



Транспорт и дорожное хозяйство Ростовской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



«Ростовская область вступила в активную фазу выполнения программы трехлетки развития дорог. До 2026 года мы планируем провести ремонт почти одной тысячи дорог протяженностью 2200 км. Приоритет – опорная сеть, которая соединяет города, крупные населенные пункты. Это региональные и федеральные дороги, которые испытывают максимальную нагрузку транспорта.»

Мы активно наращиваем ассигнования на дорожный комплекс. Если пару лет назад в Ростовской области в целом на эти цели был направлен 21 млрд рублей, то в этом году – 41 млрд рублей. Но надо иметь в виду, что это включая очень крупные объекты, например, завершение строительства Ростовского транспортного кольца.»

В 2024 году планируем окончить первый этап строительства Западной хорды, завершающей части кольца, а в 2025-м – второй. Ростовское транспортное кольцо – большой и важный проект. Кольцо возьмет на себя нагрузку от транспорта, который едет сейчас через столицу региона, и территории внутри кольца будут чувствовать себя по-другому, а большой транспорт будет иметь альтернативный путь.»

**Губернатор Ростовской области
Василий ГОЛУБЕВ**

Время реализовать потенциал

Ростовская область отвечает на новые вызовы

Донской край традиционно считается перекрестком глобальных транспортных грузопотоков. И это правда: по территории региона проходят транспортные магистрали, связывающие центр России с югом, включая пересечение основных миграционных потоков с восточных, южных и западных границ России. В текущих условиях значимость эффективных логистических цепочек возрастает, тем более что сегодня Ростовская область сохраняет статус приграничной территории.

В первом полугодии в Ростовской области многие показатели социально-экономического развития оказались выше, чем в среднем по России. Так, индекс промышленного производства в январе – июне составил более 103%, объем строительных работ вырос на 23,5%, ввод жилья соответствует плану – 1,3 млн кв. м. Выросли показатели в розничной торговле, предоставлении услуг, общепите. По предварительной оценке минэкономразвития области, индекс физического объема инвестиций превысил 140%. В настоящее время в инвестпортфеле насчитываются более 640 проектов на сумму 708 млрд руб. В том числе в «Губернаторской сотне» – 43 проекта на сумму более 480 млрд руб.

Сегодня область по-прежнему является инвестиционно привлекательной, в том числе благодаря тому, что в регионе сохранены все действующие формы поддержки, рас-

ширен перечень преференций, действуют льготы по региональному инвестиционному проекту. Это не просто создание условий, а реальное появление на территории региона новых производств в разных сферах. Часть новых производств уже работают, а до конца текущего года еще запланировано открытие ряда предприятий. В том числе новые тракторные заводы, заводы сельскохозяйственной и коммунальной техники, предприятия по производству компонентов для легкой текстильной промышленности. В целом планируется, что по итогам года ВРП превысит 2 трлн руб., что означает небольшую динамику по отношению к прошлому году.

Развитие производства для региона имеет принципиальное значение еще и потому, что Ростовская область – это логистический центр, из которого можно поехать в любую точку с комфортом: на юг России, в сторону столицы, на новые территории. Регион на сегодня сохраняет статус приграничной территории – через нее идут основные транспортные потоки как на Донбасс, так и в Херсонскую и Запорожскую области. Таким образом, благодаря геополитическому положению и развитой транспортной инфраструктуре Ростовская область обладает значительным транзитным потенциалом, в том числе в системе международных транспортных коридоров, пять из которых проходят по территории региона. Поэтому модернизация существующих транспортных артерий

является неперенным условием развития региона.

Так, в 2023–2025 годах в Ростовской области объявлена трехлетка развития дорог. Регион прикладывает немалые усилия, чтобы федеральные, региональные и межмуниципальные дороги были приведены в нормативное состояние. В июне текущего года состоялось открытие обхода города Аксай: новая трасса сократит время пути в сторону Черноморского побережья на 50 минут, а с учетом обхода Краснодара – на полтора часа. Транзитный транспорт теперь не будет заезжать в Ростов–на–Дону, двигаясь с севера на юг и обратно, а 17 муниципальных образований Ростовской области, где проживают 2,5 млн человек, получат новые возможности для развития. Продолжается создание Ростовского транспортного кольца. На повестке дня – строительство завершающего 13-километрового участка со стороны Таганрога, вести в строй который запланировано до конца 2025 года. После его завершения появятся три новые территории под развитие и жилищное строительство.

В целом можно констатировать, что регион сегодня справляется со всеми поставленными задачами, включая рост протяженности автодорог, приведенных к нормативному состоянию, уменьшение социальных и транспортных рисков, развитие и совершенствование логистических коридоров.





Нет нерешаемых задач

Транспортный комплекс как основа повышения качества жизни



Последние годы экономика страны активными темпами перестраивается на новые экономические рельсы, делая упор на реализацию потенциала отечественной промышленности. Это в полной мере относится к Ростовской области, которая является своеобразным форпостом России – крупнейшим на юге России центром многоотраслевой промышленности, развитого сельского хозяйства, науки, образования и культуры. Важнейшую роль при этом играет транспортная отрасль. О глобальных трендах, новых задачах и вызовах, на которые предстоит ответить, рассказывает в интервью заместитель губернатора Ростовской области – министр транспорта Владимир ОКУНЕВ.

– Владимир Владимирович, вот уже больше года Россия живет в ситуации новых вызовов. Адаптировалась ли экономика региона, и в частности дорожно-транспортная отрасль, к новым реалиям?

– Разумеется, предприятия дорожно-транспортного комплекса пострадали от усиления санкционного давления и введения целого ряда ограничений, так как большая часть используемой в дорожном ремонте и строительстве техники, как и часть подвижного состава, задействованного в перевозке населения, произведена на территории дружественных государств. В первую очередь это отразилось на сроках и качестве как гарантийного, так и постгарантийного обслуживания и ремонта. Но нельзя сказать, что данные проблемы действительно стали критичными, относящимися к категории нерешаемых. Сегодня мы в состоянии обеспечить работоспособность наших отраслевых предприятий.

– Речь идет об импортозамещении или о параллельном импорте, призванном создать условия для поддержания в работоспособном состоянии той техники и механизмов, которые были приобретены ранее?

