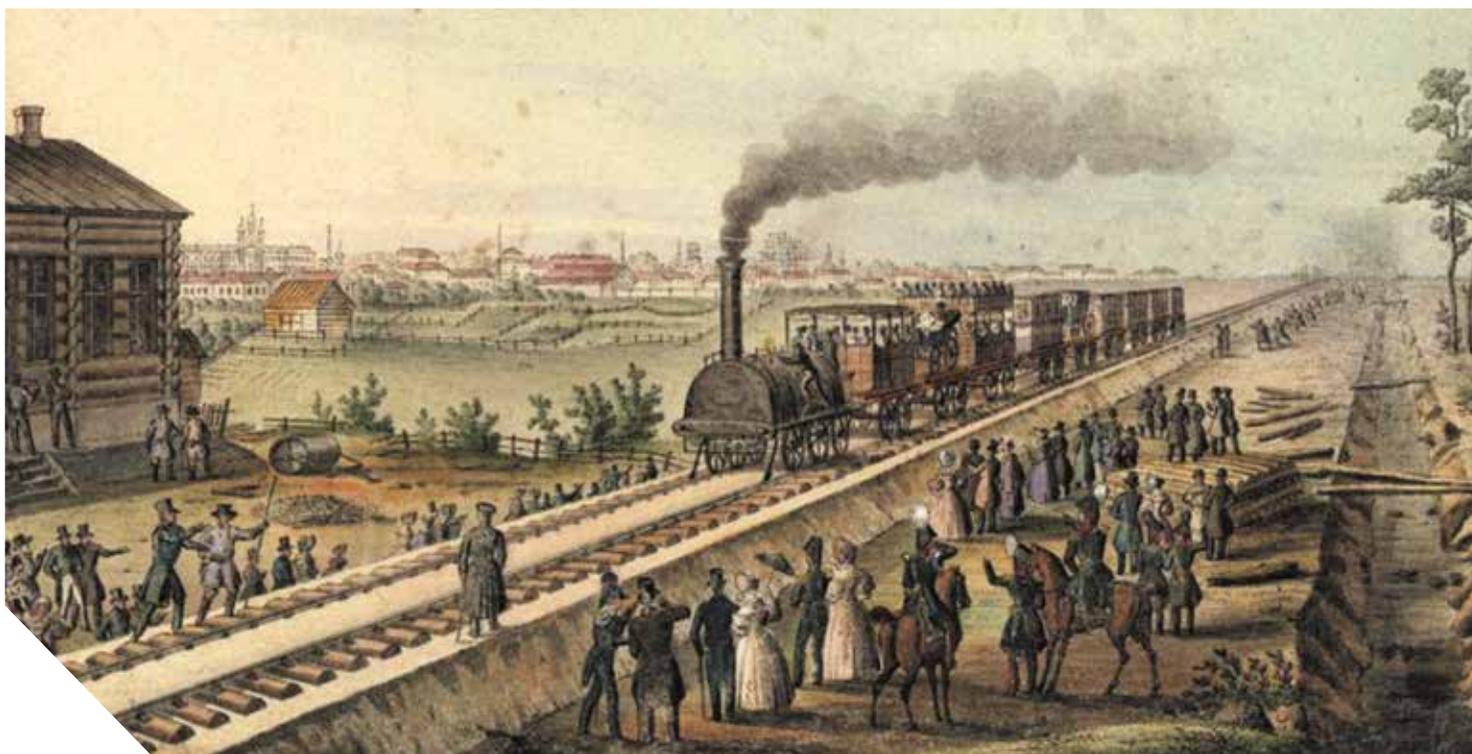
Согласно государственной воле, изложенной в манифесте, 1809 год стал также годом рождения российской транспортной науки и образования. При Управлении водяными и сухопутными сообщениями «учреждается в С. Петербурге Институт для Корпуса Инженеров (Институт Инженеров Корпуса Путей Сообщения)». Далее, из документа: «Директор Института должен быть в чине не ниже генерал-майора; Профессоры не ниже майорского, они производятся за выслугу лет. Воспитанники Института считаются в чине прапорщика. Мундир для инженеров назначен военного покроя, темнозеленого сукна с бархатным воротником, красною выпушкою, с серебряным шитьем и эполетами. На эполетах положено иметь золотые звездочки для отличия чинов».

Инспектором создаваемого высшего учебного заведения назначается генерал-лейтенант Августин Августинович Бетанкур (1758–1824), позднее несколько лет возглавлявший и ГУПС. Дата рождения института, наследником которого в современной России является Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, —

1 ноября 1810 года, когда состоялся первый прием воспитанников. Ими стали 30 молодых людей в возрасте до 23 лет. Некоторые из них пришли после Училища корабельной архитектуры и Горного кадетского корпуса. Предписывалось: «Никто не будет принят в Институт, если не имеет по крайней мере 15 лет от роду, если не будет здорового сложения, и сверх того не будет уметь говорить и писать по-русски и по-французски». Впрочем, при первом приеме было сделано исключение для 14-летнего гимназиста Ивана Богданова.

Первым главным директором управления в 1809–1812 гг. был Георгий Петрович Ольденбургский (принц Ольденбургский), ранее несколько месяцев возглавлявший Экспедицию водяных сообщений и сыгравший важнейшую роль в создании единого транспортного ведомства России. Заодно в эти годы являлся генерал-губернатором одновременно тверским, ярославским и новгородским. В историю страны вошел как видный государственный деятель. С практической стороны личные его заслуги в развитии транспортного комплекса России связаны прежде всего с водными коммуникациями. В частности, под его руководством было открыто судоходство по Волге через Вышневолоцкий канал до Санкт-Петербурга.

С течением времени единое транспортное ведомство не раз меняло свое название, а иногда и отдельные функции. Одна из важнейших



*Царскосельская железная дорога*

вех в его истории при этом недалеко от истоков и связана также с Александром I. Указом от 25 августа 1814 года император повелевает, чтобы «правлящий ныне должность Главного Директора путей сообщения Инженер-Генерал Деволант присутствовал по своей части в Комитете Министров, и адресовался в оный на правах прочих Министров». Таким образом глава государства окончательно утвердил, что «Главное Управление путей сообщения составляет собой отдельное Министерство». Уточним: вторым руководителем ведомства (1812–1816 гг.) являлся выдающийся инженер Франц Павлович де Воллан (Деволант). Он отличился в нескольких военных компаниях, а в мирную историю страны вошел как первый русский гидротехник, причем создавший самую большую внутреннюю водную систему в Европе, связавшую Санкт-Петербург с Волгой и Белым морем.

## ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО БУМА К ПЕРВЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Следующая важная веха в хронологии — 1833 год, когда Главное управление водяными и сухопутными сообщениями было преобразовано в Главное управление путей сообщения и публичных зданий. В 1842 году в его составе образован Департамент железных дорог.

С железнодорожным строительством начался принципиально новый этап в развитии транспортной системы Российской империи. 11 ноября 1837 года (30 октября по старому стилю) состоялось торжественное открытие первой в стране железной дороги общего пользования протяженностью 27 км. Она соединила Санкт-Петербург с Царским Селом и Павловском.

Это была лишь шестая железная дорога в мире. Соответственно, в своих устремлениях и возможностях по развитию транспортной системы Россия входила в число передовых стран.

Второй стала Варшавско-Венская железная дорога, пробное движение на первом участке которой открылось в 1840 году. Строилась она на деньги акционеров. Затем, в 1851 году, открылась Николаевская железная дорога протяженностью 645 км, соединившая Санкт-Петербург с Москвой. Стройка велась восемь лет. Этим было положено начало созданию железнодорожной сети



*Павел Петрович Мельников*

общегосударственного значения. Дальше — больше. Для освоения Сибири и Дальнего Востока уже в 1857 году решили строить Транссиб. Эта дорога по сей день считается мировым рекордсменом по протяженности и скорости строительства, признавалась величайшим техническим достижением рубежа XIX и XX веков. В целом же даже сегодня на территории РФ около 80% сети ОАО «РЖД» фактически составляет то, что было построено до 1917 года.

Начало государственного «железнодорожного бума» историки связывают с именем П.П. Мельникова. В развитии единого транспортного ведомства, в свою очередь, наступила новая эпоха. В 1865 года Главное управление путей сообщения и публичных зданий указом императора Александра II было преобразовано в Министерство путей сообщения. Оно состояло из четырех департаментов: сухопутных сообщений, водяных сообщений, железных дорог, ревизий и отчетов. Первым министром путей сообщения Российской империи в 1865–1869 гг. являлся Павел Петрович Мельников, выдающийся инженер и ученый, один из авторов проекта Николаевской железной дороги.

Особое место в истории развития транспортной системы России также отводится Сергею Юльевичу Витте, занимавшему посты министра путей сообщения, министра финансов, председателя Совета министров. В частности, он способствовал ускорению строительства Транссиба, а в целом за последнее десятилетие XIX века при его содействии было построено 23 тыс. км железных дорог. Вместе с тем развивались и другие виды транспорта. Так, С.Ю. Витте ратовал за торговое судоходство по Северному морскому пути и оказал поддержку в строительстве первого в мире ледокола арктического класса «Ермак».



*Ледокол «Ермак»*

Приближалась и автомобильная эпоха. Так или иначе, дорожное хозяйство развивалось в соответствии с растущими потребностями экономики. Сохранились сведения, что еще в 1840–1860 гг. в России ежегодно вводилось большое количество (до 266 км) шоссейных дорог. Первый автомобиль с двигателем внутреннего сгорания был завезен в страну в 1891 году. Первый русский «самодвижущийся экипаж» демонстрировался на Всероссийской промышленной выставке в Нижнем Новгороде в 1896 году. В начале XX века отечественные легковые автомобили выпускались на двух заводах — в Санкт-Петербурге и Риге. В 1914 году в России насчитывалось уже 18 тыс. км дорог с щебеночным и гравийным покрытием и 9 тыс. км — из булыжного и колотого камня.

В целом же к 2017 году в ведении Министерства путей сообщения находилось 25 казенных и 29 частных железных дорог, два управления водных путей, три управления шоссейных дорог, два института инженеров путей сообщения.

## В РАМКАХ ПЛАНОВОГО ХОЗЯЙСТВА

В советскую эпоху развитие транспортной системы, как известно, велось в условиях плановой экономики, то есть на иных принципах, чем в большинстве стран мира. Тем не менее, начиная с грандиозной индустриализации в 30-х гг., наше государство шло в ногу со временем — и даже нередко опережало его в развитии инженерной науки и технологий. Страна могла гордиться своими передовыми позициями и даже подчас мировым лидерством, например, в авиации, морском судоходстве, метростроении.

Путь к созданию единого и эффективно функционирующего транспортного комплекса при этом не был простым. Так, в первые годы советской власти часто менялось руководство Народного комиссариата путей сообщения РСФСР, которое состояло в основном из революционных и партийных деятелей (в их числе Л. Д. Троцкий, Ф. Э. Дзержинский), не имевших специального образования. Первым транспортным наркомом несколько месяцев (до смерти от тифа) прослужил известный большевик М. Т. Елизаров, имя которого, в частности, увековечено в названии станции метро в Санкт-Петербурге.

Народный комиссариат путей сообщения РСФСР просуществовал до 1923 года, когда был образован Народный комиссариат путей сообщения СССР. В 1931 году Наркомпути разделили на комиссариаты по отдельным видам транспорта. В 1946 году образовалось Министерство путей сообщения СССР. Первый министр И. В. Ковалев перешел на эту должность с поста руководителя Наркомпути, а до того больше 20 лет был связан с железнодорожными войсками, окончил Военно-транспортную академию, в годы войны являлся начальником Центрального управления военных сообщений. Далее, в 1948 году, министерство возглавил его заместитель Б.П. Бещев, также профессионал, получивший образование в ЛИИЖТе, и занимал эту должность 29 лет. При нем были решены сложнейшие вопросы технического перевооружения железнодорожного транспорта: электрификация железных дорог, модернизация подвижного состава, переход на тепловозную и электрическую тягу.

В 1954 году из состава МПС выделилось Министерство транспортного строительства СССР. В целом за годы советской власти возникали и другие министерские структуры.

Особой страницей в истории транспортного комплекса страны следует выделить развитие системы высшего профессионального образования. С началом индустриализации в 1930–1932 гг. на базе четырех факультетов Ленинградского института инженеров путей сообщения были созданы четыре самостоятельных вуза — Ленинградский институт инженеров водного транспорта, Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота, Ленинградский автодорожный институт, Военно-транспортная академия. После реорганизации ЛИИПС переименовали в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ). На базе факультетов Московского института инженеров транспорта были созданы Московский автомобильно-дорожный институт (1930) и Московский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (1931). В последующие советские годы развитие системы высшего образования продолжалось в соответствии с потребностями отрасли, специалистов для которой стали готовить в разных регионах.

После успехов эпохи индустриализации транспортному комплексу страны пришлось столкнуться с тяжелейшими испытаниями Великой Отечественной

войны. Прежде всего, была осуществлена перестройка управленческой системы согласно нуждам военного времени. Возникли военно-эксплуатационные отделения и управления (ВЭО, ВЭУ), которые сыграли незаменимую роль на общем пути к Победе. Звания Героя Советского Союза были удостоены 206 работников транспортного комплекса, прошедших через фронты, 199 труженников тыла стали Героями Социалистического труда, а медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне» награждены около 16 млн человек.

Самоотверженного труда потребовало и послевоенное восстановление дорожно-транспортного хозяйства, разрушенного на большей части страны. Справившись с этими задачами, транспортный комплекс продолжил движение по пути технического прогресса и обеспечения новых потребностей растущей экономики.

В частности, МПС выступило с инициативой перспективного (на 20 лет) развития и модернизации железнодорожного транспорта. Благодаря реализации этой программы к 1975 году протяженность сети увеличилась на 17,6 тыс. км, объемы перевозок выросли в три раза, 51,7% их осуществлялось электровозами, 38,9 тыс. км путей были электрифицированы, 62,4 тыс. км оснащены автоблокировкой.

Безусловно, развивалась и автодорожная отрасль. С этой целью в 1952 году было организовано Министерство автомобильного транспорта РСФСР, с 1956 года — Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. Далее, в 1969 году образовалось Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР. Вплоть до 1985 года это ведомство возглавлял А. А. Николаев. Ранее (с 1961 года) он являлся первым заместителем министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог. С четвертью века его деятельности на этих руководящих постах истории связывают создание современной автодорожной сети, которую получила в наследство сегодняшняя Россия, и в целом выделение дорожного хозяйства



в отдельную отрасль. За тот период, в частности, были построены 22,5 тыс. постоянных мостов общей протяженностью 908 км, более 200 тыс. км автомобильных дорог. И память о министре жива. Так, в 2018 году Росавтодор учредил ведомственную Медаль А.А. Николаева, которая вручается за выдающиеся достижения в дорожно-строительной отрасли.

Подводя итоги советского периода, следует отметить еще одну важную веху с точки зрения административной предыстории сегодняшнего Минтранса России, — в 1990 году было создано Министерство транспорта РСФСР, которое задумывалось как единый орган государственного управления и объединило под своим началом дорожное хозяйство, автомобильный, речной, морской, промышленный транспорт и гражданскую авиацию.

## НОВЫЕ ВРЕМЕНА — НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

С распадом Советского Союза, учреждением Российской Федерации и переходом к свободному рынку транспортному комплексу нашей страны, как и другим отраслям, пришлось пройти через сложные годы экономических и административных реформ.

В череде организационных экспериментов переходного периода Министерство транспорта РФ первоначально было создано в 1991 году. При этом на базе упраздненного МПС СССР в 1992 году также сформировали Министерство путей сообщения РФ, как федеральный орган исполнительной власти на железнодорожном транспорте.

Следующая веха истории: президентским указом от 9 марта 2004 года Минтранс и МПС были упразднены. Одновременно образовалось Министерство транспорта и связи РФ. Однако очень скоро функции Минтрансвязи решили все-таки разделить.

Указом Президента РФ от 20 мая 2004 года были организованы Мининформсвязи и Минтранс России. Таким образом, в России оказался воссоздан единый федеральный орган исполнительной власти в области транспорта.

Первым министром стал И. Е. Левитин, по образованию военный инженер путей сообщения, долгие годы прослуживший в железнодорожных войсках, а затем получивший опыт руководящей работы по транспортному направлению в крупных бизнес-структурах и, наконец, возглавлявший Минтранссвязи. Минтрансом руководил восемь лет. Далее, с 2012 года — советник, с 2013 года — помощник Президента РФ по транспорту.

18 мая 2018 года в новом составе правительства главой Минтранса был назначен Е.И. Дитрих. (Справочно: в 2005–2012 гг. — заместитель руководителя Федерального дорожного агентства, в 2012–2015 гг. — заместитель ди-



*Евгений Иванович Дитрих*

ректора Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ, затем — первый заместитель министра транспорта.)

Современные возможности транспортного комплекса страны ярко проявились в реализации крупных, подчас уникальных инфраструктурных проектов. Так, гордостью новой России стали внеклассные мосты, построенные во Владивостоке к саммиту АТЭС и на ЗСД в Санкт-Петербурге, а теперь и Крымский мост, самый протяженный в Европе. Совсем недавно в рамках реализации грандиозной программы подготовки инфраструктуры к Чемпионату мира по футболу 2018 были продемонстрированы успехи в нескольких направлениях, особенно в реконструкции и строительстве аэропортов. Последние годы в стране появилось скоростное автодорожное и железнодорожное движение. Передовыми на мировом уровне являются достижения по внедрению ИТС, цифровизации транспортного комплекса.

Сейчас перед Минтрансом, ответственным за реализацию национальных проектов беспрецедентных масштабов, стоит задача достойно справиться с вызовами времени, создавая современную транспортную инфраструктуру, необходимую для развития экономики Великой России, роста благосостояния и качества жизни соотечественников. Славная история в симбиозе с достижениями технического прогресса — залог новых трудовых побед. ■



**НАДЕЖНОСТИ**

**ЭСТЕТИКА**



## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

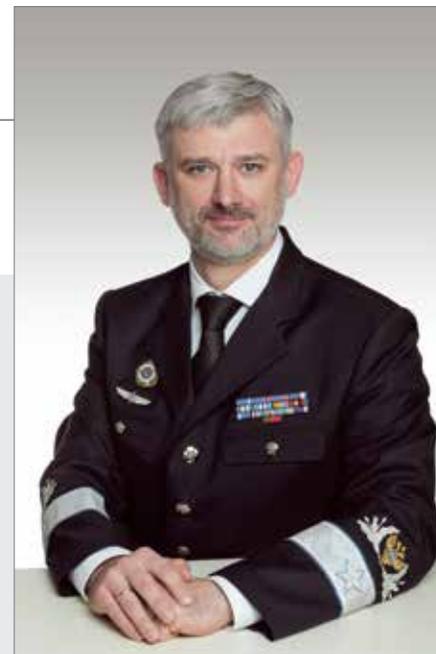
- Комплексное проектирование транспортных сооружений и автомобильных дорог
- Управление проектированием объектов
- Управление проектами и строительный контроль
- Диагностика строительных конструкций
- Обоснование инвестиций
- Транспортное планирование
- Консультационные и экспертные услуги
- Проектирование интеллектуальных транспортных систем
- Проектирование аэропортовых комплексов
- Проектирование железнодорожной инфраструктуры

[www.stpr.ru](http://www.stpr.ru)



Важнейшими стратегическими инструментами достижения целей являются федеральные проекты национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, которые составляют основу госпрограммы «Развитие транспортной системы».

*Министр транспорта РФ Евгений Дитрих*



## ПРИОРИТЕТЫ МИНТРАНСА В СВЕТЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

«Нам нужно буквально «прошить» всю территорию страны современными коммуникациями» — к решению этой стратегической задачи, декларированной Владимиром Путиным в Послании Федеральному собранию 2018 года, незамедлительно подключилась высшая исполнительная власть и все ее профильные структуры. Минтранс России в данном случае осуществляет свою основную деятельность в рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы». Исходя из новых ориентиров, обозначенных Президентом, она подверглась значительной корректировке в сторону увеличения финансирования и, соответственно, повышения планки целевых показателей, которых необходимо достигнуть. В программу добавлены мероприятия национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

**П**илотная государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», ответственным исполнителем которой является Минтранс, напомним, была утверждена постановлением Правительства РФ 20 декабря 2017 года.

Программа включает в себя семь направлений (подпрограмм): «Железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт», «Надзор в сфере транспорта», «Обеспечение реализации государственной программы «Развитие транспортной системы», «Комплексное развитие транспортных узлов». В ее состав изначально вошли приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» и восемь ведомственных проектов. Реализация их намечалась на 2018–2021 гг.

Исходя из новых ориентиров, определенных Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», Минтрансом совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти были разработаны национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утвержден 24 декабря 2018 года) и Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден 30 сентября 2018 года), ставшие основой актуализированного варианта программы. Теперь «Развитие транспортной системы» включает в себя 13 федеральных и шесть ведомственных проектов, а также 17 ведомственных целевых программ. Сроки реализации мероприятий обновленного документа — 2019–2024 гг.

На сегодняшний день определены объемы и принципы финансирования программы «Развитие транспортной системы» на 2019–2021 гг. На 1 рубль средств федерального бюджета будет привлечено 1,4 рубля из внебюджетных источников. Общий объем финансирования — почти 6,9 трлн рублей, из них федеральные деньги — более 2,9 трлн. На национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется в целом направить 2,1 трлн. К концу 2021 года в нормативное состояние должно быть приведено почти 46% автомобильных дорог регионального значения и 75% дорожной сети городских агломераций. На Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (по объектам Минтранса) намечено выделить свыше 3 трлн рублей.

По деятельности министерства отдельно следует отметить разработку проекта Стратегии развития автомобильного и городского электрического транспорта РФ на период до 2030 года, федерального проекта «Логистика международной торговли» в составе национального проекта «Международная кооперация и экспорт», ведомственного проекта «Цифровой транспорт и логистика».

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

**Согласно документу «Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года», ожидаемыми результатами в части компетенции Минтранса России являются:**

- **модернизация, электрификация и расширение магистральной инфраструктуры транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг», строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог транспортного маршрута «Европа — Западный Китай»;**
- **увеличение объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза;**
- **увеличение мощностей морских портов РФ, развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн т;**
- **увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 180 млн т ежегодно;**
- **формирование опорной сети узловых мультимодальных транспортно-логистических центров;**
- **постепенное развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов РФ и другими городами — центрами экономического роста с их автодорожными обходами, путепроводами через железные дороги и мостовыми переходами и ликвидация иных, прежде всего энергетических инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, прилегающих к таким транспортным коммуникациям;**
- **реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минующих Москву, до 50% общего количества внутренних регулярных авиамаршрутов.**

### БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ

Структура национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (сроки реализации: 01.09.2018 — 31.12.2024) включает в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения», «Автомобильные дороги необщего пользования Минобороны России». Нацпроект охватывает территории 83 регионов и 104 городских агломерации (все российские города с населением свыше 200 тыс. человек и столицы субъектов РФ). Общие затраты на его реализацию предполагаются в объеме почти 4,8 трлн рублей.

Куратором нацпроекта «БКАД» является заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов, руководителем — министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Руководителем «Дорожной сети» и «Общесистемных мер развития дорожного хозяйства» назначен первый заместитель министра транспорта РФ Иннокентий Алафинов.

Наиболее капиталоемким является федеральный проект «Дорожная сеть», в него намечено интегрировать более 4,4 трлн рублей. Федеральный бюджет (межбюджетные трансферты регионам) предоставит около 300 млрд, остальные средства должны быть привлечены из консолидированных бюджетов субъектов РФ.

Проект ориентирован на приведение в нормативное состояние сети автомобильных дорог регионального значения, дорожной сети городских агломераций, сокращение доли автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, ликвидацию мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

Итоговыми целевыми показателями являются:

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

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

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

За счет средств федерального бюджета будут финансироваться только работы по увеличению доли дорог в нормативном состоянии. Основными должны стать мероприятия по ремонту, содержанию и обустройству. Тем не менее работы по капитальному ремонту и реконструкции также



могут быть рассмотрены при условии достижения целевых показателей нацпроекта.

Федеральный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» ориентирован на повышение эффективности расходования бюджетных средств. Для этого предусматривается постепенное введение контрактов жизненного цикла. К концу 2021 года их доля должна составить 40% в общем объеме новых госконтрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог, а по итогам реализации БКАД — 70%. В 2017 году КЖЦ вообще не применялись. К другому целевому показателю «Общесистемных мер» также идет движение с нуля. В 2024 году доля контрактов, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, при этом должна составлять 80%. Конечной целью является увеличение межремонтных сроков (по ремонту и капитальному ремонту до 12 и 24 лет соответственно).



оперативного управления «Эталон». Она хорошо себя зарекомендовала при реализации приоритетного проекта в 2017–2018 гг.

Предварительные итоги первого года БКАД обсуждались в рамках деловой программы международной выставки «Дорога», проходившей 16–18 октября в Екатеринбурге. В совещании участвовал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев. Он, в частности, напомнил, что до конца года в госбюджете на нацпроект предусмотрено выделить почти 130 млрд рублей, из которых 110 млрд — на «Дорожную сеть». Больше половины объектов ремонта — местного значения. «Это важная часть нацпроекта — те самые «дороги к дому», от которых зависит комфорт и благополучие людей», — подчеркнул премьер-министр.

Глава Минтранса Евгений Дитрих, со своей стороны, уточнил, что дорожные работы были запланированы в 83 субъектах РФ на 6,9 тыс. объектах, из которых 650 — переходящие на 2020 год. Министр также отметил регионы-лидеры, выполнившие все ремонтные работ, включая финишную укладку асфальтобетона. Это Белгородская, Самарская, Владимирская, Воронежская, Пензенская, Тамбовская, Тульская, Мурманская, Ульяновская области, Удмуртская и Чеченская республики. Есть и отстающие, но в целом, как подчеркнул министр, риска недостижения целевых показателей, предусмотренных федеральным проектом «Дорожная сеть», в 2019 году нет.

Главным целевым показателем федерального проекта «Безопасность дорожного движения» является снижение уровня смертности в 2024 году в 3,5 раза (до четырех погибших в ДТП на 100 тыс. населения с 13 в 2017 году). Помимо принятия нацеленных на повышение ответственности водителей нормативных актов, а также осуществления мероприятий, касающихся медицинских и образовательных аспектов, предусматриваются, безусловно, и меры технического характера. К примеру, намечено приобретение специальных средств измерений для контроля безопасности при эксплуатации автомобильных дорог (не менее 12,5 тыс. приборов) и при эксплуатации транспортных средств (не менее 7,5 тыс. единиц). Эти вопросы находятся в ведении Госавтоинспекции.

Паспортом нацпроекта также предусмотрено разворачивание сети из 800 автоматических пунктов весогабаритного контроля на федеральной сети с размещением их в 61 регионе.

Еще одной из задач БКАД является цифровизация дорожной отрасли, что уже начато в рамках БКД. Речь идет о контроле выполнения работ в системе



«По завершении года мы запланировали получить 6,5 тыс. км отремонтированных региональных дорог, — уточнил министр. — Много это или мало? Это чуть больше расстояния от Москвы до Читы. Город Улан-Удэ, который расположен от Москвы на расстоянии 5,6 тыс. км, мы уже «проехали». Если прибавить к этим расстояниям протяженность еще и городских улиц, которые мы также ремонтируем в рамках национального проекта, то мы сможем доехать не только из Москвы до Читы, но и возвратиться обратно в Екатеринбург. Это еще 4,5 тыс. км условной дороги».

В качестве достижения Евгений Дитрих также выделил то, что с опережением выполняется задача по созданию Реестра новых и наилучших технологий и материалов. 30 наиболее актуальных из них уже внесены в этот список. Показатель доли контрактов, предусматривающих использование технологий реестра, перевыполнен втрое. Также установлено на 20% больше запланированного количества стационарных камер фотовидеофиксации нарушений ПДД.

### КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, разработанный в соответствии с Указом Президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», включено 11 федеральных проектов. Девять из них ориентированы непосредственно на транспортную инфраструктуру. Это проекты «Европа



— Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Транспортно-логистические центры», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» и «Внутренние водные пути». Сроки реализации аналогичны БКАД.

Протоколом заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 6 августа 2019 года «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» была утверждена в статусе национального проекта. Куратором его является заместитель Председателя Правительства РФ Максим Акимов, руководителем — министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

В целом реализация комплексного плана оценивается в 6,3 трлн рублей. В составе этой суммы 1,57 трлн — средства, предусмотренные ранее в различных целевых программах. Дополнительно из федерального бюджета планируется выделить 1,45 трлн. Около 3 трлн рублей составят частные инвестиции.

На итоговом расширенном заседании коллегии Минтранса по вопросу «О результатах деятельности Министерства транспорта Российской Федерации за 2018 год, целях и задачах на 2019 год и плановый период до 2021 года» Евгений Дитрих подчеркнул, что посредством реализации проекта «Европа — Западный Китай» продолжится выстраивание скоростного транзитного коридора «Запад — Восток». Конечная задача — бесшовная автомагистраль от границы с Казахстаном в Оренбургской области до западных границ России. Главная составная часть проекта — строительство скоростной автомобильной дороги «Москва — Нижний Новгород — Казань» протяженностью 729 км. Это горизонт 2024 года. На территории РФ общая протяженность международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» составит около 2,4 тыс. км. Объем финансирования проекта в 2019–2021 гг. — свыше 76 млрд рублей, в том числе 40% — из внебюджетных средств. К 2021 году доля автомобильных дорог по маршруту, работающих без перегрузки, должна составить более 30%.

Для «Морских портов России» задача №1 — увеличение их мощностей до 1,3 млрд т, включая порты Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов. В процентном отношении (36,6% общего прироста, или 130,7 млн т) должен лидировать Дальний Восток. К 2021 году мощности там тоже возрастут рекордно, увеличившись на 44 млн т. Евгений Дитрих также отмечал, что развитие портовой инфраструктуры является наиболее масштабным направлени-



ем для сторонних инвестиций. Общий объем запланированных средств на эту задачу — почти 512 млрд рублей, из них внебюджетные средства составят 89%.

Проект «Северный морской путь» призван увеличить грузопоток по арктическому маршруту до 80 млн т. Целевой показатель 2021 года — 30 млн. Реализация федерального проекта будет осуществляться с привлечением компетенций Госкорпорации «Росатом». На Минтранс возложены функции по навигационно-гидрографическому и нормативно-правовому обеспечению функционирования СМП.

Проект «Железнодорожный транспорт и транзит» первой задачей ставит увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза, до 180 млн т. Как сообщил Евгений Дитрих, на 2021 год планируется достичь показателя в 144 млн т (в 2017 году было 123,4 млн). Далее, должно быть сокращено, посредством реконструкции и модернизации путей и инфраструктуры, время доставки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны до семи дней с ростом объемов транзитных перевозок в четыре раза. Показатель 2021 года — восемь дней.



Также запланировано увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна до 125 млн т.

Проект «Транспортно-логистические центры» должен обеспечить обслуживание прогнозных грузопотоков по транспортным коридорам «Восток — Запад» и «Север — Юг». В 2021 году средняя коммерческая скорость на железнодорожном транспорте вырастет до 400 км в сутки. В итоге суммарная мощность введенных в эксплуатацию грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров составит не менее 51,6 млн т.

В рамках проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» за 2019–2021 гг. предстоит построить и модернизировать более 1,3 тыс. км федеральных автодорог. В их числе — 690 км скоростных (а в итоге прирост этой сети составит 28% к уровню 2018 года). В частности, продолжится реконструкция и ликвидация узких мест на трассе М-4 «Дон» и подъездах к ней, строительство обходов городов с целью улучшения связанности территорий, снижения нагрузки на существующие автодороги, улучшения экологии за счет вывода транзитного трафика из населенных пунктов. Предполагается ликвидировать значительное число одноуровневых пересечений и реконструировать десятки мостовых сооружений. Приоритетом станут территории опережающего развития. Так, в Дальневосточном федеральном округе планируется построить и реконструировать более 100 км автомобильных дорог федерального значения, в

Северо-Кавказском федеральном округе — более 160 км, в Арктической зоне — около 100 км.

Первой задачей «Развития региональных аэропортов и маршрутов» является реконструкция 68 объектов в 66 аэропортах (48 — реконструкция аэродромного комплекса, включая реконструкцию (строительство) взлетно-посадочной полосы, 20 — реконструкция вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры). 38 из них находятся на территории Дальневосточного федерального округа. Также доля межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, должна превысить 50% от общего количества внутренних маршрутов. На 2021 год намечено достижение показателя в 44%.

Основа проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» — строительство первого участка магистрали Москва — Нижний Новгород протяженностью 301 км. Как отмечал Евгений Дитрих, для этого необходимо привлечь более 250 млрд рублей внебюджетных средств.

Крупнейшие объекты «Внутренних водных путей» — строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов, что позволит устранить два основных лимитирующих участка на реках Дон и Волга. Габариты пути Единой глубоководной системы европейской части России улучшатся на протяженности 3,3 тыс. км. В целом пропускная способность внутренних водных путей увеличится на 14,3 млн т за счет обеспечения их нормативного содержания. Протяженность участков, имеющих ограничения, сократится на 8 тыс. км.

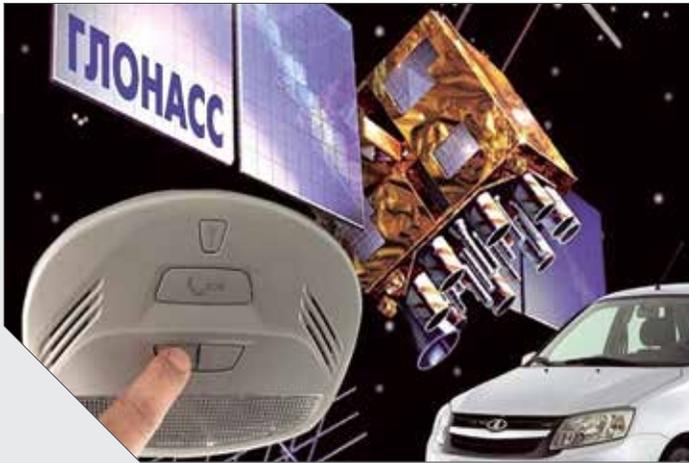
## ЛОГИСТИКА И ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Как уже отмечалось, Минтранс напрямую причастен и к третьему национальному проекту — «Международная кооперация и экспорт». В зону ответственности министерства входит федеральный проект «Логистика международной торговли». Центральной задачей здесь является увеличение пропускной способности пунктов пропуска через государственную границу (автомобильных, железнодорожных, морских) более чем на 20%, что будет способствовать росту экспорта транспортных услуг до \$22 млрд. Объем финансирования по проекту в 2019–2021 гг. превысит 15,7 млрд рублей.

Минтранс активно участвует и в реализации программы «Цифровая экономика России», утвержденной Правительством РФ в 2017 году. На эти задачи нацелен ведомственный проект «Цифровой транспорт и логистика».

Как отмечал Евгений Дитрих, уже сегодня министерством реализуется целый ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового





поколения. В частности, с 2013 года работает Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Она позволяет контролировать пассажирские перевозки с детальностью до конкретного человека и транспортного средства. Система развернута во всех федеральных округах. К ней подключено более 8,5 тыс. перевозчиков и иных субъектов всех видов транспорта из 137 стран. По словам министра, система, в частности, эффективно и непрерывно обеспечивала информационную поддержку деятельности уполномоченных государственных органов в период подготовки и проведения крупных международных мероприятий, таких как Чемпионат мира по футболу и Универсиада в Красноярске.

Продолжает успешно развиваться государственная автоматизированная информационная система «ЭРА-ГЛОНАСС», которая функционирует с 2015 года. Общее количество автомобилей, оснащенных ее устройствами системы, в прошлом году превысило отметку 3 млн.

К мероприятиям по цифровизации отрасли также относится создание беспилотных транспортных средств. Пилотный проект реализуется в рамках Национальной технологической инициативы «Автонет» с 1 марта 2019 года. Продлится он до 1 марта 2022 года, а испытательными полигонами станут территории Москвы и Татарстана.

«Развитие отрасли сегодня невозможно представить без сквозных цифровых технологий, беспилотных транспортных средств и применения искусственного интеллекта», — говорит Евгений Дитрих. Исходя из пони-

мания этих ориентиров, Правительство России поддержало предложение Минтранса о разработке ведомственного проекта «Цифровой транспорт и логистика». В его рамках создается «единое доверенное защищенное пространство на основе внедрения экосистемы цифровых платформ». Реализация проекта позволит трансформировать рынок перевозок грузов и пассажиров, изменить подходы к управлению инфраструктурой и обеспечению безопасности на транспорте, внедрить беспилотные технологии, обеспечить интеграцию с цифровым пространством стран ЕАЭС.

С целью практического решения стоящих задач создан специальный центр компетенций в лице Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», участниками которой стали ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», Госкомпания «Автотор» и другие лидеры цифровизации отрасли.

«Первые результаты цифровой трансформации появятся в ближайшее время, а завершить переход своей деятельности на новый технологический уклад транспортный комплекс страны планирует к 2024 году», — отмечает Евгений Дитрих.

Слова Максима Акимова, сказанные по поводу итогов первого года реализации нацпроекта «БКАД», при этом видятся четким ориентиром для всей основной деятельности Минтранса в обозначенный президентским указом и подкрепленный постановлением правительства период: «Через пять лет важно получить инновационный, интеллектуальный, насыщенный лучшими мировыми практиками, самыми современными решениями дорожно-строительной комплекс». ■





# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Российские железнодорожники (Федеральное агентство железнодорожного транспорта и ОАО «РЖД»), безусловно, не могли остаться в стороне от реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В его составе сформирован специализированный федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Также одним из приоритетов Росжелдора является усиление железнодорожной инфраструктуры для освоения прогнозируемых пассажирских перевозок в Московском транспортном узле. Этот комплекс работ включен в состав федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста». Росжелдор также задействован в реализации федеральных проектов «Железнодорожный транспорт и транзит» и «Северный морской путь», по которому агентство заключило концессионное соглашение по проекту «Северный широтный ход».



Железнодорожное сообщение, как одна из составляющих транспортной системы России, имеет колоссальное значение для развития отечественной экономики. Помимо перспективы создания высокоскоростных магистралей, насущной необходимостью для страны является модернизация и расширение ранее сложившейся сети железных дорог. Рассмотрим основные проекты, реализуемые в настоящее время и так или иначе связанные со стратегическим развитием магистральной инфраструктуры.

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО НА РЕЛЬСАХ МОДЕРНИЗАЦИИ

## О РАЗВИТИИ БАМА И ТРАССИБА

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

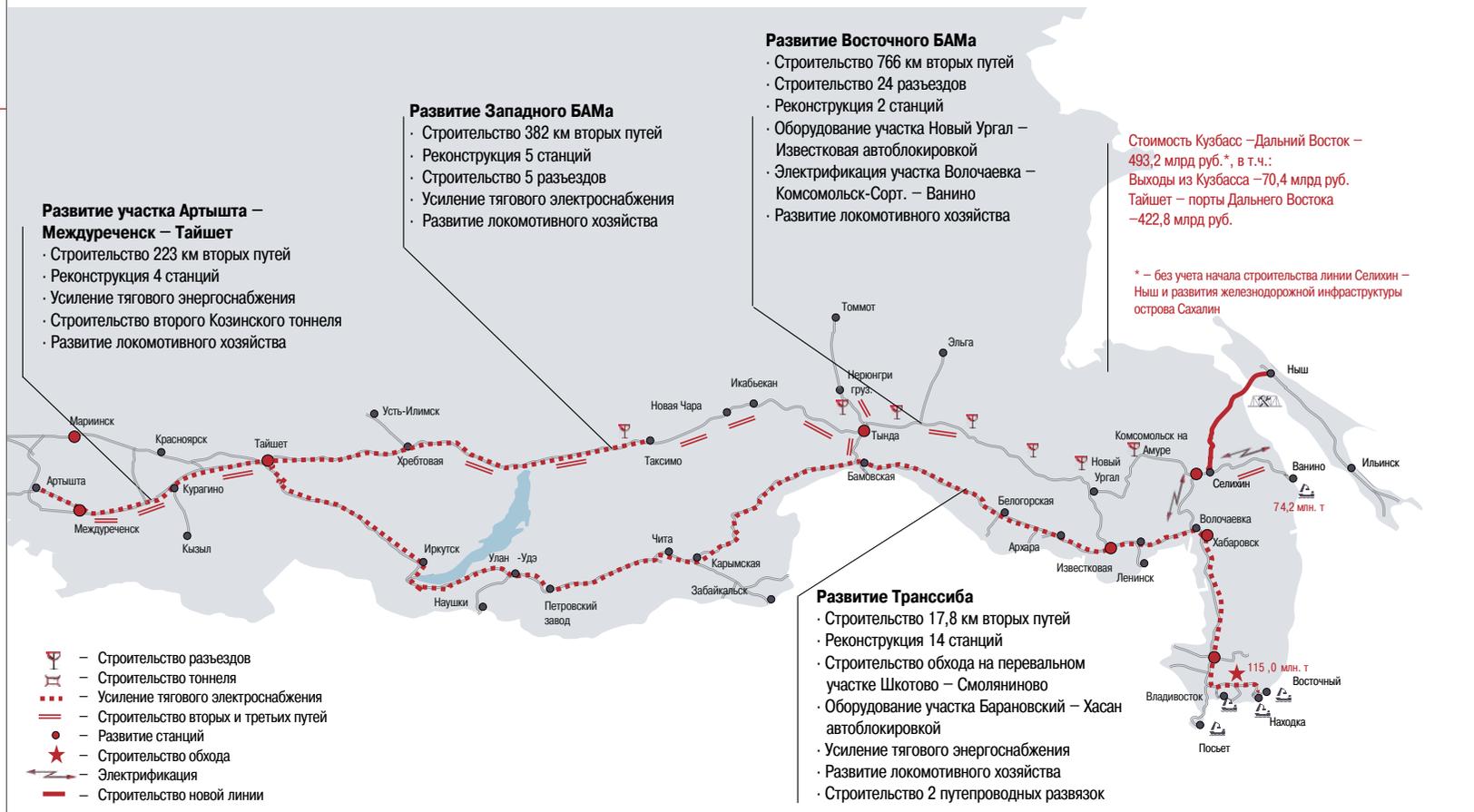
В рамках первого в 2019 году планируется ввести в эксплуатацию второй главный путь на перегоне Лена-Восточная — Предленский Восточно-Сибирской железной дороги с мостом через р. Лена, мостовой переход через р. Зея Забайкальской железной дороги и модернизированный Владивостокский тоннель Дальневосточной железной дороги, а также ряд других объектов. Кроме этого предполагается завершить строительство нового одно-

путного электрифицированного Байкальского тоннеля со вторыми главными путями на прилегающих перегонах.

В 2018 году ОАО «РЖД» приступило к выполнению проектных работ по ряду объектов второго этапа развития Восточного полигона с целью обеспечения опережающего развития инфраструктуры БАМа и Транссиба. В 2019 году проектирование продолжается.

В ходе реализации второго этапа проекта до 2024 года планируется выполнить строительство дополнительных главных путей в объеме 1310,3 км, строительство 32 разъездов (на участках БАМа) и реконструкцию 25 станций (на участке Артышта — Междуреченск — Тайшет — 5, на участках БАМа — 7, на участках Транссиба — 13).

С учетом развития портовых мощностей Приморского края, а также и Хабаровского, для освоения перспективных объемов перевозок планируется строительство обхода участка Шкотово — Смоляниново (12,2 км), оборудо-



вание автоматической блокировкой участка Барановский — Гвоздево (183 км) и Новый Ургал — Известковая (343 км), электрификация участка Волочаевка II — Комсомольск-Сорт. — Ванино (788,7 км) и усиление устройств тягового электроснабжения на участках Транссиба и БАМа.

Завершение работ по второму этапу проекта позволит обеспечить увеличение провозной способности железнодорожной инфраструктуры к 2024 году до 180 млн т.

## СЕВЕРНЫЙ ШИРОТНЫЙ ХОД

Северный широтный ход является одним из важнейших инфраструктурных проектов по освоению природно-ресурсного потенциала Арктической зоны России. Проект включает в себя осуществление мероприятий по модернизации и строительству железнодорожной инфраструктуры в северном широтном направлении общей протяженностью 498 км, а с учетом подходов — 2353 км.

2 октября 2018 года в Сочи на полях Международного транспортно-логистического форума «PRO Движение 1520» Российская Федерация в лице Росжелдора и ООО «СЛХ» подписали концессионное соглашение сроком действия до 31 декабря 2052 года.

В рамках концессионного соглашения, необходимый объем инвестиций по которому был оценен в 236,7 млрд рублей, предполагается:

- строительство железнодорожной части мостового перехода через р. Обь с железнодорожными подходами;
- строительство железнодорожного участка Салехард — Надым (Хорей) протяженностью 353 км;
- достройка железнодорожной части мостового перехода через р. Надым.

Согласно предварительным расчетам, планируемая суммарная загрузка магистрали составит 23,9 млн т в год.

Создание Северного широтного хода, обеспечивающего сквозное железнодорожное грузовое и пассажирское сообщение через всю террито-

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

рию Ямало-Ненецкого автономного округа, оценивается как необходимое условие для комплексного экономического развития одного из ключевых сырьевых регионов страны. При этом магистраль обеспечит значительное сокращение — до 1000 км — протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей.

Завершить реализацию проекта планировалось к 2023 году.

### КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ УЧАСТКА МЕЖДУРЕЧЕНСК — ТАЙШЕТ

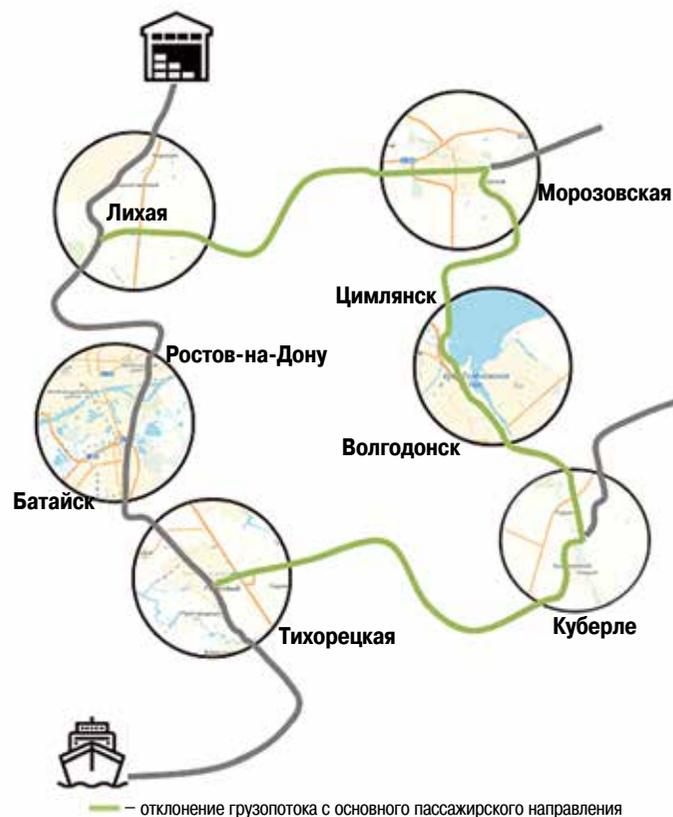
Основной целью проекта, реализуемого в рамках ведомственного проекта Росжелдора «Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта», является освоение в 2020 году перспективного грузопотока на участке Междуреченск — Тайшет Красноярской железной дороги. В первую очередь, это обеспечение перевозок грузов со строящейся железнодорожной линии Кызыл — Курагино в объеме 15 млн т, в том числе вывоза угля из Элегестского каменноугольного месторождения в объеме 12 млн т в направлении портов Дальнего Востока. Срок реализации проекта: 2010–2021 гг.

За истекший период введены в эксплуатацию: разъезд Кирба на перегоне Ханкуль — Хоных (2,4 км), четный парк на станции Абакан (14,6 км), соединительная линия Авда — Громадская (3,4 км), 1-й этап строительства вторых путей на перегоне Лукашевич — Кравченко (1,5 км), четный парк на станции Иланская (8,4 км), 2-й Джебский тоннель на перегоне Джебь — Щетинкино.

Планы 2019 года — ввести в эксплуатацию четыре объекта: «Строительство второго пути на перегоне Джебь — Щетинкино», «Строительство вторых путей на перегоне Ирба — Красный Кордон», «Строительство второго пути на перегоне Журавлево — разъезд 557 км, 1-й этап», «Строительство разъезда на перегоне Агул — Коростелево».

### РЕКОНСТРУКЦИЯ УЧАСТКА МОРОЗОВСКАЯ — ВОЛГОДОНСКАЯ

Целью проекта является увеличение пропускной способности участка до 25 пар поездов в сутки. Задача — переключить грузовой поток с пассажирского направления Лихая — Ростов — Тихорецкая на направление Лихая —



Морозовская — Волгодонская — Тихорецкая. В этой связи принято решение об оснащении участка Морозовская — Волгодонская автоматической блокировкой.

Отклонение грузового потока позволит сократить время доставки грузов до точек назначения, а также оптимизировать технологию работы направления и сократить эксплуатационные расходы.

В летнее время при максимальной загрузке основного пассажирского направления Лихая — Ростов отклонение грузового потока осуществляется на направление Лиски — Саратов — Тихорецкая, кружность которого составляет 817 км. В результате реализации проекта она уменьшится до 237 км.

Проектная документация объекта получила положительное заключение ведомственной экспертизы. Разработан титульный список стройки,



который предусматривает мероприятия для переключения в 2019 году устройств автоматической блокировки и завершение всего комплекса работ до мая 2020 года. С мая текущего года на объекте развернуты строительные-монтажные работы.

### **О ПОДХОДАХ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАСЕЙНА**

В рамках проекта по увеличению пропускной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна планируется строительство 340 км вторых путей, реконструкция 15 станций, в том числе им. М. Горького, электрификация 124 км линий Таманского полуострова, усиление устройств энергоснабжения.

В настоящее время завершается комплексная реконструкция участка им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская.

В феврале 2019 года открыто движение грузовых поездов по обходу Краснодарского железнодорожного узла на участке Козырьки — Гречаная.

В текущем году также предусматривается ввод 320,8 км путей различного назначения, в том числе 162,1 км вторых путей, 11,8 км станционных путей, ввод в постоянную эксплуатацию двухпутной электрифицированной линии 128,8 км развернутой длины путей обхода Краснодарского железнодорожного узла.

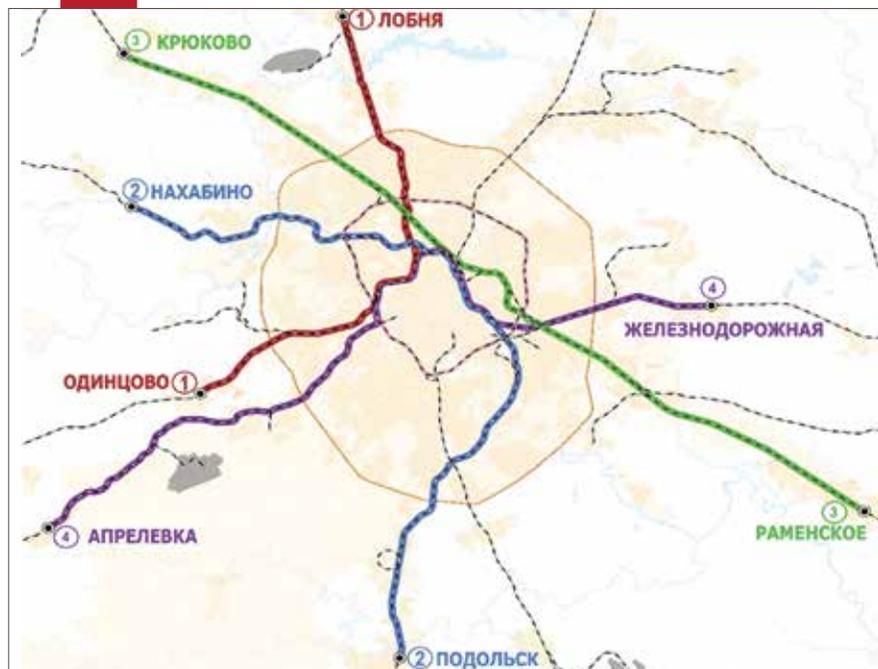
Выполненные мероприятия позволят обеспечить объем перевозок грузов на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна по итогам 2019 года до 93 млн т, а также до 125,1 млн. т в 2020 году.

### **О ПОДХОДАХ К ПОРТАМ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО БАСЕЙНА**

Основными мероприятиями, предусмотренными проектом совершенствования железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна на 2019–2024 гг., являются: при развитии ст. Лужская-Сортировочная выполнить строительство железнодорожного участка Лужская-Сортировочная — Лужская-Восточная — Лужская-Генеральная, ст. Лужская-Генеральная (1-й этап), Лужская-Восточная (1-й этап), реконструкция участка Волховстрой — Мурманск для пропуска 45 млн т грузов в направлении портов Мурманского транспортного узла, реконструкция ст. на Октябрьской, Северной и Горьковской дорогах. Кроме этого планируется усиление устройств электроснабжения и железнодорожной инфраструктуры на полигонах Октябрьской и Северной железных дорог.

Реализация проекта позволит выполнить условия концессионного соглашения о создании объектов инфраструктуры федеральной собственности морского порта Мурманск в части своевременного обеспечения провозной способности железнодорожной инфраструктуры направления Волховстрой

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ



— Мурманск в сообщении с угольным терминалом «Лавна» в размере 18 млн т к концу 2022 года.

Целевой задачей текущего года является завершение строительства и ввод в эксплуатацию ст. Лужская-Генеральная (1-й этап), нового парка ст. Каменногорск, реконструкции ст. Ермилово и ряда других объектов инфраструктуры.

Выполненные мероприятия позволят обеспечить объем перевозок грузов на подходах к портам Северо-Западного бассейна до 145,6 млн т в 2024 году.

### РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В МОСКОВСКОМ ТРАНСПОРТНОМ УЗЛЕ

Основная задача этого проекта — обеспечение роста прогнозируемого пассажиропотока в пригородном сообщении в Московском транспортном узле (МТУ) с 751,5 млн пассажиров в 2017 году до 850 млн к 2025 году.

Реализация проекта позволит частично разгрузить автомобильные магистрали Москвы и Московской области, метрополитен и головные вокзалы, а также улучшить качество обслуживания пассажиров на остановочных пунктах, включая их адаптацию для использования лицами с ограниченными возможностями.

До 2024 года планируется завершение развития Горьковского, Ярославского, Смоленского и Киевского радиальных направлений, завершится интеграция остановочных пунктов Московского центрального кольца и радиальных направлений. Также завершается реализация проектов МЦД-1 Одинцово — Лобня и МЦД-2 Подольск — Нахабино (в полном объеме). Далее откроется движение по МЦД-3 Крюково (Зеленоград) — Раменское, МЦД-4 Апрелевка — Железнодорожная.

Планируется также:

- завершение начатых проектов развития Ярославского, Горьковского, Смоленского и Киевского радиальных направлений, строительство соединительной ветви между Киевским и Смоленским направлениями, интеграция остановочных пунктов радиальных направлений и МЦК;

- реализация проектов строительства железнодорожной линии к Северному терминальному комплексу аэропорта Шереметьево и Комплексная реконструкция участка Большого кольца Московской железной дороги (БМО) 81 км — Дмитров — Икша — Поварово.

Проект МТУ обеспечит соединение радиальных направлений в диаметральных маршрутах, строительство дополнительных главных путей на ради-

альных направлениях, развитие пассажирской инфраструктуры, строительство новых остановочных пунктов, а также комплексную реконструкцию участка Большого кольца Московской железной дороги, строительство железнодорожной линии к Северному терминальному комплексу аэропорта Шереметьево.

Реализация намеченных планов позволит улучшить транспортное сообщение между региональными центрами и Москвой, что в значительной степени увеличит показатели мобильности и, как следствие, экономической активности населения.

В текущем году 6 сентября был открыт новый остановочный пункт «Северянин» на Ярославском направлении, что позволило интегрировать данное направление с МЦК. Также в 2019 году запланировано завершение работ по следующим проектам:

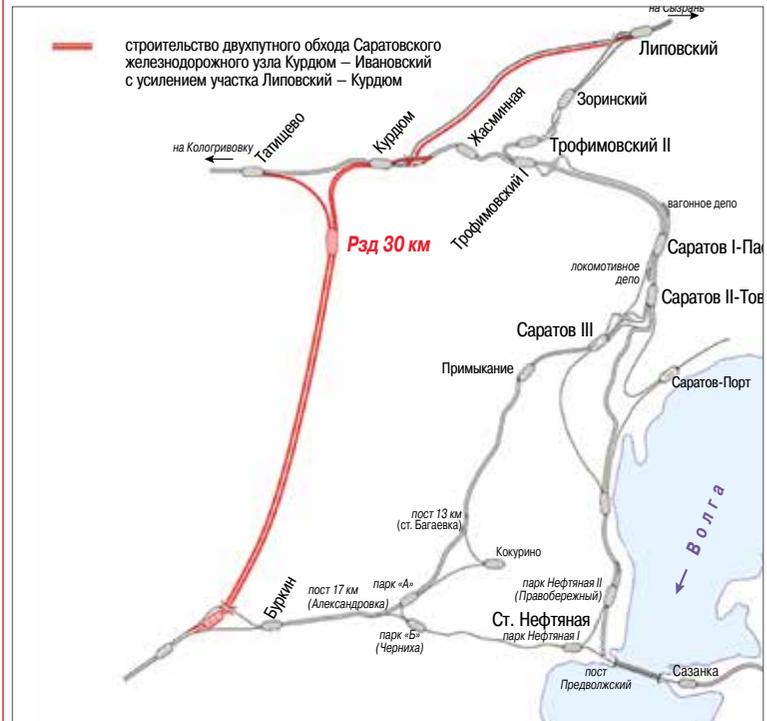
- строительство путепроводной развязки Реутово — Балашиха на Горьковском направлении;
- организация движения поездов на МЦК с 4-минутным интервалом в час пик;
- организация пригородно-городского пассажирского железнодорожного движения на участках Одинцово — Лобня (МЦД-1) и Нахабино — Подольск (МЦД-2) в объеме 1-го пускового комплекса 1-го этапа;
- развитие Ярославского направления;
- строительство нового остановочного пункта Остафьево;
- реализация II очереди проекта «Организация ускоренного движения электропоездов на участке Москва — Одинцово».

На 2020 год запланировано завершение работ по следующим объектам:

- строительство II главного пути Реутово — Балашиха на Горьковском направлении;
- продолжение работ по Московским центральным диаметрам — МЦД-1, МЦД-2, МЦД-3 и МЦД-4.

### СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАПАДНОГО ОБХОДА САРАТОВА

Основная цель проекта «Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский — Курдюм» — увеличение пропускной способности участка, чтобы провозить прогнозируемый объем грузов не менее 49,2 млн т по направлению к портам Азово-Черноморского бассейна, а также улучшение экологической обстановки в городе.



В рамках проекта планируется, прежде всего, строительство двухпутного электрифицированного обхода Саратова длиной около 69 км.

В настоящее время проектная документация по двум этапам передана на рассмотрение в ведомственную экспертизу ОАО «РЖД».

### РАЗВИТИЕ ПЕРМСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО УЗЛА

Основная цель этого проекта — оптимизация перевозочного процесса с помощью железнодорожного транспорта внутри города Пермь.

В рамках проекта планируется строительство нового железнодорожного обхода (от ст. Пальники через р. Кама до ст. Блочная), включающего в себя сооружение железнодорожного мостового перехода через р. Каму.

В настоящее время разработан и утвержден график выполнения работ по проектированию. ■



Фото: АО «Скоростные магистрали»

# ВСМ НА СТАРТЕ

**Н**апомним, в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года обозначена перспектива строительства участка «Москва — Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Казань — Екатеринбург». Согласно проектным проработкам, ВСМ пройдет по территориям семи регионов: Москвы, Московской, Владимирской и Нижегородской областей, Республик Чувашия, Марий Эл и Татарстан. Реализация проекта предполагается поэтапно. Протяженность магистрали от Москвы до Казани должна составить 790 км.

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

27 мая 2013 года на совещании о перспективах развития высокоскоростного железнодорожного сообщения Президент РФ Владимир Путин объявил о намерении построить первую в России ВСМ Москва — Казань с возможностью продления до Екатеринбурга.

С запуском ВСМ время в пути между Москвой и Казанью должно сократиться в 4 раза — до 3,5 часов с сегодняшних 14 часов, а от Нижнего Новгорода до Казани можно будет доехать в 7 (!) раз быстрее — за 1,5 часа. При этом среднее время в пути между столицами регионов, по которым пройдет магистраль, составит не более часа.

Первый этап реализации проекта, получивший положительное заключение Главгосэкспертизы в 2019 году, предполагает строительство новой

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) разработан федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение». Цель — создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами. Согласно паспорту федерального проекта, речь идет о первом этапе строительства магистрали «Москва — Казань». Это участок от Железнодорожного до Гороховца протяженностью 301 км с максимальной скоростью 400 км/ч. В итоге к 2024 году будет организовано высокоскоростное движение от Москвы до Нижнего Новгорода.

выделенной линии длиной 301 км на участке Железнодорожный (Московская область) — Гороховец (Владимирская область) для поездов со скоростями до 400 км/ч и далее организацию движения до Нижнего Новгорода, включая участки реконструкции уже существующей дороги. Время в пути между Москвой и Нижним Новгородом сократится практически вдвое (в сравнении с курсирующими сегодня скоростными поездами «Стриж» и «Ласточка») и составит около двух часов. На 2019 год также планировалось получение положительного заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» на участок высокоскоростной железной дороги от Нижнего Новгорода до Казани. Для дальнейшей реализации проекта требуется принятие решения со стороны Правительства Российской Федерации.

Также в настоящее время рассматривается вопрос включения в КПМИ проекта по строительству ВСМ Санкт-Петербург — Москва. Предполагаемый срок сдачи в эксплуатацию — 2026 год. Об этом в минувшем октябре сообщил начальник Центра организации скоростного и высокоскоростного сообщения ОАО «РЖД» Дмитрий Катцын на заседании временной комиссии Совета Федерации. Ранее, в апреле, идею проектирования ВСМ «Москва — Санкт-Петербург» поддержал Владимир Путин. В целом на сегодняшний день приоритетом обозначено формирование высокоскоростного железнодорожного коридора от Санкт-Петербурга через Москву до Нижнего Новгорода. Общее время в пути, по словам Дмитрия Катцына, составит чуть более 4 часов. Строительство этих двух линий ВСМ, исходя из одобрения Президента России, железнодорожники начинают рассматривать как единый проект. ■

## серия ВМО

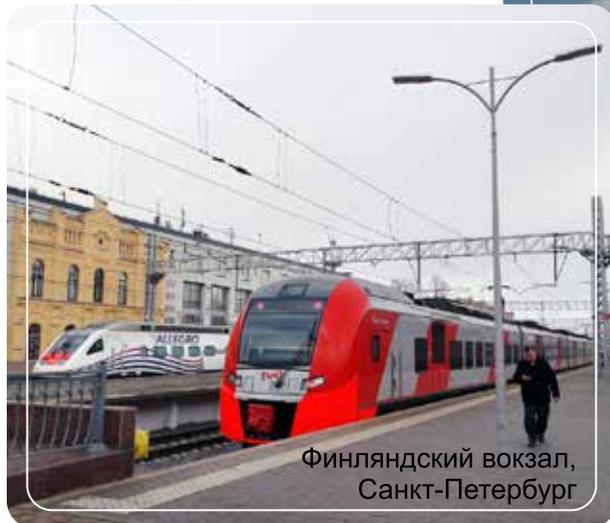
мачты с мобильной короной

Морской порт  
Санкт-Петербург



## серия ОГСКС

складывающаяся опора



Финляндский вокзал,  
Санкт-Петербург

# АМИРА

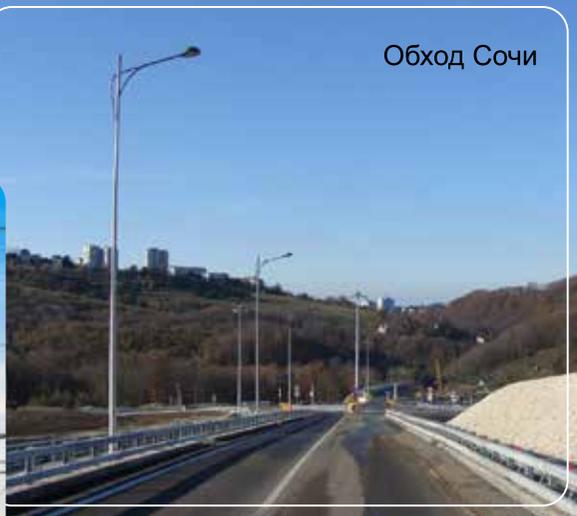
— since 1991 —

ПРОЕКТИРОВАНИЕ. ПРОИЗВОДСТВО.  
МОНТАЖ. СЕРВИС

Аэропорт  
Сабетта



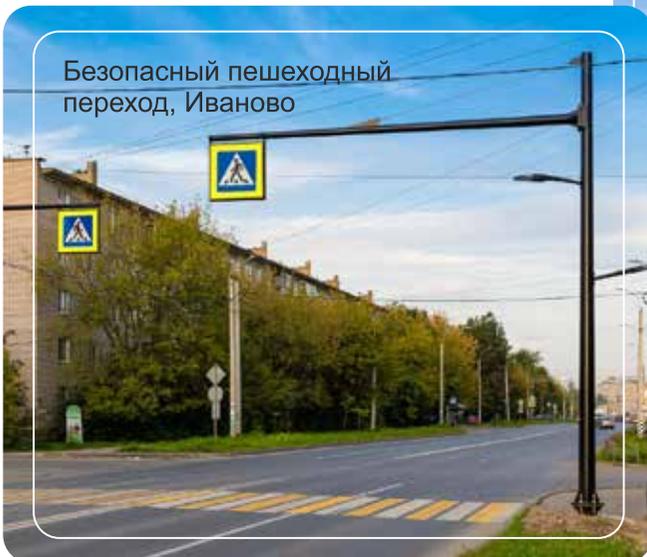
Обход Сочи



## серия ВМО

мачты с мобильной короной

Безопасный пешеходный  
переход, Иваново

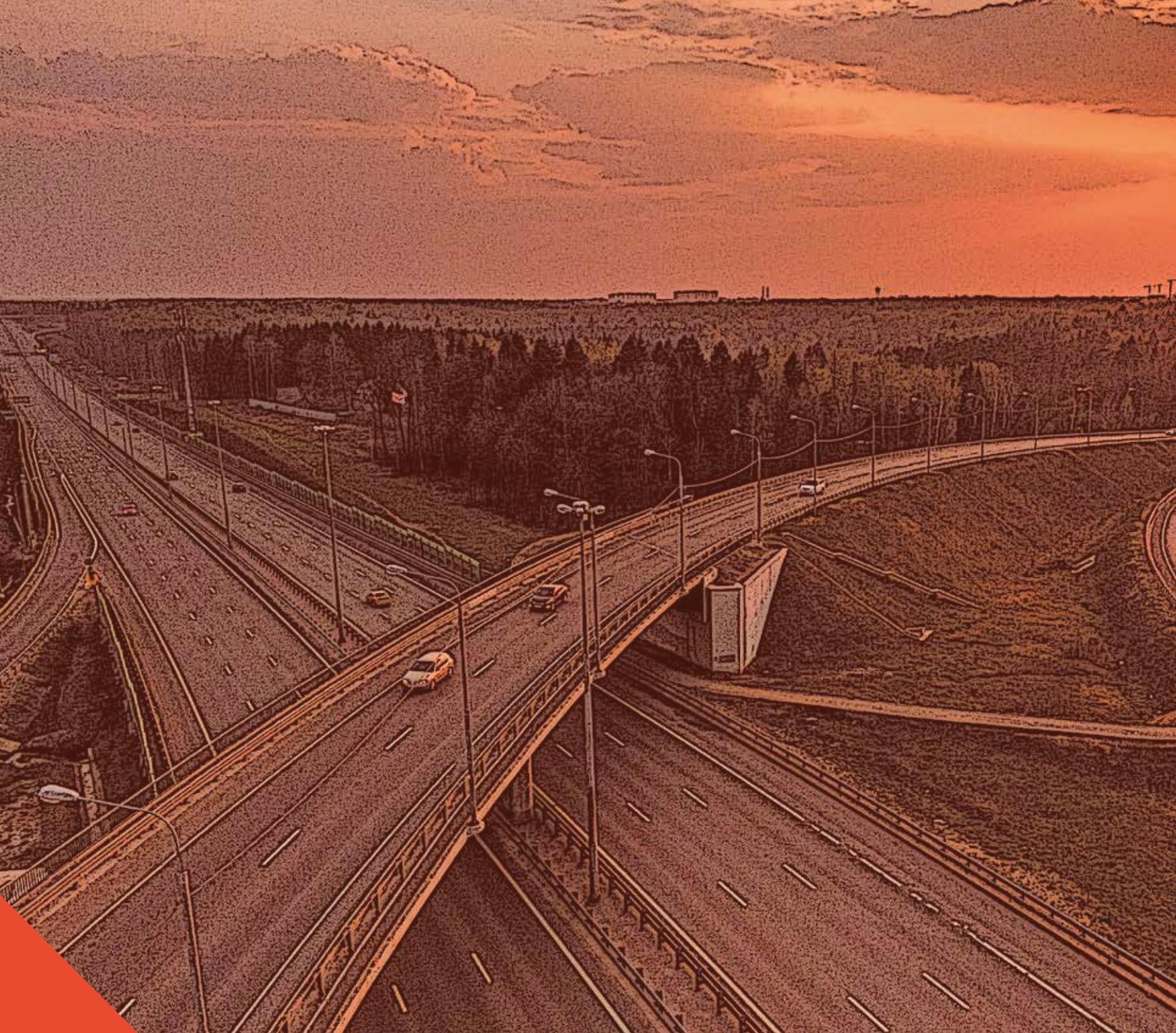


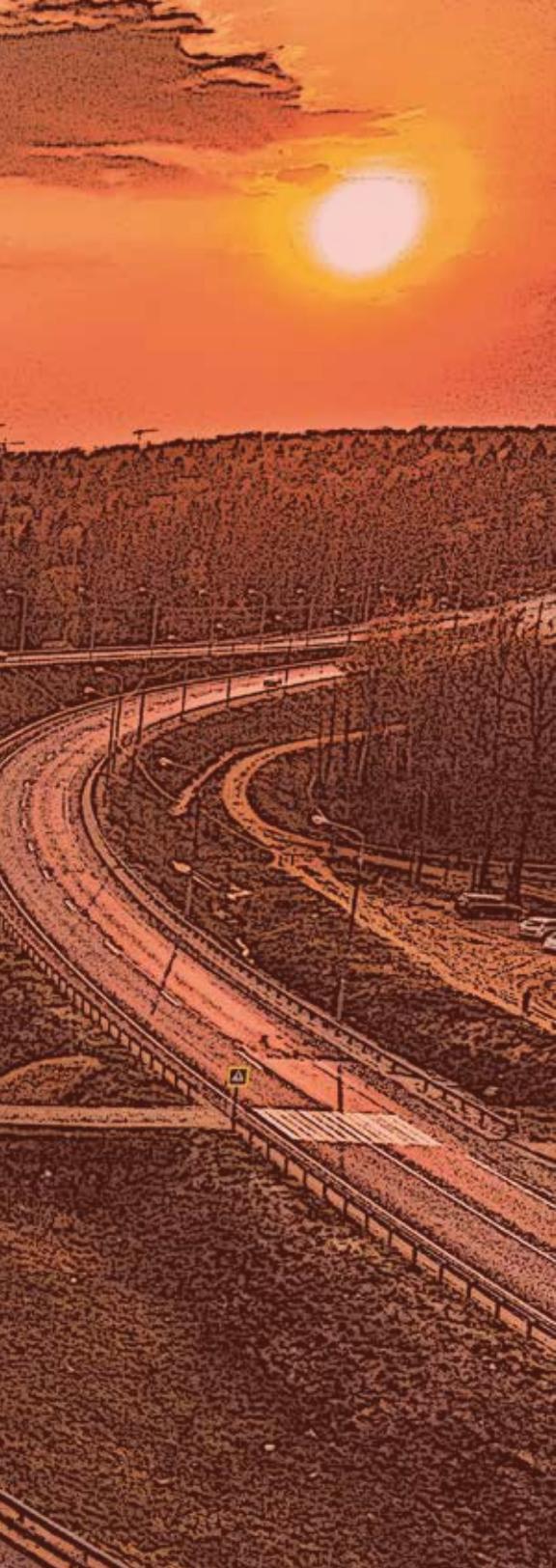
## серия ЭСК

эксклюзивный световой комплекс

серия ОКСГ

круглоконическая светофорная стойка





# ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

Государственная компания «Российские автомобильные дороги» в 2019 году отметила свое 10-летие. За это время Автодор превратился в мощный инфраструктурный холдинг с развитой филиальной сетью, выполняющий функции заказчика по проектированию, строительству и эксплуатации скоростных автомобильных дорог, стал лидером на рынке инфраструктурных проектов государственно-частного партнерства и оператора автомобильных дорог нового поколения в России. Сегодня Автодор — это более 3,3 тыс. км автомобильных дорог. Общая протяженность платных участков трасс — около 1,5 тыс. км, это более 40% всех автодорог, находящихся в доверительном управлении Государственной компании.



Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 года № 2101-р, предусмотрена реализация федерального проекта «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК). Общая протяженность автомобильного маршрута составит более 8,5 тыс. км, из которых около 2,4 тыс. пройдет по территории России, 2,8 тыс. — в Казахстане и 3,4 тыс. — в Китае.

# ИЗ РОССИИ В КИТАЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ

**В** рамках реализации этого проекта Госкомпания «Автодор» планирует построить, прежде всего, дублер автомобильной дороги М-7 «Волга» — скоростную магистраль Москва — Нижний Новгород — Казань протяженностью 729 км, что позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью почти в два раза, до 6,5 часов. Объем инвестиций в проект оценивается в 539 млрд рублей, из которых 216 млрд предстоит привлечь из внебюджетных источников.

Минтранс признал целесообразным следующий вариант трассировки МТМ ЕЗК:

■ участок Санкт-Петербург — Москва: по скоростной автомобильной дороге М-11 и ЦКАД (пусковой комплекс №3);

■ участок Москва — подъезд к Чебоксарам (пересечение с автомобильной дорогой А-151 «Цивильск — Ульяновск» в районе н. п. Канаш): по планируемой скоростной автомобильной дороге Москва — Нижний Новгород — Казань («Евразия»);

■ участок Канаш — Самара: по автомобильной дороге А-151 «Цивильск — Ульяновск», далее по М-5 «Урал» (участок подъезда к Ульяновску);

■ участок Самара — Оренбург: по проектируемому обходу Тольятти с новым мостовым переходом через р. Волгу, далее по М-5 «Урал» (участок подъезда к Оренбургу);

■ участок Оренбург — Сагарчин: по автомобильной дороге Р-239 Казань — Оренбург — Акбулак — граница с Республикой Казахстан.

## ОБХОД ТОЛЬЯТТИ

Федеральным проектом «Европа — Западный Китай» в период 2019–2023 гг. предусматривается строительство северного обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу. В этой связи 16 октября было подписано концессионное соглашение между администрацией Самарского области и хозяйственным партнерством «Концессионная компания «Обход Тольятти», участниками которого являются ООО «ИнфраКАП» (75%) и ООО «Автодор — платные дороги» (25%, дочерняя компания ГК «Автодор»).



*Мостовой переход через Волгу в составе обхода Тольятти (визуализация)*

Строительство обхода Тольятти планируется в формате региональной концессии, в которой инвестиционная стадия составит 4 года, эксплуатационная — 16 лет. Стоимость реализации проекта оценивается в 121 млрд рублей в ценах соответствующих лет. Размер капитального гранта составит 67 млрд, эти средства будут выделены из федерального бюджета. Еще 54 млрд рублей планируется привлечь из внебюджетных источников.

Трасса будет соответствовать технической категории IB с четырьмя полосами движения. На автодороге планируется построить три развязки. Проект строительства моста через Волгу в районе населенного пункта Климовка с обходом Тольятти получил положительное заключение Госэкспертизы летом прошлого года.

Предполагается, что эта дорога позволит снизить нагрузку на плотину Жигулевской ГЭС, повысить пропускную способность трассы М-5 «Урал», положительно скажется на развитии Самарско-Тольяттинской агломерации, а также снизит негативное влияние на окружающую среду. Общая протяженность новой трассы составит 97 км, в том числе более 3,7 км придется на мост через Волгу в районе Климовки. Строительство должны завершить в 2023 году.

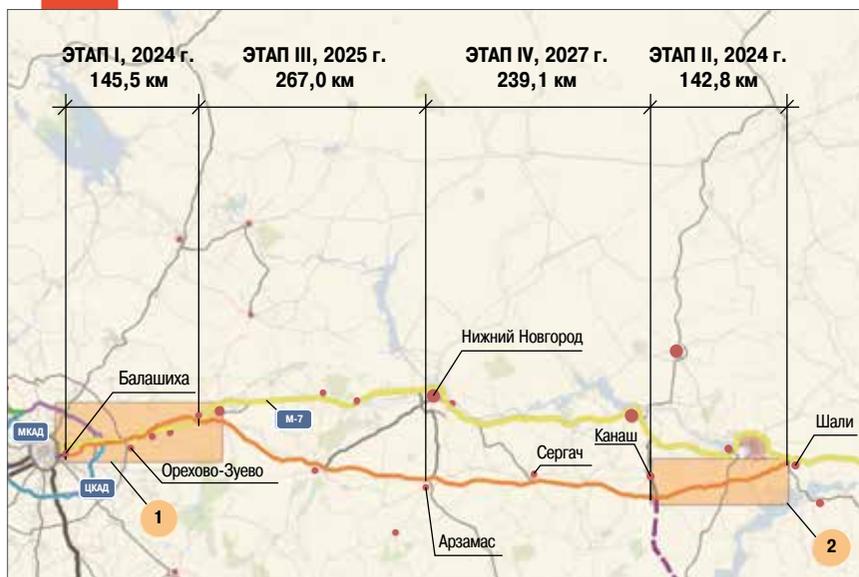
**В непосредственной зоне прохождения всей российской части коридора «Европа – Западный Китай» (около 2,4 тыс. км) проживает более 45 млн человек. При учете всех территорий, входящих в зону тяготения трассы, это число возрастает до 62 млн (примерно 40% от всего населения России). Маршрут – самый протяженный в мире экономический коридор с огромным потенциалом межгосударственного и межрегионального взаимодействия стран Евразийского континента.**

## ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

В соответствии с распоряжением Правительства России на реализацию проекта «Обход Тольятти» утверждено распределение средств из федеральной казны бюджету Самарской области в виде иных межбюджетных трансфертов: в 2019 году в размере около 2,6 млрд рублей, в 2020 году — более 10,6 млрд, в 2021 году — почти 18,2 млрд. Совокупный объем федеральной поддержки в виде иных межбюджетных трансфертов в период с 2019 по 2023 гг. превысит 67,35 млрд рублей.

## ПРОЕКТ «МЕРИДИАН»

На рассмотрение Президента РФ было представлено сразу два маршрута из России в Китай. ГК «Автодор» предложила проложить дорогу через столицу Татарстана и другие населенные пункты, а ЗАО «Русская Холдинговая Компания» инициирует строительство частной автомобильной дороги «Меридиан», так называемого южного пути, распланированного вдалеке от агломераций и являющегося дублером дороги М-5 «Урал». По мнению главы государства, необходимо внимательно проанализировать трассировку международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай» с целью ее дальнейшей оптимизации.



Этапы строительства скоростной дороги Москва — Казань

Планируется, что строительство трассы «Меридиан», которая пройдет по территориям восьми регионов, начнется уже в 2020 году на территории Саратовской области. Общая протяженность магистрали составит около 2 тыс. км. Дорога будет соответствовать характеристикам высшей технической категории с четырехполосным движением, ее строительство планируют завершить к 2024 году. В настоящее время большой интерес к сооружению этой трассы проявляют китайские инвесторы.

## МОСКВА — КАЗАНЬ: ОДОБРЕНО ПО ЭТАПАМ

В начале ноября Правительство РФ согласовало поэтапную реализацию проекта скоростной автомобильной трассы, которая соединит Москву и Казань. С 2020 по 2024 гг. предусмотрено строительство первого участка, от Москвы до Владимира (145,5 км, в том числе обходы Балашихи и Ногинска), и второго — от Канаша до Шали, Республика Татарстан (142,8 км). Ввод в эксплуатацию данных этапов разгрузит дорожную обстановку на подъездах к Москве и Казани. Об этом было объявлено на пресс-конференции в МИА «Россия Сегодня» с участием заместителя председателя Правительства РФ Максима Акимова, первого заместителя министра транспорта Иннокентия Алафинова, председателя правления Государственной компании «Автодор» Вячеслава Петушенко.

В период с 2021 по 2025 гг. запланировано строительство дороги от Владимира до Арзамаса (267 км). Здесь трасса пройдет недалеко от Муром. А в 2022 году дорожники приступят к участку Арзамас — Канаш (239,1 км). Подготовка проектно-сметной документации по всем этапам будет идти одновременно.

«Полную готовность всей новой трассы мы намерены обеспечить в 2027 году», — сказал Максим Акимов. Магистраль получит номер М-12 в классификации федеральных автодорог, название для нее выберет Минтранс. Общий объем финансирования строительства автотрассы Москва — Казань и обхода Тольятти, как сообщил Иннокентий Алафинов, составит 730 млрд рублей.

О перспективах продолжения М-12 до Екатеринбурга рассказал Вячеслав Петушенко: «В первом квартале следующего года мы подпишем договор на выполнение работ по транспортному моделированию и разработке финансовой модели продолжения трассы. То, что мы до 2030 года поедем уже до Екатеринбурга, это точно». ■



**BERVEL**®

ЗАВОД ВИСОКОПРОЧНОГО КРЕПЕЖА

**НОВИЙ УРОВЕНЬ КАЧЕСТВА**



В целях своевременного завершения строительства объектов Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) Президент Российской Федерации в октябре 2018 года принял решение о проведении комплексной проверки ГК «Автодор». 29 июня 2019 года Дмитрий Медведев подписал Распоряжение №1395-р об изменениях, которые вносятся в паспорт инвестиционного проекта «Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)», утвержденного Распоряжением Правительства РФ от 27 февраля 2015 года № 310-р. Эти изменения позволили Государственной компании «Автодор» (инициатору инвестпроекта) обеспечить ритмичное финансирование строительства, а также провести полное привлечение средств концессионеров и инвесторов, что жизненно важно для проекта, вступившего в решающую фазу реализации.