– Отраслевые предприятия используют схемы параллельного импорта для приобретения запасных частей и комплектующих, но это не лучший выход из сложившейся ситуации. Сроки поставки в три и более месяцев – не самые оптимальные условия для дорожников, которым в сезон важен каждый день. Да и длительный простой подвижного состава, задействованного в перевозке пассажиров, довольно критично сказывается на работоспособности транспортных предприятий. Именно поэтому сегодня мы в приоритетном порядке прорабатываем именно импортозамещение, рассматривая его в контексте возможности приобретения необходимой спецтехники и подвижного состава российского производства либо произведенного на территории дружественных государств.

Самой собой, помимо российской техники мы рассматриваем серийные образцы, произведенные на

территории Белоруссии и Китая. В первую очередь техника, выпущенная промышленными предприятиями указанных государств, нам известна и понятна, отдельные модели работают на территории России уже много лет и довольно хорошо себя зарекомендовали. Во-вторых, сотрудничая с данными производителями, мы гарантированно получаем быстрый и качественный сервис, что крайне важно для наших отраслевых предприятий, работающих в довольно высоком темпе.

– Устраивает ли тот ассортимент, который производят предприятия Российской Федерации, Белоруссии и Китайской Народной Республики, дорожников и транспортников Ростовской области?

– На самом деле это уже сложившаяся история, и если говорить именно об отраслевых предприятиях, то в Ростовской области уже давно работают самосвальная техника, фронтальные погрузчики и экскаваторы из Китая и Белоруссии, то же самое можно сказать о дорожных катках и грейдерах. Жителям Донского края хорошо известны белорусские автобусы. Также не стоит забывать и том, что серьезный ассортимент специальной техники и подвижного состава, вплоть до трамваев и электробусов, выпускается и на предприятиях Российской Федерации. Разумеется, есть позиции, которые сегодня еще сложно заместить, но мы видим, что работа в данном направлении ведется, причем довольно серьезными темпами. Ну и, наверное, нужно учесть, что наше государство всячески поддерживает и стимулирует тех отраслевиков, которые в сложившихся реалиях отдают предпочтение российской технике и произведенной на территории дружественных

государств. Благодаря льготному лизингу, ставшему возможным за счет субсидий из бюджета Российской Федерации, наши дорожники сегодня имеют возможность покупать спецтехнику на выгодных, если сказать точнее – необременительных условиях.

– То есть мы с уверенностью можем говорить о том, что дорожники Ростовской области не снизят взятые ранее темпы и с достоинством выполнят все возложенные на них задачи?

– Дорожники Ростовской области не просто сохраняют взятые ранее, в 2022 году, высокие темпы дорожного ремонта и строительства, но и существенно их увеличили. По поручению губернатора Ростовской области Василия Голубева в 2023 году в регионе стартовала трехлетка дорог. В рамках данного масштабного мероприятия, охватывающего период 2023–2025 годов, мы ставим перед собой задачу привести в нормативное состояние максимальное количество объектов дорожной сети Ростовской области. За три года в регионе будут приведены в нормативное состояние более 900 объектов общей протяженностью 2000 км. На указанные цели планируется направить порядка 100 млрд руб. Стоит отметить, что речь идет не только о региональных и межмуниципальных дорогах, входящих в опорную сеть, но и о местных автомобильных дорогах. Так, из 908 объектов, планируем их привести в нормативное состояние до конца 2025 года, 646 – муниципальные автомобильные дороги, общая протяженность которых составляет порядка 1000 км. На указанные цели из федерального и регионального бюджетов будет направлено около 40 млрд руб. А это в первую очередь говорит о том, что по итогам реализа-

ции мероприятий, запланированных в рамках трехлетки дорог, нам удастся существенно повысить качество жизни жителей отдельных населенных пунктов, которое напрямую зависит от транспортной доступности социально значимых объектов.

– Если говорить о самых масштабных, самых знаковых объектах в сфере дорожного строительства, то какой проект вы бы выделили из общей массы мероприятий, реализуемых на территории региона в последние годы?

– Сегодня сложно представить более знаковый для региона проект, чем строительство Ростовского транспортного кольца (РПК). Когда мы ставили перед собой задачу объединить в единую систему 12 автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения, мало кто верил, что подобное вообще реализуемо. Однако сегодня мы ведем работы по строительству последнего этапа РПК – автомобильной дороги «Западная хорда», что позволит нам замкнуть кольцевую дорогу уже в 2025 году.

И это не просто имиджевый проект, основная особенность которого заключается в том, что создаваемая нами кольцевая дорога по своей протяженности на несколько километров превосходит московскую кольцевую автомобильную дорогу. Нет, это действительно архиважный проект, который кардинально изменит всю логистическую систему региона. Завершение строительства масштабной обводной дороги протяженностью 110 км позволит вывести за пределы городов Ростовской агломерации весь транзитный транспорт, обеспечив таким образом не только сохранность дорожного покрытия в границах целого ряда

муниципалитетов, но и улучшение экологической ситуации в местах проживания граждан. Но самое главное – это то, что в сложившихся реалиях именно РПК станет той магистралью, которая позволит нам грамотно и качественно администрировать транзитный трафик, направляющийся в новые регионы Российской Федерации и Республики Крым с территории других субъектов.

Также стоит отметить, что сегодня мы уже не рассматриваем автомобильные дороги как самостоятельные объекты. Реализуя подобные проекты, мы в первую очередь ставим перед собой вопрос, а даст ли новая магистраль некий импульс к развитию прилегающих территорий? И Ростовское транспортное кольцо более чем красноречиво доказывает, что там, где появляется дорога, начинает кипеть жизнь – возводятся новые микрорайоны, формируются промзоны и зоны отдыха, появляется коммерческая застройка. А это новые рабочие места, дополнительные поступления в бюджеты всех уровней и комфортная среда для обитания наших граждан.

– Если говорить о транзитном трафике, то нужно отметить, что его увеличение наверняка заставило Ростовскую область пересмотреть сложившиеся логистические схемы. Был ли готов регион к новым реалиям?

– Я не могу сказать, что мы предвидели ситуацию, которую спровоцировала первая террористическая атака на Крымский мост осенью 2022 года. Но хочу отметить, что регион в кратчайшие сроки стал именно той территорией, благодаря которой была обеспечена беспрепятственная доставка грузов как в новые субъекты, так и в Республику Крым. Буквально за несколько дней мы смогли решить вопрос с дорожными заторами, вызванными большим количеством большегрузного транспорта, направляющимся по вновь сформированному транспортному коридору г. Таганрог – г. Джанкой. Создание перехватывающих парковок на территориях, примыкающих к федеральной трассе А-280, которая сегодня уже имеет аббревиатуру Р-280, стало первым шагом к становлению системы по администрированию транзитных потоков.

Именно благодаря централизованному формированию транспортных колон мы не только смогли избежать заторов на наших автомобильных дорогах, но и решили вопрос с несанкционированными стоянками грузового транспорта на обочинах. В дальнейшем мы передали данный опыт коллегам из Донецкой Народной Республики, также оказав им содействие в организации двух перехватывающих парковок, что помогло нам окончательно структурировать транзитные потоки и обеспечить устойчивые транспортные связи Ростовской области и других субъектов РФ с новыми регионами и Республикой Крым.





– Развитие дорожной сети неизбежно повышает мобильность граждан. И здесь стоит учитывать, что речь идет не только о поездках на личных автомобилях, но и о росте популярности общественного транспорта. Что делается в данном направлении на территории Ростовской области?

– Конечно, мы работаем и над реформатированием, а точнее, над оптимизацией сложившейся маршрутной сети, делая ее более адаптированной под нужды граждан, и над обновлением подвижного состава. Только в текущем году 17 муниципальных образований будут переданы 158 автобусов разного класса, которые в дальнейшем выйдут на муниципальные и межмуниципальные маршруты. Если говорить о масштабных проектах, которые существенно изменят уровень и качество пассажирских перевозок, то стоит в первую очередь обратить внимание на мероприятия, направленные на модернизацию трамвайной инфраструктуры. Недавно мы завершили проект по модернизации трамвайной сети Таганрога, который состоялся благодаря государственно-частному партнерству, и уже тиражируем данный опыт на Донскую столицу, реализуя масштабное мероприятие по модернизации трамвайной сети Ростова-на-Дону. Проект предусматривает не только реконструкцию имеющегося трамвайного хозяйства, но и создание новых маршрутов, которые помогут нам обеспечить транспортную доступность развивающихся микрорайонов. Скоростной трамвай в совокупности с выделенными полосами движения позволит жителям мегаполиса сократить время в пути минимум на 30%, что является довольно серьезным результатом. В контексте развития сети самого экологичного, электрического транспорта в 2023 году для нужд трех крупных городов Ростовской области – Ростова-на-Дону, Волгодонска и Таганрога – будут закуплены 40 новых электробусов и 14 зарядных станций. Это позволит организовать ряд дополнительных маршрутов и снять вопрос транспортной доступности целого ряда микрорайонов. Помимо этого в рамках федерального проекта «Чистый воздух» подана заявка на приобретение 34 троллейбусов с системой автономного хода и 15 электробусов, а также 5 зарядных станций для Ростова-на-Дону, закупка которых планируется в 2024 и 2025 годах. И, что немаловажно, в стадии практической реализации вступил проект по восстановлению регулярных морских и речных пассажирских перевозок.

– Ростовская область планирует создать свой собственный пассажирский флот?

– Да, и это не просто намерения. Сегодня мы уже приобрели два судна «Валдай 45Р», что позволит нам в ближайшее время воссоздать маршрутную сеть, которая когда-то была востребована и популярна среди жителей региона. Хочу уточнить, что речь идет о скоростных судах на подводных крыльях. И если сейчас мы работаем именно над речными регулярными пассажирскими перевозками, то к 2025 году регион будет владеть и судами класса «море», вместимость каждого из которых составляет 120 пассажиров, что в свою очередь позволит нам организовать морские перевозки и связать Ростовскую область дополнительными, уже водными маршрутами с Краснодарским краем и Республикой Крым.

Хочу отметить, что благодаря сбалансированной стратегии развития опорной сети автомобильных дорог Ростовской области дает новый импульс к росту как транспортной, так и строительной отраслей. Строя дороги, мы максимально детально продумываем алгоритм развития прилегающих к ним территорий, при этом не забывая прорабатывать и вопрос транспортного обслуживания населения. В конечном итоге жители региона получают не просто отдельные объекты, пусть и социально значимые, а некую систему, наличие которой гарантированно создаст те условия для проживания, которые уже никто не сможет назвать некомфортными.





Магистраль, устремленная к морю

Северо–Кавказская железная дорога – одна из крупнейших магистралей страны, которая ежедневно решает стратегически важные задачи

Магистраль пролегает через 11 субъектов Южного и Северо–Кавказского федеральных округов, объединяя территорию порядка 430 тыс. кв. км с населением более 20 млн человек. СКЖД сегодня – это свыше 400 станций и десятки подразделений, где трудятся порядка 50 тыс. человек.

Магистраль активно развивается, соответствуя высокому ритму современной жизни. За последние годы были построены сотни километров пути, возведены мосты и путепроводы, модернизированы и реконструированы вокзалы и останочные площадки.

Без остановок по вторым путям

В текущем году основные усилия, как и в прошлые годы, были направлены на развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово–Черноморского бассейна, включая строительство вторых путей.

К настоящему времени уже завершены ключевые этапы реализации этого крупнейшего инфраструктурного проекта (Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла), начало которому было положено в 2007 году.

В апреле текущего года в рамках реализации проекта в Краснодарском крае была завершена модернизация станции Тихорецкая – крупнейшего узла на пути к портам Азово–Черноморского бассейна и транспортному коридору «Север – Юг». Реконструкция объекта, расположенного на пересечении линий Волгоград – Краснодар и Ростов–на–Дону – Минеральные Воды, началась в 2016 году и была разделена на три этапа.

В результате обновленный транспортный узел позволит значительно увеличить интенсивность доставки грузов в морские порты Тамани и Новороссийска. Исчезло еще одно так называемое узкое горлышко, которое мешало наращивать поток грузов. Появилась современная станция с высокой пропускной способностью.

В рамках реконструкции выполнены работы по созданию и модернизации трех постов электрической централизации (отвечают за управление стрелками и светофорами), вводу в четыре парка новых устройств микропроцессорной централизации (управляет устройствами автоматики), а также по строительству нового железнодорожного путепровода длиной 34 м.