# ЦКАД: НОВОЕ КОЛЬЦО ВОКРУГ СТОЛИЦЫ

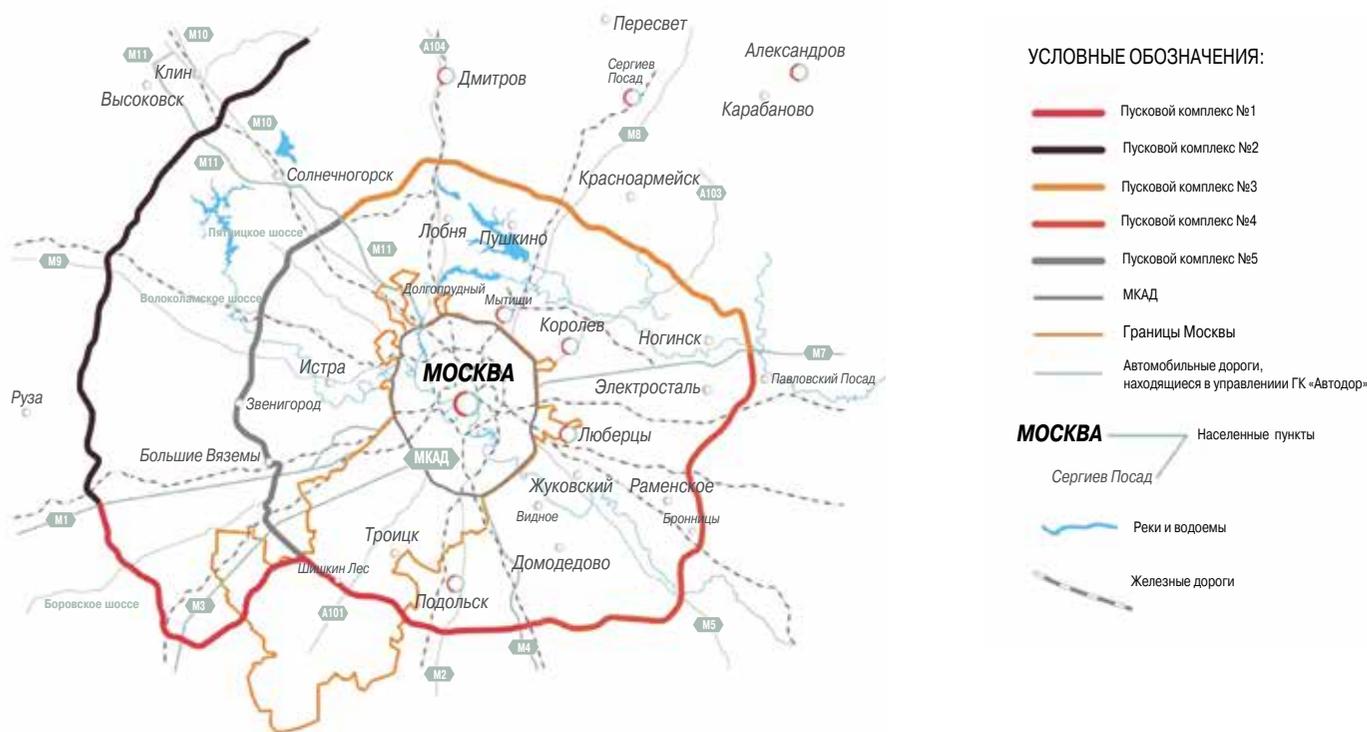
**М**есяцем раньше — в мае текущего года — Дмитрием Медведевым был утвержден сетевой план-график мероприятий строительства ЦКАД. В июле был утвержден паспорт проекта, текущие работы осуществляются в соответствии с этим документом.

На сегодняшний день заключены договора на строительство всех участков кольцевой автодороги. Во исполнение Указа Президента РФ активно действует созданный Правительством Оперативный штаб строительства, решая системные проблемы реализации проекта.

## ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ

Целью инвестиционного проекта ЦКАД является создание условий для формирования современной транспортной инфраструктуры, интегрированной с сетью международных транспортных коридоров, и реализации транзитного потенциала нашей страны.

Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить на-



## ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА

**ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №1 — ОТ М-4 «ДОН» ДО М-1 «БЕЛАРУСЬ», ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 118,5 км:**

- участок №1 — от пересечения с автомобильной дорогой М-4 до начала обхода Наро-Фоминска, 49,5 км;
- участок №2 — от пересечения начала обхода Наро-Фоминска до пересечения с М-1, 69 км.

**ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №2 — ОТ М-1 «БЕЛАРУСЬ» ДО М-11 «МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» С УЧЕТОМ ОБХОДА ГОРОДА КЛИН, ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 121,6 км:**

- участок №3 — от пересечения с М-1 до пересечения с М-9 «Балтия», 54,3 км;
- участок №4 — от пересечения с М-9 до пересечения с М-11, 35,9 км;
- участок №5 — от пересечения с М-11 до примыкания к А-108 МБК (обход Клина), 31,3 км.

**ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС №3 — ОТ М-11 «МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ДО М-7 «ВОЛГА», ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 105,3 км:**

- участок №6 — от пересечения с М-11 «Москва — Санкт-Петербург» до пересечения с М-8 «Холмогоры», 59,3 км;
- участок №7 — от пересечения с М-8 до пересечения с М-7, 49 км.

**ПУСКОВОЙ КОМПЛЕКС № 4 — ОТ М-7 «ВОЛГА» ДО М-4 «ДОН», ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 96,5 км:**

- участок №8 — от пересечения с М-7 до пересечения с М-5 «Урал», 62,1 км;
  - участок №9 — от пересечения с М-5 до пересечения с М-4, 34,3 км.
- Пусковой комплекс № 5 (участок № 10) — от начала обхода трассой ЦКАД Наро-Фоминска до М-11, протяженностью 87,7 км.

## ОБЪЕКТЫ ГК «АВТОДОР»

грузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области. Альтернативным бесплатным маршрутом станет дорога федерального значения А-107 «Московское малое кольцо».

ЦКАД обеспечит создание инфраструктурных условий для удовлетворения спроса на услуги логистических комплексов в Московском регионе за счет развития поперечных («хордовых») транспортных сообщений, позволит «перехватить» на дальних подъездах к столице большегрузные транспортные средства с последующей пересортировкой грузов и отправкой их в иные регионы мелкими партиями. Благодаря мультипликативному эффекту будут созданы условия для комплексного развития инфраструктуры и территорий Москвы и Московской области, а также для смежных областей — Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской и Смоленской.

## НЕСПЛОШНАЯ ПЛАТНОСТЬ

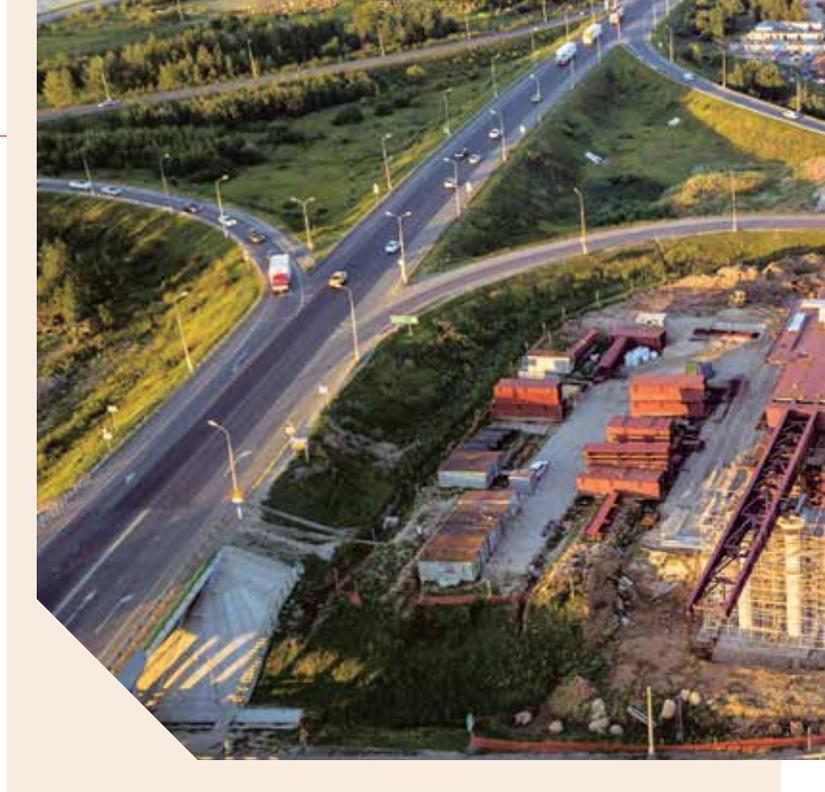
Планируется, что на ЦКАД платным станет участок от пересечения нового транспортного кольца с М-10 «Россия» до пересечения с дорогой федерального значения А-130 «Москва — Малоярославец». Соответствующее распоряжение подписал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев в сентябре 2019 года. Этот документ позволит обеспечить взимание платы за проезд после ввода объекта в эксплуатацию.

Бесплатный объезд по маршруту А-107 будет проходить от пересечения со скоростной дорогой М-11 «Москва — Санкт-Петербург» до пересечения с А-130.

## «СВОБОДНЫЙ ПОТОК»

Эксплуатация ЦКАД планируется в платном режиме с применением технологии «Свободный поток». Это система взимания платы, при которой осуществляется безостановочное движение по дороге, оборудованной рамками фиксации проезда. На них устанавливается оборудование, охватывающее все полосы движения: антенны DSRC (для связи с транспондерами), камеры фото- и видеofиксации, распознавания государственного регистрационного номерного знака (ГРНЗ), а также лазерные датчики классификации транспортных средств. Всего на ЦКАД предусмотрено 12 рамок фиксации проезда.

Оплата производится с помощью списания средств с лицевого счета пользователя, имеющего транспондер, или с распознаванием ГРНЗ, как переднего, так и заднего.



Помимо отсутствия шлагбаумов, «Свободный поток» эффективнее барьерных систем в части обеспечения комфортного и скоростного проезда, сокращения количества аварийных ситуаций, уменьшения вреда экологии благодаря равномерному движению транспорта, снижения затрат на создание и эксплуатацию пунктов взимания платы.

Пользователям будет обеспечена возможность использования транспондеров всех операторов платных дорог в России, а также получения льгот и скидок в рамках программ лояльности. В настоящее время «Свободный поток» является наиболее востребованной мировой технологией.

## О ХОДЕ РАБОТ

Сейчас на всем протяжении ЦКАД ведется сооружение элементов дороги, эстакад, мостов и путепроводов, идут работы по переустройству инженерных коммуникаций. Только на стройплощадке ежедневно задействовано более 5,5 тыс. человек и 1,5 тыс. единиц строительной техники.

Изначально строительство этой дороги предполагалось выполнить в две очереди, со сроками реализации второй в 2023-2027 гг. Однако развитие Мо-



сковской агломерации в период с 2010 по 2018 годы шло ускоренными темпами, что привело к возникновению так называемых «узких» мест, снижающих пропускную способность и увеличивающих задержки транспортных потоков. С участием Московской области и по итогам проведенного транспортного моделирования Государственной компанией «Автодор» на направлениях транспортных коридоров Московской агломерации выявлены критические точки с дальнейшей выработкой мероприятий по их устранению. Проведены конкурсные процедуры на разработку проектной документации по восьми объектам. Планируемые сроки ее согласования — первое полугодие 2020 года.

На сегодняшний день на всех пусковых комплексах наблюдается положительная динамика и активизация работ.

На ЦКАД-1 ведется активное строительство искусственных сооружений на транспортной развязке № 7 в месте примыкания к М-4 «Дон», путепроводов через железную дорогу и через ЦКАД на Московское малое кольцо (ММК) в районе стыковки с пятым пусковым комплексом. На четвертом пусковом комплексе широким фронтом идет вынос инженерных коммуникаций из зоны застройки, начато устройство земляного полотна автомобильной дороги.

Нарращивание темпа строительства искусственных сооружений наблюдается и на ЦКАД-5. Благодаря оперативному взаимодействию с РЖД в короткие

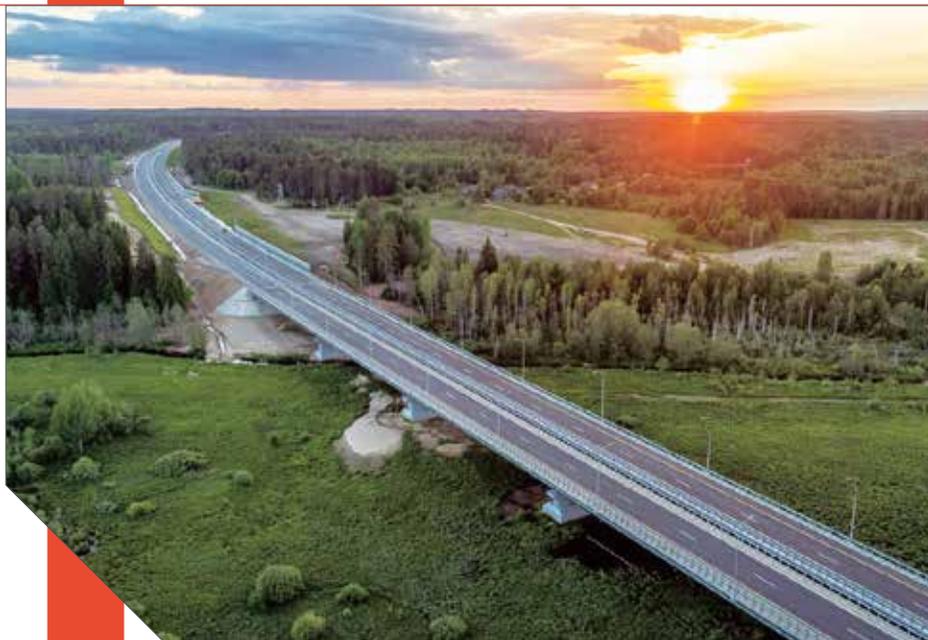
сроки были дополнительно выделены технологические «окна» в графике движения поездов для ускорения строительного-монтажных работ в полосе отвода объектов.

ЦКАД-5 — бесплатный участок Центральной кольцевой дороги. Полностью его планирует сдать в 2020 году. В декабре 2019 года запланирован ввод в эксплуатацию двух объектов общей протяженностью 35 км. Речь идет об отрезках трассы от границы работ с ЦКАД-1 до Киевского шоссе и от Можайского шоссе до федеральной дороги М-9 «Балтия». Он проходит по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигород Московской области. Его протяженность составляет более 76 км, из них 28 км приходится на участок нового строительства и 48 км — на участок реконструкции существующей А-107 «Московское малое кольцо» с уширением проезжей части до четырех полос. 10 ноября 2017 года было открыто движение по первому участку ЦКАД — в обход Звенигорода. Сейчас на ЦКАД-5 по всему фронту идут работы на искусственных сооружениях, ведутся устройство земляного полотна, дорожной одежды, укладка асфальтобетона.

К концу текущего года строители обещают обеспечить технологический проезд по мосту над каналом им. Москвы на третьем пусковом комплексе ЦКАД. Это самое грандиозное искусственное сооружение всего нового «кольца», 1,5-километровый мост протянется над Дмитровским шоссе, каналом им. Москвы, железнодорожной веткой Савеловского направления и местной дорогой. Переправа уникальна не только по своим размерам, но и по архитектурному решению: центральные пролеты выполнены в форме красивых ажурных арок.

Контроль строительства сложного технического объекта, в том числе, сборкой пролетных строений, ведется в несколько этапов и с нескольких сторон: генподрядчиком «ДСК Автобан», субподрядчиком «АРКС» и (в лице технического эксперта «ИРД Инжиниринг проект») заказчиком. ■





М-11 «Москва — Санкт-Петербург» — скоростная платная автомобильная дорога высшей технической категории (СПАД), строительство которой производится в рамках Программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010–2021 гг.), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 года №2146-р и основанной на принципах государственно-частного партнерства с включением в условия заключенных соглашений инвестиционных обязательств исполнителей по софинансированию выполняемых работ.

# ЖИВАЯ СВЯЗЬ ДВУХ СТОЛИЦ

## ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Магистраль М-11 «Москва — Санкт-Петербург» протянулась от Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД) до примыкания к Кольцевой автомобильной дороге (КАД) вокруг Санкт-Петербурга. Трасса идет по территориям Центрального и Северо-Западного федеральных округов, по Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областям в обход всех населенных пунктов.

Реализация проекта скоростной дороги между двумя столицами началась еще в 2008 году. Общая протяженность маршрута составляет 669 км, из которых 610 км предусмотрены программой деятельности Госкомпании «Автодор» по концессионным соглашениям с частными инвесторами. Проект реализуется поэтапно: участки дороги вводятся в эксплуатацию с 2014 года.

Новая магистраль в основном проложена параллельно существующей федеральной трассе М-10 «Россия» и пересекает ее на км 58, км 149, км 208, км 258, км 334, км 543 с устройством транспортных развязок в разных уровнях. Это позволяет распределить транспортные потоки между М-10 и М-11.

Строительство автомагистрали велось в несколько этапов, каждый из которых был самостоятельным инвестиционным проектом. Последовательность их реализации обусловлена тем, насколько пропускная способность соответствующего участка существующей дороги М-10 «Россия» не отвечает объему текущего трафика.

Концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации на платной основе последних 7-го и 8-го участков (км 543 — км 646 и км 646 — км 684) было подписано между Государственной компанией «Автодор» и ООО «Магистраль двух столиц» 18 ноября 2014 года. Работы начались летом 2016 года.

Протяженность двух участков строительства — 137,6 км, на них расположены 17 мостов, 44 путепровода и один тоннель под железной дорогой. В процессе работ были задействованы около 7 тыс. человек и 500 единиц техники.

### ХРОНИКА СЕЗОНА

3 июля 2019 года Госкомпания «Автодор» открыла движение на новом участке М-11 (97-й — 149-й км в Московской и Тверской областях). По плану строительства это этап №2. Его протяженность составляет 52 км, начало и конец — места пересечения М-11 и М-10. Самое сложное техническое сооружение на этом участке — мост через р. Шоша. Он имеет длину более 322 м, пять опор, самый протяженный пролет — 90 м. Движение по мосту будет проходить по двум полосам в оба направления, но предусмотрен «запас» — конструкция позволит впоследствии расширить проезжую часть.

Расчетная скорость на новом участке составляет 150 км/ч, что соответствует требованиям к автомагистрали категории IA. Дорога имеет четыре полосы, освещение на всем протяжении, разделительное ограждение между встречными направлениями.

Платность введена одновременно с открытием движения. На участке действует закрытая система взимания платы, когда при въезде берется талон, а при выезде оплачивается проезд. Для быстрого проезда ПВП можно использовать транспондеры.

Сразу за г. Клин на км 97 М-11 с помощью специально построенной перемычки протяженностью 5,6 км соединяется с М-10. Новая дорога имеет IB техническую категорию с максимально разрешенной скоростью 110 км/ч. Этот участок был открыт 1 августа.

А 3 сентября открылось движение по 7-му этапу СПАД (с 543-го по 646-й км) на территории Новгородской и Ленинградской областей. Он проходит вдали от населенных пунктов. Отрезок длиной 103 км начинается на пересечении с М-10 «Россия» в районе дер. Мясной Бор (Новгородская область) и заканчивается недалеко от г. Тосно (Ленинградская область) на пересечении М-11 и трассы А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо». Там расположен пункт оплаты проезда.

Новый участок трассы М-11 не имеет пересечений в одном уровне, освещен на всем протяжении, оснащен центральной разделительной полосой, барьерным ограждением. Для экстренной заправки топливом на км 602 (в обоих направлениях) установлены контейнерные АЗС «Лукойл», впоследствии на участке появится и многофункциональная зона с полным комплексом услуг придорожного сервиса. Примерно через каждые 20 км



### ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- категория дороги — IA (автомагистраль);
- расчетная скорость — 150 км/ч;
- количество полос движения — 4–10 (в зависимости от этапа строительства);
- транспортные развязки в разных уровнях — 36 шт. (в зависимости от категории пересекаемых дорог, в основном запроектированы по типу «клеверный лист», «двойная труба», «труба»);
- искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады и скотопрогоны) — 325 шт.

организованы площадки для отдыха водителей (всего пять). Четырехполосная магистраль пересекает 12 рек. Всего на 7-м этапе построено 39 искусственных сооружений, в том числе 14 мостов и 25 путепроводов. На путях миграции диких животных организованы специальные зверопроходы, изолированные от дороги шумозащитными экранами. Выходу на дорогу также препятствует сетчатое металлическое ограждение высотой 2 м.



## ЭТАПЫ СТРОИТЕЛЬСТВА

**ЭТАП 0:** км 15 – км 58 в Химкинском и Солнечногорском районах Московской области (в обход Химок). Движение открыто 23 декабря 2014 года. Концессионное соглашение заключено с ООО «Северо-Западная концессионная компания».

**ЭТАП 1:** км 58 – км 97 в Солнечногорском и Клининском районах Московской области (в обход Солнечногорска и Клина). Движение открыто 1 сентября 2018 года. Долгосрочное инвестиционное соглашение заключено с ООО «Трансстроймеханизация».

**Этап 2:** км 97 – км 149 в Конаковском и Калининском районах Тверской области. Движение открыто 3 июля 2019 года. Долгосрочное инвестиционное соглашение заключено с ООО «Трансстроймеханизация».

**ЭТАП 4:** км 208 – км 258 в Торжокском районе Тверской области (в обход Торжка). Движение открыто 15 декабря 2017 года. Долгосрочное инвестиционное соглашение заключено с ПАО «Мостотрест».

**ЭТАП 5:** км 258 – км 334 в Торжокском, Спировском и Вышневолоцком районах Тверской области (в обход Вышнего

Волочка). Движение открыто 28 ноября 2014 года. Долгосрочное инвестиционное соглашение заключено с ПАО «Мостотрест».

**ЭТАП 6:** км 334 – км 543 в Вышневолоцком и Бологовском районах Тверской области, Окуловском, Маловишерском и Новгородском районах Новгородской области (с обходами Бологого, Угловки и Окуловки). Движение открыто 7 июня 2018 года. Долгосрочное инвестиционное соглашение заключено с ПАО «Мостотрест».

**ЭТАП 7:** км 543 – км 646 в Новгородском и Чудовском районах Новгородской области, Тосненском районе Ленинградской области, в обход Чудово и Тосно. Движение открыто 3 сентября 2019 года. Концессионное соглашение заключено с ООО «Магистраль двух столиц».

**ЭТАП 8:** км 646 – км 684 в Тосненском районе Ленинградской области и в Санкт-Петербурге. Ближайший к северной столице участок М-11 и последний этап строительства автомобильной дороги. Концессионное соглашение заключено с ООО «Магистраль двух столиц». Участок будет открыт для движения до конца ноября 2019 года.



Участок уже продемонстрировал свою востребованность: за две недели с момента открытия движения по нему проехали более 125 тыс. транспортных средств, за первый месяц — более четверти миллиона.

В настоящее время на дороге М-11 «Москва — Санкт-Петербург» скоростной режим до 110 км/ч установлен на всех платных участках, кроме обхода Вышнего Волочка (км 258 — км 334). Здесь скорость доведена уже до 130 км/ч. Планируется, что режим до 130 км/ч на М-11 будет повышаться поэтапно.

## НИКТО НЕ ЗАБЫТ...

Если сегодня тишину новгородских лесов может нарушить только шум работающей дорожно-строительной техники, то в далеком 1942 году в районе Великого Новгорода шли ожесточенные бои, в ходе которых гибли бойцы 2-й ударной Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА). В честь их подвига к юбилейному празднованию в 2020 году 75-летия Победы на площадке отдыха, расположенной на 561-м км М-11 в Новгородской области, будет создан Мемориал памяти героев Великой Отечественной войны. Церемония закладки памятника состоялась 3 сентября. Шестиметровая фигура воина будет возвышаться на постаменте высотой около 3 м. На фасаде выступающего горельефа памятника планируется изобразить фрагмент сражения.

## ВЗРЫВНОЙ РОСТ ТРАФИКА

Согласно расчетам Госкомпании «Автодор», на М-11 «Москва — Санкт-Петербург» в 2019 году ожидается увеличение интенсивности движения до 11,5 млн автомобилей. Таким образом, число проездов по этой трассе вырастет в 2,5 раза по сравнению с прошлым годом.

Столь взрывной рост трафика связан с открытием новых участков М-11 в Московской, Новгородской, Ленинградской областях и Санкт-Петербурге. До конца 2019 года протяженность трассы станет почти на 200 км больше. В целом по всей сети платных дорог Госкомпании в 2019 году проедет более 130 млн автомобилей (сейчас в доверительном управлении Автодора 1425 км платных участков). По прогнозу специалистов ГК, интенсивность движения на 17,7% превысит результаты 2018 года.

Как рассказал министр транспорта РФ Евгений Дитрих в ходе совещания Президента РФ Владимира Путина с членами Правительства РФ, к концу 2019 года в стране будет уже почти 1,5 тыс. км платных дорог, что на 36% больше, чем в прошлом году.

### ЖДЕМ ОБХОДА ТВЕРИ

Северный обход Твери представляет собой третий этап строительства скоростной платной М-11 (от км 149 до км 208). В утвержденную распоряжением Правительства РФ программу деятельности Государственной компании «Автодор» на 2010-2021 гг. данный этап не был внесен, однако на перспективу он запланирован и будет построен для обеспечения проезда по всему маршруту от Москвы до Санкт-Петербурга по новой трассе М-11. Тогда общая протяженность магистрали составит 669 км. До появления обхода движение будет осуществляться по реконструированному в 2018 году участку федеральной трассы М-10.

### НА ПОСЛЕДНЕМ ЭТАПЕ

Последний, восьмой, участок строящейся скоростной платной магистрали протяженностью 34,2 км проходит от Тосно до Санкт-Петербурга (км 646 — км 684). Открытие движения автотранспорта здесь будет оз-

начать завершение строительства трассы М-11. Это радостное событие запланировано на ноябрь текущего года.

Руководство компании-концессионера и генерального подрядчика на совещании, прошедшем под руководством заместителя Председателя Правительства Максима Акимова в Санкт-Петербурге, подтвердило планы по намеченным мероприятиям.

«Мы с вами вышли на завершающий этап. Необходимо выполнить наши договоренности: тотально мобилизовать все возможные силы и ресурсы и выполнить обязательства по вводу объекта в эксплуатацию», — сказал Максим Акимов. Речь шла, прежде всего, о завершении работ по устройству асфальтобетонных слоев и нанесению разметки на дорожное полотно до наступления устойчивых заморозков. «Рассчитываю на ваш инженерный и управленческий талант: в IV квартале 2019 года движение должно быть открыто», — подчеркнул зампред.

И вот, наконец, 13 ноября Северо-Западное управление Ростехнадзора выдало заключение о соответствии (ЗОО) построенного объекта «8-й этап км 646 — км 684» требованиям проектной документации, что означает полное завершение строительных работ. В настоящее время подрядчик занимается подготовкой технической отчетности. ■



# MAURER

Системы защиты сооружений



195009, Россия,  
Санкт-Петербург,  
Свердловская наб., д. 4Б, офис 402

*forces in motion*

Тел/факс +7 (812) 449-32-68  
info@maurer-soehne.ru  
www.maurer.eu



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

# М-3 «УКРАИНА» — ПУТЬ К ИНТЕГРАЦИИ

**В** 2011 году федеральная трасса «Украина» была передана в доверительное управление Государственной компании «Автодор». Важным стратегическим решением по развитию трассы стала разработка проекта ее комплексной реконструкции со сроком реализации до 2021 года.

В декабре 2017 года после масштабной реконструкции был полностью открыт участок км 124 — км 194 в Калужской области. Платные участки: км 124 — км 150, км 150 — км 194, пункты взимания платы расположены на км 136 и 168.

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОД КОНТРОЛЕМ

На сегодняшний день в рамках реализации проекта реконструкции, содержания, ремонта, капитального ремонта и эксплуатации на платной основе трассы М-3 «Украина» АО «ДСК «Автобан» осуществляет эксплуа-

тацию участка км 124 — км 194. Работы ведутся в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения, заключенного с Государственной компанией «Автодор». Срок действия соглашения — 23 года (до 2037 года).

В частности, чтобы дисциплинировать перевозчиков и в конечном итоге повышать сохранность дорог, в текущем году на км 172 «Украины» в Калужской области установлен пункт весогабаритного контроля, позволяющий в автоматизированном режиме, без остановки транспортного средства, определять параметры тяжелых и крупногабаритных машин, выявлять превышение нормативов по нагрузкам на ось и размерам автомобиля, производить фото- и видеofиксацию нарушений, распознавать государственные регистрационные номерные знаки и передавать данные в ФКУ «Росдормониторинг».

Это второй пункт весогабаритного контроля на М-3. Первый, на км 359 в Брянской области, был установлен в конце прошлого года. Новое оборудование интегрировано в интеллектуальную систему управления дорожным движением трассы М-3 «Украина».



## СТРОИМ ПО НОВЫМ СТАНДАРТАМ

Участок км 124 — км 194 проходит через р. Угру, обходит три населенных пункта. В ходе комплексной реконструкции было отремонтировано и построено 7 мостов, 10 путепроводов, 5 надземных и 1 тоннельный пешеходный переходы, 4 разноуровневых транспортных развязки. В качестве покрытия дорожного полотна использован щебеночно-мастичный асфальтобетон, который имеет повышенные эксплуатационные характеристики.

Максимальная разрешенная скорость для мотоциклов, легковых и грузовых автомобилей с разрешенной массой не более 3,5 т — 110 км/ч. Уширенное дорожное полотно, разграничение встречных потоков барьерными ограждениями, обеспечение непрерывности движения благодаря строительству надземных пешеходных переходов и отсутствия пересечений в одном уровне — все это новые стандарты магистралей для динамично развивающейся в экономическом плане Калужской области.

На всем протяжении вдоль трассы установлено сетчатое ограждение, предупреждающее попадание животных на проезжую часть. Для связи разобщенных территорий впервые в России проектом предусмотрено устройство экодуков, позволяющих сохранить традиционные тропы миграции диких зверей. Первый из них был открыт в Калужской области на км 170. Он представляет собой искусственное сооружение над дорогой шириной 50 м, поверхность которого максимально приближена к естественной среде обитания животных. К озеленению экодука были привлечены





### ПЛАНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

На очереди — реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе участка с км 65 по км 124. Она позволит ликвидировать все пересечения в одном уровне, обеспечить безопасный режим движения, увеличить среднюю скорость и пропускную способность. В результате 130 км автодороги от выхода из Москвы можно будет преодолеть всего за час с небольшим.

В июле 2019 года одобрена реконструкция Киевского шоссе в границах Москвы (км 51 — км 65). Реконструкция участка км 65 — км 124 запланирована Автодором на 2020-2024 гг. В программе работ — организация съездов к населенным пунктам, устройство транспортных развязок на магистрали для въезда в Обнинск и выезда.

В настоящее время Автодор ведет строительство двух надземных пешеходных переходов на км 102 и км 103 «Украины» на подъездах

к Обнинску, работы должны завершиться в конце текущего года. Основным материалом для пролетов станет дерево, а также композитные материалы, которые сделают сооружения более прочными и долговечными. На пандусы и лестничные сходы положат специальное противоскользящее покрытие, что увеличит безопасность пешеходов и комфорт в зимнее время. Чтобы помочь людям с ограниченными возможностями ориентироваться и чувствовать себя безопасно, на переходах будет уложена тактильная плитка. В рамках реконструкции также планируется устройство площадок отдыха для водителей большегрузов.

Планомерная модернизация автомагистрали М-3 «Украина» призвана обеспечить интенсивное развитие социально-экономических, промышленных, торговых и культурных связей, прежде всего, между соседними регионами — Московской и Калужской областями, а также улучшить транспортное сообщение по международному маршруту. ■



# ТРАНССТРОЙПРОЕКТ

проектный институт

**ПРОЕКТИРОВАНИЕ  
И СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ  
СООРУЖЕНИЙ МОСТОВОГО ТИПА**

- РАЗРАБОТКА ПРОЕКТНО-СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ (стадии П и Р): КМ, КЖ, проект усиления сооружений, расчет сооружений на прочность и устойчивость, ППР (включая разработку технологического регламента на сборку и сварку пролетных строений и др.)
- МОНТАЖ ПРОЛЕТНЫХ СТРОЕНИЙ
- ОБСЛЕДОВАНИЕ МОСТОВ

109456, Россия, г. Москва, Рязанский проспект, д.75, к.4.  
Тел./факс: +7 (495) 543-42-56, +7 (999) 674-90-11  
info@tspmsk.ru | www.tspmsk.ru | @transstroiproekt



Стратегия приоритетного развития «вертикальной оси системы автомобильных дорог России», как называют автомагистраль М-4 «Дон», определила тот факт, что именно эта трасса стала пионерным проектом Государственной компании «Автодор». Основной целью является обеспечение скоростного сообщения Центрального федерального округа с Южным федеральным округом, включая Крым, порты и рекреационные зоны Азово-Черноморского побережья.

# М-4 «ДОН»: РАБОТЫ ПРОДОЛЖАЮТСЯ

**М**одернизация трассы, начатая ГК «Автодор» еще в 2010 году, продолжается и сегодня. В стадии реализации в год десятилетия Государственной компании находятся три проекта обходов крупных населенных пунктов, которые позволят увести из них транзитный поток и значительно ускорить движение автотранспорта.

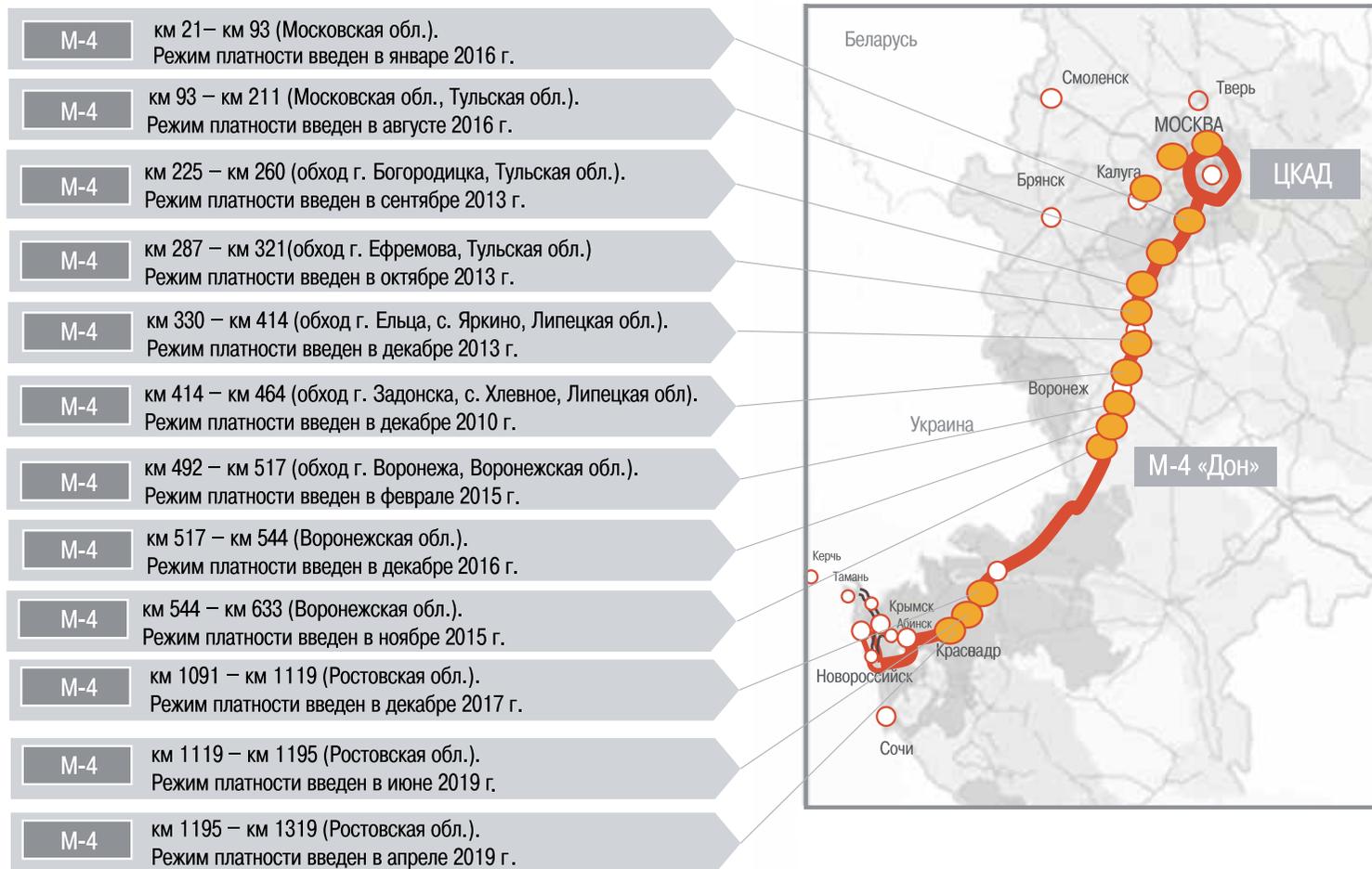
## ОБХОД ЛОСЕВО И ПАВЛОВСКА

Один из основных объектов в программе работ Госкомпании сегодня — обход с. Лосево и г. Павловска (км 633 — км 715) — строится опережающими темпами. Новый участок трассы М-4 «Дон» протяженностью 85 км пройдет по территории Бобровского, Павловского и Верхнемамонского районов Воронежской области. Плановый срок окончания строительства — декабрь 2020 года. Однако Автодор поставил задачу завершить работы досрочно, чтобы уже к началу года дорога полноценно вошла в строй, и автомобилисты навсегда забыли о заторах на этом участке.

Строительство и обустройство обхода ведется в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения Государственной компании «Автодор» и

ООО «Трансстроймеханизация», стоимость работ — более 62 млрд рублей. В результате реализации проекта пользователи получат четырехполосную автодорогу категории 1Б, прогнозируемая интенсивность движения на которой в ближайшие годы будет достигать 12 тыс. авт./сут.



**Платные участки автомобильной дороги М-4 «Дон»**

**ОБХОД АКСАЯ**

Еще один населенный пункт, который должна обогнуть дорога М-4, это г. Аксай Ростовской области. Торжественная церемония закладки памятной капсулы, символизирующей старт строительства обхода, состоялась 27 февраля 2018 года. Проект, реализуемый на условиях государственно-частного партнерства, включает как платные, так бесплатные участки.

«Сегодня трасса М-4 «Дон» — это главная транспортная артерия, которая соединяет центральную Россию и юг нашей страны. И с каждым годом количество автомобилей, которые передвигаются по этой дороге, только растет. Очень рад, что сегодня начинаем этот проект, который улучшит транспортную ситуацию и экологию в регионе», — сказал при церемонии закладки капсулы Евгений Дитрих, открывавший мероприятие тогда еще в должности первого заместителя министра транспорта России.



К началу весны 2019 года работы по выделению земельных участков и подготовке территории были практически завершены. В апреле Госкомпания «Автодор» заключила договор с АО «Донаэродорстрой» на реконструкцию третьего этапа — с 1024 до 1036 км. В ходе выполнения работ дорога будет доведена до параметров категории IА с шестью полосами движения. В рамках проекта планируется построить два моста: через р. Тузлов, а также 83-метровый путепровод над автомобильной дорогой к станции Грушевская в Аксайском районе. Работы по контракту должны быть завершены в конце сентября 2021 года.

В ходе реконструкции полностью заменят дорожную одежду на новую, выполненную по немецким технологиям, с расчетным сроком службы 30 лет. Количество полос движения будет увеличено до шести, по три в каждом направлении, с разрешенной скоростью 110 км/ч.

Это только один из этапов проекта «Обход г. Аксай». Всего же их выделяется пять:

- 1) реконструкция М-4 «Дон» на участке км 1079 — км 1081;
- 2) реконструкция М-4 «Дон» на участках км 1072 — км 1079 и км 1081 — км 1091;
- 3) реконструкция М-4 «Дон» на участке км 1024 — км 1036;
- 4) подготовка территории строительства нового участка М-4 «Дон» км 1036 — км 1072 «Обход г. Аксай»;
- 5) строительство нового участка М-4 «Дон» км 1036 — км 1072.

После реконструкции участка км 1024 — км 1036 условия проезда для пользователей М-4 не изменятся, он останется бесплатным. А после стро-

ительства новой дороги в обход Аксая водители смогут выбирать — либо продолжить движение по существующему бесплатному направлению в черте города, либо «уходить» на платный проезд. На 1045-м км М-4 «Дон» будет размещен пункт взимания платы. Бесплатное движение для автомобилистов, использующих существующее направление дороги, сохранится на постоянной основе.

Весь обход Аксая станет дорогой первой технической категории. Число полос движения по новой дороге будет варьироваться от четырех до шести. На ней будет возведено восемь транспортных развязок, 16 путепроводов и восемь мостов, один из которых — через р. Дон — будет иметь протяженность почти 2 км.

## ДАЛЬНИЙ ЗАПАДНЫЙ ОБХОД КРАСНОДАРА

Дальний западный обход Краснодара (ДЗОК) — это новое строительство 51-километровой скоростной автомобильной дороги технической категории IБ от М-4 «Дон» до Р-251 «Краснодар — Темрюк — Белый» с разделенными встречными потоками и четырьмя полосами движения. Расчетная скорость — 120 км/ч. ДЗОК обеспечит принципиальное улучшение транспортной доступности Крымского моста по «вертикальной оси» — реализация проекта позволит существенно сократить время в пути к переходу через Керченский пролив.

В рамках объекта предусмотрено строительство трех транспортных развязок, четырех мостовых сооружений и 20 путепроводов. В границах полосы отвода с двух сторон в районе станций Новотитаровская и Нововеличковская Динского района предусмотрены территории под размещение многофункциональных зон дорожного сервиса. Место выбрано таким образом, чтобы МФЗ располагались вблизи населенных пунктов.

Документация по планировке территории ДЗОК была разработана и утверждена распоряжением Федерального дорожного агентства в сентябре 2018 года. К началу 2019 года Государственная компания «Автодор» в соответствии с поручением Президента РФ Владимира Путина по организации дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив в сжатые сроки разработала проектную документацию по строительству скоростной автомобильной дороги М-4 «Дон» на участке дальнего западного обхода Краснодара. В феврале было получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Варианты прохождения трассы были проработаны в рамках проектирования на основе данных построенной транспортной модели, для этого при-



менялись современные технологии по информационному моделированию. Маршрут ДЗОК выбран таким образом, чтобы выйти из городской черты самого Краснодара, не затрагивая зону Краснодарской агломерации, и минимизировать прохождение дороги в черте населенных пунктов, полностью исключив необходимость сноса существующей жилой застройки. Трасса пройдет по территориям муниципального образования «город Краснодар», Красноармейского и Динского районов.

Новый участок поможет «развязать» региональный транспортный узел, вывести транзитный трафик из Краснодара, что значительно улучшит экологическую ситуацию в городе и повысит мобильность населения агломерации.

### ПЛАТНЫЕ УЧАСТКИ

На сегодняшний день М-4 «Дон» имеет самую большую протяженность платных участков, которая составляет уже 763 км (на начало года было более 560 км). Это как вновь построенные и реконструированные участки, так и оборудованные системами взимания платы по операторским соглашениям, которые позволяют содержать и эксплуатировать дорогу, снизив нагрузку на государственный бюджет:

Значительная часть платных участков на М-4 имеет открытую систему взимания платы, которая позволяет при коротких поездках по трассе пользоваться ею бесплатно, если на маршруте следования нет ПВП. Все эти

участки относятся к первой технической категории (IA или IB), ширина — от четырех полос, расчетная нагрузка на ось — 11,5 т. Везде установлены защитные ограждения, разделяющие встречные потоки, на всем протяжении в круглосуточном режиме дежурят аварийные комиссары, готовые в любую минуту прийти на помощь водителю в случае вынужденной остановки.

### ПРОЕКТЫ, РЕАЛИЗОВАННЫЕ В ГОД ДЕСЯТИЛИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ КОМПАНИИ

2019 год — особый в истории Автодора, юбилейный. Это событие было ознаменовано, в частности, вводом в эксплуатацию двух участков на М-4 «Дон»: км 1119 — км 1195 (режим платности введен в июне) и км 1195 — км 1319 (режим платности введен в апреле). Оба они находятся в Краснодарском крае. Генеральный подрядчик — консорциум, образованный ведущей итальянской компанией по управлению автомобильными дорогами ANAS и Российским фондом прямых инвестиций (РФПИ). В качестве пилотного был выбран проект операторского соглашения на 4-й секции М-4 «Дон» (км 1091 — км 1319). Проект реализуется по модели корпоративного ГЧП. Осенью 2017 года ANAS вошла в уставный капитал совместной проектной компании Автодора и РФПИ. ■

# КОМПЛЕКСЫ КОНТРОЛЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## «КОРДОН.ПРО»М

Новый представитель испытанного на дорогах России и мира семейства «Кордон» — радарный автоматический комплекс фото-, видеофиксации, измеряющий скорость с точностью  $\pm 1$  км/ч в диапазоне от 2 до 300 км/ч. Обеспечивает автоматическое распознавание всех номерных знаков РФ и многих стран мира, а также измерение как мгновенной, так и средней скорости совместно с другим комплексом семейства «Кордон».

Обеспечивает автоматическую фиксацию множества видов нарушений ПДД (нарушение скоростного режима, выезд на встречную полосу, движение грузовых ТС в нарушение ПДД, нарушение требований дорожных знаков и разметки, нарушение минимальной дистанции между ТС и т. д.).

Уникальная особенность — оперативное переключение между стационарным, передвижным и мобильным режимами работы путем простой перестановки на другой крепеж. Для работы в движении комплекс «Кордон.Про»М устанавливается внутри автомобиля без доработок и изменений конструкции салона. При этом обеспечивается автоматический контроль скоростного режима с помощью встроенных карт города, а данные о нарушениях передаются в реальном времени по сети 3G/4G. С помощью встроенного оптического классификатора ТС обеспечивается автоматическая квалификация превышений скорости водителями автобусов и грузовых автомобилей, также комплекс обеспечивает розыск машин по базам, видеонаблюдение и сбор статистики. «Кордон.Про»М потребляет 25 Вт, имеет массу 5 кг без монтажно-эксплуатационного комплекта.

Научно-производственное предприятие «Симикон» имеет многолетний опыт разработки и производства систем фото-, видеофиксации нарушений ПДД — ручных измерителей скорости, камер контроля парковки, автоматических фоторадарных комплексов. Расскажем о двух новых разработках компании. Комплексы «Кордон.Про»М и «Паркон-А» внесены в Госреестр средств измерений, сертифицированы для применения на дорожной сети РФ и соответствуют требованиям ГОСТ Р 57144-2016. Российские ЦАФАПы уже выносят постановления по зафиксированным этими комплексами фотоматериалам.

## «ПАРКОН-А»

Созданный на основе наработок по комплексам семейства «Кордон», данный прибор обеспечивает выполнение ряда задач в мобильном или передвижном режимах работы: контроль соблюдения правил парковки, контроль выезда на полосу общественного транспорта или трамвайные рельсы, розыск и классификацию ТС.

Уникальная особенность — установка на общественном транспорте (автобус, троллейбус, трамвай) или патрульном ТС для фиксации нарушений в полностью автоматическом режиме, без какого-либо вмешательства человека. Монтаж не требует внесения каких-либо конструктивных изменений в транспортные средства.

Распознавание номерных знаков ТС, выявление нарушений и формирование фотоматериала осуществляется «на борту», передача данных в центр обработки происходит онлайн.

При групповом режиме работы нарушитель фиксируется последовательно несколькими измерителями, установленными на различных транспортных носителях.

Высокая эффективность приборов уже подтверждена успешной эксплуатацией, в частности, в Санкт-Петербурге, Волгограде, Новосибирске, Челябинской области. ■

**Подробная информация:** [www.simicon.ru](http://www.simicon.ru)

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПДД

# КОРДОН.ПРО

Автоматическая фотовидеофиксация нарушений ПДД и передача данных в режиме реального времени.

Автоматический контроль мгновенной и средней скорости.

Работает в стационарном, передвижном и мобильном режимах.

Распознавание номеров и классификация ТС с одновременным розыском по базам данных.

## СТАЦИОНАРНЫЙ



### Надежность

Разработан на базе проверенных временем комплексов «Кордон», «Кордон-М».



## МОБИЛЬНЫЙ



### Инновационность

Работает в движении без изменения конструкции автомобиля.



## ПЕРЕДВИЖНОЙ



### Универсальность

Оперативное переключение между передвижным и мобильным режимами работы.



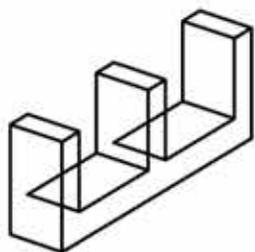
ООО «СИМИКОН»

Россия, 195009, Санкт-Петербург, ул. Арсенальная, д.66, к.3, стр.1

Тел.: +7 (812) 670-0909, Факс: +7 (812) 670-0914,

E-mail: ruinfo@simicon.com

[WWW.SIMICON.RU](http://WWW.SIMICON.RU)



# ШТАРКОМ

ТЕХНОЛОГИИ БЕТОНА

## СИСТЕМЫ ШТАРКОМ® – ЭТО ГОТОВОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ МНОЖЕСТВА ЗАДАЧ

Системы Штарком® совмещают в себе надежность, эстетику и могут быть использованы в различных сферах, таких как:

- СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТОВ И ЭСТАКАД
- ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ
- ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- ПРОМЫШЛЕННОЕ И ГРАЖДАНСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- БЕРЕГООУКРЕПЛЕНИЕ
- ЛИВНЕВЫЕ КАНАЛЫ
- ЧАСТНЫЙ СЕКТОР
- СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ



[www.obeton.ru](http://www.obeton.ru)  
(495) 510-63-63



МЫ ПРОЕКТИРУЕМ  
И ПРОИЗВОДИМ  
СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ЭТО НАДЕЖНОСТЬ

- РАЦИОНАЛЬНОСТЬ
- ВНЕШНИЙ ВИД
- ПРОЧНОСТЬ
- КРАСОТА
- УСТОЙЧИВОСТЬ
- ИННОВАЦИОННОСТЬ
- СТАБИЛЬНОСТЬ
- ДОЛГОВЕЧНОСТЬ
- НЕПРЕВЗОЙДЕННОСТЬ
- НОВИЗНА
- ОСНОВАТЕЛЬНОСТЬ
- ГАРМОНИЯ
- УНИКАЛЬНОСТЬ
- УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ
- УВЕРЕННОСТЬ
- ПРОСТОТА МОНТАЖА



ШТАРКОМ® – ЭТО РОССИЙСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫХ ИЗДЕЛИЙ И КОНСТРУКЦИЙ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ И МОСТОВ



Мы производим железобетонные изделия и конструкции, как стандартные, так и по индивидуальным проектам, в том числе сборные железобетонные ограждения для автомобильных дорог.

Компания Штарком® осуществляет деятельность в области производства и реализации товарного бетона и раствора, а так же бетонов для транспортного строительства.

## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:



ДОРОЖНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ  
ТИП НЬЮ ДЖЕРСИ



ПОДПОРНЫЕ СТЕНЫ И  
ОГРАЖДАЮЩИЕ КОНСТРУКЦИИ



СВАИ МОСТОВЫЕ И  
ОБЩЕГРАЖДАНСКИЕ



БЕТОН, РАСТВОР, ЩЕБЕНЬ, ПЕСОК



ЖБИ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОГО И  
ПРОМЫШЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА,  
И ПО ИНДИВИДУАЛЬНЫМ ЧЕРТЕЖАМ

# ОБЪЕМ ТРЕБУЕТ ТОЧНОСТИ

БЕСКОНТАКТНОЕ ЛАЗЕРНОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ОБЪЕМОВ НАСЫПНЫХ ГРУЗОВ



ВЫСОКОТОЧНОЕ 3D СКАНИРОВАНИЕ БЕЗ  
УЧАСТИЯ ПЕРСОНАЛА



КООРДИНАТНЫЙ ОБМЕР ОБЪЕМА ГРУЗА  
В КУЗОВЕ БЕЗ ВЗВЕШИВАНИЯ МАШИНЫ



РЕГИСТРАЦИЯ ГРУЗА ПО RFID-МЕТКАМ И  
НОМЕРНЫМ ЗНАКАМ

**LASE**

Industrielle Lasertechnik GmbH

Контакт в России  
LASE Industrielle Lasertechnik GmbH  
[www.lase.de](http://www.lase.de)

Илья ШИЛОВ  
Т: +7 (920) 516-18-18  
[i.shilov.ext@lase.de](mailto:i.shilov.ext@lase.de)

# АВТОБАН: СТРОИМ ДОРОГИ В БУДУЩЕЕ

Группа компаний «АВТОБАН» — инфраструктурный инвестиционно-строительный холдинг, который объединяет подразделения с 75-летней историей. За 20 лет успешно завершено более 200 объектов.

М-8 «Холмогоры»



**В** сотрудничестве с государственной компанией «Российские автомобильные дороги», с Федеральным дорожным агентством компания реализует самые знаковые для страны проекты. Помимо этого, «АВТОБАН» — активный участник региональных проектов.

В состав холдинга входят:

- Концессионные предприятия. Они созданы для максимально эффективной реализации крупнейших федеральных и региональных ГЧП-объектов.

- Проектные институты. Ведут разработку проектной документации любого масштаба и сложности. Обеспечивают надежность и безопасность эксплуатации.

- Производственные предприятия. Обладают высококвалифицированными специалистами, применяют инновационные технологии, оснащены современными лабораториями и высокотехнологичным оборудованием, имеют собственные производственные мощности.

- Предприятия по содержанию и эксплуатации. Предлагают полный комплекс услуг, необходимых для поддержания автодорог в нормативном состоянии, защиты жизни и здоровья людей, обеспечения безопасного движения и охраны природы.

- Ханты-Мансийский филиал. Ведет промышленное и гражданское строительство. Проектирует и строит жилье и деловые центры, спортивные и промышленные комплексы, детские сады и учебные заведения. Совместно с Правительством ХМАО-Югры, компания является одним из участников реализации программы строительства школ в Ханты-Мансийском автономном округе.

«АВТОБАН» — надежный партнер для более 20 государственных заказчиков. Компания ежегодно строит около 200 км дорог высших технических категорий. Это возможно благодаря слаженной работе команды профессионалов, приоритет которой — безупречное качество.

«АВТОБАН» — это обширный опыт и высокие компетенции в каждом из возможных вариантов финансирования работ, независимо от того, за счет средств какого бюджета они осуществляются — федерального, регионального или муниципального (по 44-ФЗ), либо с привлечением средств инвестора на стадии строительства (по 223-ФЗ и 115-ФЗ). Так, по традиционной схеме, которая определяется федеральным законом о конкурсных торгах, за 20 лет группой компаний «АВТОБАН» построено более 60 объектов.

Федеральный закон №223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» позволяет заключить долгосрочное инвестиционное соглашение (ДИС) с частным софинансированием 10–20%. Крупнейшие объекты, построенные группой компаний «АВТОБАН»





ЦКАД-3



ЦКАД-4

по 223-ФЗ — это три транспортные развязки автодороги М-1 «Беларусь» на обходе г. Одинцово (контракт жизненного цикла до 2042 года), а также автомобильная дорога М-3 «Украина» на участке км 124 — км 194 (ДИС на реконструкцию и эксплуатацию), работы на котором выполнены на год раньше установленного контрактом строка.

«Этот объект вводится в эксплуатацию значительно — на год — раньше намеченного срока. — отметил губернатор Калужской области Анатолий Артамонов в ходе церемонии открытия объекта. — Благодаря Госкомпанию «Автодор» за правильный выбор генподрядчика — ДСК «АВТОБАН». Ни одна организация из тех, что я знаю, не справилась бы с этой задачей с таким качеством и в такие сроки», — Современные тенденции в области строительства инфраструктурных объектов связаны с привлечением частных инвестиций на стадии строительства, что позволяет снизить нагрузку на госбюджет, более рационально использовать выделяемые средства. Это возможно в рамках 115-ФЗ о концессионных соглашениях, который устанавливает порядок использования одной из эффективных форм государственно-частного партнерства.

ГЧП — это соединение возможностей государства и бизнеса для создания современной умной транспортной инфраструктуры по высшим мировым стандартам. «АВТОБАН» — драйвер рынка ГЧП на федеральном и региональном уровнях, совместно с партнерами — Госкомпанией «Автодор», банками, консультантами и различными фондами — реализующая крупнейшие концессионные проекты.

Объекты, строящиеся и построенные группой компаний «АВТОБАН» в рамках 115-ФЗ: Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) — пусковые комплексы №№3 и 4; участок автодороги «Сыктывкар — Ухта — Печора — Усинск — Нарьян-Мар» пос. Малая Пера — п. Каджером».

«Эта дорога не только соединит Сыктывкар с 11 муниципалитетами республики, но и позволит выйти к Северному морскому пути, что даст дополнительный и социальный, и экономический эффект, и приведет к увеличению доходов бюджетов всех уровней, — подчеркнул глава Республики Коми Сергей Гапликов в ходе инспекционных поездок на строящийся объект. — Испытываю чувство радости и гордости за эту дорогу. Работа идет на совесть, в четком соответствии с технологией и сроками. Работу компании «АВТОБАН» можно назвать примером добросовестности для других подрядчиков».

«АВТОБАН» — эксперт в подготовке предложений в рамках частной инициативы, что означает заключение концессионного соглашения на основе предложения инвестора, без конкурсного отбора. За плечами группы компаний тысячи километров дорог высших технических категорий, сотни успешно реализованных проектов. Специалисты компании «АВТОБАН» готовы:

- развивать российский рынок государственно-частного партнерства;
- быть открытыми для всех, кто готов создавать дороги в будущее;
- поддерживать инициативы по охране окружающей среды, патриотическому воспитанию молодежи, благотворительности, спорту и духовному развитию. В этих видах деятельности мы имеем такой же богатый опыт, как и в области строительных работ;
- развивать дорожную инфраструктуру России и способствовать соединению магистралей в высокоэффективную транспортную сеть, помогающую позитивным изменениям, происходящим в стране. ■

# ЗАЩИТНЫЕ ПОКРЫТИЯ

## ДЛЯ МОСТОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ



Мостовой переход через реку Волга, г. Ульяновск  
Покрытие: ЦИНОТАН® + ПОЛИТОН®-УР + ПОЛИТОН®-УР(УФ)

- ЗАЩИТА МЕТАЛЛА И БЕТОНА
- НОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ
- ВСЕСЕЗОННОЕ НАНЕСЕНИЕ
- ЦИНКНАПОЛНЕННЫЕ ГРУНТОВКИ  
ДЛЯ ХОЛОДНОГО ЦИНКОВАНИЯ СТАЛИ



Транспортная развязка «Адлерское кольцо», г. Сочи  
Покрытие: ФЕРРОТАН®-про + ПОЛИТОН®-УР + ПОЛИТОН®-УР(УФ)



Велопешеходный мост, г. Нур-Султан (Астана)  
Покрытие: ИЗОЛЭП®-primer + ПОЛИТОН®-УР (УФ)

- ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ  
ПОЛИУРЕТАНОВЫЕ И ЭПОКСИДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
- ВСЕСТОРОННЯЯ СЕРТИФИКАЦИЯ
- ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ – БОЛЕЕ 7 МЛН М<sup>2</sup>  
ПОВЕРХНОСТЕЙ МОСТОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ
- ОПЕРАТИВНЫЕ ПОСТАВКИ В ЛЮБОЙ РЕГИОН



Бесплатный звонок по России  
**8-800-500-54-00**  
[www.vmp-anticor.ru](http://www.vmp-anticor.ru)



**Н**а счету «R-1» участие в строительстве и реконструкции таких объектов, как автомобильные дороги М-10 «Москва — Санкт-Петербург», М-4 «Дон», М-3 «Украина», М-2 «Крым», М-1 «Беларусь», А-107 «Московское малое кольцо», Северо-Восточная хорда Москвы, Дмитров — Дубна и т. д. Ежегодно компания ремонтирует свыше 4 млн м<sup>2</sup> асфальтобетонного полотна. Наличие собственных производственных мощностей гарантирует высокие показатели качества материалов, а следовательно, и надежность дорог.

В 2019 году компании «R-1» исполнилось 25 лет. Сегодня это крупный дорожно-строительный холдинг, в нем трудится более 1200 высококвалифицированных специалистов и рабочих. Юбилейный год ознаменован участием в реализации целого ряда крупных объектов в Москве и регионах России.

Настоящим экзаменом на профессионализм, который успешно выдержала компания, стали работы по реконструкции участка Виноградное — Новороссийск. Это конец автотрассы М-4 «Дон» — в обход Геленджика и Кабардинки, финальные 20 км, по сути, ворота к морю, сложнейшие участки трассы в гористой местности. Перевалы и серпантины не смутили специалистов «R-1», они из двухполосной старой дороги соорудили современную четырехполосную автомагистраль, соответствующую самым высоким требованиям. В ходе строительства здесь отремонтированы семь путепроводов, построены три надземных перехода, реконструирован один



Дорожно-строительная компания «R-1» — одна из ведущих в России в сфере строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог. С успехом воплощая сложнейшие проекты федерального значения, «R-1» строит комфортные и безопасные дороги.



подземный переход, установлены шумозащитные экраны вдоль поселений, примыкающих к трассе. Качество новой магистрали европейского уровня теперь могут оценить и местные жители, и туристы, отправляющиеся на отдых к морю.

По-прежнему компания имеет большой объем работ в Москве. Однако за эти годы принципиально изменился характер объектов и масштаб работ. Так, в июне завершено строительство автомобильной дороги от Дмитровского шоссе до проектируемого проезда №5557 вдоль Савеловского направления МЖД в Северном районе СВАО Москвы. Новая трасса длиной 6,5 км имеет две подпорные стены, шумозащитные экраны, дорожные и пешеходные ограждения и разметку. Реализация проекта была связана с большим объемом инженерных работ.

Ко Дню города организацией было завершено строительство участка Северо-Восточной хорды в Москве, общая протяженность которого 3,9 км. 4 сентября 2018 года в присутствии мэра Москвы Сергея Собянина состоялось официальное открытие этого важного для столицы объекта, который был сдан раньше намеченного срока. Руководство города дало высочайшую оценку работе «R-1», и это, конечно, заслуга командной работы.

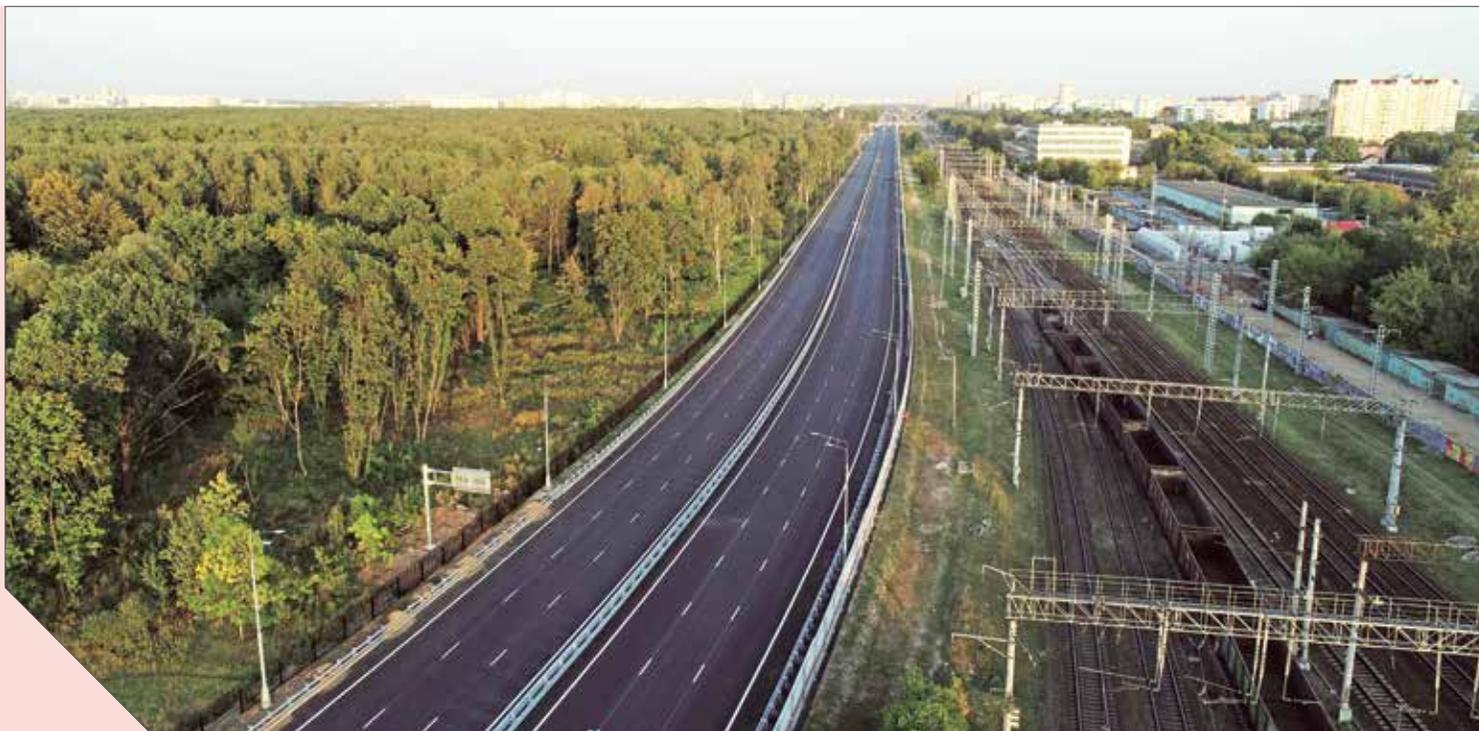
Большие объемы работ у «R-1» и за пределами столицы. Так, в настоящее время завершаются работы по реконструкции главных улиц Липецка — пр. Победы и ул. Космонавтов.

К прошлому году относится завершение нескольких масштабных проектов. В первую очередь, это строительство Южного обхода Калуги на участке Секиотово — Анненки с мостом через Оку. Данная автомобильная дорога протяженностью более 20 км имеет большое значение в масштабах всего Центрального Федерального округа. Примечательно, что работа компании была отмечена вручением ее директору Эдгару Арамяну медали II степени «За особые заслуги перед Калужской областью».

Еще один значительный проект прошлого года — реконструкция участка автодороги Дмитров — Дубна протяженностью 3,5 км. При небольшой протяженности это был проект не одного года, сроки его реализации — 2016–2018 гг. Значительное время строительства связано с наличием боль-



*Эдгар Арамян*



шого количества искусственных сооружений — пяти пешеходных переходов и транспортной развязки с мостом, а также подземных коммуникаций.

В Подмоскowie у компании традиционно широкий фронт работ. Сегодня здесь в сфере ее ответственности около 20 объектов. Именно Московская область стала для «R-1» базовым полигоном по отработке новых дорожных технологий.

Компания активно сотрудничает и с Министерством обороны, по заказу которого в 2015 году в кратчайший срок — за 2 месяца — практически с нуля был выполнен объем работ по строительству и обустройству автомобильной дороги к парку «Патриот» в Кубинке протяженностью 20 км. Семикилометровая трасса пролегла через непроходимую чащу, где пришлось расчистить и выровнять около 200 тыс. м<sup>2</sup> леса и болот! За эту работу компания была награждена почетной грамотой Министерства обороны Российской Федерации. Сегодня «R-1» является генеральным подрядчиком по сооружению храма Вооруженных сил РФ, строит дорогу к нему, занимается проведением коммуникаций, благоустройством и ландшафтной

организацией. Открытие храма произойдет 9 мая следующего года и будет приурочено к 76-й годовщине Великой Победы.

В распоряжении специалистов «R-1» — пять современных асфальтобетонных и два бетонных завода. Техническая база «R-1» включает в себя также установку для производства ПБВ; завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня, а также тротуарной плитки; современную лабораторию, более восьмисот единиц дорожной и строительной техники. В 2020 году планируется приобретение нового завода фирмы Benninghoven

Безукоризненное качество стало визитной карточкой компании. В основе многолетнего успеха лежат принципы организации работы, состоящие в непрерывном изучении, внедрении и использовании современных технологий, высококачественных дорожно-строительных материалов, инновационной техники, а также тщательном подборе специалистов. Все это позволило «R-1», начинавшей свою деятельность с небольших объемов по ремонту асфальтобетонного покрытия в Москве, выйти сначала на региональный, а затем и на федеральный уровень и занять лидирующие позиции на рынке. ■

A WIRTGEN GROUP COMPANY



**BENNINGHOVEN**

## **АБЗ BENNINGHOVEN ГОТОВИТ НАС К БУДУЩЕМУ**

Компания Benninghoven GmbH & Co, входящая в состав Wirtgen Group, предлагает широчайший спектр оснащения асфальтобетонных заводов. Продукция Benninghoven — это быстромонтируемые и стационарные асфальтосмесительные установки производительностью в диапазоне от 100 до 400 т/ч — удовлетворяют любые требования заказчика. Благодаря снижению расходов на монтаж, инновационной модульной концепции и интеллектуальной технологии быстросъемных штекерных соединений, смена места расположения установки происходит быстро при малых затратах на транспортировку и логистику.

 [www.wirtgen-group.com/international](http://www.wirtgen-group.com/international)

ООО «ВИРТГЕН-ИНТЕРНАЦИОНАЛЬ-СЕРВИС»  
E-mail: [info.russia@wirtgen-group.com](mailto:info.russia@wirtgen-group.com)

Тел. +7 (495) 221-71-26  
Факс +7 (495) 221-71-27



Бетонное полотно Concrete Canvas — это уникальное объединение геосинтетики и армированного бетонного покрытия в одном материале. Технология является представителем нового инновационного класса стройматериалов — геосинтетических цементосодержащих композитных матов. В первоначальном виде бетонное полотно — это гибкая ткань, которая легко укладывается на любую поверхность. После добавления воды материал затвердевает и уже через 24 часа образует водонепроницаемый и огнеупорный слой армированного бетона. Технология успешно применяется для сооружения и ремонта дорожной инфраструктуры — футеровки траншей, укрепления склонов, откосов и опор мостов, подавления растительности, ремонта бетонных сооружений, футеровки водопропускных труб, укрепления насыпей и многого другого.

## БЕТОН В РУЛОНЕ: ИННОВАЦИЯ ДЛЯ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

**Б**етонное полотно является многокомпонентным материалом. В его состав входит особая цементная смесь, полиэфирные волокна, тканевая поверхность и ПВХ-мембрана. Волокна образуют матрицу, которая удерживает цементную смесь внутри и армирует материал. Тканевая поверхность обеспечивает равномерное увлажнение. Нижняя подкладка из ПВХ делает материал водонепроницаемым и стойким к агрессивным средам.

Бетонное полотно представлено в трех толщинах — 5, 8 и 13 мм (СС5, СС8 и СС13) — и стандартно имеет ширину 1,1 м, которую, в зависимости от конкретного проекта, на заказ возможно увеличить до 4 м.

При восстановлении бетонных сооружений можно использовать СС5, тогда как для футеровки канала с большой скоростью потока лучше подойдет СС13. Толщина полотна однородна и точно соответствует заявленным в технических документах характеристикам. Таким образом, даже при укладке на большой площади снижается риск материальных потерь, чего нельзя сказать про использование традиционных решений бетонирования, где сложно добиться однородности заливки.

Форма поставки бетонного полотна — малые и большие рулоны. Большой рулон содержит 125 м<sup>2</sup> (СС8) и размещается на стандартную паллету. Для его разгрузки потребуются кран-манипулятор или погрузчик. Для укладки малых

техника не понадобится — их можно переносить вручную, поэтому они идеально подойдут при укладке в труднодоступных местах. Компактность рулонов, как больших так и малых, позволяет доставлять значительное количество материала в одной партии, в результате чего сокращаются затраты на логистику.

Монтаж бетонного полотна проходит быстрее и проще в сравнении с альтернативными технологиями. В среднем, его можно укладывать в 10 раз быстрее, чем традиционные бетонные решения. При этом благодаря своей структуре при укладке бетонного полотна нет необходимости в применении каких-либо дополнительных материалов. Полотно просто в обращении, поэтому не требуются особые навыки, а для монтажа будет достаточно минимального количества рабочих.

Материал можно укладывать на любую поверхность — грунт, камень, бетон и другие. Угол наклона также не имеет значения — бетонное полотно легко монтируется даже на вертикальной поверхности, а благодаря своей пластичности оно принимает форму основания. Перед укладкой нет необходимости в проведении сложных подготовительных работ, достаточно удалить острые и выступающие объекты. При монтаже на грунт для более плотного скрепления с основанием по периметру укладки желательно выкопать небольшие анкерные пазы и уложить туда края бетонного полотна, фиксируя их анкерами.

Развертывание больших рулонов производится с помощью подъемного механизма или с помощью траверсы, размещенной на земле. Полотно легко режется строительным ножом, дисковой пилой или иным ручным режущим инструментом. Таким образом, от рулона можно вручную отделять отрезки нужной длины и доносить до места укладки. Слои бетонного полотна укладываются внахлест и скрепляются саморезами. Для придания покрытию герметичности между слоями или поверх стыка можно нанести клей-герметик или произвести термосварку, используя строительный фен.

Смачивание полотна происходит с помощью распылительной насадки. Для увлажнения подойдет любая вода, в том числе соленая. Невозможно чрезмерно смочить бетонное полотно. Минимальный объем воды должен составлять как минимум 50% от веса материала (например, для СС8 это составит 6 л на 1 м<sup>2</sup>). При укладке на вертикальную поверхность или при высокой температуре окружающей среды объем воды необходимо увеличить. В течение 1–2 ч после увлажнения с полотном можно выполнять работы, после чего оно начинает затвердевать и уже через 24 ч набирает 80% прочности — и продолжит ее набирать в течение всего срока службы.

Бетонное полотно не требует высоких эксплуатационных расходов. Оно сохраняет свои свойства на протяжении всего срока службы, который в среднем составит 50 лет (или 30 в условиях экстремальных температур).



*Восстановление водоотводного кювета бетонным полотном, Красноярский край*

Особенностью материала является то, что в отличие от традиционных бетонных решений, покрытие из бетонного полотна деформируется пластично. Разрывающее напряжение распределяется по всей площади, что позволяет избежать трещин и разрушений. Благодаря своему составу бетонное полотно имеет большую прочность на сжатие, разрыв и изгиб. Такое покрытие будет иметь высокую стойкость к атмосферным осадкам и УФ-излучению, а также выдержит до 300 циклов замораживания/оттаивания.

В дорожном строительстве бетонное полотно прежде всего используется для возведения и восстановления придорожной инфраструктуры. Большим преимуществом является то, что при укладке рядом с проезжей частью нет необходимости в остановке движения транспорта. Благодаря компактности материала и отсутствию нужды в дополнительной технике и оборудовании для монтажа и хранения бетонного полотна не понадобится большая площадь. Также стоит отметить, что неблагоприятные погодные условия не станут причиной остановки работ. Бетонное полотно можно укладывать прямо в воду и в проливной дождь, что поможет сократить время реализации проекта.

С момента появления технологии 10 лет назад она уже была использована более чем в 80 странах, от пустынь до зон вечной мерзлоты. Покрытие прекрасно чувствует себя при температуре от –65 до +65 °С. Несмотря на сравнительно недавнее появление бетонного полотна в России, оно уже было применено такими крупными компаниями, как Транснефть, РЖД, СУЭК, Алроса, Красноярская ГЭС и многими другими. Например, в сентябре 2019 года материал был использован для восстановления водоотводного кювета рядом с проезжей частью в Красноярском крае. Все работы проводились в дождь, что не позволило бы применить другие решения. ■



# СТРОИМ ЛУЧШЕЕ БУДУЩЕЕ

## Транспортное строительство

Hilti предлагает комплексные решения для профессионалов строительства, основанные на качественных продуктах, уникальных профессиональных сервисах, специализированных цифровых решениях и сильной инженерной поддержке.

Мы обеспечиваем сопровождение наших решений на всех этапах BIM-моделирования, проектирования, строительства и эксплуатации объекта.



Реализованные в России проекты транспортного строительства с применением решений Hilti

8 800 700 5252  
[www.hilti.ru](http://www.hilti.ru)



*БЕЗОПАСНОСТЬ И КОМФОРТ*

**НА ДОРОГАХ**



[www.tochinvest.ru](http://www.tochinvest.ru)  
+7 (4912) 30-01-02  
[office@tochinvest.ru](mailto:office@tochinvest.ru)

**с 1999** года

на рынке производства барьерных ограждений  
и металлоконструкций для дорожной инфраструктуры

**2** завода

в западной и восточной части России

**1300** клиентов

в России и странах СНГ

**14** филиалов и представительств

развитая филиальная и дилерская сеть

**8** производственных складов

широкая география поставок

ПАО «СУРГУТНЕФТЕГАЗ»



Общество с ограниченной ответственностью  
«Производственное объединение  
«КИРИШИНЕФТЕОРГСИНТЕЗ»



✓ ООО «КИНЕФ» производит 16 видов и 80 марок конкурентоспособных, высококачественных нефтепродуктов.

✓ Комплекс глубокой переработки нефти и комплекс производства высокооктановых компонентов бензина ООО «КИНЕФ» позволяет получать нефтепродукты, соответствующие экологическим и качественным характеристикам класса 5.

✓ С вводом в эксплуатацию в 2018 году комплекса производства высокооктановых бензинов в ООО «КИНЕФ» все автомобильные бензины выпускаются в соответствии с требованиями класса 5 Технического регламента «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» и с современными европейскими стандартами Евро-5.

## ЕДИНСТВЕННЫЙ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ ЗАВОД НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ РОССИИ

187110, Ленинградская обл., Киришский район, г. Кириши, шоссе Энтузиастов, д. 1  
Тел.: (81368) 980-03 факс: (81368) 584-70  
[www.kinef.ru](http://www.kinef.ru)



✓ ООО «КИНЕФ» — лауреат премий Правительства РФ и Северо-Западного региона в области качества продукции, лауреат Всероссийского конкурса программы «100 лучших товаров России».

✓ Непрерывная модернизация завода направлена на достижение европейских стандартов производства и экологическую безопасность.

✓ Автоматизация системы управления ООО «КИНЕФ» соответствует уровню европейских предприятий.

✓ Дорожные битумы имеют сертификаты соответствия европейскому стандарту EN12591:2009. В ООО «КИНЕФ» производятся дорожные БНД — 90/130, 60/90 по ГОСТ 22245–90; БНД — 50/70, 70/100, 100/130 по ГОСТ 33133–2014.





# АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

**В** свете задач, поставленных высшим руководством страны на среднесрочную перспективу, на Росавтодор возложены функции одного из ответственных исполнителей по трем федеральным проектам в составе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Это «Коммуникации между центрами экономического роста», «Европа — Западный Китай», «Морские порты России». Специфика деятельности агентства имеет не менее важное значение и в реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В целом же в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы», интегрировавшей в себя все эти мероприятия, Росавтодор является активным участником пяти федеральных проектов.



Крымский мост — его длина составляет 19 км — является самым длинным в Европе и России. Трасса берет свое начало на Таманском полуострове в районе косы Тузла и выходит на крымский берег в микрорайоне Цементная Слободка г. Керчи. Транспортный переход запроектирован в виде двух параллельно расположенных мостов, объединенных общей конструктивно-технологической схемой. Автодорожный мост имеет категорию проезжей части ІВ (4 полосы). Железнодорожный мост запроектирован под ІІ категорию движения (два пути).

# ОБЪЕДИНЯЯ БЕРЕГА, СЕРДЦА И СУДЬБЫ

Реализация стратегического проекта «Строительство транспортно-го перехода через Керченский пролив» осуществляется в соответствии с поручениями Президента РФ от 18 апреля (№Пр-866) и от 4 июля (№ Пр- 1969) 2014 года. Функции государственного заказчика возложены на ФКУ Упрдор «Тамань».

Работы по строительству автодорожной составляющей Крымского моста, входящей в состав федеральной трассы А-290, начались в феврале 2016 года и торжественно завершились 15 мая 2018 года (27 месяцев строительства). В результате материк и полуостров были соединены нитью металлоконструкций общим весом более 100 тыс. т, поддерживаемыми 288 опорами на мощных свайных фундаментах.

Долгожданная переправа оказалась более чем востребованной: с момента открытия по мосту проехало более 8 млн автомобилей, в том числе почти 800 тыс. грузовиков и более 100 тыс. автобусов. Это больше, чем перевезла Керченская паромная переправа в период с 2015 по 2018 гг. (5,1 млн транспортных средств).

Финансирование строительства осуществляется в рамках ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года» за счет федерального бюджета в объеме 227,92 млрд рублей.

С момента заключения госконтракта проект ежегодно демонстрирует 100-процентное освоение средств, предусмотренных календарным графиком. К октябрю 2019 года выполнены работы на сумму более 95% от стоимости проекта. Финансирование ведется через механизм комбинированного сопровождения (казначейское плюс банковское).

Генеральный подрядчик строительства Крымского моста — ООО «Стройгазмонтаж», генеральный проектировщик — АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург».

В текущем году строители сосредоточены на завершении работ по железнодорожной части переправы. В марте были собраны все пролетные строения — это 160 тыс. т металлоконструкций на 307 опорах. Более 6 км ж/д пролетов расположено над водой, остальные — над сухопутными участками (коса и остров Тузла). А на главном участке стройки — фарватерном — в июне 2019 года была проведена стыковка двух именных звеньев — «Тамань» и «Керчь». В июле состоялась стыковка рельсов на втором пути. Все работы осуществляются в соответствии с графиком. 5 тыс. т рельсов и 73 тыс. железобетонных шпал были уложены для создания двухпутной дороги длиной 19 км (развернутая длина путей — 38 км).