Модернизация ст. Тихорецкая

В ходе реконструкции отсыпаны около 400 тыс. куб. м. земляного полотна, уложены 26,7 км пути и 110 стрелочных переводов, установлены почти 950 опор и смонтированы 62,3 км контактной сети.

В целом завершение реконструкции станции Тихорецкая позволит дополнительно провозить около 8 млн тонн грузов в год, а вместе с другими мероприятиями по развитию подходов к портам Азово–Черноморского бассейна – повысить пропускные возможности по направлению из Поволжья на Юг в 2,5 раза, до 101 пары грузовых поездов в сутки.

В едином транспортном узле

Еще один крупный проект связан со строительством новой линии Аэропорт Анапа – Тамань–Пассажирская – Анапа, соединяющей международную аэрогавань с инфраструктурой железнодорожного транспорта общего пользования.

Новый железнодорожный подход к аэропорту, расположенному в 5 км северо–восточнее железнодорожной станции, позволит выполнять рейсы по маршрутам станция Тамань–Пассажирская – Аэропорт Анапа и Аэропорт Анапа – станция Анапа. Строительные работы начались 1 апреля 2021 года.

Реализация данного инвестиционного проекта осуществляется в три этапа. На первом этапе предусмотрено строительство соединительной скобы на примыкании к перрону Юровский – Красная Стрела (1,2 км). На втором – строительство нового пути на железнодорожном участке Витязево – Аэропорт Анапа и пассажирского терминала с выделенной зоной и дополнительной

платформой (6 км). Третий этап предполагает строительство нового пути на железнодорожном участке Аэропорт Анапа – железнодорожная станция Анапа (6,9 км).

В настоящее время завершается строительство электрифицированного участка Витязево – Аэропорт Анапа с пассажирским терминалом.

В рамках реализации проекта уже построены путепроводы через автомобильную дорогу протяженностью 160 м и для проезда сельскохозяйственной техники длиной 25 м, уложены 7,4 км нового пути, смонтированы 9,8 км контактного провода.

При этом возводится новая железнодорожная станция Витязево. Для приема и отправления электропоездов максимальной длины 260 м – например, двухэтажного электропоезда «Ласточка» на 10 вагонов, – выполняется строительство останочного пункта Аэропорт Анапа.

Весь комплекс строительно–монтажных работ по объекту планируется завершить в конце 2024 года.

Реализация такого масштабного проекта упростит транспортную схему, улучшит железнодорожное сообщение с Крымом и Севастополем, а также снизит нагрузку на автомобильную трассу Темрюк – Краснодар.

После завершения строительства к 2025 году участок Юровский – Анапа будет пропускать 35 пар поездов в сутки.

Вокзал в национальном стиле

Один из крупнейших строящихся объектов на СКЖД – вокзальный комплекс Грозный, совмещенный с автовокзалом.

Основная идея размещения этого транспортно–пересадочного узла в сложившейся городской застройке связана с формированием объемно–пространственной композиции привокзальной площади и здания в едином архитектурном стиле.

Это будет двухэтажное здание прямоугольной формы общей площадью немногим более 3 тыс. кв. м. На первом этаже предполагается разместить основные службы вокзала, на втором – комнаты длительного отдыха и служебные помещения. Транспортно–пересадочный узел будет объединен общим навесом над железнодорожным вокзалом и перроном автовокзала. В центральной части навеса расположится башня с часами, выполненная в национальном стиле. Над проектируемой высокой пассажирской платформой длиной 600 м также предусмотрен навес.

Напомним, что строительно–монтажные работы по сооружению современного мультимодального комплекса были начаты в 2020 году.

В настоящее время вокзальный комплекс находится в высокой степени готовности. Выведен каркас, обустроены железобетонные перекрытия и кровля, смонтированы металлоконструкции часовой башни и оконные блоки. Ведутся отделочные работы, монтаж металлоконструкций навеса над зданием вокзала и инженерных систем, продолжаются работы по обустройству пассажирской платформы и здания энергоцентра.

Во время строительства пассажиров обслуживают в возведенном временном здании вокзала.

По коридору «Север – Юг»

В складывающихся геополитических условиях высокую значимость приобретает вопрос развития международного транспортного коридора «Север – Юг», призванного обеспечить перевозки грузов в сотрудничестве с Индией и Ираном, странами СНГ и Ближнего Востока.

Ключевыми задачами развития западного маршрута МТК «Север – Юг» является создание сквозного железнодорожного сообщения благодаря строительству участка Решт – Астара с обеспечением единого сервиса и расшивкой узких мест до провозной способности 15 млн тонн к 2030 году.

В настоящее время в рамках развития инфраструктуры западного маршрута ОАО «РЖД» реализуется проект по переводу российского участка Дербент – Самур – государственная граница на систему тяги переменного тока. Это позволит снизить затраты на содержание и эксплуатацию основных фондов, проведение сервисного обслуживания и ремонта локомотивов, а также уменьшить простой поездов на станции Дербент при смене родов тока.

С целью синхронизации сроков работ ОАО «РЖД» активно взаимодействует с азербайджанской стороной, которая проводит аналогичные мероприятия на линии Баку – Ялама – государственная граница. Параллельно ведется проработка строительства новой станции Самур–II для увеличения пропускной способности пограничного перехода.

Учитывая, что порядка 70% объема грузов, перевозимых со станции СКЖД по западному маршруту МТК «Север – Юг», составляют зерно и продукты перемолы, в настоящее время прорабатывается возможность оптимизации доставки зерновых грузов, сформированных из вагонов разных экспортеров, в рамках предоставления сервиса «грузовой экспресс». Данная услуга предполагает доставку грузов по специальному выделенному графику, позволяя существенно увеличить оборот вагонов и снизить затраты на транспортировку груза.

Сегодня также имеются все возможности для удовлетворения спроса на перевозки по Транскаспийскому маршруту МТК «Север – Юг». Грузоотправителям, в частности, предлагается организация доставки экспортных грузов по железной дороге в порт Махачкала для последующей отправки через Каспий.



Строительство ж/д вокзала Грозный



Строительство новой линии Аэропорт Анапа – Тамань–Пассажирская – Анапа



Безопасность, комфорт и удобный график

гарантирует Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания



Генеральный директор АО «СКППК» Евгений Ермаков

На момент своего 15-летия, которое акционерное общество «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания» отмечало в 2022 году, оно продолжает оставаться перевозчиком пассажиров железнодорожного транспорта на территории 7 субъектов Российской Федерации. Это Ростовская область, Краснодарский и Ставропольский края, Республика Дагестан, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Северная Осетия – Алания и Карачаево-Черкесская Республика.

Образована компания в 2007 году, ее учредителями являются ОАО «РЖД» и правительство Ростовской области. Первый маршрут компания организовала на территории Ростовской области, соединив Ростов–на-Дону с Таганрогом. Протяженность маршрута была равна 133 км, интенсивность движения составляла 15 пар пригородных поездов в сутки, а среднесуточный пассажиропоток – 11,5 тыс. человек. Штатная численность компании тогда составляла 98 сотрудников.

За прошедшие полтора десятилетия АО «СКППК» (первоначальное название – ОАО «Дон-Пригород») перевезены свыше 230 млн пассажиров. Маршрутная сеть сегодня охватывает 460 станций, а трудятся в компании свыше 500 сотрудников.

Из года в год компания динамично развивалась, расширяла полигон обслуживания, систематически обновляла подвижной состав современных поездами, создавая комфортные условия поездки своим пассажирам. За 2008–2009 годы маршрутную сеть перевозчика расширилась до 11 направлений, по которым курсировали 46 пар пригородных поездов. Дальше – больше. Спустя еще год ОАО «Дон-Пригород» осуществило перевозки уже по всей территории Ростовской области, а также на участках Минеральные Воды – Кисловодск Ставропольского края и полигоне Минераловодского, Махачалинского и Грозненского отделений Северо-Кавказской железной дороги.

Сеть пригородных железнодорожных перевозок АО «СКППК» состоит из маршрутов, определенных договорами о выполнении перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с субъектами Российской Федерации, – пояснил генеральный директор АО «СКППК» Евгений Ермаков. – Сегодня пассажиров обслуживают 67 электропоездов и рельсовых автобусов на 49 маршрутах в семи субъектах.

Особое внимание Евгений Ермаков уделил деятельности компании в 2019–2022 годах, так называемым пандемийному и постпандемийному периодам. В условиях существенного снижения чис-

человек. Сегодня в республике на трех маршрутах курсируют 10 пар поездов, а среднесуточное число отправляемых пассажиров составляет 5 тыс. То есть за счет увеличения частоты курсирования поездов пассажиропоток увеличился более чем в 10 раз. Рост востребованности поездов в регионе делает их не просто альтернативным общественным транспортом, а основным в пригородном сообщении.

– Хочу особо подчеркнуть, что в 2022 году пассажиропоток в Дагестане по сравнению с 2019 годом вырос в 3,5 раза, – отметил Евгений Ермаков. – При поддержке руководства республики были назначены дополнительные скоростные поезда на самом востребованном маршруте Махачкала – Дербент, удалось выстроить график движения таким образом, чтобы он максимально удовлетворял нуждам пассажиропотока в будние дни и был удобен туристам. Но на достигнутом компания останавливаться не собирается. В этом году всем поездам, курсирующим на участке Хасав-Юрт – Махачкала – Дербент общей протяженностью 211 км, увеличена составность до 6 вагонов.

Безусловно, здесь основной является туристическая составляющая. Дербент – город с многовековой историей, его достопримечательности отражают различные эпохи и культуры. В условиях растущей популярности Дагестана Дербент становится особенно привлекательным. Учитывая этот фактор, АО «СКППК» стремится сделать поезда максимально удобными для пассажиров, которые выбирают пригородные поезда в туристических целях. К примеру, в связи с открытием в Дербенте самого большого в России мультимедийного фонтана была назначена еще одна дополнительная пара поездов на маршруте Махачкала – Дербент в вечернее время.

Но и это еще не все. В 2024 году в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» планируется обновить в республике парк подвижного состава, дополнив его 4 поездами типа ЭПЗД шестивагонной составности. Кстати, в 2018 году таких новых поездов в парк компании поступило 18 единиц. В 2020 году компания получила рельсовые автобусы РА-3 «Орлан», и к лету, когда ковидные ограничения заметно сократились, начался резкий рост пассажиропотока на участке Ростов – Сальск – Волгодонск. В связи с чем на этом направлении стали курсировать поезда по так называемой системе многих единиц, то есть была применена технология сцепки двух поездов, что позволило увеличить составность до 5–6 вагонов. Также благодаря совместной конструктивной работе с руководством Ростовской области поезда



Ростов – Сальск – Куберле стали ежедневными. До того они ходили с четверга по воскресенье.

Благодаря тесному взаимодействию с руководством Ростовской области и ОАО «РЖД» в ближайшее время компания получит еще 10 новых современных электропоездов серии ЭПЗД, что позволит существенно повысить качество транспортного обслуживания в донском крае.

Следует также отметить, что пригородные поезда сегодня стали неотъемлемой частью внутригородских пассажирских перевозок, успешно дополняя маршруты общественного транспорта. Совместно с правительством Ростовской области и благодаря личной поддержке заместителя губернатора Ростовской области – министра транспорта Ростовской области Владимира Окунева был установлен единый тариф (26 руб.) на пригородные поезда, следующие по маршрутам в пределах города. Таким образом, стоимость поезда перестала зависеть от протяженности поездки. Важно, что тариф действует не только в поездах проекта «Городская электричка», а во всех 58 пригородных поездов, проходящих через Ростовскую городскую агломерацию. Кроме этого, в поездах проезд можно оплатить единой транспортной картой Ростовской области «Простор». За семь месяцев текущего года рост пассажиропотока по маршрутам городской электрички составил 19% к прошлому году.

Стоит также отметить, что одним из самых востребованных направлений, по которому наблюдается стабильно высокий рост пассажиропотока, является маршрут Минеральные Воды – Кисловодск. За семь месяцев 2023 года здесь были перевезены 3,4 млн пассажиров при общем количестве перевезенных в Ставропольском крае 3,5 млн, (рост к аналогичному периоду прошлого года +12%). Это связано в том числе с тем, что при выборе транспорта для поездок по городам Кавказских Минеральных Вод тури-

сты все чаще отдают предпочтение пригородным поездам.