Железнодорожная арка — самый габаритный элемент моста — оборудована смотровыми ходами и другими элементами, необходимыми для



Под каждый из двух железнодорожных путей запроектировано независимое пролетное строение, объединенное с другим поперечными диафрагмами над опорой. Это связано с восприятием сейсмических воздействий. Пролетные строения являются разрезными цельнометаллическими с ортотропной плитой. Они имеют пролеты либо 55 м — над косой, протокой и островом Тузла, либо 63 м — в акватории. Путь бесстыковой, укладывается по балласту. Фундаменты опор под двумя мостами одинаковы и состоят из забивных металлических свай. Только под железнодорожными путями свай забито больше и тела опор более массивные. Существенно отличаются продольные профили мостов. На подходах к арке уклоны автомобильной дороги достигают 40 промилле, чтобы машины могли подняться максимально быстро. Для железной дороги эти уклоны составляют всего 9 промилле, что делает протяженность спуска с моста гораздо длиннее.

**Олег Скорик,**  
*директор по проектированию АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург»*

будущей эксплуатации. Конструкцию весом почти 6 тыс. т также оснастили системой архитектурной подсветки. После запуска железной дороги фарватерный участок Крымского моста будет в цветах российского триколора.

Также выполнены работы по устройству систем сигнализации, централизации, блокировки и связи, и по устройству баз эксплуатации.

В пиковые периоды строительство Крымского моста вели более 30 мостоотрядов. Основная кооперация стройки — около 300 предприятий со всей России. Еще несколько тысяч компаний среднего и малого бизнеса были вовлечены в обеспечение строительства опосредованно. Летом 2017 года на объекте с учетом вахтового метода работали до 14 тыс. строителей и более 1,5 тыс. инженерно-технических работников. С весны 2018 года — с завершением основных работ по автодорожной части моста — количество вахтовиков начало снижаться и сейчас составляет более 2 тыс. инженеров и рабочих.

Открытие пассажирского движения запланировано в декабре этого года. В конце октября строители приступили к динамическим и статическим испытаниям железнодорожной части Крымского моста при помощи тяжелых составов. Суть нагрузки на опоры заключается в том, что по мосту в обе стороны курсируют 23 вагона со щебнем общим весом около 2,5 тыс. т. Машинисты разгоняются, а затем тормозят и стоят неподвижно в течение 15 мин.



#### Стоимость строительства моста через Керченский пролив

Специалисты также разработали комплексную программу мониторинга инженерных систем и конструкций сооружения, данные измерений поступают в ЦУП (Центр управления производством) Крымского моста. ■



Федеральная автомобильная дорога «Керчь — Феодосия — Белогорск — Симферополь — Бахчисарай — Севастополь» (трасса «Таврида») в Республике Крым, которую уже прозвали «Крымский хайвей», на сегодня готова более чем на 75%. По итогам строительства и реконструкции общая протяженность автодороги составит 250,7 км. В соответствии с проектом магистраль включит в себя 123 искусственных сооружения (мосты и путепроводы) и 18 разноуровневых транспортных развязок. Трасса «Таврида» будет соответствовать IV категории. Расчетная скорость движения — 120 км/ч.

Проезд по всем четырем полосам федеральной автомобильной дороги от Керчи до Севастополя откроется в декабре 2020 года. Тогда время в пути от Керчи до Симферополя составит около двух часов, а проехать всю дорогу до Севастополя можно будет менее чем за три часа.

# ВОСЕМЬ ШАГОВ ПО ТАВРИДЕ

## ПЕРВАЯ ОЧЕРЕДЬ ОТКРЫТА ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

Напомним, сооружение трассы «Таврида» началось весной 2017 года и было разделено на две очереди. В соответствии с контрактом в рамках первой из них генеральным подрядчиком АО «ВАД» построена автомагистраль в двухполосном исполнении от Керчи до Симферополя протяженностью 190 км. В конце 2018 года по ней было поэтапно открыто рабочее движение автотранспорта.

29 декабря в присутствии Главы Республики Крым Сергея Аксенова ввели в эксплуатацию первый участок трассы протяженностью 27,5 км от Симферополя до Белогорска. 30 декабря было запущено движение по участку дороги протяженностью 85,6 км от Белогорска до села Батальное Ленинского

района, включая разноуровневую развязку в районе поселка Приморский — пригорода Феодосии. 31 декабря открыли движение по участку протяженностью 70,8 км от Батального до Керчи.

Запуск движения по первой очереди трассы позволил решить главную проблему — обеспечить бесперебойное движение транспорта, въезжающего на полуостров по Крымскому мосту.

Сейчас весь транзитный поток движется в обход Феодосии, не заезжая в Приморский и Береговое. Жители этих населенных пунктов, а также водители, направляющиеся в Феодосию или в сторону Коктебеля, съезжают с «Тавриды» по Приморской и Джанкойской транспортным развязкам. Это позволило разгрузить дорогу и дало крымчанам и гостям полуострова альтернативу при выборе маршрута.



Строительство «Тавриды» способствует решению транспортных проблем и на въезде в Симферополь. Транспортная развязка Трудовое — Урожайное, введенная в эксплуатацию в мае 2019 года, разделяет транспортные потоки в город и из него, что значительно повышает безопасность дорожного движения в этом районе.

## СТРОИТЕЛЬНЫЙ МАРАФОН: СЕМЬ УЧАСТКОВ В РАБОТЕ

В целом строительство трассы поделено на восемь этапов. Шесть из них общей протяженностью 237,5 км проходят по территории Республики Крым. Седьмой — 13,25 км — пролегает по территории Севастополя.

Работы, стоимость которых составляет 150 млрд рублей, ведутся одновременно на семи этапах.

На сегодняшний день вадовцы полностью завершили укладку финишного слоя на двух полосах второго этапа трассы протяженностью 50 км и перешли к третьему (35,6 км), который начинается в районе села Львовское Кировского района республики и заканчивается за Белогорском.

Дорожная одежда «Тавриды» состоит из трех слоев асфальтобетона. Основание для трассы устроено из щебеночно-песчаной смеси толщиной от 58 до 65 см. Между ними укладывается прослойка из геосинтетического текстиля, равномерно распределяющего давление при уплотнении ЩПС. Это предотвращает смешивание слоев.

На ЩПС укладывается первый слой асфальтобетона толщиной 9 см — верхний в основании дорожной одежды. Толщина второго слоя составляет 7 см на 1-м, 4-м и 6-м этапах и 6 см — на 2-м, 3-м и 5-м. Третий слой из щебеночно-мастичного асфальтобетона — верхний в покрытии — принимает и

## АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

распределяет транспортные нагрузки, защищает дорожную одежду от неблагоприятных погодных факторов. В его составе используется кубовидный щебень высокой прочности, обеспечивающий сцепление колеса автомобиля с покрытием, а толщина составляет 5 см. Осенью текущего года третий слой будет уложен на 2-м и 3-м этапах трассы. В следующем году асфальтобетонные работы продолжатся на всех этапах трассы. Они начнутся весной 2020 года, как только позволят погодные условия.

Укладка финишного слоя из щебеночно-мастичного асфальтобетона будет выполнена в две очереди. К сентябрю следующего года три слоя асфальтобетона будут уложены на всей протяженности трассы от Керчи до Севастополя.

Специалисты отмечают 5-й и 7-й этапы строительства, которые отличаются высокой сложностью исполнения, несмотря на небольшую протяженность. 5-й этап трассы огибает Симферополь с севера, его общая длина составляет 25 км. Он включает в себя 4 транспортные развязки и 12 искусственных сооружений: тоннель, мост через Салгир и 10 путепроводов. Начинается 5-й этап на автодороге Керчь — Симферополь у поворота на село Укромное, а завершается на трассе Симферополь — Севастополь близ выхода к селу Левадки. Общая готовность этапа составляет 67%, сдать в эксплуатацию его планируют в конце 2020 года.

7-й этап протяженностью 13,2 км — самый короткий на всем участке дороги, однако едва ли не самый сложный. Это связано с особым рельефом и геологией участков севастопольского района. Этап начинается от границы Крыма с Севастополем и упирается в президентскую трассу — объездную дорогу, проходящую мимо Инкермана на Ялтинское кольцо Севастополя.

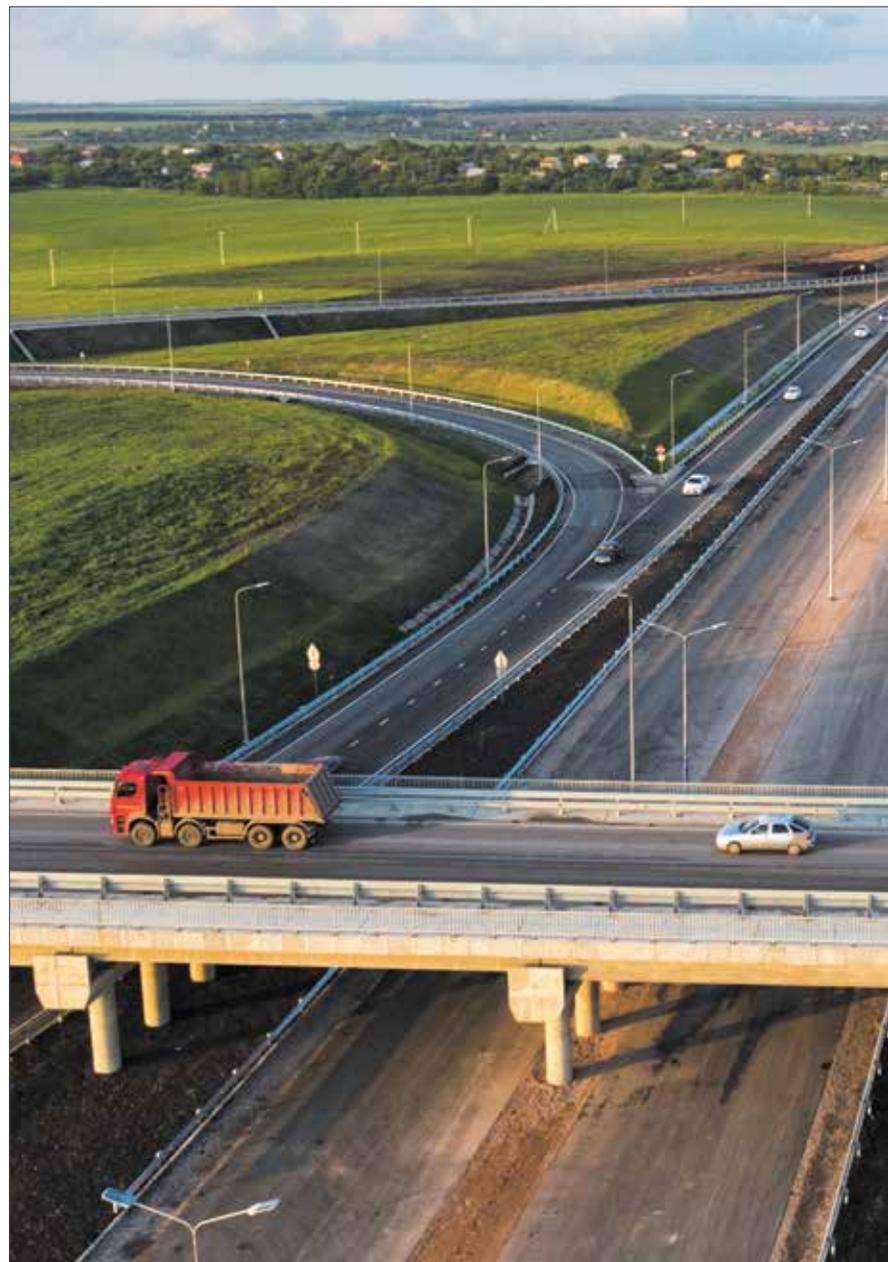
Работы ведутся по заказу департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя. В настоящее время на объекте работают более 160 единиц техники и свыше 440 человек.

Таким образом, по разным этапам строительства дороги наблюдается разный процент готовности, но в целом трасса «Таврида» готова на 75%.

### ШАГ ВОСЬМОЙ ДЛИНОЙ 7,5 км

В сентябре 2018 года стало известно, что трассу «Таврида» в Республике Крым продлят до дороги «Ялта — Севастополь», для чего потребуются построить еще один этап — 8-й. Объект вошел в ФЦП развития Крыма и Севастополя, действие которой Правительство РФ продлило до 2022 года.

Этап представляет собой реконструкцию участка существующей трассы Р-27 «Севастополь — Инкерман», она же Президентская дорога, с 10-го по





17-й км. Преимущественно двухполосную дорогу доведут до параметров IV технической категории, полной реконструкции потребуют два путепровода и один мост. Общая протяженность 8-го этапа составит 7,5 км, с учетом строительства двухуровневой транспортной развязки в районе Ялтинского кольца.

8-й этап «Тавриды» — технически сложный, в составе работ предусматривается устройство инженерной защиты на участках глубоких выемок, строительство новых и реконструкция существующих искусственных сооружений, в том числе путепровода в районе железнодорожной станции Инкерман-2. Всего участок включает в себя пять мостов и путепроводов. Все работы осложняются тем, что выполнять их придется в условиях существующего движения транспорта.

Стоимость нового участка оценили почти в 11,4 млрд рублей, из которых около 10,8 млрд рублей — это средства федерального бюджета. Основную сумму денег используют в 2020 году — 10,2 млрд рублей.

### О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ БУДУЩЕМ РЕГИОНА

После окончания строительства трассы «Таврида» регионом планируется построить сеть курортных автомобильных дорог, по которым туристы смогут быстро добираться до мест отдыха, а производители — доставлять грузы. По предварительным расчетам, основанным на стоимости аналогичных дорог, сеть крымских трасс обойдется примерно в 50 млрд рублей.

Кроме того, администрацией региона в Министерство транспорта РФ направлено предложение о строительстве юго-восточного обхода Симферополя, который позволит перенаправить транспорт, идущий на южный берег Крыма с Крымского моста и керченского направления. «Мы получили предварительное подтверждение о включении данного объекта в федеральную целевую программу с соблюдением процедуры составления инвестиционного паспорта. До конца года закончим, в следующем году мы планируем проектирование и начало строительства», — пояснил министр транспорта Республики Крым Сергей Карпов, добавив, что 30-километровая магистраль может быть построена до 2023 года.

Хордовой трассой также может стать дорога из степного города Белогорска в прибрежный поселок Приветное. Рассматривается вопрос о капитальном ремонте и реконструкции дорог, ведущих на побережье Азовского моря. Предполагается, что хордовые магистрали также свяжут трассу «Таврида» с Феодосией, Судаком и Ялтой. ■

Столице Сибири для полноценного развития требуется семь автодорожных мостов через Обь. Именно столько их, исходя из проведенных расчетов, прописано в современном генплане Новосибирска. Третья переправа открылась для движения сравнительно недавно, в 2014 году, и следом сразу был поставлен вопрос о строительстве четвертой. Местом для ее начала со стороны центра города выбран створ Ипподромской улицы. Назначение объекта — структурно объединить разделенные Обью части Новосибирска, разгрузить старые перегруженные мосты (в том числе закрыть на капитальный ремонт), улучшить транспортные связи (включая аэропорт Толмачево), ускорить городской и транзитный трафик. Речь идет о мостовом переходе общей протяженностью более 5 км, строительство которого (инвестиционная стадия) обойдется почти в 38 млрд рублей.



## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МОСТ — НОВЫЙ СИМВОЛ НОВОСИБИРСКА

Новосибирск — третий по численности населения мегаполис России с более чем полутора миллионами жителей. Уникальное географическое положение города, находящегося на пересечении транспортных путей, соединяющих Европу и Восточную Азию, позволило ему стать транспортно-логистическим центром Сибири. Здесь сходятся пассажирские и грузовые потоки, которые стекаются в регион через сеть автомобильных и железных дорог, воздушных трасс и речного сообщения. При этом город разделен на две части Обью, а существующие мосты при сегодняшнем автодорожном трафике перегружены. Новый переход через одну из крупнейших рек мира будет построен на основе государственно-частного партнерства и, соответственно, будет эксплуатироваться

платно. Запроектированный объект находится на территории трех районов Новосибирска: Октябрьского, Центрального и Ленинского. Рабочее название — Центральный мост.

### ХОД РЕАЛИЗАЦИИ

Строительство четвертого мостового перехода было запланировано более десяти лет назад (утверждено решением Совета депутатов г. Новосибирска от 26.12.2007). Позднее идею начали обсуждать на федеральном уровне как перспективный проект государственно-частного партнерства, реализация



ции которого следует оказать содействие. Причем Новосибирская область еще до подписания концессионного соглашения вложила в свое ГЧП 771,5 млн рублей.

20 октября и 26 декабря 2016 года были проведены заседания Межведомственной комиссии при Минтрансе России. В итоге рекомендовано предоставить финансирование проекту «Концессионное соглашение в отношении проекта строительства мостового перехода через реку Обь в створе ул. Ипподромской в г. Новосибирске», реализуемого правительством Новосибирской области. В соответствии с протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 30 мая 2017 года проект был в целом одобрен.

Хороший потенциал платного трафика привлек на конкурс трех участников, обладающих достаточными инвестиционными возможностями. Восребованность моста по итогам анкетирования и прогнозная интенсивность движения по результатам моделирования очень значительна: в среднем по всем категориям транспорта ожидается 67 тыс. автомобилей в сутки.

По итогам проведения конкурса определен победитель: ООО «Сибирская концессионная компания» (ООО «ПФ «ВИС» и ООО «Финпроект» —

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

дочерняя структура ПАО «Газпромбанк»), 6 декабря 2017 года с нею заключено концессионное соглашение о строительстве четвертого моста через Обь.

21 декабря 2018 года между Росавтодором и Правительством Новосибирской области подписано соглашение о предоставлении «иного межбюджетного трансферта» на финансовое обеспечение дорожной деятельности в рамках основного мероприятия «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» обновленной государственной программы РФ «Развитие транспортной системы», по которому региону на строительство мостового перехода через р. Обь предоставлены средства из федерального бюджета в сумме 400 млн рублей. Далее в 2019 году заключено соглашение о выделении 580 млн.

Сроки реализации проекта: 2017–2022 гг.

### СТРУКТУРА ФИНАНСИРОВАНИЯ

**Стоимость строительства объекта с учетом капитализируемых расходов и движения по НДС на инвестиционной стадии составляет 37 982 млн рублей, в том числе:**

- федеральный бюджет — 26 228 млн;
- региональный бюджет — 3 459 млн;
- средства внебюджетных источников — 8 295 млн.

## АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

### ТЕКУЩИЕ РАСХОДЫ

В 2018 году на реализацию проекта было направлено 884,2 млн рублей, в том числе 403,5 млн из областного бюджета. В целом к началу строительного сезона 2019 года выделено 1,7 млрд рублей, в том числе за счет федерального бюджета — 400 млн, за счет средств концессионера — 80,7 млн и за счет бюджета Новосибирской области — свыше 1,2 млрд. Средства направлены на подготовку территории строительства: на проведение оценки размера возмещения стоимости недвижимого имущества, обследование зданий и сооружений, кадастровые и топографические работы; компенсационные выплаты правообладателям при изъятии земельных участков и имущества, расположенного на них, включая расходы на содержание учредителя-заказчика.

Общее количество земельных участков, необходимых для строительства мостового перехода, — 197 шт. Из них 102 оформлены в собственность Новосибирской области, оставшиеся 95 намечено оформить и передать концессионеру до конца 2019 года. Концедентом также планировалось выполнение следующих мероприятий: компенсация стоимости сносимых зеленых насаждений, согласно сводному сметному расчету, акту их обследования и оценки; проектировочные, изыскательские расходы, услуги по оценке недвижимого имущества, кадастровые работы, оплата государственных контрактов на строительные-монтажные работы (вынос коммуникаций), контрактов на осуществление строительного контроля; компенсация стоимости сносимых строений и насаждений, возмещение собственникам убытков, причиненных изъятием недвижимого имущества (на основании заключенных соглашений или по решению суда).

### СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

- сокращение времени проезда с одного берега на другой;
- снижение загруженности существующих мостов и прилегающих к ним улиц;
- улучшение экологической обстановки за счет уменьшения заторов на дорогах;
- создание дополнительных транспортных развязок;
- исключение светофорного регулирования движения на всем маршруте;
- повышение безопасности водителей и пешеходов;
- создание условий для комплексного развития новых городских территорий;
- новые налоговые отчисления в региональный бюджет.



### ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТА

За несколько лет с начала разработки проект мостового перехода прошел многочисленные обязательные этапы от разработки и утверждения технико-экономических обоснований инвестиций до положительного заключения публичного технологического и ценового аудита. В основе лежит проектная документация и транспортная модель, созданная ведущим российским проектировщиком транспортной инфраструктуры — АО «Институт «Стройпроект» (Санкт-Петербург), ранее запроектировавшим в Новосибирске Бугринский мост.

Новая переправа соединит площадь Инженера Будагова и площадь Труда на разных берегах Оби, пройдет параллельно существующей железнодорожной линии и обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», «Чуйский тракт», «Сибирь». При этом качественно интегрировать переход в инфраструктуру городского центра позволят многочисленные искусственные дорожные сооружения. В их числе — не только мост с подходами, но и транспортные развязки на правом и левом берегах, два путепровода тоннельного типа под Транссибирской железной дорогой.

Схема моста —  $(42+60+72+72+60) + (84+110+110+110+126+126+110) + (229+102+48) + (39+39)$  м, длина по задним граням открылков устоя — около 1554 м. Со стороны правого берега на подходе к русловой части перехода расположится вантовое двухпролетное строение, опорой которого станет пилон комбинированной системы. Его конструкция представляет собой массивные железобетонные стойки с металлической перемычкой. Визуально пилон напоминает букву «Н» — начальную в названии города. Кроме того, по задумке проектировщика, такая новая доминанта будет выглядеть как своеобразный аналог триумфальных арок в исторических центрах различных столиц мира.

В марте 2017 года проект Центрального моста получил общероссийское признание, став лауреатом премии «РОСИНФРА», учрежденной Центром развития ГЧП. Критериями оценки являлись такие показатели, как бюджетная и социально-экономическая эффективность, инвестиционная привлекательность и уникальность. ■



**FREYSSINET**  
SUSTAINABLE TECHNOLOGY



ООО «Фрейссинет»  
Ул. Щипок, д.11, строение 1,  
Москва, 115054  
Тел. (495) 662-15-66,  
Факс: (495) 662-15-65  
<http://www.freyssinet.ru>

Мост Сунгай Кебун,  
Бруней, 2017



Вантовые системы  
из параллельных прядей  
Freysinet HD



Модульные деформационные  
швы Freyssimod LW



Зубчатые деформационные  
швы CIPEC WD



Опорные части  
Tetron SB/CD



Шок-транзиттеры  
ISOSISM STU



Иваново является крупным транспортным узлом: здесь сходятся шесть направлений регионального и федерального значения, которые связывают областной центр с Москвой, Владимиром, Ярославлем и другими городами Центральной России. Сейчас ведется активное строительство Западного обхода города. Работы должны завершиться в 2020 году.

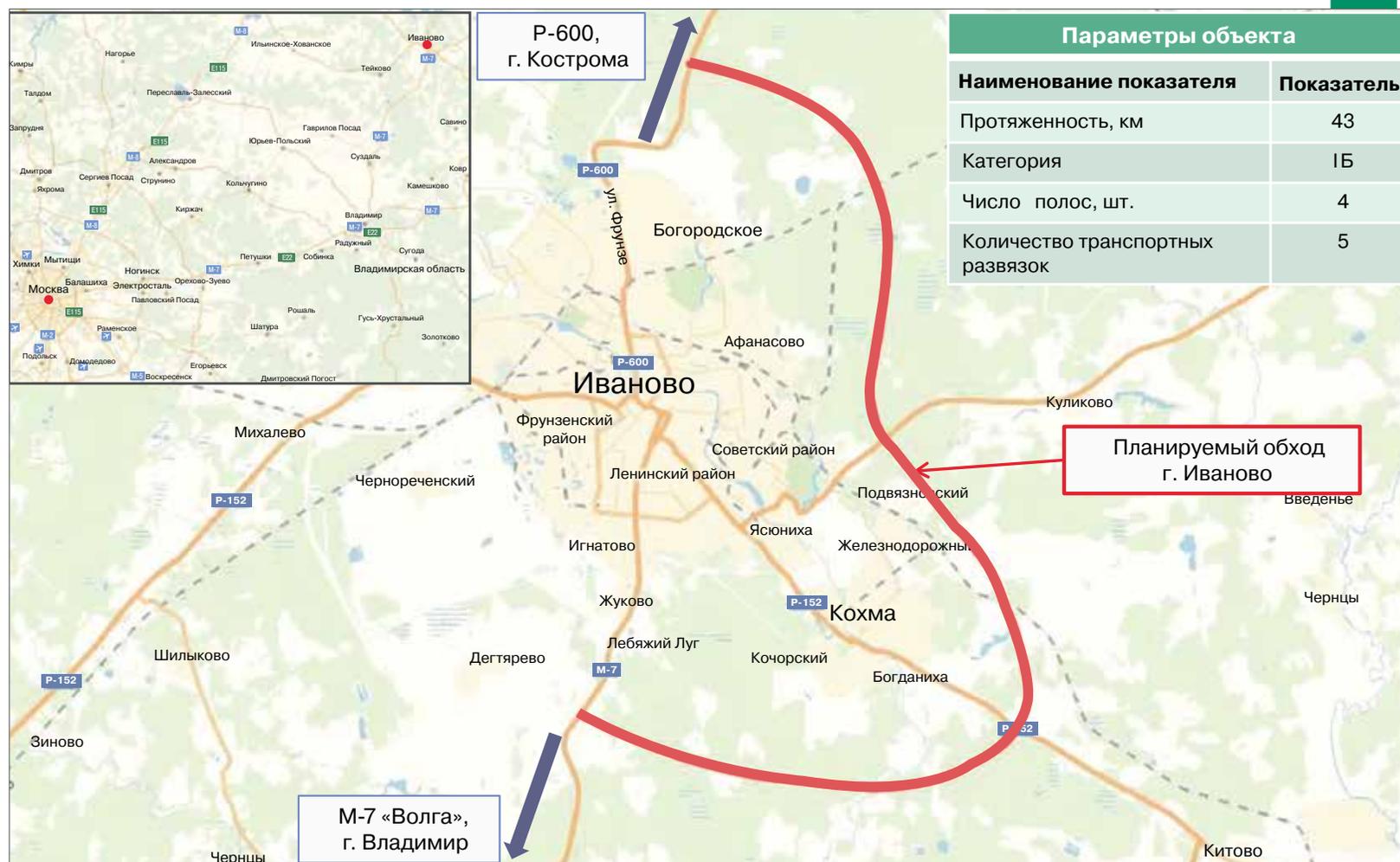
В то же время с целью улучшения экологической и экономической ситуации в регионе в июне текущего года Федеральным дорожным агентством был дан старт проектированию Восточного обхода г. Иваново. Планируется, что он начнется в Ивановском районе от трассы М-7 «Волга» на Москву, пройдет у деревни Бурмакино и завершится выходом на трассу Р-600 на Кострому. В будущем Восточный и Западный обходы создадут объездное кольцо для транзитного транспорта вокруг Иваново.

# ОБЪЕЗДНОЕ КОЛЬЦО ИВАНОВО

Восточный обход Иваново включен в федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В целях реализации этого проекта распоряжением Правительства РФ дополнена федеральная схема территориального планирования — строительство Восточного обхода областного центра включено в состав трассы М-7 «Волга» Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа. Принятое решение необходимо для резервирования земель, их перевода из одной категории в другую, разработки документации по планировке территории под строительство.

В настоящее время между государственным заказчиком — ФКУ Упрдор «Москва — Нижний Новгород» — и ООО «Дороги Приволжья» заключен контракт на производство проектно-изыскательских работ, срок завершения которых — 31 декабря 2021 года. Проектом предполагается строительство участка протяженностью около 43 км по параметрам скоростной автомобильной дороги IБ категории с 4 полосами движения и стоимостью 25,5 млрд рублей (в ценах 2021 года), в том числе стоимость выполнения проектно-изыскательских работ — 168 млн рублей.

ФКУ Упрдор «Москва — Нижний Новгород» поручено проработать вопрос завершения проектирования поэтапно с возможностью начала подготовки



Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа. Строительство автомобильной дороги М-7 «Волга» Москва — Владимир — Нижний Новгород — Казань — Уфа, подъезд к г. Иваново на участке обхода г. Иваново, Ивановская область

тельных и строительных работ на отдельных этапах обхода ранее запланированных сроков.

Сооружение обхода позволит снизить износ и разрушение дорожного покрытия улиц областного центра, уменьшить количество ДТП, улучшить экологическую обстановку в городе. Ожидается, что проект

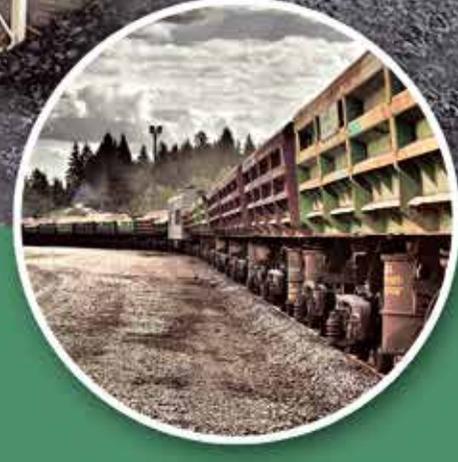
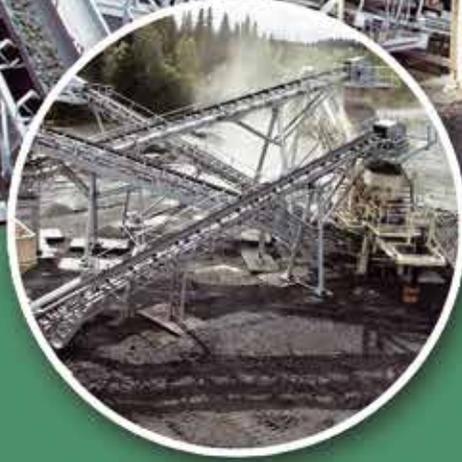
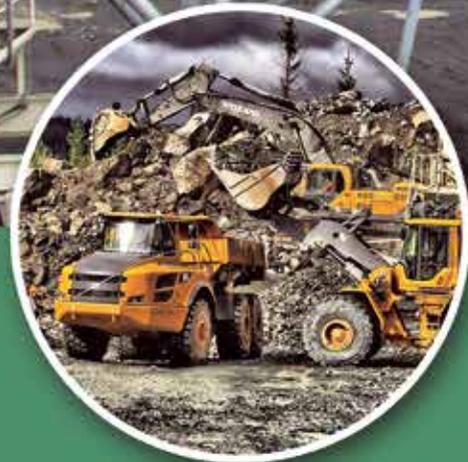
даст также мультипликативный эффект экономике всей страны: Восточный обход Иваново войдет в состав транспортного коридора Санкт-Петербург — Нижний Новгород — Казань, позволит пустить транспорт в обход столицы и частично разгрузить московский транспортный узел. ■



ООО «Карелприродресурс»

# ЩЕБЕНЬ ДЛЯ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ РОССИИ!

Щебень  
любой фракции,  
включая еврофракции



185005, г. Петрозаводск,  
ул. Варламова, д.72

Тел. +7 (8142) 77-28-49  
Факс +7 (8142) 76-67-25

[www.k-p-r.pro](http://www.k-p-r.pro)

# Российским дорогам — немецкое качество

## VIATOR 66® и VIATOR Premium®:

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

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

## VIATOR PLUS CT 40®:

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

ООО РЕТТЕНМАЙЕР РУС



Природные  
волокна

Член компании IRS

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

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

# VIATOR®

## Das Pellet.



Кострома является транзитным узлом, связывающим центр страны с северо-восточными регионами. По территории области проходят федеральные дороги Р-600 «Кострома — Иваново», М-8 «Жолмогоры» (подъезд к Костроме) и Р-243 «Кострома — Шарья — Киров — Пермь». Территория города разделена Волгой, два берега связывает единственный мост шириной 14 м и протяженностью 1 км. Альтернативный переезд через реку на автомобильном транспорте на сегодняшний день отсутствует, а пропускная способность моста практически исчерпана.

# МОСТ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ: НУЖНА АЛЬТЕРНАТИВА

**В** настоящее время транспортный поток из центральных регионов в направлении Киров — Пермь — Екатеринбург проходит в черте города, затрагивая его исторические районы. Подходы к мосту осуществляются по улицам регулируемого движения центральной части региональной столицы, что уменьшает пропускную способность переправы, ухудшает безопасность движения, а также наносит серьезный ущерб экологии и культурному наследию Костромы. Интенсивность движения по мостовому переходу в черте города сегодня уже превышает 50 тыс. автомобилей в сутки. В перспективе ситуация, если ее не изменить, будет только ухудшаться.

Вместе с тем реализация проекта обхода Костромы с новым мостом не предусмотрена Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. По итогам проведенного Аналитическим центром при Правительстве РФ ранжирования проектов по строительству и реконструкции участков автомобильных дорог феде-

рального значения, предложенных Росавтодором, объект не набрал совокупный интегральный балл, необходимый для включения в транспортную часть Комплексного плана.

В соответствии с поручением Дмитрия Медведева и решениями, принятыми на заседании Правительственной комиссии по транспорту 21 ноября 2018 года, было проведено повторное ранжирование проекта с целью его реализации в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста». Аналитический центр снова не определил такой возможности, но при этом рекомендовал разработать проектную документацию на строительство объекта.

Распоряжением Правительства РФ от 08.06.2019 автодорожный обход Костромы внесен в схему территориального планирования в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения. Росавтодором организована подготовка обоснования инвестиций с даль-



нейшим заключением контракта, предметом которого будет выполнение работ по проектированию, строительству и вводу объекта в эксплуатацию.

В настоящее время заказчиком ФКУ Упрдор «Холмогоры» заключен государственный контракт с ООО «ПИИ «Севзапдорпроект» на подготовку документации по планировке территории и обоснованию инвестиций. Выполнение работ предусмотрено в период 2019–2020 гг.

В соответствии со схемой территориального планирования протяженность перспективного участка обхода Костромы составляет 32 км, предполагаемая стоимость строительства — 27,5 млрд рублей, категория дороги — IV, число полос — 4. ■

## ЭТАПЫ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

- I — участок протяженностью 11,7 км с мостом через Волгу, стоимость — 19,3 млрд рублей, включая сооружение моста — 13 млрд;
- II — участок протяженностью 9,5 км, соединяющий дороги М-8 «Холмогоры», подъезд к г. Костроме и Р-600 «Кострома — Иваново», стоимость — 4,1 млрд рублей;
- III — участок протяженностью 10,8 км до автомобильной дороги Р-243 «Кострома — Шарья — Киров — Пермь», стоимость — 4,1 млрд рублей.



Строительство обхода Волгограда — проект, внесенный Правительством РФ в схему территориального планирования федерального транспорта в 2018 году. В городе его называют «дорогой мечты». Волгоград давно нуждается в этой трассе, но реальностью она становится только сейчас. Новая объездная дорога протяженностью 71,4 км позволит снизить нагрузку на городскую дорожную сеть, в частности, на вторую Продольную магистраль, по которой в настоящее время движется основной поток транзитного транспорта.

# ВОЛГОГРАДСКАЯ ДОРОГА МЕЧТЫ

## КОРОТКО О ПРОЕКТЕ

Обход станет новым участком федеральной трассы Р-22 «Каспий», будет иметь параметры скоростной автомобильной дороги 1Б категории, четыре полосы движения и электроосвещение на всем протяжении. Предусматривается также строительство семи транспортных развязок, 25 мостов и путепроводов, в том числе через Волго-Донской канал. Реализацию проекта будет осуществлять 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. Трасса пройдет через Городищенский и Светлоярский районы с выходом также на Р-228 «Сызрань — Саратов — Волгоград» в районе пос. Ерзовка.

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

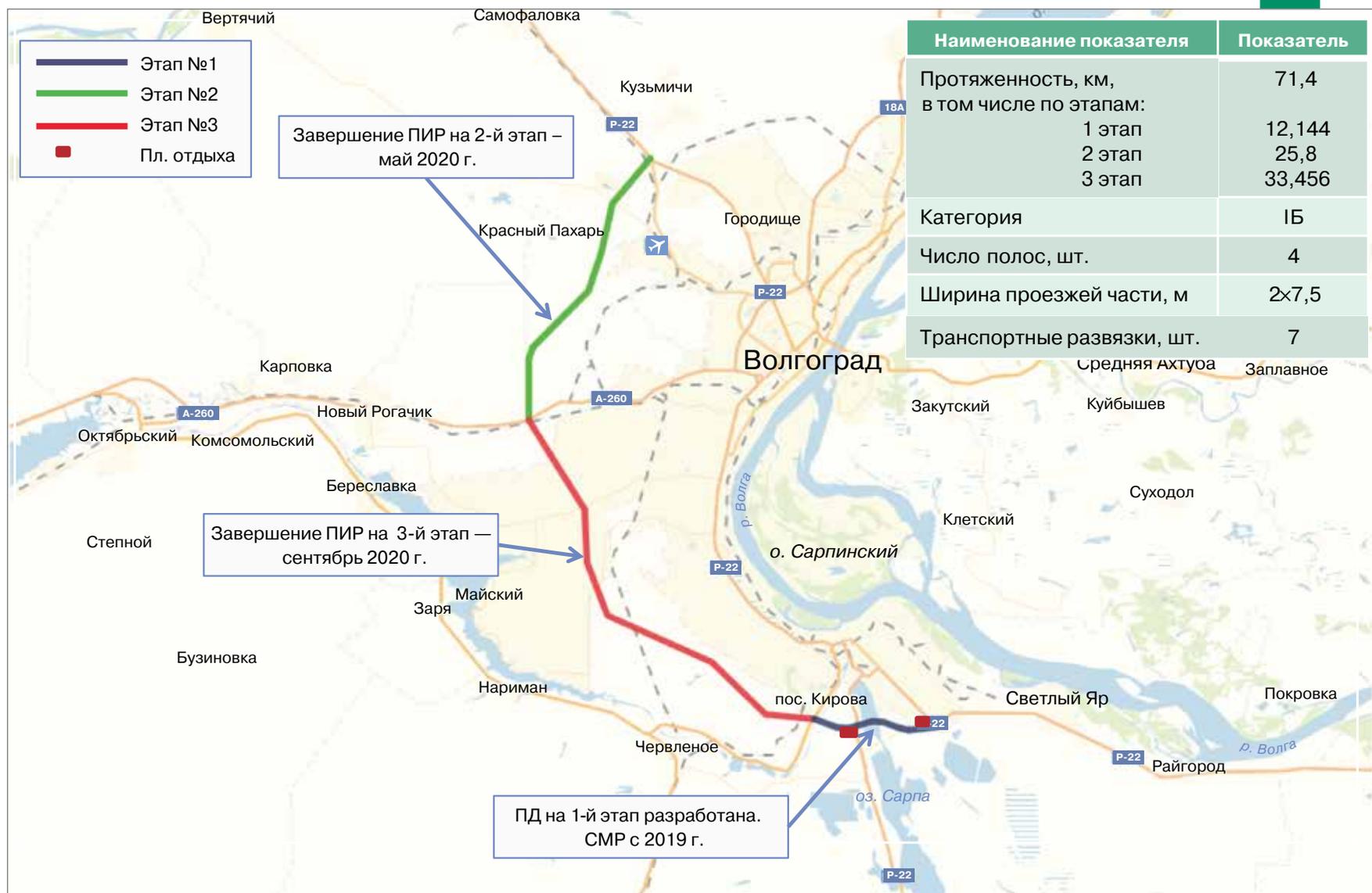
Деньги выделяют из федерального бюджета. Разработку документации по планировке территории и проектирование осуществляет ООО «Гео-Проект».

На сегодняшний день по проекту получено положительное заключение первого этапа публичного технологического и ценового аудита.

В рамках реализации федеральной адресной инвестиционной программы календарным графиком выполнения проектных и изыскательских работ предусмотрено выделение трех этапов проектирования, получение заключений государственной экспертизы по которым планируется:

- по первому этапу — июль 2019 года (получены положительные заключения, сметная стоимость строительства — около 17 млрд рублей);
- по второму этапу — май 2020 года;
- по третьему этапу — сентябрь 2020 года.

Строительно-монтажные работы будут вестись в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.



Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» — Тамбов — Волгоград — Астрахань.  
 Строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» автомобильная дорога М-4 «Дон» — Тамбов — Волгоград — Астрахань на участке обхода г. Волгограда, Волгоградская область

## АВТОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Помощник Президента Игорь Левитин подчеркнул, что строительство обхода Волгограда является одним из самых крупных проектов на ближайшие пять лет.

### НА СТАРТЕ ПЕРВОГО ЭТАПА

Протяженность первого этапа составит 12,2 км. Речь идет об участке от автомобильной дороги Волгоград — Октябрьский — Котельниково — Зимовники — Сальск до примыкания к федеральной трассе Р-22 «Каспий» (по направлению на Астрахань). Две федеральные трассы — Р-22 «Каспий» и подъезд к Элисте от Р-22 — соединятся с региональной автодорогой Волгоград — Котельниково и городской улицей 40 лет ВЛКСМ. Начнется обход Волгограда между пос. Кирова и ст. Чапурники в Светлоярском районе. На пересечении с трассой на Котельниково появится транспортная развязка индивидуального типа. На этом отрезке обхода запланированы три путепровода, новый мост через Волго-Донской судоходный канал (ВДСК) с эстакадной частью общей протяженностью 1328 м, три транспортные развязки, а также несколько площадок для отдыха водителей. Мост пройдет в семи километрах от действующей переправы через ВДСК. Проект также предусматривает монтаж системы освещения общей протяженностью 26,5 км.