– Туристско-рекреационный потенциал региона огромен, и на фонекратно возросшего спроса на отдых и путешествия по России круглогодичные курорты Кавказских Минеральных Вод сегодня прочно удерживают позиции в топ-5 самых популярных направлений. Сохранение этого тренда в долгосрочной перспективе будет зависеть не только от темпов развития самого туристского кластера, но и от улучшения транспортной доступности, которая в значительной мере формирует качественную и комфортную среду для отдыха. Именно поэтому мы уделяем пристальное внимание оптимизации графика в этом регионе, синхронизации его с крупными событийными мероприятиями, развитию сервисов, в том числе по информированию отдыхающих о туристических маршрутах. Опять же для комфорта пассажиров на участке Минеральные Воды – Кисловодск курсируют скоростные «Ласточки», панорамные окна которых позволяют насладиться красотой кавказских гор и живописностью природы, – добавил Евгений Ермаков.

Не менее востребованными являются туристические маршруты в Ростовской области. На данный момент АО «СКППК» предлагает порядка десяти туристических программ. Основная часть аккурсионных маршрутов концентрируется в Таганроге – втором по величине городе в Ростовской области. Туристы этот старинный южный город привлекает богатством архитектурных стилей, обилием музейных объектов и возможностью совершить прогулку на яхте по заливу.

Еще один туристический маршрут недавно организован в Азов. Город средины Таганрогу, такой же уникальный по возрасту, достопримечательностям. Первые туры состоялись летом текущего года. Организованы они были совместно с давним партнером АО «СКППК» – таганрогской туристической компанией «Судаков Тревел».

Подводя итоги работы АО «СКППК» за 2022 год, Евгений Ермаков, в частности, отметил, что за минувший год пассажиропоток увеличился на 12% к 2021 году и на 14% к 2019 году, в том числе по Ростовской области на 7% к 2021 году и на 8% к 2019 году. Очень важной является тенденция к сокращению числа жалоб на деятельность компании. За 2022 год по отношению к 2021 –му снижение жалоб от пассажиров составило порядка 45%.

– Ключевые задачи перед компанией на горизонте ближайшего года стоят масштабные: от обновления парка подвижного состава до улучшения материально-технической базы за счет внедрения в работу цифровых технологий. Это позволит оптимизировать процессы сервисного обслуживания, создать новые возможности для улучшения транспортного обслуживания и в конечном итоге повысить комфорт поездок наших пассажиров, – резюмировал Евгений Ермаков.





Развивая региональные авиаперевозки

За шесть лет с начала полетов авиакомпания «Азимут» перевезла более 8,5 млн пассажиров



В августе 2023 года авиакомпания «Азимут» отметила шесть лет с начала полетов. Перевозчик юга России получил сертификат эксплуатанта 18 августа 2017 года – в День воздушного флота. За шесть лет авиакомпания создала маршрутную сеть, связывающую регионы России прямыми рейсами. За эти годы более 8,5 млн человек стали пассажирами рейсов авиакомпании.

«Азимут» успешно продолжает развивать маршрутную сеть из международных аэропортов Минеральные Воды, Внуково и Сочи, сохраняя базовую «прописку» в аэропортах Платов (Ростов-на-Дону) и Краснодар.

Между тем воздушный перевозчик юга России вынужден был принять беспрецедентный вызов, связанный с необходимостью обеспечить перебазирование воздушных судов, экипажей, инженерно-технического состава и специалистов службы наземного обслуживания. Эти меры позволили продолжить развивать маршрутную сеть из южных аэропортов, сохранить пассажирооборот и увеличить пассажирооборот.

Авиакомпания «Азимут», как и прежде, продолжает уделять особое внимание расширению маршрутной сети южных баз и аэропорта Внуково по международным и внутрироссийским направлениям в соответствии со стратегической целью – развитие региональных авиаперевозок.

Несмотря на условия ограничения полетов из ряда аэропортов юга и запада России, «Азимут» по ряду ключевых производственных показателей сохраняет и опережает значения предыдущих периодов.

В 2022 году авиакомпания скорректировала маршрутную сеть, открыла более 40 новых направлений и увеличила пассажирооборот до 3269,1 млн пасс.-км, что на 29% больше по сравнению с предыдущим периодом. Средняя загрузка

на каждом рейсе по итогам года составила 88,2%. Это рекордный показатель с начала полетов в 2017 году.

В базовом аэропорту Минеральные Воды по итогам 2022 года авиакомпания заняла первое место среди перевозчиков по количеству перевезенных пассажиров. В минувшем году был достигнут наибольший объем перевозки грузов с начала производственной деятельности – 2358,4 тонны, что на 87,6% больше, чем в 2021 году.

В 2023 году авиакомпания «Азимут» продолжает увеличивать объем грузовых перевозок и в августе текущего года совместно с «Почтой России» запустила регулярную прямую авиодоставку отправлений в Грузию. Ежемесячно логистический оператор доставляет до 6 тонн посылок, корреспонденции и экспортных грузов.

Перевозчик юга России стабильно является лидером по эффективности эксплуатации самолета SSJ-100 среди эксплуатантов данного типа ВС, выйдя на уровень налета около 8,5 часа в сутки. Авиакомпания обновила свой исторический максимум по производственному налету, составившему в 2022 году 48 140 часов. Флот авиакомпании в минувшем году пополнили три лайнера SSJ-100. Согласно программе присвоения самолетам имен российских рек воздушные суда были названы «Архыз», «Лена» и «Инди-гирка».

Авиакомпания «Азимут» успешно сотрудничает с регионами Российской Федерации в части развития маршрутной сети, которая в 2023 году насчитывает 94 направления. Порядка 45% из них будут выполняться из международного аэропорта Минеральные Воды, 16% – из Сочи, 13% – из Внуково. Среди новых направлений как внутрироссийские, так и зарубежные. В текущем году авиакомпания возобновила воздушное сообщение между Москвой и Тбилиси. Высокий спрос на направление дал возможность

увеличить частоту полетов в столицу Грузии до двух раз в день. В первом полугодии 2023 года авиакомпания «Азимут» начала выполнение рейсов из Минеральных Вод в Актау и Сыктывкар, из Сочи – в Ургенч, Актау, Старополь и Алма-Ату, из Калуги в Мурманск и из Нижнекамска в Тюмень. Одно из наиболее популярных среди туристов направление в Узбекистане – Самарканд: авиакомпания выполняет рейсы в один из древнейших городов мира из Москвы, а с начала 2023 года – из Минеральных Вод, Сочи и Уфы.