Далее дорога в районе пос. Малые Чапурники пересечет трассу Р-22 «Каспий». Объездную магистраль и выход на подъездную к Элисте соединит транспортная развязка по типу «клеверный лист». Еще одна развязка в виде неполного клеверного листа появится на пересечении с окончанием ул. 40 лет ВЛКСМ в Красноармейском. Далее дорога выйдет на астраханскую трассу у Светлого Яра. Стоимость работ составит 18,83 млрд рублей.

### ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАССЫ:

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

Победителем конкурса по выбору подрядчика для первого этапа строительства стало АО «Донаэродорстрой». В настоящее время идут подготовительные работы: на участке будущей автодороги снимают растительный слой, идет обследование местности на предмет обнаружения взрывоопасных предметов, работают геодезисты. По словам специалистов, самым сложным объектом первого этапа строительства обхода Волгограда станет мост через Волго-Донской судоходный канал (ВДСК). Это объясняется тем, что надвижку пролетных строений можно выполнять лишь в межнавигационный период, а это значит, что в максимально сжатые сроки предстоит провести подготовительные работы.

Исходя из высокой социальной значимости объекта, прорабатывается вопрос о досрочном пуске движения по двум полосам нового сооружения, чтобы еще в процессе работ снизить нагрузку на существующий в городской черте мост через Волго-Донской судоходный канал, который требует срочного ремонта и с трудом справляется с трафиком. Завершить строительство первого этапа планируется к 1 октября 2024 года.

В настоящее время в стадии разработки находится второй этап, представляющий собой участок длиной 25,7 км, который соединит московскую и ростовскую трассы.

На третьем же этапе соединят котельниковскую и ростовскую трассы. Эта часть объезда будет самой протяженной, ее длина составит 33,5 км.

### «УМНЫЕ АКСЕССУАРЫ» ДЛЯ ДОРОГИ

В ходе строительства на всем протяжении магистрали будут установлены системы видеонаблюдения, мониторинга метеорологической обстановки и информирования участников дорожного движения. Каждый участок трассы оснастят дорожными контроллерами, видеокамерами и метеостанциями. Координировать их работу будут из центра управления, где установят комплекс технического и программного обеспечения. Отдельное здание для него возведут на третьем этапе строительства обхода Волгограда.

«Умные» приборы позволяют следить не только за обстановкой на дороге, но и за ее состоянием. Так, датчики состояния поверхности дорожного покрытия будут показывать концентрацию соли и количество осадков, подадут сигнал и в случае обнаружения льда на поверхности. Это позволит заранее оценивать необходимый объем работ и реагентов в зимнее время. Датчики температуры дорожного покрытия покажут, насколько нагрелся или промерз асфальтобетон на поверхности и на глубине до четырех сантиметров. Диапазон рабочих температур таких датчиков от -50 до +50 °С. ■



ИНЖЕНЕРНОЕ ОБУСТРОЙСТВО ТЕРРИТОРИИ

Торгово-производственная международная Компания «Стандартпарк» с 2000 года работает в сфере сбора, очистки, отвода воды, инженерного оснащения зданий, искусственных сооружений и благоустройства территории.



Производственных предприятий



Конструкторское бюро



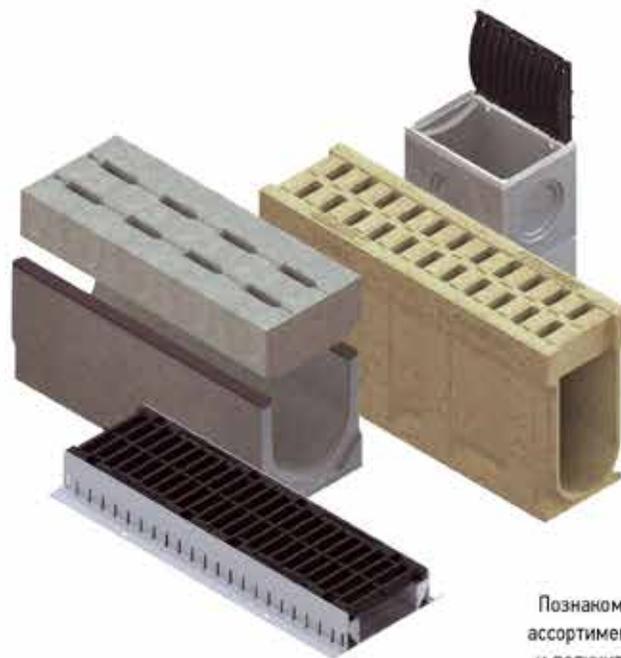
Торговых представительств



Проектная служба



## СИСТЕМЫ ПОВЕРХНОСТНОГО ВОДООТВОДА ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ:



Познакомиться с полным ассортиментом продукции и получить консультацию можно на сайте

- Водоотводные лотки из бетона, полимербетона
- Блоки монолитные водоотводные
- Бетонные водоотводные лотки с бетонными решетками
- Бетонные, полимербетонные, стальные лотки с открывающимися решетками на защелках
- Водоотводные лотки из оцинкованной стали SteelMax



/standartpark



/standartpark.ru

STANDARTPARK.RU



Проектно-изыскательские работы для строительства и реконструкции трассы Р-22 «Каспий» на участке обхода Волгограда выполняет компания «ГЕО-ПРОЕКТ». Проектная документация по первому этапу была разработана с опережением графика и уже прошла государственную экспертизу, проектирование 2-го и 3-го этапов планируется завершить в 2020 году.



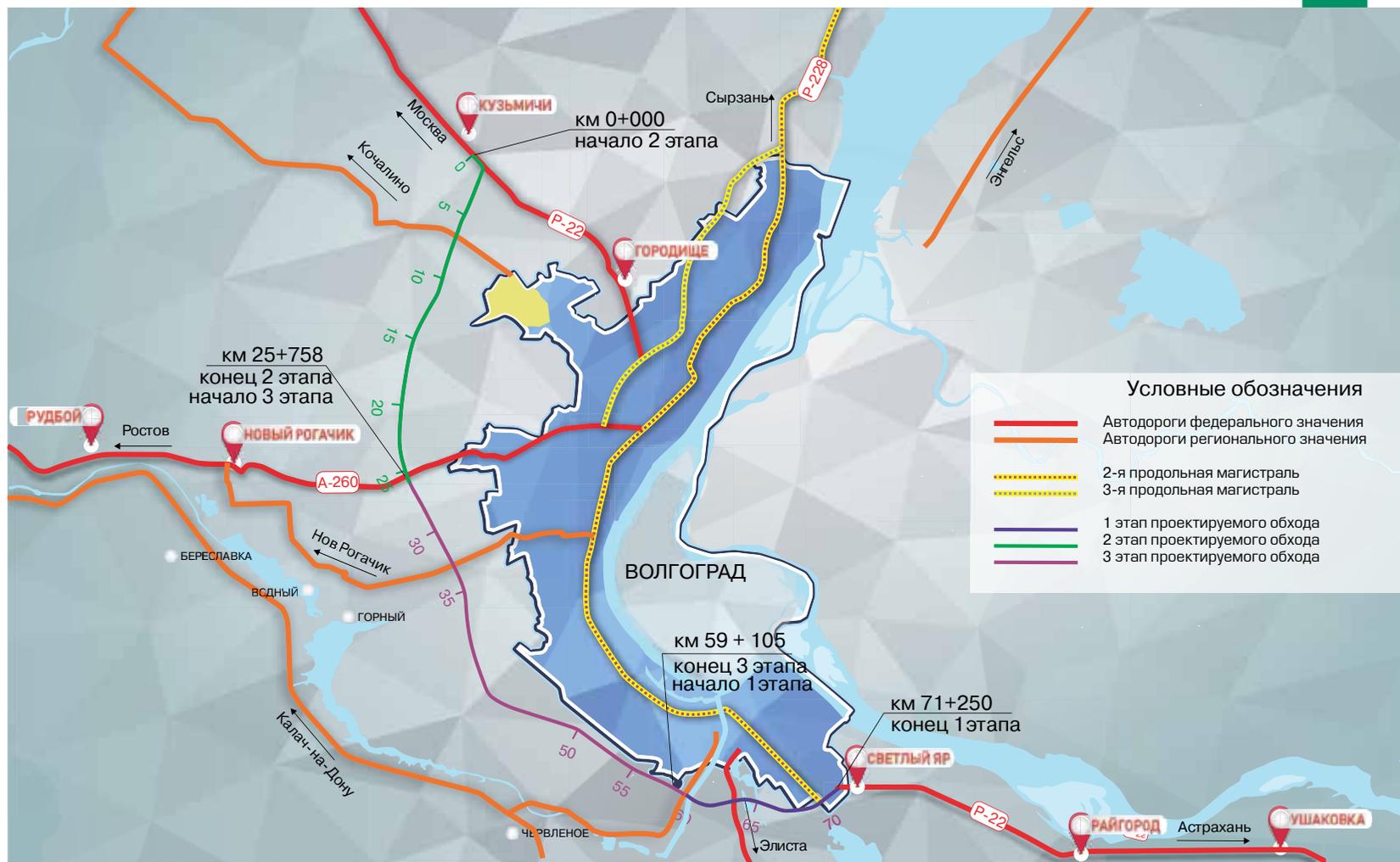
# ГЕО-ПРОЕКТ: В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ

«ГЕО-ПРОЕКТ» — одна из крупнейших проектно-изыскательских организаций в Северо-Западном регионе России, успешно работающая в сфере дорожно-транспортного строительства более 10 лет. Опыт, профессионализм, применение новых технологий и материалов, собственный парк современной техники, сплоченный коллектив, — все это позволило компании стать надежным и эффективным партнером в строительной отрасли. На счету «ГЕО-ПРОЕКТа» — более 3 тыс. реализованных объектов различной категории сложности по всей территории России, десятки тысяч километров автомобильных дорог, тысячи мостов, транспортных развязок и других искусственных сооружений.

В числе знаковых объектов компании — разработка рабочей и проектной документации для строительства и реконструкции автомобильной дороги М-5 «Урал» от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска на участке км 1480+000 — км 1494+000, разработка проектной документации для реконструкции автомобильной дороги А-120 «Санкт-Петербургское южное полукольцо» на участке км 64 — км 106, а также для строительства и реконструкции IV очереди Южного обхода Нижнего Новгорода, обхода Черняховска, строительства транспортных развязок на 27, 43 и 50 км трассы



*Роман Гужов, заместитель генерального директора по проектированию компании «ГЕО-ПРОЕКТ»*



Волгоград – единственный город-миллионник без объездной трассы; весь транзитный транспорт проходит в южной части города через три жилых района. В январе 2018 года обход был внесен в схему территориального планирования в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения распоряжением председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева, в том же году стартовали работы по проектированию обходной магистрали.



М-7 «Волга», Северного обхода Пскова, капитального ремонта моста через р. Оку на 115 км автомобильной дороги М-4 «Дон», строительства и реконструкции М-10 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга через Выборг до границы с Финляндией на участке км 106 — км 203 и многих других объектов. Одно из ведущих мест в портфолио компании, несомненно, займет и обход Волгограда.

— Обход Волгограда — серьезный крупный объект, общая протяженность объездной трассы составит 71,25 км, — рассказывает заместитель



генерального директора по проектированию Роман Гужов. — На всем протяжении трасса запроектирована с расчетной скоростью 120 км/ч и четырьмя полосами движения. Проект предусматривает строительство 7 новых транспортных развязок, 13 путепроводов, 6 мостов, в том числе новый мост с эстакадной частью через Волго-Донской канал протяженностью 1,3 км. Отмечу, что при разработке проектной документации учитывались результаты археологической разведки местности. Так, на одном из участков автомобильная дорога была смещена на 100 м для того, чтобы сохранить в целостности курган «Казачий», являющийся объектом культурного наследия. Это легендарная высота в Городищенском районе Волгоградской области, где во время Сталинградской битвы велись напряженные бои... Здесь находится братская могила советских воинов.

Новая объездная дорога не только снизит нагрузку на городскую дорожную сеть, но и улучшит транспортную обстановку на федеральных трассах Р-22 «Каспий», А-260 «Волгоград — Каменск-Шахтинский — граница с Украиной» и Р-228 «Сызрань — Саратов — Волгоград», которые входят в евразийские маршруты и обеспечивают межрегиональное и международное автомобильное сообщение. Обход Волгограда станет частью международного транспортного коридора «Север — Юг» и упростит автоперевозчикам доступ к морским портам Каспийского бассейна, что, безусловно, даст импульс развитию экономики не только региона, но и страны в целом.

Проект 1-го этапа обхода Волгограда получил признание экспертов отрасли и стал победителем Всероссийского конкурса «Дороги России-2019» в номинации «Проект года». Члены жюри отраслевого конкурса, учрежденного Союзом работодателей в дорожном хозяйстве «АСПОР» и Общероссийским профсоюзом работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, высоко оценили качество разработки проектной документации и профессионализм специалистов компании «ГЕО-ПРОЕКТ».

— Качественное и своевременное выполнение поставленных задач на всех этапах реализации проекта — основной принцип работы нашей компании, — отмечает Роман Гужов. — Комплексный подход по проведению инженерных изысканий и проектирования, профессиональный опыт и применение передовой техники, технологий и современных материалов позволяет нам предлагать заказчикам оптимальные проектные решения. Мы постоянно отслеживаем новые тенденции в отрасли, изучаем отечественный и зарубежный опыт, осваиваем и внедряем лучшие практики и передовые методики, позволяющие повышать эффективность и оптимизировать сроки выполнения работ. ■

# Производство опор наружного освещения и металлоконструкций



ТАНДЕМСНАБ

- ✓ **Собственное производство**
- ✓ **Надежный поставщик**  
(компания включена в реестр надежных партнеров ТПП Спб)
- ✓ **Собственная логистика и монтажные бригады**
- ✓ **География установки по всей РФ и за ее педелами**
- ✓ **Проверенные материалы и высокое качество оборудования**
- ✓ **Среди успешно реализованных проектов: освещение трасс М-10 и М-11.**

**tandemsnab.ru**  
**8(800)350-03-06**  
**zakaz@tandemsnab.ru**



# В ОБХОД СТОЛИЦЫ КУЗБАССА

Предполагается, что финансирование первого участка трассы начнется в 2020 году, а полностью объездная дорога будет построена в 2024 году. Примерный маршрут обхода определен в 2011 году генпланом Кемерово. Предполагается, что трасса Р-255 пройдет через поселки Топки, Верхнетомское, Кедровка, по новому мосту через Томь, который будет возведен между Кировским и Заводским районами, и закончится в районе Анжеро-Судженска. Стоимость строительства 90-километрового Северного объезда предварительно оценивается в 65,3 млрд рублей. Власти Кемеровской области рассчитывают, что сооружение дороги начнется в 2020 году на федеральные деньги.

Тем временем готового проекта Северного обхода, как и утвержденной трассировки, еще нет, отсутствует и обоснование инвестиций. Однако власти региона рассчитывают, что полный пакет документов по строительству будет готов уже к началу 2020 года.

Губернатор Кузбасса Сергей Цивилев предложил сенаторам поддержать проект трассы под его личные гарантии: «Получается замкнутый круг. Дорога федеральная, проект должен делать Минтранс. Но с учетом того, что ситуация затягивается, и в связи с грядущим трехсотлетием Кузбасса мы, не дождавшись федеральных денег, за счет собственных средств с 1 января 2019 года приступили к проектированию. Уже пять

Необходимость строительства объездной дороги вокруг Кемерово назрела уже давно. Поскольку через областной центр проходит федеральная трасса Р-255 (Новосибирск — Иркутск), ежедневно по магистральным улицам города проезжает до 12,5 тыс. транзитных автомобилей.

В мае 2019 года сенаторы российского парламента одобрили идею строительства 90-километрового Северного обхода г. Кемерово — участка дороги Р-255 «Сибирь», который должен разгрузить город от транспорта, следующего из Новосибирска в сторону Владивостока. Новая трасса выведет транзит с территории столицы Кузбасса, сократит время в пути, снизит затраты на перевозку грузов, улучшит экологическую обстановку и состояние городской дорожной сети.

месяцев этим занимаемся. Прошу под мои гарантии, с учетом того, что проект пройдет Главгосэкспертизу максимум в начале следующего года, включить нас в план финансирования на будущий год. Рисков у правительства нет никаких». Сенаторы с ним согласились.

Первый этап Северного обхода Кемерово проектирует АО «Кузбасдорфондпроект». Проект будет готов к марту 2020 года, его ориентировочная стоимость — 300 млн рублей, источник — средства частных инвесторов холдинга «Сибирский деловой союз».

В июле 2019 года заказчиком проекта строительства обхода ФКУ «Сибуправтдор» заключен контракт с ООО «Росинсталпроект» на подготовку документации по планировке территории и обоснования инвестиций. В соответствии с заданием категория автомобильной дороги — IБ, строительная длина — 40,5 км, расчетная скорость — 120 км/ч, ширина проезжей части — 3,75 м с количеством полос движения не менее 4 и шириной разделительной полосы 5 м. Выполнение работ предусмотрено в период 2019–2020 гг.

После получения заключения технологического и ценового аудита обоснования инвестиций в 2020 году Росавтотдор подготовит предложения по заключению контракта на проектирование, строительство и ввод объекта в эксплуатацию. ■

# «РАББЕРФЛЕКС®-55»

Гидроизоляционная система  
искусственных сооружений  
транспортной инфраструктуры

 **TempСтройСистема®**



для  
ГИДРОИЗОЛЯЦИИ  
ТОННЕЛЕЙ



для  
ОПОР  
МОСТОВ



для  
ПРОЛЕТНЫХ  
СТРОЕНИЙ  
МОСТОВ



для  
ФУНДАМЕНТОВ



для  
ПОДПОРНЫХ  
СТЕН



119296, Москва,  
Университетский пр-т, 5

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

E-mail: [info@tempstroy.ru](mailto:info@tempstroy.ru)  
[www.tempstroy.ru](http://www.tempstroy.ru), [www.stroy-magazin.ru](http://www.stroy-magazin.ru)



Первым и крупнейшим автодорожным проектом государственно-частного партнерства на Дальнем Востоке стал обход Хабаровска (км 13 — км 42). Акт о начале строительства был подписан 26 октября 2017 года. Скоростная платная магистраль призвана вывести транзитные потоки за пределы города и соединить сразу три федеральные трассы. За последние годы трафик через центр Хабаровска вырос более чем в 2,5 раза, что практически исчерпало пропускную способность улично-дорожной сети. Реализация проекта обхода откроет новые возможности для формирования современной транспортной инфраструктуры и экономического развития как Хабаровского края, так и всего Дальнего Востока. Завершить строительство планируется в 2020 году.

# ОБХОД ХАБАРОВСКА: СКОРОСТЬ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

## ИСТОРИЯ И ЗНАЧЕНИЕ

Хабаровск расположен в центре пересечения международных и внутренних автодорожных, железнодорожных и воздушных транспортных путей. Через город соединяются три федеральные автомобильные трассы — Р-297 «Амур» (Чита — Невер — Свободный — Архара — Биробиджан — Хабаровск), А-370 «Усури» (Хабаровск — Владивосток), А-375 «Восток» (Хабаровск — Красный Яр — Ариадное — Чугуевка — Находка). Кроме того, улично-дорожная сеть Хабаровска используется при движении ав-

тотранспорта в Комсомольск-на-Амуре и к портам Охотского моря в Ванино и Советской Гавани. Хабаровский край имеет также общую границу с Китаем, что создает благоприятные условия для развития внешнеэкономических связей. По территории региона проходят крупнейшие железнодорожные магистрали: БАМ и Транссиб. Благоприятное экономико-географическое положение края определяется также наличием международного аэропорта, развитой нефте- и газопроводной сетью.

Исходя из назревшей необходимости модернизации автотранспортной инфраструктуры, в конце 2016 года Межведомственная комиссия при Минтрансе России рекомендовала выделить федеральные бюджетные

средства проекту «Концессионное соглашение по созданию, финансированию и эксплуатации на платной основе автомобильной дороги «Обход г. Хабаровска км 13 — км 42», который реализуется Правительством Хабаровского края.

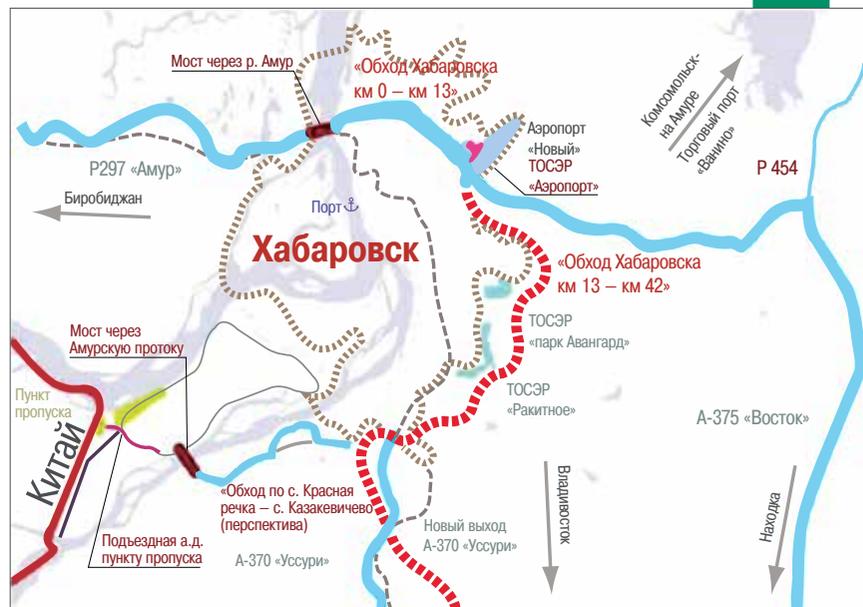
По итогам проведения конкурса победителями определены ООО «Региональная концессионная компания» (Группа «ВИС») и ООО «Мега-профит» (дочерняя структура АО «Газпромбанк»). 12 декабря 2016 года заключено концессионное соглашение в отношении объекта капитального строительства «Автомобильная дорога «Обход г. Хабаровска км 13 — км 42». На заседании Правительственной комиссии по транспорту 30 мая 2017 года проект был в целом одобрен.

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

### ФИНАНСИРОВАНИЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО

Обходом Хабаровска занимались ведущие российские проектировщики. Проектную документацию и транспортную модель разрабатывало петербургское АО «Институт «Стройпроект». Генеральным проектировщиком рабочей документации являются также специалисты из Северной столицы — АО «Институт Гипростроймост — Санкт-Петербург». «Все технологические решения учитывают климатические условия Хабаровского края, ландшафтные особенности отведенной под строительство территории, ее сейсмическую активность, — говорит директор по проектированию Олег Скорик. — Также учитывается воздействие на окружающую среду, которое в данном проекте сведено к минимуму».

Финансирование реализации проекта стартовало фактически одновременно с подписанием акта о начале строительства. Распоряжением Правительства РФ от 4 октября 2017 года в бюджет Хабаровского края было направлено 2 млрд рублей. Почти такую же сумму выделил регион, а концессионер финансировал выплаты НДС за счет привлеченных источников. Затем распоряжением Правительства РФ от 10 февраля 2018 года бюджету Хабаровского края были предоставлены «иные межбюджетные трансферты ТЗ» в размере около 5 млрд рублей. Регион в 2018 году профинансировал работы на сумму более 3 млрд. Концессионер взял на себя



### ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЕКТА

- категория автомобильной дороги — **ИБ**;
- длина основного хода — **27 км**;
- количество искусственных сооружений — **24**;
- расчетная скорость движения — **120 км/ч**;
- число полос — **4 шт.**





выплаты НДС по СМР (1,5 млрд; предусмотрено возмещение), операционные расходы на инвестиционной стадии (502 млн), а также обслуживание заемных средств (398 млн).

В 2019 году ассигнования превысили 4,1 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов — 2,2 млрд, средства краевого бюджета — 1,9 млрд. Всего по итогам года на строительство объекта планируется направить 10,8 млрд рублей.

В целом стоимость реализации концессионного проекта оценивается



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

На трассе обхода предстоит строительство и обустройство трех мостов через водотоки, пяти транспортных развязок, 11 участков пересечения и примыкающих дорог, пяти пунктов сбора платы.

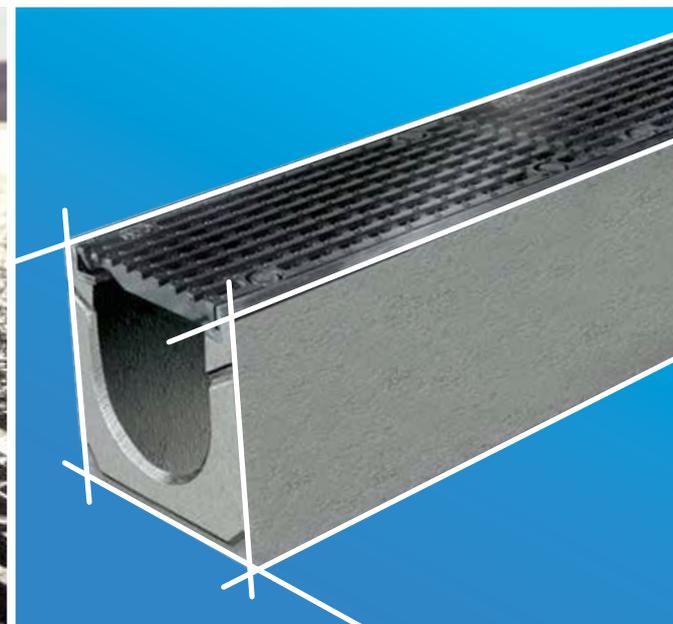
Одна из особенностей реализации проекта при этом заключается в том, что в связи со сжатыми сроками и с целью эффективного использования средств механизации, карьеров и трудовых ресурсов процесс строительства автомобильной дороги разбит на 13 секций (участков). Каждая из них, в свою очередь, подразделяется на этапы, общее количество которых — 3864. В частности, в 2018 году концессионер реализовал 833 из них, включая разработку рабочей документации, услуги строительного контроля и авторского надзора, строительные-монтажные работы.

Технические решения, определенные в проектной документации, позволят обслуживать пиковые нагрузки до 4 тыс. авт./ч. Прогноз востребованности автодороги — в среднем 24 тыс. авт./сут. Хороший потенциал платного трафика ранее привлек на концессионный конкурс трех участников, обладающих достаточными возможностями для инвестиций. ■



# Gidrolica

Производство систем водоотвода



Gidrolica - признанный лидер и крупнейший российский производитель систем поверхностного водоотвода. Осуществляем полный цикл разработки, проектирования и производства продукции.

## СОПРОВОЖДЕНИЕ ПРОЕКТОВ

Ежегодно подготавливаем более 400 проектов систем поверхностного водоотвода с соблюдением всех требований нормативной документации

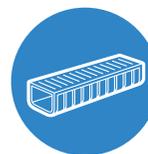
**Сфера деятельности специалистов проектного отдела:**

- Консультирование и техническая поддержка
- Концептуальная проработка
- Выполнение предпроектных решений различного масштаба и сложности
- Составление рекомендаций по установке и эксплуатации

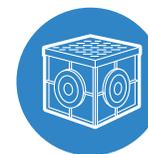
Направляйте проекты

для совместного решения задач  
на [project@gidrolica.ru](mailto:project@gidrolica.ru)

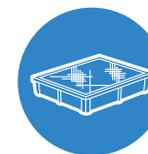
+7 (495) 221-60-66



Системы  
линейного  
водоотвода



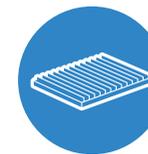
Системы точечного  
водоотвода  
и дренажа



Придверные  
системы  
грязезащиты



Материалы  
укрепления и  
защиты грунта



Решетчатый  
настил



Очистные  
сооружения

ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С ПОЛНЫМ АССОРТИМЕНТОМ  
ПРОДУКЦИИ НА НАШЕМ САЙТЕ

[www.gidrolica.ru](http://www.gidrolica.ru)



Модернизация системы автодорожных коммуникаций Сибирского макрорегиона, призванных обеспечивать растущие потребности в развитии промышленного производства, освоении природных ресурсов и, конечно же, в целом связанность территории страны с запада на восток, последние годы вызвала к жизни ряд довольно крупных проектов. Три в их числе будут реализованы на направлении от Енисея до Забайкалья.

# ОТ МОСТА ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ ПО «СИБИРИ» К «БАЙКАЛУ»

## МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

В рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, в период 2021–2024 гг. запланировано софинансирование из федерального бюджета строительства автодорожно-го моста через р. Енисей в районе пос. Высокогорский Красноярского края.

Сейчас транспортная доступность населенных пунктов Северо-Енисейского района, являющегося одним из крупнейших в РФ центров золотодобывающей промышленности, обеспечивается автомобильной дорогой регионального значения Епишино — Северо-Енисейский с ежегодным устройством ледовой и паромной переправ через Енисей. При этом трасса является безальтернативным маршрутом для перевозки грузов.

Таким образом, включение строительства моста через Енисей в Комплексный план позволит ликвидировать сдерживание промышленного освоения территории района, связанное с ее с сезонной транспортной доступ-

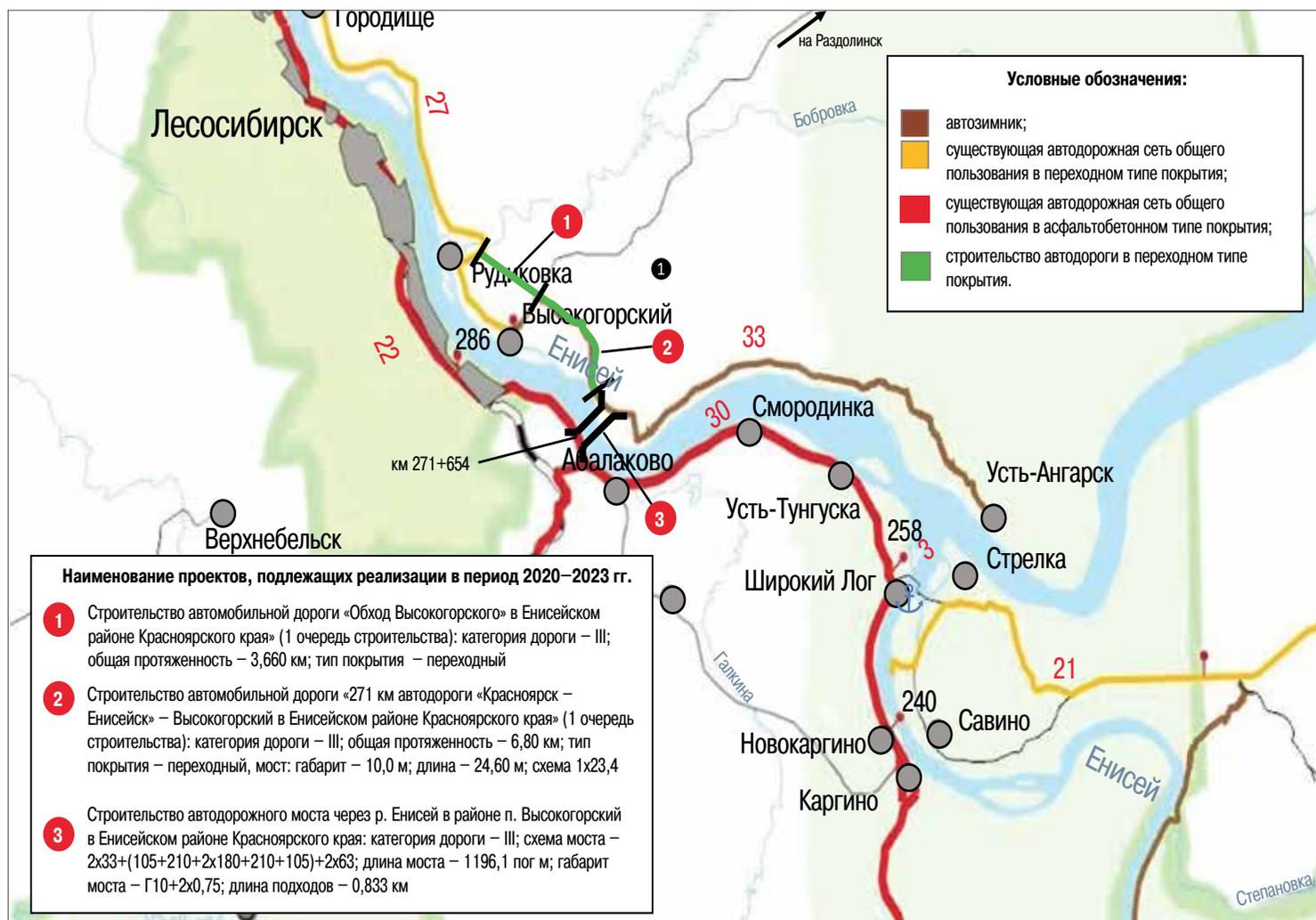
ностью. Важность этого объекта, кстати, была отмечена еще в поручении Президента РФ от 18.12.2015 №Пр-2648.

Согласно проекту, предстоит построить мостовой переход протяженностью 22 км. Объем финансирования — более 4 млрд рублей. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2023 год.

## «СИБИРЬ» С ОБХОДАМИ

На автомобильной дороге федерального значения Р-255 «Сибирь» (Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск) в рамках реализации федеральной адресной программы на плановый период 2020–2021 гг. предусмотрено строительство пяти новых и реконструкция двух существующих участков общей протяженностью более 119,5 км. Завершить выполнение строительно-монтажных работ намечено до 2024 года.

В составе проекта модернизации «Сибири» — обходы городов Мариинска (км 436+000 — км 465+000), Канска (км 1045+500 — км 1061+000),



Мост через Енисей

Усолья-Сибирского и Тельмы (км 1797+000 — км 1842+000). Последний объект является среди них наиболее крупным. Речь идет о строительстве нового участка протяженностью почти 42,7 км по параметрам IV категории с четырьмя полосами движения. Строительно-монтажные работы здесь начались в сентябре 2019 года. Крупнейший на сегодняшний день транспорт-

ный проект Приангарья «Обход Усолья-Сибирского и Тельмы» реализуется за счет федерального бюджета. Полная стоимость строительства составит более 16,3 млрд рублей.

В составе объекта шесть транспортных развязок: три в разных уровнях и три одноуровневые по типу «левоповоротная петля». Будут также построены



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

пять путепроводов, мостовые сооружения через реки Тельминка, Картагон, Целота и двойной мост через р. Биликтуйка. Безопасность дорожного движения обеспечат 29 км искусственного электроосвещения и разделительное металлическое барьерное ограждение, которое смонтируют практически по всей длине участка. Будут оборудованы два надземных пешеходных перехода с подъемниками для маломобильных граждан.

Новая автодорога обеспечит «зеленый коридор» для транзитного транспорта. Сейчас по двум населенным пунктам в сутки идет около 20 тыс. машин, в том числе большегрузных. Это почти вдвое больше нормы для существующего участка трассы.

Обход Усо́лья-Сибирского и Тельмы станет логичным продолжением обхода Ангарска (28 км этой автодороги первой категории строили с 1990 по 2000 гг.).

Проект вошел в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. Напомним, в рамках реализации

федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» будет построено 12 автодорожных обходов городов общей протяженностью около 400 км.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ «БАЙКАЛА»

Планируется улучшить автомобильный маршрут и далее от «Сибири» на восток. На федеральной дороге Р-258 «Байкал» (Иркутск — Улан-Удэ — Чита) предусмотрены строительство и реконструкция двух участков (км 47+000 — км 55+912; км 464+550 — км 470+590) общей протяженностью более 16,6 км с планируемым сроком завершения СМР до 2020 года. Предстоит также реконструкция путепровода км 334+988 и шести мостов (через реки Похабиха, Переменная, Большая Ивановка, Клюевка, Большая Осиновка, Толбазиха). Эти работы должны быть завершены до 2024 года. ■



**47 000 тонн**  
металлоконструкций в год

625530, Тюменская область,  
пгт. Винзили, ул. Вокзальная, 1В  
Тел.: (3452) 566-006, 566-066  
info@ts-most.ru

[www.ts-most.ru](http://www.ts-most.ru)

# ПОЛНЫЙ ЦИКЛ: ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДО СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТОВ

Текущие крупные объекты  
изготовления металлоконструкций:



Мостовой переход через р. Обь  
в створе ул. Ипподромской  
г. Новосибирска. Этап 1. Строительство мостового перехода



Строительство, реконструкция и эксплуатация автомобильных  
дорог Пермь-Березники 020+639-022+390, Пермь-Березники  
022+390-025+768 и Восточный обход г. Перми 000+000-009+753  
1 п.к. Участок дороги 3. Реконструкция автомобильной дороги  
Пермь-Березники 022+390-025+768. Этап 1, Этап 2. Мостовой  
переход через р. Чусовая.  
Объем – 9 194 т



Для достижения результатов федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» Росавтодором в рамках своих компетенций реализуется 185 мероприятий. Из них 175 относятся к федеральным трассам, 10 — к дорогам регионального значения. Напомним, куратором проекта является министр транспорта РФ Евгений Дитрих, руководителем — его первый заместитель Иннокентий Алафинов. В целом в проект «Коммуникации между центрами экономического роста», включая железнодорожную инфраструктуру, до 2024 года интегрируется около 2 трлн рублей. Из них 885 млрд бюджетных средств будут направлены на строительство и реконструкцию объектов автомобильных дорог федерального значения.

# АВТОДОРОЖНЫЕ КОММУНИКАЦИИ В ФЕДЕРАЛЬНОМ ПРОЕКТЕ

## ПО ФЕДЕРАЛЬНЫМ ДОРОГАМ

Крупнейшим перспективным объектом года в деятельности Росавтодора по реализации федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» можно назвать реконструкцию трассы А-289 «Краснодар — Славянск-на-Кубани — Темрюк — автомобильная дорога А-290 «Новороссийск — Керчь». Фактически речь идет о строительстве новой магистрали протяженностью 128 км, которая обеспечит проезд от Дальнего западного обхода Краснодара к Крымскому мосту по самому короткому на-

правлению. На сегодняшний день заключен госконтракт на подготовку обоснования инвестиций.

В стадии проектных и изыскательских работ находятся 36 объектов. 12 из них — переходящие с прошлых лет (пять планируется завершить в текущем году). 22 объекта являются вновь начинаемыми, в отношении которых заключены государственные контракты. По двум объектам начало проектных работ предусмотрено в 2020 году.

В стадии строительного-монтажных работ находится реализация 138 проектов. 102 объекта являются переходящим с прошлых лет, в текущем году

подлежит вводу 51. 36 являются вновь начинаемыми. Из них в настоящее время заключены государственные контракты по 28-ми, по четырем ведутся конкурентные процедуры, два — в стадии подготовки повторного размещения государственной закупки, один готовится к проведению торгов, по одному осуществлен перенос срока начала реализации — с 2020 года (М-7 «Волга», участок км 442 — км 472, обход Нижнего Новгорода).

По состоянию на сентябрь, из подлежащих в 2019 году вводу в эксплуатацию объектов по 41-му строительно-монтажные работы велись в соответствии с графиком, по десяти наблюдались риски отставания из-за взаимоотношений с третьими лицами — владельцами инженерных коммуникаций, собственниками земельных участков.

В рамках «Коммуникаций между центрами экономического роста» в части автомобильных дорог федерального значения Росавтодору за период 2019–2024 гг. необходимо обеспечить достижение следующих показателей:

- построить 12 автодорожных обходов городов на автомобильных дорогах федерального значения (в 2019 году ввод в эксплуатацию не предусмотрен);

- ликвидировать одноуровневые пресечения с железными дорогами на 21 участке (в 2019 году будет обеспечен ввод в эксплуатацию пять объектов, обеспечивающих пересечения в разных уровнях);

- реконструировать 32 автодорожных моста на дорогах федерального значения (в том числе 13 объектов в 2019 году);

- построить и реконструировать 1134,8 км федеральных дорог, связывающих центры экономического роста с центрами субъектов РФ (в 2019 году будет обеспечен ввод в эксплуатацию 234,6 км).

Министр транспорта Евгений Дитрих отмечает, что в рамках проекта в 2019–2021 гг. приоритетом станут территории опережающего развития. В Дальневосточном федеральном округе планируется построить и реконструировать более 100 км автомобильных дорог федерального значения, в Северо-Кавказском федеральном округе — более 160 км, в Арктической зоне — около 100 км.

### ПО РЕГИОНАЛЬНЫМ ДОРОГАМ

В план 2019 года было включено шесть объектов. В их числе три — переходящие с 2018 года и три — вновь начинаемые. Реализация еще четырех запланирована с 2021 года. По всем объектам разработана проектная документация и получены положительные заключения государственной экспертизы.

Паспорта региональных проектов всех субъектов РФ, финансируемых в 2019 году (Республика Коми, Республика Северная Осетия (Алания), Нижегородская, Воронежская и Амурская области) согласованы. Соглашения о предоставлении иных межбюджетных трансфертов регионам заключены в установленном порядке.