Залогом динамичного развития авиакомпании «Азимут» – ее маршрутной сети, мощностей и инженерно-технической инфраструктуры – является поддержка правительства Ростовской области. Авиакомпания «Азимут» входит в перечень системообразующих организаций российской экономики и Ростовской области. В июне 2023 года в ходе Санкт-Петербургского международного экономического форума между правительством Ростовской области, УК «Аэропорты Регионов» и авиакомпанией «Азимут» было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере развития пассажирских перевозок воздушным транспортом на территории Ростовской области. Авиакомпания продолжит развивать воздушные перевозки из аэропорта Платов (управляется УК «Аэропорты регионов») и планирует инвестировать в развитие своего воздушного флота. Трехстороннее соглашение предусматривает создание условий для увеличения парка, развития авиатранспортной инфраструктуры и стимулирования авиаперевозок.

На ПМЭФ-2022 между губернатором Ростовской области Василием Голубевым и председателем совета директоров авиакомпании «Азимут» Павлом Удодом было подписано соглашение о сотрудничестве в рамках реализации инвестпроекта по строительству авиационного ангарного комплекса в аэропорту

Платов. Также на ПМЭФ-2022 было подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве в рамках реализации образовательного проекта по организации учебной и производственной практики между правительством Ростовской области, авиакомпанией «Азимут» и Ростовским филиалом Московского государственного технического университета гражданской авиации. Вклад правительства Ростовской области в развитие авиационных перевозок, авиатранспортной инфраструктуры и подготовки кадров для авиации будет давать плоды в течение многих десятилетий.

Разработанный министерством экономического развития Ростовской области туристский бренд «Вольный Дон» украшает один из бортов авиакомпании «Азимут». Ливрея выполнена в виде контурного изображения донского скакуна, символизирующего энергию, вольный нрав, транслирующего особую эстетику донского края и его богатую историю. Кобрендинговая ливрея «Вольный Дон» является единственным в своем роде проектом в России. Принимая участие в деловых мероприятиях, в частности, посвященных развитию туризма, авиакомпания «Азимут» экспонируется на стендах Ростовской области.

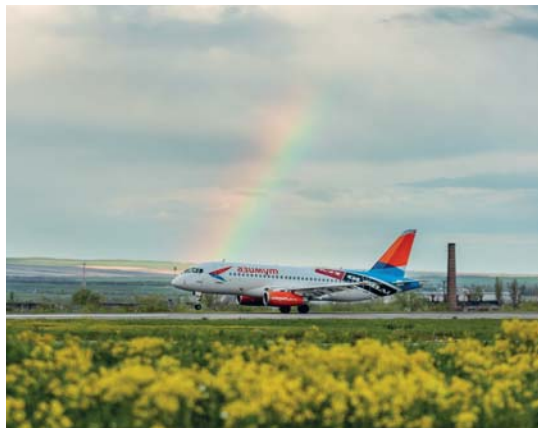
Особым вкладом в развитие авиатранспортной отрасли является активная позиция губернатора Ростовской области Василия Голубева в части поддержки регионального авиаперевозчика. Это дает системный эффект для региональной и для национальной экономики в целом.

Экспертным сообществом авиационной отрасли признан вклад авиакомпании в развитие пассажирских авиаперевозок. Так, в апреле 2023 года состоялась церемония вручения национальной авиационной премии «Крылья России». В 10 номинациях конкурса участвовали 23 авиакомпании и 15 международных аэропортов. Авиакомпания «Азимут» стала лауреа-

том в номинации «Пассажирские перевозки на внутренних авиалиниях – группа 3 с объемом перевозок 0,5–1 млн пассажиров». Также перевозчик юга России стал дипломантом в номинации «Пассажирские перевозки на международных авиалиниях – группа 2 с объемом перевозок 0,5–1,5 млн пассажиров». Это стало возможным благодаря мерам, предпринятым в 2022 году для оптимизации маршрутной сети в условиях ограничения полетов и, конечно, благодаря высочайшему профессионализму коллектива авиакомпании – ее главному активу. В феврале 2023 года, в канун Дня гражданской авиации России, начальник службы борпроводников Сергей Артез и руководитель администрации авиакомпании «Азимут» Вячеслав Исаенко были отмечены премией Skyway Service Award за вклад в развитие авиапредприятия и авиационной отрасли. А в канун Дня воздушного флота почетное звание «Заслуженный пилот Российской Федерации» было присвоено летному директору авиакомпании «Азимут» Алексею Гайдуку.

В рядах авиакомпании «Азимут» трудятся порядка 800 человек – опытных профессионалов и молодых специалистов. За 6 лет с начала полетов списочная численность коллектива выросла в 3,5 раза. Перевозчик юга России является социально ответственным работодателем. С 2022 года в авиакомпании «Азимут» внедрена система поощрения сотрудников предприятия по выслуге лет.

В 2023 году отечественная гражданская авиация отметила вековой юбилей. Это торжественная дата для всех предприятий авиационной отрасли, для ветеранов авиации и для всех, кто трудится в небе и работает на земле сегодня. Руководство и коллектив авиакомпании «Азимут» поздравляют ветеранов воздушной отрасли и тех, кто сегодня трудится в этой сфере, со столетием гражданской авиации!





На заданную высоту

вышел Ростовский филиал МГТУ ГА в год столетия гражданской авиации

Ростовский филиал МГТУ ГА был образован в 1969 году. Изначально это учреждение занимало всего две аудитории на третьем этаже нынешнего учебно-тренировочного центра Южного межрегионального территориального центра гражданской авиации. В качестве высшего учебного заведения нынешний Ростовский филиал МГТУ ГА был организован приказом МГА № 373 от 16 июня 1969 года. С 1974 года филиал переехал в новое, специально построенное для него здание.

В 1991 году Ростовский филиал приказом Министерства гражданской авиации № 270 от 20 ноября 1991 года был передан в подчинение Московскому институту инженеров гражданской авиации (МИИГА) и стал Ростовским филиалом Московского института инженеров гражданской авиации (МИИГА).

В 1993 году филиал переименован в Ростовский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации (Ростовский филиал МГТУ ГА). В стенах Ростовского филиала МГТУ ГА подготовлены тысячи отраслевых специалистов, которые успешно трудятся на ведущих должностях гражданской авиации страны. Филиал активно взаимодействует с профильными предприятиями и организациями, обеспечивая их кадрами и проводя научно-исследовательские работы.