По пяти объектам из шести заключены государственные контракты на строительно-монтажные работы. По «Реконструкции автомобильной дороги «Сыктывкар — Ухта — Печора — Усинск — Нарьян-Мар» на участке р. Кабанты-Вис — Малая Пера» в Коми госконтракт не заключен, планируется повторное проведение электронного аукциона.

Согласно паспорту федеральных проектов в текущем году необходимо обеспечить ввод в эксплуатацию участков региональных дорог общей протяженностью 6,19 км.

Достижение указанного показателя будет обеспечено вводом в эксплуатацию объекта «Реконструкция автомобильной дороги «Благовещенск — Свободный», км 90 + 169 – км 96 + 000» в Амурской области.

Всего на строительство и реконструкцию региональных, межмуниципальных и местных дорог в рамках федерального проекта до 2024 года намечено направить более 50,6 млрд рублей. ■





Федеральный проект «Морские порты России», который является частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, предусматривает, в том числе, мероприятия по развитию автодорожных подходов к портам. Речь идет о 15 участках дорог федерального значения. Работы по их строительству и реконструкции входят в компетенцию Росавтодора и финансируются на средства этого проекта.

# РОСАВТОДОР СВЯЖЕТ ПОРТЫ С ЦЕНТРАМИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Включение участков дорог в проект обусловлено «дорожными картами» развития морских портов Азово-Черноморского (А-290) и Балтийского бассейна (А-181, А-180, Р-21 в Ленинградской области), а также планом мероприятий по реализации Стратегии развития портов Каспийского бассейна (Р-215, Р-217 в Республике Дагестан) — документами, согласованными и утвержденными Правительством Российской Федерации. Речь идет об участках автомобильных дорог А-181 «Скандинавия», Р-21 «Кола», А-180 «Нарва», М-8 «Холмогоры», Р-217 «Кавказ», А-290 «Новороссийск — Керчь» и Р-215 «Астрахань — Кочубей — Кизляр — Махачкала». Включение в проект мероприятий по реконструкции участков дороги Р-21 в Мурманской об-

ласти и М-8 в Архангельской области обусловлено расположением их в зоне притяжения терминалов морских портов Мурманска и Архангельска, а строительство участка Р-217 на территории Кабардино-Балкарской Республики связано с принципом маршрутного развития дороги от магистрали М-4 «Дон» в направлении морских портов Каспийского бассейна.

Девять дорожных объектов в рамках федерального проекта «Морские порты России» — вновь начинаемые в 2018–2019 гг. При включении в него они прошли ранжирование Аналитического центра при Правительстве РФ. Из них в 2019 году подлежали контрактации четыре объекта. По трем государственным контракты уже заключены, по одному прово-



Трасса Р-217 «Кавказ»

дится процедура определения исполнителя работ. Шесть из 15 объектов — переходящие, согласованные для реализации в рамках проекта при его формировании.

Следует отметить, что предусмотренные федеральным проектом объекты не являются непосредственными подъездами к «причалам», а создают условия для движения грузового транспорта к терминалам портов от основных магистральных направлений, главный критерий для развития которых — повышенный спрос, в том числе со стороны грузоперевозчиков.

Всего в 2019 году, в соответствии с паспортом «Морских портов России», Росавтодору необходимо завершить работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог федерального значения общей протяженностью 107 км, из которых на 1 сентября 2019 года было введено в эксплуатацию 58,8 км, или 55% от запланированного. При этом кассовое исполнение по этому проекту в части Росавтодора на указанную дату составляет 7,7 млрд рублей, что эквивалентно 49% годового объема финансирования (15,7 млрд рублей).

Важно также отметить, что каждый из объектов соответствует целям и задачам федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста», поскольку обеспечивает развитие транспортного коридора «Север — Юг», повышение уровня экономической связности регионов на магистральных направлениях, развитие инфраструктуры в транспортных узлах. Ввод в эксплуатацию законченных строительством и реконструкцией участков дорог при этом может обеспечивать реше-

ние задач разных государственных проектов. Так, например, в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД) финансирование федеральных трасс не осуществляется, а достижение целевого показателя по снижению доли таких дорог, работающих в режиме перегрузки, планируется в рамках транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Работы по трем объектам реконструкции — А-180 «Нарва» на участке км 31+440 — км 54+365 (Ленинградская область), Р-217 «Кавказ» на участке км 387+000 — км 397+000 (Кабардино-Балкарская Республика), Р-217 «Кавказ» на участке км 827+000 — км 841+000 (Республика Дагестан) выполняются Росавтодором на средства, выделенные в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста».

В ходе рабочих обсуждений с представителями Центра мониторинга Аналитического центра при Правительстве РФ сформулировано мнение о необходимости переноса части объектов из федерального проекта «Морские порты России» в федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» (например, строительство участка км 387 — км 397 Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике). Однако эта идея может быть поддержана Росавтодором только в случае переноса всех объектов из одного проекта в другой — такова позиция ведомства, связанная с особенностями администрирования проектов и необходимостью обеспечения высокого уровня кассового исполнения. ■





# МОРСКИЕ И РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрена реализация трех федеральных проектов, нацеленных на масштабный рост возможностей морского и речного транспорта страны. Это «Морские порты России», «Внутренние водные пути» и «Северный морской путь». По первым двум из них ответственным исполнителем является Росморречфлот Минтранса РФ, а в третьем Федеральное агентство морского и речного транспорта в рамках своих компетенций помогает Росатому. Мощности морских портов России должны увеличиться до 1,3 млрд т, а пропускная способность внутренних водных путей — возрасти на 14,3 млн т. Чтобы обеспечить достижение этих показателей, Росморречфлот курирует строительство и реконструкцию десятков объектов.



Паспорт федерального проекта «Морские порты России» утвержден решением проектного комитета транспортной части Комплексного плана 17 апреля 2019 года. Документ включает в себя 67 мероприятий, реализуемых 27 частными инвесторами, Росморречфлотом и Росавтодором. Куратором является министр транспорта РФ Евгений Дитрих, а практическое руководство проектом осуществляет Юрий Цветков, возглавляющий Росморречфлот. Основной целевой показатель — прирост производственной мощности морских портов на 336,7 млн т — при этом уже запланировано превысить на 11,8 млн т. Предстоит также реконструкция 308 км подъездных автомобильных дорог с увеличением их пропускной способности.

# РЕАЛИИ «МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ»

**В** ходе реализации федерального проекта в 2018–2019 гг. уже завершено строительство и введены в эксплуатацию объекты морского порта Сабетта на полуострове Ямал с судоходным подходным каналом в Обской губе, причал №38 в порту Новороссийск, контейнерный терминал в Балтийске Калининградской области, объекты 3-й очереди угольного терминала ППК-3 в морском порту Восточный, а также 58,8 км дорог в рамках развития автодорожных подходов.

## СТАРТОВАВШИЕ СТРОЙКИ

Завершилось проектирование, получены положительные заключения государственной экспертизы и производятся строительные-монтажные работы по 14 мероприятиям (без учета автодорог).

На Дальнем Востоке это: строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке, в том числе объектов федеральной собственности — подводные гидротехнические сооружения, объекты безопасности мореплавания (Хабаровский край; ответственный исполнитель — АО «Ванинотрансуголь»); строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса общего пользования в районе мыса Открытый (Приморский край; ООО «Порт Вера» — УК «Востокуголь»); строительство нового специализированного порта в бухте Суходол для облегчения доступа к портовой инфраструктуре малых и средних угледобывающих предприятий (Приморский край; ООО «Морской порт Суходол» — АО «ХК «СДС-Уголь»); реконструкция гидротехнических сооружений — причалов №34-35с их акваториями, подходного канала к причалам №31-35 в морском порту Восточный (Приморский край; ООО «СК «Малый порт» —

АО «СУЭК»); строительство в морском порту Ванино на северном берегу бухты Мучка терминала для перевалки сжиженных углеводородных газов (Хабаровский край; НАО «Прайм»).

В рамках развития Арктического бассейна ведется реконструкция объектов второго грузового района морского порта Мурманск (ПАО «Мурманский морской торговый порт»), строительство комплекса перегрузки угля «Лавна» в рамках проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» (ООО «Морской торговый порт «Лавна»).

В Северо-Западном (Балтийском) бассейне два объекта находятся в Калининградской области. Здесь продолжается строительство международного грузопассажирского района в Пионерском (ФГУП «Росморпорт») и ведется реконструкция контейнерного терминала в Балтийске (ООО «Балтийская стивидорная компания»). В Ленинградской области выполняются работы первого этапа строительства объектов портовой инфраструктуры в Усть-Луге (ООО «Ультрамар»).

На Черноморском побережье Краснодарского края в целях развития Азово-Черноморского бассейна в порту Тамань ООО «ОТЭКО-Портсервис» строит терминал навалочных грузов, а ЗАО «Таманьнефтегаз» — перевалочную базу крупногабаритных и тяжеловесных грузов, осуществляя также реконструкцию Таманской базы сжиженных углеводородов. В порту Новороссийск реконструируется зерновой терминал (АО «Зерновой терминал КСК»).

### ЗАВЕРШЕНИЕ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

До конца 2019 года ФГУП «Росморпорт» планирует начало строительных работ по двум мероприятиям в Чукотском автономном округе:

- реконструкция объектов федеральной собственности в порту Певек;
- сооружение паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в пос. Угольные Копи.

По итогам 2019 года планируется завершение проектирования еще по нескольким мероприятиям.

В Мурманской области:

- реконструкция объектов третьего грузового района порта Мурманск (ООО «Мурманский балкерный терминал»);
- реализация инвестиционных проектов ПАО «ММТП» (ПАО «Мурманский морской торговый порт»).

В Хабаровском крае:

- строительство портового комплекса для перегрузки глинозема в бухте Ванино (ООО «Причал» — ОК «Русал»);

- реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино — Холмск» (ФГУП «Росморпорт»).

Также на Дальнем Востоке:

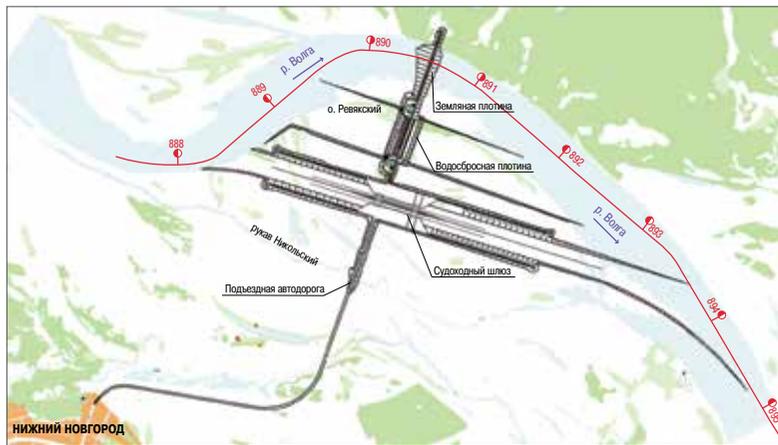
- строительство транспортно-перегрузочного комплекса по перевалке СУГ в районе бухты Перевозной Приморского края (ООО «Восток ЛПГ»);
- реконструкция объектов инфраструктуры порта Петропавловск-Камчатский (ФГУП «Росморпорт»).

Для Балтики завершается проектирование терминала перевалки минеральных удобрений в порту Усть-Луга (ООО «Еврохим Терминал Усть-Луга»).

Отдельно следует отметить развитие в 2019 году флота специального назначения. Это начало строительства ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker 7 для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов и многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт (ФКУ «Дирекция госзаказчика»). Завершилось также проектирование и получено одобрение по четырем мелкосидящим ледоколам мощностью 6,4 МВт для Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов (ответственный исполнитель — ФГУП «Росморпорт»).

Как отмечают в Росморречфлоте, в целом реализация мероприятий федерального проекта «Морские порты России» осуществляется в соответствии с разработанным планом-графиком. ■





Прекращение сквозного судоходства по Волге привело бы к разрыву всей Единой глубоководной системы Европейской части России. Наиболее критичным «узким местом» при этом является участок реки от Городца до Нижнего Новгорода. Проблему обострила маловодная навигация 2014 года. остро встал вопрос о скорейшем строительстве Нижегородского низконапорного гидроузла, необходимость которого теоретически признана уже давно. На сегодняшний день объект включен в состав федерального проекта «Внутренние водные пути».

# НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ: ВОЛГА БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ

## ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И ОБОСНОВАНИЯ ПРОЕКТА

40-километровый участок от Городца до Нижнего Новгорода выполняет функцию связующего звена крупных грузопотоков, формирующихся с Камского бассейна, Средней и Нижней Волги в направлении на Балтику, но при этом остается основным проблемным местом, ограничивающим возможности судоходства по Средневолжью.

Вследствие значительного изменения гидрологического режима в нижнем бьефе шлюзов №15–16 Городецкого гидроузла, начиная с 1972 года, произошел размыв дна со снижением уровней воды и гарантированных глубин на судовом ходу. Пропускная способность пути от Городца до Нижнего Новгорода снизилась с 45 до 8,6 млн т. Ограниченные повышенные навигационные расходы воды за счет ресурсов Рыбинского водохранилища позволяют в отдельные дни проходить судам с осадкой не более 3 м только в течение 2–3 ч/сут (в целом на Единой глубоководной системе необходимо поддерживать глубины 4 м).

С 1972 года отраслевой наукой было рассмотрено более 15 вариантов решения этой проблемы. По результатам проектных работ Гипроречтранс в 1991 году, на стадии ТЭО по организации судоходства в створе Горьковского гидроузла, в качестве основного был выбран вариант строительства низконапорного гидроузла в районе пос. Большое Козино. Этим обеспечивалось решение проблемы на лимитирующем участке при минимальных объемах дноуглубительных работ при строительстве и минимальных негативных последствий на гидрологический режим территорий, расположенных в нижнем бьефе.

В 2003 году, в результате обследования и выбора земельных участков представителями местных органов власти, ОАО «Гипроречтранс» согласовало место размещения будущего объекта и выполнило предварительные проработки.

Решение о строительстве низконапорного гидроузла в районе пос. Большое Козино было поддержано полпредом Президента РФ в Приволжском федеральном округе, Госстроем России, Правительством Чувашской Республики и Республики Марий Эл, Администрацией Нижегородской области, Межрегиональной ассоциацией экономического взаимодействия субъектов РФ «Большая Волга».



Общая компоновка



Верхние головы шлюза



Технологические мостовые переходы

В связи с принятием Правительством РФ решения о сохранении уровня Чебоксарского водохранилища на отметке 63 м этот вариант остался единственным.

Мероприятие «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла» было включено в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)».

Безальтернативность реализации проекта для эффективного, безопасного и устойчивого обеспечения судоходства по волжскому участку ЕГС подтверждена 28 мая 2019 года решением расширенного заседания Научного совета Российской академии наук «Водные ресурсы суши».



Зона строительства гидроузла  
(о-в Ревяцкий в административных границах г. Нижний Новгород)

## СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ ГИДРОУЗЛА

Реализация мероприятия, включенного в федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, необходима для достижения цели, определенной Указом Президента РФ от 7 мая 2018 года №204, по повышению уровня экономической связанности территории страны, в том числе за счет увеличения пропускной способности внутренних водных путей, а также для исполнения поручения Владимира Путина, данного по итогам проведения заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей 15 августа 2016 года.

Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла также предусмотрено:

- Транспортной стратегией РФ на период до 2030 года;
- Стратегией развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года;
- государственной программой «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 года;
- Схемой территориального планирования РФ в области федерального транспорта и автомобильных дорог федерального значения (раздел «Внутренний водный транспорт»), согласованной в том числе органами власти Нижегородской области.

Гидроузел позволит обеспечить: 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 (река-море) плавании в Каспийском бассейне; снижение пиковых нагрузок с автомобильных и железных дорог в период навигации с потенциально возможным объемом перераспределения 107 млн т грузов с наземного транспорта на внутренний водный; 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, а также 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; снижение себестоимости перевозок; повышение уровня национальной безопасности.

Решение о строительстве Нижегородского гидроузла и включение мероприятия в отраслевые стратегические документы уже на начальном этапе придало ускорение программе обновления транспортного флота, за счет вложений частных судоходных компаний. (Справочно: в настоящее время в постройке на разных стадиях находятся 42 судна, в том числе 31 сухогруз, 11 танкеров, два круизных судна пассажироместимостью более 300 человек).

От создания Нижегородского гидроузла напрямую зависят вопросы национальной безопасности и обороноспособности, связанные с возложенной на ЕГС задачей обеспечения оперативного межтеатрового маневра сил и средств Военно-морского флота, а также свободного прохода кораблей и судов, строящихся в интересах ВМФ и Береговой охраны Погранвойск ФСБ РФ на ряде расположенных в Поволжье специализированных предприятиях.



Водосливная плотина (верхний бьеф)

## К ЗАВЕРШЕНИЮ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

По результатам конкурентной процедуры 31 мая 2017 года между подведомственным Росморречфлоту ФБУ «Администрация Волжского бассейна» (застройщик) и ООО «Техтрансстрой» (генеральный проектировщик) заключен государственный контракт стоимостью 962,5 млн рублей на разработку проектной документации на строительство Нижегородского низконапорного гидроузла. Проектирование осуществляется в два этапа.

В рамках 1-го этапа разработана проектная документация на строительство объектов подготовительного периода, а также проведена инвентаризация необходимых земельных участков, включая определение затрат на их изъятие и компенсационные выплаты. В июле 2018 года получены соответствующие положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России».

В рамках 2-го этапа завершается разработка инженерных решений по объектам основного периода и мероприятий по обустройству водохранилища, в том числе по строительству объектов инженерной защиты территорий. Проектная документация была направлена в ФАУ «Главгосэкспертиза России» 19 июля 2019 года. Замечания, уже представленные экспертами, находятся в стадии устранения. Вместе с тем на законодательном уровне дополнительно потребовал урегулирования ряд вопросов экологического характера.

В рамках реализации проекта планируется строительство однокамерного двухниточного судоходного шлюза с пришлюзовыми подходными каналами и ограждающими дамбами, а также 16-пролетной водосбросной плотины общей протяженностью 406 м с 6-пролетным автоматическим водосбросом-регулятором.

В целом протяженность реконструируемого участка водного пути составит 45 км. Нижегородский низконапорный гидроузел обеспечит создание нормальных судоходных условий с гарантированными глубинами 4 м от проектного подпорного уровня нового водохранилища на проблемном участке Волги, а также на порогах камер шлюза № 15–16 Городецкого гидроузла.

Согласно утвержденному паспорту проекта «Внутренние водные пути» на работы по объекту выделяется более 41,3 млрд рублей из федерального бюджета. В соответствии с решениями, принятыми на заседаниях президиума Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам в минувшем августе и проектного комитета в октябре, завершение мероприятий по строительству планируется в 2024 году. При этом Минэнерго России начало формировать межведомственный научно-технический совет при Правительстве РФ по вопросам реконструкции (модернизации) объектов Волжско-Камского каскада ГЭС (в том числе Нижегородского низконапорного гидроузла) в увязке с вопросами обеспечения судоходства и развития рыбохозяйственного комплекса. ■

Багаевский гидроузел, строительство которого включено в федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, призван обеспечить создание безопасных условий судоходства и требуемых габаритов пути (ширина 80 м, глубина 4 м, радиус закругления 500 м) для беспрепятственного сквозного прохода судов по Нижнему Дону в течение всего навигационного периода, а также стабилизацию уровней воды на всем участке реки от Волгодонска до устья.



## К ПОЛНОЦЕННОМУ СУДОХОДСТВУ ПО НИЖНЕМУ ДОНУ

Реализацию проекта «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон» 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.)».

В 2009–2012 гг. были проведены научно-исследовательские и предпроектные работы с целью оздоровления Цимлянского водохранилища, изучения современных гидрологических условий нижнего течения Дона, для выработки оптимального варианта мероприятий обеспечения пропускной способности Волго-Донского водного пути на всей протяженности, по результатам которых определено, что достижение требуемых габаритов пути, 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 в 2018–2020 гг. она подразделена на подготовительный и основной периоды.

Генеральным проектировщиком является АО «Акватик» (Москва). Условиями государственного контракта, заключенного 10 ноября 2016 года, предусмотрена разработка проектных решений, обеспечивающих снижение негативного воздействия на окружающую среду, сохранение водных ресурсов, путей миграции и нерестилищ промысловых рыб, а также мероприятий, способствующих недопущению засоления низовья и устья р. Дон. Акт завершения проектных работ подписан 25 января 2019 года. На оба этапа получены соответствующие положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России».



### ОБЪЕКТЫ ПЕРВОГО ЭТАПА СТРОИТЕЛЬСТВА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА

- устройство судоходной прорези (дноуглубление) — более 1,6 млн м<sup>3</sup>;
- площадка под объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения (площадка ОПСТВН) на левом берегу;
- причал и площадка строительной базы;
- сети электроснабжения (КВЛ).

Строительство объектов 1-го этапа (подготовительного периода) согласно государственному контракту от 23 апреля 2018 года выполняет генеральный подрядчик АО «Стройтрансгаз» (Москва). Стоимость работ была оценена суммой более 667 млн рублей. Плановый срок завершения контракта — 3 декабря 2018 года. Вместе с тем имелись факторы, которые объективно повлияли на отсрочку начала производства работ — необходимость подъема фрагментов судов, затопленных в период Великой Отечественной войны, и наличие взрывоопасных предметов в несудоходной протоке, подлежащей дноуглублению. В настоящее время строительство объекта находится на завершающей стадии.

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).

Непосредственно в рамках строительства, в частности, завершено погружению шпунта (695 шт.) причальной стенки. При производстве дноуглубительных работ и намыве площадок под будущие сооружения гидроузла намыто более 1 млн м<sup>3</sup> (около двух третей планового объема).

Для осуществления строительного контроля на объектах 1-го этапа (подготовительного периода) в Ростове-на-Дону на конкурсной основе определен исполнитель в лице ООО «Интерстройпроект». Государственный контракт заключен 6 июля 2018 года. Профессионально осуществляется и авторский надзор. На оказание соответствующих услуг 20 июля 2018 года заключен государственный контракт с АО «Акватик».



По информации, представленной генеральным подрядчиком, завершение строительно-монтажных работ по объектам 1-го этапа (подготовительного периода) запланировано до 25 декабря 2019 года.

Реализация проекта «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон. Объекты 2-го этапа (основного периода)» находится в стадии подготовки к проведению конкурсных процедур. Из федерального бюджета на завершение стройки в 2019–2020 гг. должно быть направлено более 21 млрд рублей.

В соответствии с решениями, принятыми на заседаниях президиума Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам в минувшем августе и проектного комитета — в октябре, завершение мероприятий по строительству Багаевского низконапорного гидроузла планируется в 2023 году. ■

### О РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ»

В целях достижения результатов, предусмотренных утвержденным паспортом федерального проекта, запланировано:

- строительство и реконструкция 73 объектов;
- строительство обслуживающего флота по 13 проектам в количестве 101 единицы;
- проведение путевых работ и капитального ремонта гидротехнических сооружений в рамках содержания внутренних водных путей.

Общий объем финансирования на период до 2024 года превышает 283 млрд рублей. Кроме того, по ряду мероприятий, реализация которых была начата до включения в комплексный план, фактически произведены расходы в размере 22,5 млрд рублей. Источником финансирования выступает федеральный бюджет.

Строительно-монтажные работы осуществляются по 19 мероприятиям строительства и реконструкции гидротехнических сооружений, в том числе: 10 объектов — переходящие на 2020 год, 6 объектов — завершение работ в 2019 году с получением заключения о соответствии, из них вводом в эксплуатацию — 2, остальные — в I квартале 2020 года.

# САБЕТТА И ГОРИЗОНТЫ СЕВМОРПУТИ



## ПОРТ САБЕТТА: ОБЪЕКТЫ ФГУП «РОСМОРПОРТ»

### СРОКИ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА:

- корневая часть юго-восточного ледозащитного сооружения: 30 марта 2016 года;
- морской канал, подходной канал, операционная акватория морского порта, объекты административного и подсобно-производственного назначения: 31 декабря 2017 года;
- объекты системы управления движения судов: I квартал 2018 года;
- северо-западное ледозащитное сооружение и глубоководная часть юго-защитного сооружения: 30 марта 2018 года.

### СРОКИ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ:

- корневая часть юго-восточного ледозащитного сооружения: II полугодие 2016 года;
- морской канал, подходной канал, операционная акватория морского порта, объекты административного и подсобно-производственного назначения: 2018 год;
- объекты системы управления движения судов: II полугодие 2018 года;
- северо-западное ледозащитное сооружение и глубоководная часть юго-защитного сооружения: II полугодие 2018 года.

Крупнейшим инфраструктурным проектом в мире, реализуемым в Арктических широтах, стал морской порт Сабетта. Основные мощности его заработали в 2018 году. Стоимость строительства объекта, в соответствии с государственной программой РФ «Развитие транспортной системы», превышает 117 млрд рублей. Этот океанский экспортный терминал также является частью еще более масштабного проекта — «Ямал СПГ», общий объем инвестиций в который оценивается в триллион. Помимо освоения месторождений, строительства завода по производству сжиженного газа и создания специального флота, он включает в себя выстраивание логистики по всему Северному морскому пути, ключевым объектом которого является порт Сабетта. В увязке с ним Правительством РФ в 2019 году, в частности, уже приняты решения о строительстве дополнительных портовых мощностей в Камчатском крае и Мурманской области, чтобы увеличить объем перевозок по Севморпути.

## ОСНОВНАЯ СТРОЙКА ЗАВЕРШЕНА

Главная практическая цель реализации проекта морского порта Сабетта — обеспечение эффективного освоения Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, строительство завода СПГ и морского порта по перевалке сжиженного природного газа мощностью 16,5 млн т в год и газового конденсата мощностью 1,35 млн т в год. Предусмотрена возможность увеличения годового грузооборота до 30 млн т. Основные участники проекта — ФГУП «Росморпорт», ОАО «Ямал СПГ». Строительство началось в соответствии с распоряжением Правительства России от 13.07.2012 №1259-р. Генеральным проектировщиком является АО «Ленморниипроект». Генеральные подрядчики строительства — АО «УСК МОСТ» и АО «МРТС».

Проект был разработан в 2012–2013 гг. по заказу ОАО «Ямал СПГ» и реализуется на принципах государственно-частного партнерства. Стоимость строительства объектов федеральной собственности, финансируемых из бюджета, превысила 67 млрд рублей. Остальные средства вложены инвестором.

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

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

В рамках проекта сформированы акватория порта площадью 590 тыс. м<sup>2</sup> и диаметром разворотного круга 440 м, морской канал в северной части Обской губы (48,9 км / 295 м / –15,1 м) и подходной канал (5,6 км / 495 м / –15,1 м), габариты которого достаточны для обеспечения судоходства по двум ледовым каналам.

Построены Северо-западное (длина 1270 м) и Юго-восточное (длина ледобоконводной части 773,8 м) ледозащитные сооружения, которые предназначены для обеспечения защиты акватории порта от ледовых полей и волнения. В эксплуатацию введены в декабре 2018 года. В целях обеспечения

**Проект строительства морского порта Сабетта, реализуемый ФГУП «Росморпорт» и ОАО «Ямал СПГ», признан «Лучшим решением в области логистики» в рамках премии «Формула движения – 2018». Награждение победителей состоялось 22 ноября 2018 года в Москве на форуме «Транспорт России».**

безопасности мореплавания также построены автоматизированные радиотехнические посты, приемный и передающий центры.

В 2019 велись работы по завершению строительства остальных вспомогательных береговых объектов в административной зоне порта Сабетта и их подключению к внешним сетям, а также по оформлению документации.

Как отмечает министр энергетики РФ Александр Новак, ввод в эксплуатацию завода «Ямал СПГ» дал стране дополнительный прирост ВВП в 0,4–0,5%, позволил России в 2017–2018 гг. увеличить долю на мировом рынке СПГ с 4 до 8%. Объем производства при этом продолжает наращиваться.

### МАСШТАБНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В дополнение к инфраструктуре порта Сабетта по инициативе ПАО «НОВАТЭК» (основной акционер проекта «Ямал СПГ») осуществляется подготовка к созданию двух морских перегрузочных комплексов на восточной и западной оконечностях трассы Севморпути.

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

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

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

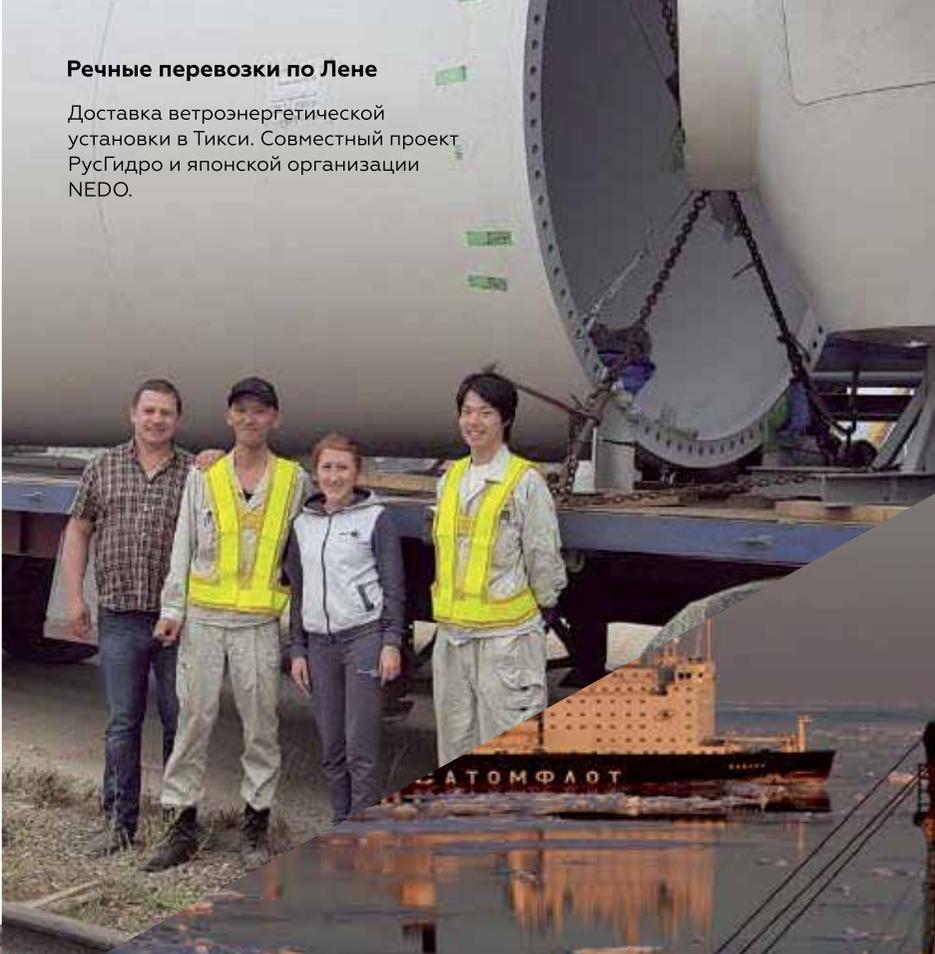
Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 28.03.2019 №554-р установлено расширение границ морского порта Сабетта для реализации нового инвестиционного проекта по строительству терминала в морском порту Сабетта, который нужен для освоения Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения на Гыданском полуострове. Согласно документу, будут созданы мощности для перевалки сжиженного природного газа объемом 19,8 млн т в год и стабильного газового конденсата объемом 1,8 млн т в год. Также предусмотрено создание искусственных земельных участков для размещения объектов инфраструктуры порта, технических эстакад, внутриплощадочных автомобильных проездов, комплекса инженерно-технических средств охраны, других сооружений и вспомогательных инженерно-технических элементов.

Принятое решение будет способствовать выполнению Указа Президента России «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в части увеличения грузопотока по Северного морского пути до 80 млн т. В этих целях проект включен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. ■



## Речные перевозки по Лене

Доставка ветроэнергетической установки в Тикси. Совместный проект РусГидро и японской организации NEDO.



## Вывоз техники Билибино— Певек.

Сентябрь 2019. Крайний рейс



## Грузоперевозки по Севморпути

Перевозка трубошпунта и металлоконструкций для строительства причальной инфраструктуры ПАТЭС «Академик Ломоносов» в Певеке

**as** GROUP  
группа компаний

г. Новосибирск, Жуковского, 102, оф 507  
8 804 333 74 88  
as-llc.com  
info@as-llc.com

Нам доверяют



РОСЭНЕРГОАТОМ  
БИЛИБИНСКАЯ  
АЭС



РОСЭНЕРГОАТОМ  
ПАТЭС



ПОЛИМЕТАЛЛ



Увеличение портовых мощностей Северо-Западного (Балтийского) бассейна остается одним из приоритетов Росморречфлота. Мероприятия, направленные на решение этих задач, включены и в проект «Морские порты России». В частности, в 2019 году почти 4,5 млрд рублей из федерального бюджета адресовано на завершение строительства грузопассажирского терминала в г. Пионерский Калининградской области. Заказчиком по объекту выступает ФГУП «Росморпорт».

# ПОРТ ПИОНЕРСКИЙ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ БАЛТИКИ

Реализация проекта «Строительство морской портовой инфраструктуры в морском порту Калининград. Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области» началась во исполнение поручений Президента и Правительства РФ (соответственно от 05.10.2013 №Пр-2368 и от 14.10.2013 №АД-П9-7317). Объект был включен в первый вариант государственной программы «Развитие транспортной системы». Далее Владимир Путин также дал поручение об обеспечении начала строительства в 2017 году.

Новый терминал сможет принимать не только круизные суда, но и паромы с экспортно-импортными грузами, в том числе транзитными. Реализация проекта будет способствовать динамичному развитию Калининградской области, в частности, туристической инфраструктуры, обеспечению транспортной независимости региона. Кроме этого ожидается, что ввод в эксплуатацию морского терминала создаст необходимые условия для приема грузов, которые в настоящее время следуют в Россию через порты прибалтийских государств.

В рамках проекта на Балтийском море будет создан новый современный порт с причалами для приема круизных и грузопассажирских судов, способный обслуживать не менее 250 тыс. пассажиров круизных судов, 25 тыс. пассажиров паромных судов и до 80 тыс. накатной техники в год.

В соответствии с распоряжением Правительства от 16.12.2017 Росморпорт выступает застройщиком объектов федеральной собственности порта в составе причальных и оградительных сооружений, акватории, берегоукрепления внутри гавани, искусственных земельных участков, внутриплощадочных сетей и сооружений, береговых объектов автомобильного пункта пропуска, площадки для организации стоянки автотранспорта.

Проект реализуется на основе инвестиционного соглашения от 20.12.2017 №746/ДО-17, в соответствии с которым инвестор должен создать или реконструировать ряд объектов за счет собственных и (или) привлеченных средств. В частности, на инвестора налагается обязательство обеспечить финансирование строительства здания пассажирского терминала, а также сетей и со-



оружий дождевой канализации. Общий объем инвестиций, включая средства федерального бюджета, превысит 8 млрд рублей.

В рамках проекта предусмотрены проведение дноуглубительных работ на площади 30,6 га, строительство искусственных земельных участков, оградительного мола длиной 771 м, двух причалов грузопассажирского терминала (длиной 365 и 360 м), 110-метрового причала для судов портового флота, а также берегоукрепительные сооружения внутри гавани на протяжении 245 м, здания пассажирского терминала и пункта пропуска через государственную границу РФ.

Также предстоит реконструкция существующих сооружений, часть которых демонтируют. Северный мол полностью реконструируют на протяжении 559 м (в частности, будет отсыпана песчаная дамба). Предусмотрен частичный демонтаж Восточного мола с реконструкцией, а также демонтаж производственного причала.

После проведения дноуглубительных работ с целью приема круизных лайнеров глубина на входе в порт составит 10,9 м, тогда как сейчас она равняется 5–6 м. Согласно проекту, следовало извлечь около 1,2 млн м<sup>3</sup> грунта.

Морской вокзал будет разной этажности (от 1 до 4 этажей, включая подвальный). Внешний облик здания должен соответствовать стилистике исторической застройки города: планируется использовать архитектурные приемы, характерные для Восточной Пруссии. В составе проекта также строительство стоянок для экскурсионных автобусов и легковых авто, накопительной площадки для грузовиков, навесов, складских и га-

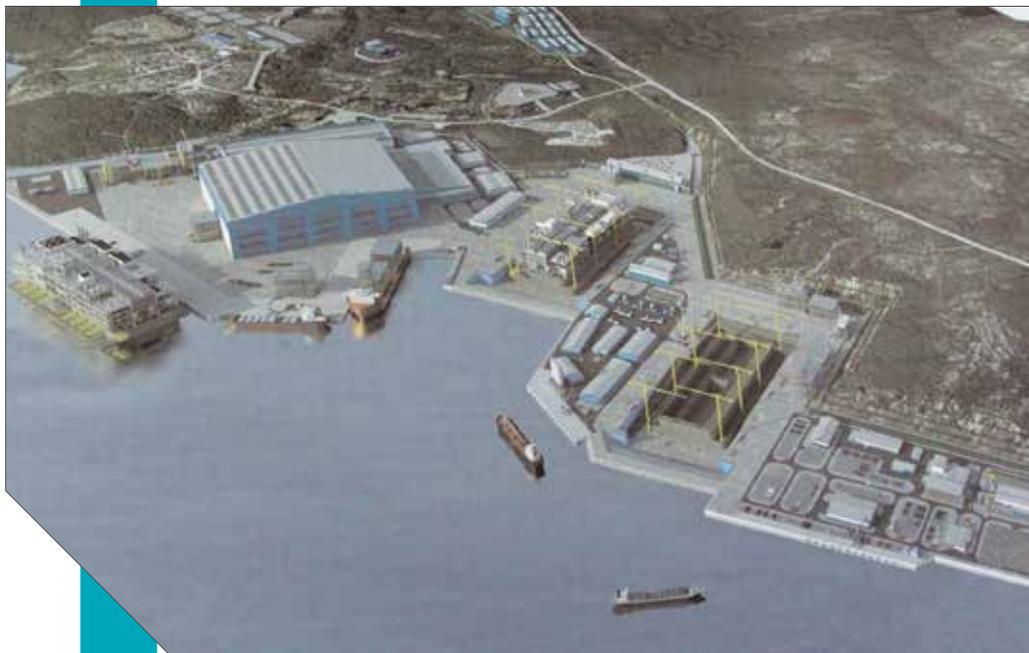
ражных помещений. Будут созданы искусственные (насыпные) земельные участки площадью 3,3 и 1,6 га. В итоге площадь порта в границах береговых зданий, строений и сооружений составит почти 13 га.

Положительные заключения государственной экологической экспертизы (утверждено приказом Управления Росприроднадзора по Калининградской области) и ФАУ «Главгосэкспертиза России» по проекту были получены в 2016 году.

Расчет сделан на то, что ежегодно в Пионерский будут заходить 422 судна: 110 круизных лайнеров и 312 паромов. При проектировании причалов ориентиром служил лайнер премиум-класса Celebrity Solstice, то есть здесь смогут швартоваться суда длиной до 317,2 м, рассчитанные на 3148 человек.

На первом этапе морской терминал сможет принимать 225 тыс. пасс./год (при учете того, что сезон круизного судоходства составляет пять месяцев). Далее к ним прибавятся еще 80 тыс. прибывающих на пароме, которые порт сможет принимать круглогодично. Что касается грузооборота, то пропускная способность терминала составит 87,6 тыс. авт./год.

В составе федерального проекта «Морские порты России» объект именуется как «Строительство морского международного грузопассажирского района в г. Пионерский Калининградской области». Выделение средств из госбюджета было запланировано на 2019 год с целью завершения реализации проекта. Поставлен вопрос об окончании строительства и вводе в эксплуатацию терминала до начала летней навигации 2020 года. ■



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

# РАЗВИТИЕ МТУ — В КОМПЛЕКСНОМ ПЛАНЕ

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, интегрированный в международный транспортный коридор «Север — Юг».

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

млрд — федеральное финансирование, 79,4 млрд — средства частных инвесторов. Рассматривается также возможность применения принципа инфраструктурной ипотеки.

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. (Справочно: по итогам 2017 года — 51,4 млн т.)

В декабре 2013 года проект перешел в стадию реализации. Началось строительство электрифицированной железнодорожной линии от ст. Выходной до будущего порта на западном берегу Кольского залива протяженностью 46 км и пропускной способностью не менее 28 млн т в год. Генераль-

ный подрядчик — ООО «Стройгазконсалтинг». Государственный контракт на строительный контроль разработки рабочей документации и строительства объекта был заключен с АО «Институт «Стройпроект».

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

Проект распоряжения о заключении концессионного соглашения между Росморречфлотом и ООО «Морской торговый порт «Лавна» на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск был подготовлен Минтрансом России и направлен в Правительство РФ.

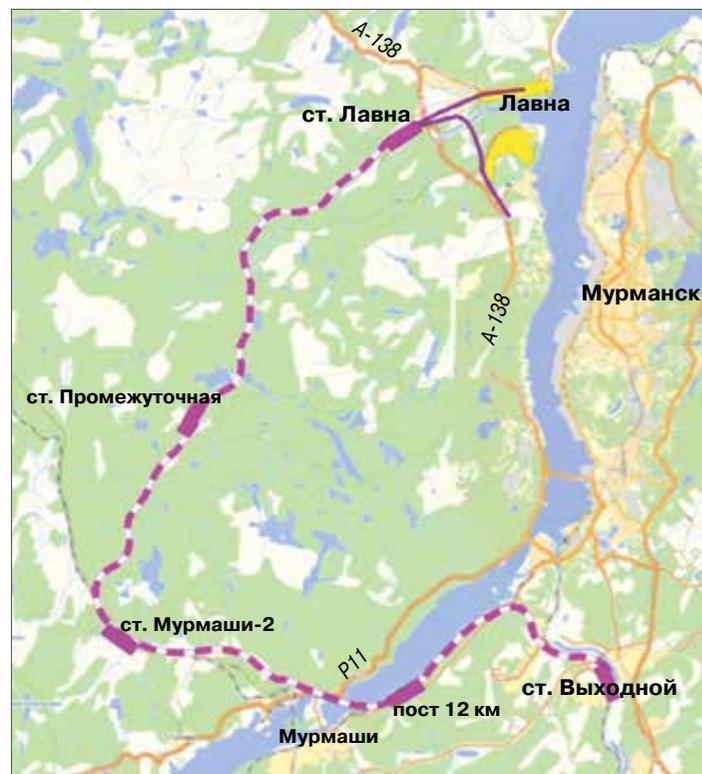
Подписаны акционерное соглашение с пулом инвесторов по строительству терминала, договоры купли-продажи долей в проектной компании ООО «Морской торговый порт «Лавна», а также акт финансового закрытия в рамках исполнения концессионного соглашения между Росморречфлотом и ООО «Морской торговый порт «Лавна».

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

На сегодняшний день по объекту «Комплекс перегрузки угля «Лавна» в морском порту Мурманск» в рамках мероприятия «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» завершено проектирование, получены положительные заключения государственной экспертизы и производятся строительные работы.

По информации Росморречфлота, в аналогичном статусе уже находится сейчас и реконструкция объектов второго грузового района морского порта Мурманск (исполнитель — ПАО «Мурманский морской торговый порт»). В 2019 году планируется также завершение проектирования по реконструкции объектов третьего грузового района (ООО «Мурманский балкерный терминал») и реализации собственных инвестпроектов ПАО «ММТП».

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих отмечал, что в условиях благоприятной внешней экономической конъюнктуры создаваемая инфраструктура МТУ будет востребована и загружена в полном объеме. Реализация проекта существенно расширит портовые мощности на Северо-Западе, а его важность для российской экономики в целом при этом состоит не только в возможности увеличить экспорт угля, но и, как задумывалось изначально, в перспективе создания здесь и наливных терминалов, и возможностей для перевалки других видов грузов. ■



### КОМПЛЕКС ПЕРЕГРУЗКИ УГЛЯ «ЛАВНА»

**Инициатор проекта:** ФКУ «Ространсмодернизация».

**Исполнитель:** ООО «Морской торговый порт «Лавна».

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

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

**Состав объектов:** угольный терминал; железнодорожная инфраструктура.

**Сроки реализации:**

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

**Статус проекта:** строительно-монтажные работы.





# АЭРОПОРТЫ

**В** Послании Федеральному Собранию 2018 года Президент России Владимир Путин обозначил беспрецедентные по масштабу задачи модернизации и расширения магистральной инфраструктуры страны, касающиеся и авиации. Исходя из поставленных целей, был разработан, в том числе, федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». По словам главы государства, основная задача в этом направлении сейчас заключается в «реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов и расширении сети межрегиональных регулярных пассажирских авиационных маршрутов, минуя Москву, до 50% от общего количества внутренних регулярных маршрутов». Для Росавиации профильный федеральный проект стал основным руководством к действию на ближайшие годы.

# КОМПЛЕКСНОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ СЕТИ

Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», входящий в состав Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, в части строительства и реконструкции включает в себя 68 объектов в 66 региональных аэропортах, 40 из которых расположены на территории Дальнего Востока. Реализуется он в увязке с государственной программой «Развитие транспортной системы». Основные затраты на эти цели возлагаются на федеральный бюджет и, следовательно, государственным заказчиком выступает Росавиация. На период 2019–2021 гг., согласно озвученным планам Минтранса, паспортом проекта определено госфинансирование в объеме более 98 млрд рублей.



Развитие аэропортов имеет особую социальную значимость в районах, где отсутствуют альтернативные виды транспортного сообщения. Последнее десятилетие отмечено повышенным вниманием государства к таким территориям. В рамках федеральных целевых программ «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)», «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» и «Социально-экономическое развитие Курильских островов (Сахалинская область) на 2007–2015 гг.» предусматривалась реализация мероприятий в 60 региональных аэропортах.

На ближайшие годы ключевое место в этом направлении займет реализация федерального проекта «Развитие региональных и местных аэропортов». (Справочно: для 48 объектов предусмотрена реконструкция аэродромного комплекса, включая реконструкцию (строительство) взлетно-посадочной полосы, для 20 — реконструкция вспомогательных объектов аэропортовой инфраструктуры). Курирует «Развитие региональных и местных аэропортов» министр транспорта РФ Евгений Дитрих, администратором является руководитель Росавиации Александр Нерадько.



**Размеры территории нашей страны подталкивают нас к тому, чтобы региональная авиация развивалась более интенсивными темпами. Ведь существует много мест, в которые можно добраться только на самолете. Задача работников транспортной отрасли — создать развитую единую сеть, которая будет удовлетворять потребности всех пассажиров.**



*Министр транспорта РФ Евгений Дитрих*



## ДВЕ ГРУППЫ

Конкретные объекты подразделены на две группы. В первую включены 25 аэропортов, которые обеспечивают экономическое развитие территорий, являясь точками роста. К ним относятся Челябинск, Хабаровск, Пермь, Саратов, Благовещенск, Нижнекамск, Ставрополь, Липецк, Минеральные Воды, Братск, Оренбург, Новосибирск, Томск, Ярославль, Грозный и другие. Для воплощения этих планов требуется 82,7 млрд рублей, в том числе 50,6 млрд дополнительно. Часть объектов стали переходящими с программ прошлых лет.

Реализация проектов первой группы даст мультипликативный эффект к развитию территорий. Причем упор делается на формировании авиахабов, что позволит вывести многие транзитные маршруты за пределы Москвы. Яркий пример — аэропорт Новосибирска. Перелет из Тюмени в Якутск через Толмачево выйдет на час быстрее и почти в три раза дешевле, чем через Шереметьево. А из Омска в Пекин экономия времени составит почти 5 часов, причем стоимость билета снизится почти в два раза. Всего можно говорить почти о двух тысячах вариантов стыковок через Новосибирск, минуя Москву.

Аэропорты второй группы призваны решать задачи национальной безопасности, являясь аэродромами совместного базирования, и жизнеобеспечения территорий, не имеющих иного круглогодичного вида транспорта. Они расположены преимущественно на Дальнем Востоке и Крайнем Севере. Среди них Магадан, Норильск, Нерюнгри, Соловки, Якутск, Амдерма, Нарьян-Мар, Мирный, Бодайбо и другие, всего 41 аэропорт. На реализацию этих проектов требуется 88,3 млрд рублей, в том числе 56,8 млрд дополнительно.

Показательно, что на объекты второй группы, расположенные на отдаленных территориях в сравнительно небольших населенных пунктах, может выделяться большее финансирование, чем на авиахабы в столицах регионов. Так, тройку лидеров «миллиардеров» по объему направляемых в 2019–2021 гг. средств федерального бюджета составляют якутские аэропортовые комплексы Мирный (почти 6,3 млрд рублей), Нерюнгри (4,9 млрд), Олекминск (почти 2,8 млрд).

## ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Что касается уже достигнутых результатов, то в 2018 году были введены в эксплуатацию ВПП в аэропортах Норильска и Улан-Удэ, объекты аэродромной инфраструктуры в аэропортах Бегишево (Нижнекамск), Кызыл, Тикси. Разработана, с получением положительного заключения государственной экспертизы, проектная документация на реконструкцию 33 объектов. В целом строительно-монтажные работы выполнялись на 22 объектах. Государственным заказчиком является Росавиация, заказчиком-застройщиком ФГУП «АГА(А)».



*Проект реконструкции аэропортного комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край)*

Крупнейшим реализованным проектом 2019 года стало открытие для регулярных пассажирских рейсов международного аэропорта в Саратове («Гагарин»), построенного с нуля. Длина ВПП — 3 км, ширина — 45 м. Пропускная способность — 1 млн пассажиров в год.

Знаковым проектом Росавиации и ФГУП «АГА (а) является также модернизация объектов аэродромной инфраструктуры международного аэропорта Челябинск в рамках подготовки к проведению саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году.

Кроме того, продолжилась реконструкция и строительство объектов аэродромной инфраструктуры в Хабаровске, Перми, Якутске, Магадане, Норильске, Томске, Минеральных Водах, Братске, Новосибирске, Улан-Удэ и других городах. На 2019 год были запланированы проектно-изыскательские работы в Мурманске, Грозном, Ижевске, Кирове, Чите, Магнитогорске, Липецке, и не только.

Что касается новых проектов, реализация которых началась в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, то, например, определены объемы работ по второму этапу объекта «Реконструкция аэропортного комплекса (г. Минеральные Воды, Ставропольский край)». В их числе: реконструкция пассажирского перрона, линий электроснабжения, водосточно-дренажной системы, системы светосигнального обеспечения, оборудования перрона, строительство аванперрона, устройство трансформаторной подстанции и т. д. Срок окончания реализации проекта: 2020 год.

Интересный прецедент возник в связи с реконструкцией аэропортного комплекса в Мурманске. Открытый конкурс на выполнение проектных работ выиграл петербургский Институт «Стройпроект», имеющий репутацию ведущего российского проектировщика автодорожной инфраструктуры. Предполагаемая площадь реконструируемых аэродромных покрытий составит 155 тыс. м<sup>2</sup>. В составе проекта: реконструкция (уширение) перрона, рулежной дорожки РД-6, водосточно-дренажной системы, объектов электроснабжения, периметрового ограждения, строительство аварийно-спасательной станции, а также патрульной дороги. Работы будут проводиться в условиях действующего аэропорта. Сроки исполнения договора: 20 августа 2019 года — 25 декабря 2020 года.

В целом, исходя из целевых ориентиров Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, на среднесрочную перспективу Росавиация ставит перед собой следующие задачи:

- обеспечение стабильного и безопасного функционирования системы воздушного транспорта, безопасности полетов, авиационной и транспортной безопасности;

- повышение доступности и качества авиаперевозок для населения с приоритетом развития авиасообщения между региональными аэропортами Российской Федерации;

- содействие развитию авиатранспортной инфраструктуры в целях освоения Арктики и Дальнего Востока;

- оказание во взаимодействии с региональными властями поддержки выполнению авиаперевозок пассажиров на социально значимых маршрутах. ■

После многолетнего перерыва Росавиация возобновила реализацию проектов строительства аэродромных комплексов международного класса «с нуля». Сначала в рамках подготовки транспортной инфраструктуры к Чемпионату мира по футболу в 2017 году открылся ростовский аэропорт Платов, теперь построен международный аэропорт Гагарин в Саратове. Проект реализован на основе государственно-частного партнерства. За счет федерального бюджета создана аэродромная инфраструктура, госзаказчиком по которой выступает Росавиация. Объект включен в государственную программу «Развитие транспортной системы». Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» на завершение первой очереди строительства при этом в 2019 году предусматривалось выделение почти 1,9 млрд рублей. Главный результат — обслуживание регулярных рейсов уже началось.



## АЭРОПОРТ ГАГАРИН: ПРОЕКТ ГОДА

### ОТ ИСТОРИИ К МИЛЛИАРДАМ

Цель реализации проекта — обеспечение приема современных воздушных судов и соответствия современным требованиям обслуживания авиалайнера, повышение уровня безопасности полетов, увеличение количества взлетно-посадочных операций как на внутренних, так и на международных сообщениях с использованием воздушных судов типа B-767-300 ER, B-737, A-319, Tu-204 и классом ниже.

Изначально проект имел официальное название «Строительство аэропортового комплекса «Центральный» (г. Саратов). Реализация его началась еще в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».

Название «Гагарин» присвоено распоряжением Правительства РФ от 22 мая 2018 года. Основной целью проекта Росавиация обозначила необходимость работы в Саратове аэропорта, соответствующего требованиям НГЭА и ИКАО (II категория), включая уровень безопасности полетов и вывод аэропорта из черты города. Идея модернизировать этот региональный авиахаб возникла еще более десяти лет назад. Тогда был поставлен вопрос о необходимости закрытия действующего аэропорта именно по соображениям безопасности. Региональный минтранс подписал контракт на проведение изысканий по площадке для нового аэродрома. Было принято решение строить его в Сабуровке, в 20 км от города. Однако без аэровокзала это, разумеется, обернулось бы неудобствами для пассажиров.



### ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- общая площадь пассажирского терминала — 23 тыс. м<sup>2</sup>;
- общая площадь зданий и сооружений — 35,2 тыс. м<sup>2</sup>;
- пропускная способность — 1 млн пасс./год, 570 пасс./ч;
- количество телескопических трапов — 3;
- искусственная взлетно-посадочная полоса — 3000×45 м;
- количество мест стоянок воздушных судов — 25, в том числе 2 для обработки ПОЖ;
- расчетный тип ВС — Boeing 767-300 ER.

Принятие ФЦП «Развитие транспортной системы России» вдохнуло в проект новую жизнь. В августе 2013 года было решено построить также аэровокзал, а заодно изменить характеристики взлетно-посадочной полосы, чтобы она смогла принимать все основные типы самолетов.

Строительство нового международного аэропорта стало крупнейшим инфраструктурным проектом, реализуемым на территории региона. Общий объем финансирования — более 20 млрд рублей.

### ТРЕХСТОРОННЯЯ РЕАЛИЗАЦИЯ

ГЧП-проект реализуют три стороны: государство, региональная власть и бизнес.

Минтранс РФ в лице Росавиации обеспечивает проектирование и строительство аэродрома класса «Б» с полным комплектом зданий и сооружений. Это искусственная взлетно-посадочная полоса, две соединительных рулевых дорожки, перрон с местами стоянок воздушных судов, система светосигнального оборудования, периметровое ограждение аэродрома с КПП, водосточно-дренажная сеть, очистные сооружения ливневых стоков, здание аварийно-спасательной станции с тренировочным полигоном, объекты метеорологического и радионавигационного обеспечения полетов. Заказчик-застройщик: ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный проектировщик: ООО «ТрансПроект СПб», генеральный подрядчик: АО «Мостоотряд-99». Объем средств федерального бюджета, предусмотренных в рамках нового варианта государственной программы РФ «Развитие транспортной системы», составляет 7,2 млрд рублей.

Правительство Саратовской области взяло на себя проектирование и строительство линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры: подъездной дороги от федеральной трассы Р-228 протяженностью 12,3 км (Северный автодорожный подход), систем хозяйственно-бытового водоснабжения и водоотведения, газоснабжения, электроснабжения, сетей связи. Затраты областного бюджета предполагаются в размере 5 млрд рублей.

Управляющая компания «Аэропорты Регионов» в лице АО «СарАэро-Инвест» обеспечивает проектирование и строительство объектов служебно-технической территории нового аэропорта. Прежде всего, это аэровокзальный комплекс (пассажирский терминал) внутренних и международных воздушных линий. Другие объекты — административные, технологические и производственные сооружения (включая гараж средств наземного обслуживания, технологическое здание с КПП, котельную, внутренние инженерные сети и т. д.), благоустройство привокзальной площади с парковочными

зонами, сеть внутренних автодорог и пешеходных дорожек. Генеральный подрядчик: ООО «Эста Констракшен». Объем привлекаемых инвестиций — 7,7 млрд рублей.

Срок окончания реализации проекта «Строительство аэропортового комплекса «Гагарин» (г. Саратов), I очередь» (объекты федеральной собственности): 2020 год.

## ЭТАПЫ И ПОЛЕТЫ

Сдача в эксплуатацию федеральных объектов подразделена на четыре этапа. Первый из них включал в себя переустройство ВЛ 10 кВ. Наибольшие объемы работ были запланированы в составе второго этапа. Это строительство взлетно-посадочной полосы, перрона с площадкой ПОЖ, КПП-2 и КПП-3, АСС с учебно-тренировочным полигоном СПАСОП, патрульной дороги, очистных сооружений, устройство сети рулевых дорожек, ограждения аэродрома с ТСО, системы светосигнального обеспечения по I категории ИКАО, водосточно-дренажной сети, объектов электроснабжения аэродрома, оборудование объектами РТОП, метеорологического обеспечения полетов.

Третий этап включает в себя строительство административного здания КДП, БТХО, четвертый — устройство системы светосигнального обеспечения по II категории ИКАО, устройство верхнего слоя патрульной дороги из асфальтобетона, оснащение аэродрома РЛС-ОЛП.

15 августа 2019 года Росавиацией выдано разрешение на ввод в эксплуатацию объектов второго этапа капитального строительства аэропорта. 18 августа, в День Воздушного флота России, аэропорт Гагарин принял тестовый пассажирский рейс из Москвы. На самолете Boeing 737-800 прибыли почетные гости, среди которых были Председатель Госдумы Вячеслав Володин, заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик, руководитель Росавиации Александр Нерадько, генеральный директор ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Юрий Жирков, космонавт, Герой России Юрий Шаргин и космонавт-испытатель Сергей Прокопьев.

Обслуживание регулярных авиарейсов началось 20 августа 2019 года. Старый саратовский аэродром гражданской авиации закрыт.

На сегодняшний день ведутся работы по строительству административного здания КДП (третий этап первой очереди).

Функциональные преимущества аэропорта Гагарин — это, прежде всего, длина взлетно-посадочной полосы и ее несущая способность, что позволяет принимать большинство типов современных средне- и дальнемагистральных воздушных судов. Появилась возможность расширить географию по-



**Международный аэропорт Гагарин признан Союзом архитекторов России лучшим проектом в архитектурно-градостроительной области 2019 года. На XXVII фестивале «Зодчество», проходившем в Москве с 17 по 19 октября, авторский коллектив архитекторов, дизайнеров и проектировщиков удостоен главного приза — «Хрустальный Дедал».**

летов. К тому же их безопасность повысится за счет как современной инфраструктуры аэродрома, так и выполнения взлетно-посадочных операций над малозаселенной местностью.

Новый пассажирский терминал также обеспечивает более высокое качество обслуживания — уровня «С» по классификации ИАТА. А на перспективу предусмотрена возможность реконструкции инфраструктуры с увеличением пропускной способности аэропорта до 2,5 млн пасс./год. ■



По Сибири в рамках реализации федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» особо выделяются два масштабных и по-своему уникальных проекта по модернизации и расширению аэродромной инфраструктуры — в Норильске и Новосибирске. В первом случае (аэропорт Алыкель) работы уже близятся к завершению, во втором (аэропорт Толмачево) — основной их фронт еще впереди.

# В СИБИРСКИХ МАСШТАБАХ

## АЛЫКЕЛЬ (НОРИЛЬСК)

Реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры норильского аэропорта — это уникальный опыт в российской и международной практике в условиях «вечной мерзлоты». Официальное название проекта: «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Норильск, Красноярский край)», «Реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта Алыкель, г. Норильск, Красноярский край».

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

Государственным заказчиком по федеральной части проекта выступает Росавиация. Заказчик-застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральный проектировщик — ООО ПИ «Красаэропроект», генеральные подрядчики — ООО «Трансстроймеханизация», ООО «ТехСпецПроект». Общий объем финансирования превышает 4 млрд рублей, в том числе 1,6 млрд — за счет внебюджетных источников.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы проводилась в три этапа (строительных сезона) без прекращения эксплуатации аэропорта. Торжественное открытие обновленной ВПП длиной 2821 м — основного элемента аэродромной инфраструктуры — состоялось 24 сентября 2018 года.

На текущий год было запланировано, в частности, выполнение работ по реконструкции перрона, строительству патрульной дороги, ограждения аэропорта с ТСО, устройству водосточно-дренажной сети, очистительных сооружений ОС №1 с ТП-ОС1, устройству инженерных сетей и другие виды работ, предусмотренные проектом. Объем федерального финансирования в рамках программы «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» составляет 844 млн рублей. Срок полного завершения реализации проекта — 2020 год.

## ТОЛМАЧЕВО (НОВОСИБИРСК)

Международный аэропорт Толмачево является крупнейший за Уралом транзитным авиаузлом на ключевых направлениях между Европой и Азией, считается вторым по значению трансферным хабом России после Москвы. Пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пасс./ч, на международных — 1,3 тыс. Из Новосибирска можно вылететь почти в 100 точек мира. В 2018 году Толмачево обслужило 5,9 млн пассажиров, и ожидается дальнейший рост пассажиропотока.

Благодаря ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» аэропорт стал единственным в Азиатской части страны, имеющим две ВПП

«Аэропорт Толмачево — один из наиболее интенсивно развивающихся авиационных узлов федерального значения. Крупнейший за Уралом транзитный хаб на важнейших направлениях между Европой и Азией. Проект развития аэропорта Толмачево — один из показательных примеров для всей авиационной отрасли России».

*Министр транспорта РФ Евгений Дитрих*



(I и II категории ИКАО). Это также придало импульс привлечению средств в модернизацию остальной инфраструктуры аэропорта из внебюджетных источников.

Еще в 2015 году было получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» по новому проекту. Программа развития аэропорта до 2025 года включает в себя расширение действующего и постройку второго грузового терминала, реконструкцию ВПП-1 с полной заменой покрытия (в связи с изношенностью), увеличение числа рулежных дорожек, дальнейшую модернизацию аэродромной инфраструктуры.

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

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

интенсивности авиаперевозок. Предполагается, что проект модернизации Толмачево будет реализовываться в несколько этапов.

Из внебюджетных источников на строительство терминального комплекса намечено привлечь 11 млрд рублей. На первом этапе до 2022 года планируется увеличить площадь терминалов до 80 тыс. м<sup>2</sup>, что и позволит обслуживать 10 млн пасс./год. На втором этапе до 2025 года площадь комплекса увеличится до 105 тыс. м<sup>2</sup>. Тогда аэропорт сможет обслуживать 13–15 млн пассажиров.

Модернизация аэродромного комплекса при этом является не менее важной задачей, а решать ее предстоит с помощью государства. В рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в 2019–2021 гг. ожидается выделение 5,9 млрд рублей из федерального бюджета на продолжение реконструкции по ранее утвержденному проекту. В частности, планируется выполнить работы по строительству взлетно-посадочной полосы, сети рулежных дорожек и водосточно-дренажной сети, устройству светосигнального оборудования и периметрового ограждения. Источник финансирования проекта — федеральный бюджет. Начальная (максимальная) цена контракта превышает 3,6 млрд рублей. ■

# БАЛАНДИНО: НАВСТРЕЧУ САММИТАМ



Решение о масштабной реконструкции аэропорта было принято после того, как Президент России своим указом определил Челябинск местом проведения в 2020 году заседания Совета глав государств — членов Шанхайской организации сотрудничества и встречи глав государств, входящих в объединение БРИКС.

Заказчиком-застройщиком по федеральной части проекта является ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». Генеральный подрядчик — ОАО «Центродорстрой». Проектная документация по первому этапу объекта «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск)» получила положительные заключения ФАУ «Главгос-

На Урале крупнейшим проектом, реализуемым Росавиацией, является «Реконструкция аэропортового комплекса «Баландино» (г. Челябинск)» в рамках подготовки к проведению саммитов ШОС и БРИКС в 2020 году. Основная практическая задача — увеличение пропускной способности аэропорта, обеспечение соответствия взлетно-посадочной полосы и других объектов аэродромной инфраструктуры аэропорта современным требованиям в области безопасности полетов, доведение аэропорта до требований III категории ИКАО по МКп-270. Проект реализуется в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.



экспертиза России» в мае 2018 года. Проектировщиком (АО «ПИ и НИИ ВТ «Ленаэропроект») предусматривается устройство разворотной площадки на ИВПП с МКпос.-2700, реконструкция рулежной дорожки РД-5 (РД-Е) и строительство РД-2 (РД-В), реконструкция участка магистральной рулежной дорожки МРД-2 (РД-М2) в пределах перрона-1, реконструкция перрона-1 с

усилением и расширением для размещения 15 мест стоянок, строительство площадки для обработки ВС противообледенительной жидкостью, реконструкция объектов электроснабжения, замена светосигнального оборудования, строительство периметрового ограждения с оснащением системами охранной сигнализации и телевизионного наблюдения.

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

Проектная документация по второму этапу реконструкции аэропортового комплекса «Баландино» разработана ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» за счет средств АО «Челябинское авиапредприятие». Цель — снятие инфраструктурных ограничений для приема и размещения воздушных судов делегаций саммитов ШОС и БРИКС. Предусматривается строительство нового перрона №2 на 11 МС под широкофюзеляжные ВС типа B-777-200ER, B-747-400, Ил-96, включая 3 МС для встречи ВС глав делегаций, а также реконструкция рулежной дорожки РД-1 (РД-А), участка магистральной рулежной дорожки МРД-1 (РД-М1) от ИВПП с МКпос.-900. Для реализации второго этапа выделяются дополнительные средства федерального бюджета в объеме свыше 2 млрд рублей.

Также по заказу Челябинского авиапредприятия турецкая компания «Лимак-маращстрой» приступила к строительству нового пассажирского терминала площадью 16,3 тыс. м<sup>2</sup>. Сумма частных инвестиций составляет 3,2 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию намечен на I квартал 2020 года. Общая площадь аэровокзального комплекса увеличится до 34,2 тыс. м<sup>2</sup>, пропускная способность — до 2,5 млн пасс./год (свыше 1 тыс./ч при пиковой нагрузке).

До 2020 года в аэропорту Челябинска планируется, в частности, выполнить работы по уширению ИВПП, реконструкции (строительству) перрона и РД, строительству патрульной дороги и ограждения аэропорта с ТСО, устройству водосточно-дренажной сети, очистных сооружений ОС №1 и ОС №2, реконструкции объектов электроснабжения, инженерных сетей, устройство объектов РТОП и метеообеспечения, доведение ИВПП до требований III категории ИКАО.

В мае 2020 года планируется завершить пусконаладочные работы и ввести объект в эксплуатацию к проведению саммитов ШОС и БРИКС.

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

После завершения реконструкции Баландино кардинально изменит свой облик и при этом сможет получить высшую категорию ИКАО, что позволит принимать воздушные суда всех уровней. ■



«Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Улан-Удэ, Республика Бурятия» — один из крупных проектов Росавиации 2016–2019 гг. Его реализация началась в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», а завершается в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы». Общий объем финансирования из федерального бюджета составил 4 млрд рублей. В декабре 2018 года строители рапортовали об окончании основного этапа реконструкции — в аэропорту Байкал состоялось открытие новой взлетно-посадочной полосы (ИВПП-2). На осень 2019 года оставалось завершить пусконаладочные работы по инженерной инфраструктуре.

# БАЙКАЛЬСКИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГОРИЗОНТЫ

Основные задачи проекта — развитие маршрутной сети Республика Бурятия, увеличение пассажиропотока, строительство новой взлетно-посадочной полосы и обеспечение возможности регулярной эксплуатации в аэропорту современных воздушных судов типа по первой категории посадки.

Узловой аэропорт федерального значения Байкал имеет статус международного. Основное преимущество авиахаба обусловлено его географическим расположением, дающим возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

В 2017 году Байкал четвертым в России получил статус открытого аэропорта по пятой степени свободы воздуха (после Владивостока, Сочи и Калининграда). Такой режим предусматривает прием самолетов любых иностранных перевозчиков почти без ограничений, вне зависимости от условий соглашений об авиасообщении с РФ. При «открытом небе» зарубежные авиакомпании могут не только без ограничений выполнять международные полеты из Улан-Удэ, но и совершать транзитные перелеты между третьими странами с посадкой в Байкале.

Участники проекта реконструкции: государственный заказчик — Росавиация; заказчик-застройщик — ФГУП «Администрация гражданских аэро-

портов (аэродромов); генеральный проектировщик — ФГУП НИИ и ПИ ГА «Аэропроект»; генеральный подрядчик — ФГУП «ГВСУ №7».

Проектной документацией, получившей положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» в апреле 2016 года, предусматривалось: строительство новой ИВПП-2 (3400×45 м), рулежных дорожек (РД-Н и РД-Г), устройство светосигнального оборудования ОВИ-1 с двух направлений посадки, водосточно-дренажной сети, объектов РТОП, патрульной автодороги, САСС с учебной башней, строительство очистных сооружений №2, ЦРП-1Н и КТП, сетей связи и электроснабжения, линии связи и управления, наружных инженерных сетей водоснабжения, водоотведения и теплоснабжения.

Ключевой объект — ИВПП-2 — начали строить в 2016 году в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона». Проект также стал одним из мероприятий обновленной госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы», утвержденной в конце 2017 года.

Заключение о соответствии объекта капитального строительства (по первому этапу реконструкции аэродромного комплекса) требованиям проектной документации, в том числе по энергетической эффективности, Забайкальское управление Ростехнадзора выдало ФГУП «АГА (А)» 4 декабря 2018 года. В тот же день Росавиация дала разрешение на ввод в эксплуатацию искусственной взлетно-посадочной полосы, сертифицированной по I категории метеоминимумов Международной организации гражданской авиации. Как уже отмечалось, торжественная церемония открытия ИВПП-2 состоялась 19 декабря 2018 года. Новая полоса с цементобетонным покрытием длиной 3,4 тыс. м и шириной 45 м, оснащенная современным светосигнальным и радиотехническим оборудованием, может принимать любые воздушные суда, в том числе Airbus A380 (крупнейший в мире пассажирский лайнер) и Boeing 737. Первый самолет, который приземлился на ней, следовал по международному маршруту «Новосибирск — Улан-Удэ — Пекин».

На 2019 год были запланированы работы по строительству рулежной дорожки (РД-Г), стартовой аварийно-спасательной станции, очистных сооружений, устройству водосточно-дренажной сети, очистительных сооружений (ОС №2). 3 сентября 2019 года Росавиация выдала ФГУП «АГА (а)» разрешение на ввод в эксплуатацию объекта капитального строительства «Реконструкция аэродромного комплекса аэропорта Улан-Удэ, Республика Бурятия», 2-й этап». Оставалось завершить пусконаладочные работы по отоплению, вентиляции, электроснабжению, насосному оборудованию и общее благоустройство. ■



# ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ПРИОРИТЕТ



*Аэропорт Новый (Хабаровск)*

Из 66 аэродромов, реконструкция которых финансируется федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», интегрированным с государственной программой РФ «Развитие транспортной системы», 40 находятся в Дальневосточном федеральном округе. Здесь авиация зачастую является единственным круглогодичным видом транспорта, однако аэропортовая инфраструктура требует модернизации и расширения. Реализация масштабных мероприятий, преследующих эти цели, началась еще в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». При модернизации международных аэропортов государственным заказчиком неизменно выступает Росавиация, а заказчиком-застройщиком — подведомственное ей ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». В регионе есть еще ряд малых аэропортов Оссора, Зея, Сеймчан и др. Здесь заказчик-застройщик — подведомственные федеральные казенные предприятия.

## ИГНАТЬЕВО (БЛАГОВЕЩЕНСК)

В авиагавани столицы Амурской области началась реализация принципиально нового проекта реконструкции. Игнатьево — аэропорт федерального значения со статусом международного, обеспечивает регулярное авиасообщение региона с городами Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также с Москвой. На сегодняшний день взлетно-посадочная полоса и перрон имеют высокую степень дефектности, необходимо обновление системы светосигнального оборудования, требуется модернизация и по другим параметрам.

Проект «Строительство и реконструкция аэропортового комплекса «Игнатьево» (г. Благовещенск)» уже получил положительное заключение Главгосэкспертизы. Предусмотрено строительство новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) длиной 3000 м. Также планируется провести замену светосигнального оборудования аэродрома, реконструировать перрон, рулежные дорожки и места стоянок воздушных судов, построить аварийно-спасательную станцию, оборудовать очистные сооружения. Будут проведены мероприятия и по объектам транспортной безопасности: установка технических средств охраны периметра, строительство ограждения аэродрома и нового КПП. Особенность проекта — ведение работ в условиях действующего аэропорта, без вывода из эксплуатации существующей ВПП.

Предварительно стоимость реализации проекта оценивается в 4,6 млрд рублей. Источник финансирования — федеральный бюджет. На 2019 год было запланировано выделение более 1,3 млрд. Новая взлетно-посадочная



## АЭРОПОРТЫ

полоса позволит аэропорту принимать современные воздушные суда, что существенно улучшит транспортную доступность региона. Сроки выполнения работ — 2019–2021 гг.

### СОКОЛ (МАГАДАН)

В рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России» и «Развитие транспортной системы России» в 2006–2017 гг. были реализованы мероприятия «Восстановление покрытий ИВПП (III этап), РД-4 и пассажирского перрона в составе первой очереди реконструкции аэропорта Магадан» и «Реконструкция аэропортового комплекса «Сокол» (г. Магадан)». Затраты федерального бюджета по этим проектам составили 3,4 млрд и 3,8 млрд рублей соответственно.

В 2018 году в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» начата реализация мероприятия «Реконструкция аэропортового ком-

плекса «Сокол» (г. Магадан)», II этап». Проектная документация уже получила положительное заключение Главгосэкспертизы.

В частности, предусматривается реконструкция рулежных дорожек МРД, РД-2 с заменой светосигнального оборудования, реконструкция перрона, строительство площадок для противообледенительной обработки ВС, реконструкция системы электроснабжения аэродрома, линий связи и управления, строительство водосточно-дренажной системы перрона и РД, включая инженерные мероприятия по предотвращению подтопления с территории служебно-технической застройки, строительство очистных сооружений поверхностного стока, водопропускного сооружения, реконструкцию патрульной автодороги и ограждения аэродрома и т. д. На эти цели в 2018–2021 гг. предполагаются средства федерального бюджета в объеме около 3 млрд рублей. По состоянию на конец сентября текущего года на объекте велось устройство основания из щебня на РД-2, а также ограждения.

Срок окончания реализации проекта — 2022 год.



## ЕЛИЗОВО (ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ)

Реконструкция аэродромного комплекса международного аэропорта Елизово ведется с 2012 года и подразделена на три этапа. Идея модернизации воздушного транспортного узла «Петропавловск-Камчатский» была обусловлена необходимостью приведения его в соответствие с требованиями ИГЭА и ИКАО, а также обеспечением требуемого уровня безопасности полетов. Первоначально работы производились в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2018 года».

В составе проекта — удлинение ИВПП-1 на 900 м (с доведением до размеров 3400x60 м) и усиление несущей способности перрона. Также построено новое здание современного командно-диспетчерского пункта, осуществлено строительство патрульной и внутриаэродромных дорог, очистных



сооружений ливневого стока, установлено оборудование системы безопасности сооружений внешнего периметра и т. д.

Полеты с обновленной ВПП в аэропорту Елизово открылись в 2016 году. Здесь появилась возможность принимать дальнемагистральные гражданские лайнеры и тяжелые грузовые самолеты.

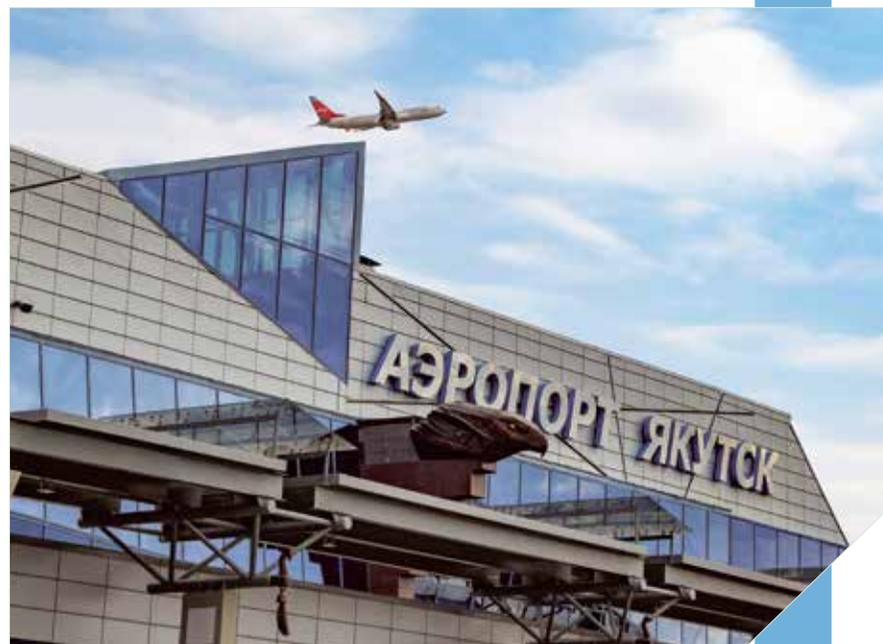
В 2018 году авиахаб вошел в состав холдинга «Аэропорты Регионов», который стал победителем инвестиционного конкурса на право дальнейшей модернизации главной воздушной гавани региона. Проект, согласованный с Росавиацией, предусматривает строительство четырехэтажного терминала внутренних и международных рейсов площадью более 40 тыс. м<sup>2</sup>, оснащено-

го четырьмя телескопическими трапами. Пропускная способность — 1,5 млн пасс./год. Общий объем частных инвестиций в реализацию проекта модернизации аэропорта составит 7,8 млрд рублей, плюс 2,4 млрд — федеральные средства. Срок ввода нового терминала в эксплуатацию — 2021 год.

## ЯКУТСК

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

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



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

В составе проекта — реконструкция искусственных покрытий ИВПП-2 с установкой светосигнального оборудования, с доведением ее характеристик до требуемых для эксплуатации расчетных типов ВС, ограждения аэродрома с установкой технических систем охраны периметра, строительство комплекса СПАСОП, очистных сооружений поверхностного стока, патрульной автодороги, оснащение средствами РТОП и метеообеспечения, устройство водосточно-дренажной системы, объектов электроснабжения и т. д. Особенностью реализации проекта является осуществление работ в условиях действующего аэропорта.

Объем финансирования из госбюджета превысит 4,7 млрд рублей. Основные средства выделяются в 2019–2020 гг. Строительные работы выполняет АО «Ирмаст-Холдинг». Реконструкцию ИВПП-2 в рамках этого проекта предполагается осуществить в два этапа за три строительных сезона. В 2017 году выполнялись подготовительные работы, включая разработку рабочей документации. Непосредственно I этап — 2018–2019 гг., II этап — 2020 год.

По состоянию на конец сентября, на объекте велись следующие виды работ: планировка летного поля; устройство кабельных переходов; реконструкция сети рулежных дорожек.

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

## НОВЫЙ (ХАБАРОВСК)

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

Положительное заключение Главгосэкспертизы проект «Реконструкция аэропортового комплекса «Новый» (г. Хабаровск)» получил в 2015 году. Работы по аэродромной инфраструктуре выполняет ООО «Трансстроймеханизация».

Предусматривается реконструкция взлетно-посадочной полосы ИВПП-1, рулежных дорожек, перрона и мест стоянки воздушных судов, си-

стемы светосигнального обеспечения, объектов электроснабжения, строительство очистных сооружений, патрульной дороги, аварийно-спасательных станций, площадки для обработки ВС ПОЖ, модернизация метеооборудования и т. д.

На реализацию проекта в 2015–2017 гг. были направлены средства федерального бюджета в объеме около 5,9 млрд рублей, в 2018 году — около 559 млн, в 2019-м — 1,5 млрд. В частности, осуществлена реконструкция покрытий ИВПП-1 на полную ширину, РД-А, РД-Е, РД-В, РД-Д, РД-Н, а также устройство основания из щебня на РД-В, узлах РД-В и РД-Ф. В 2020 году на завершение проекта в целом и ввод всех объектов в эксплуатацию в соответствии с ФАИП предусмотрено более 1,3 млрд рублей.

В аэропорту Новый, который включен в состав ТОСЭР «Хабаровск», также построен терминал внутренних авиалиний пропускной способностью 3 млн чел./год, оснащенный тремя телетрапами и имеющий площадь более 27 тыс. м<sup>2</sup>.

Объем инвестиционных вложений в проект, реализуемый на принципах ГЧП, — 4,9 млрд рублей. 3,9 млрд составили кредитные средства Внешэкономбанка и Фонда развития Дальнего Востока, 1 млрд — собственные средства российских и японских инвесторов. Генеральный подрядчик — турецкий консорциум «Лимакмарацстрой».

14 октября в новом терминале обслужены на прилет и вылет два первых рейса — из Москвы и Улан-Удэ. Торжественное открытие аэровокзала провел Президент России Владимир Путин в рамках V Восточного экономического форума. ■





# КАЧЕСТВО, ПРОВЕРЕННОЕ ВРЕМЕНЕМ

Дорожно-строительной компании «R-1» –  
**25 лет!**



г. Москва,  
ул. Кржижановского, д. 5, корп. 2  
Тел. +7 (499) 125-25-52  
факс +7 (499) 124-64-85

info-ruslan-1@mail.ru  
www.dskr-1.ru



**СТРОЙ**  
ИНЖИНИРИНГ

127411, г. Москва,  
Дмитровское шоссе, д. 157, стр. 12  
Тел. +7 (495) 518-79-99  
info@stroy-ing.com  
www.stroy-ing.com

**Строительный контроль  
на объектах дорожного  
строительства**