С 2018 года осуществляется подготовка по очной форме обучения, и количество студентов ежегодно растет. В связи с чем вуз получил дополнительные учебные площадки и фактически произошло удвоение материально-технической базы Ростовского филиала МГТУ ГА.

В 2022 году в рамках Петербургского международного экономического форума было подписано соглашение о практической подготовке обучающихся между правительством Ростовской области, авиакомпаниями «Азимут» и Ростовским филиалом.

В 2023 году состоялся первый выпуск студентов очной формы обучения. Примечательно, что вручать дипломы выпускникам специально приехал руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктор Басар-



гин. В своем приветственном слове он отметил: «Мы ждем, что новоиспеченные выпускники уже завтра станут молодыми и очень перспективными специалистами. Тем более что уровень подготовки Ростовского филиала МГТУ ГА полностью соответствует поставленным задачам».

Уже на протяжении многих лет в Ростовском филиале проводится подготовка по следующим специальностям и направлениям высшего образования: «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей», «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования», «Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов».

А 1 сентября 2023 года, помимо уже существующих направлений подготовки, впервые начали обучаться студенты по специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» в очной форме обучения.

Также впервые открыто заочное направление подготовки «Технология транспортных процессов» по профилю «Организация перевозок и управление на воздушном транспорте». «В наших планах – открытие очной формы обучения по направлению «Технология транспортных процессов» по профилю «Организация перевозок и управление на воздушном транспорте» в ближайшие годы», – подчеркнула директор Ростовского филиала МГТУ ГА Виктория Пашинская.

В первый день нового учебного года торжественная церемония вручения зачетов будущим инженерам началась с поднятия флагов Российской Федерации, Ростовской области и университета под гимн России на территории нового корпуса, который в этом году успешно введен в эксплуатацию.

«Дорогие студенты! – обратилась Виктория Пашинская с приветственным словом к студентам. – Пусть учебное время для вас станет покорением новых вершин, обретением преданных друзей и получением бесценного опыта. От вас зависит, как будет выглядеть и работать транспорт будущего. Учитесь, получайте опыт, держите курс на успех. В гражданскую авиацию идите не по желанию, а по призванию».

Исполняющий обязанности начальника Южного межрегионального территориального управления воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта Александр Колесов сердечно поздравил студентов и работников вуза, а также вручил высокую ведомственную награду – нагрудный знак «Отличник воздушного транспорта» за многолетний ответственный труд по подготовке квалифицированных специалистов. Ее получил заведующий кафедрой социально-экономических дисциплин Ростовского филиала, профессор, доктор политических наук Григорий Акопов. Столь высокая ведомственная награда была вручена профессору Акопову за многолетний труд по подготовке кадров для нужд гражданской авиации. Он много лет посвятил этой благородной миссии и внес неоценимый вклад в развитие вуза и кадрового потенциала гражданской авиации.

Во всех аэропортах и авиакомпаниях Юга России большинство сотрудников являются выпускниками Ростовского филиала МГТУ ГА. Вот что сказал советник генерального директора Аэронавигации Юга Владимир Исаев (который тоже является выпускником Ростовского филиала МГТУ ГА) в рамках празднования Дня знаний: «В авиации трудятся более 300 специалистов, которые окончили обучение в Ростовском филиале МГТУ ГА. Хочу сказать спасибо преподавателям за подготовку и интеллектуальный вклад в студентов и выпускников вуза. Сейчас они обеспечивают безопасность полетов. Отдельно скажу, что сейчас техническая эксплуатация транспортного радиооборудования очень востребована. Эта отрасль развивается очень быстро, поэтому нам нужны такие специалисты».

В следующем году филиал будет отмечать свой 55-летний юбилей. За все это время вуз выпустил несколько тысяч инженеров для гражданской авиации. На сегодня филиал является единственным специализированным вузом Федерального агентства воздушного транспорта на Юге России и призван обеспечить весь Юг авиационными инженерами.





Статус ответственности

Азово—Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» всегда высокий



Заместитель директора Азово—Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» — начальник Азовского управления Михаил Ожередов

Свою деятельность в Ростовской области федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» осуществляет с 2003 года. Тогда был образован Таганрогский филиал в морском порту Таганрог. В портах Ростов—на—Дону и Азов филиалы появились в конце 2009 года, когда указанные порты получили статус морских.

В марте 2011 года путем сращения к ФГУП «Росморпорт» реорганизовано ФГУП «Азовморпуть». В результате реорганизации имущественный комплекс Таганрогского и Ростовского филиалов ФГУП «Росморпорт», помимо прочего, пополнился такими объектами, как лоцпорт в порту Азов и производственно-ремонтная база в порту Таганрог.

Летом 2011 года на базе двух филиалов, Ростовского и Таганрогского, создан единый Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт». Отсюда, что за 10 лет деятельности ФГУП «Росморпорт» в Ростовской области морские порты стали значительно привлекательнее для захода судов. Объем перевалки грузов увеличился почти в два раза — с 14,9 млн тонн в 2010 году до 29,1 млн тонн в 2020-м.

В 2023 году в структуре ФГУП «Росморпорт» произошли изменения. С 1 июля деятельность Азовского бассейнового филиала прекратилась. При этом месяцем раньше, с 1 июня, в структуре Азово—Черноморского бассейнового филиала появилось обособленное подразделение — Азовское управление, которому переданы функции Азовского бассейнового филиала предприятия.

Азовское управление не является юридическим лицом и осуществляет свою деятельность от имени ФГУП «Росморпорт» в морских портах Азов, Ейск, Ростов—на—Дону и Таганрог. Таким образом, в зоне ответственности Азовского управления оказались все морские порты Ростовской области: Азов, Ростов—на—Дону и Таганрог, — с круглогодичной навигацией и круглосуточной работой.

Заходы в порты осуществляются по двум подходным каналам. До портов Азов и Ростов—на—Дону ведет Азово—Донской морской канал (АДМК) протяженностью 21 морская миля, до порта Таганрог — Таганрогский подходный канал (ТПК) протяженностью 10 морских миль. Каналы полностью оборудованы современными средствами навигационного оборудования.

Азовским управлением проводятся работы по обеспечению круглогодичной навигации в портах, осуществляется проводка судов с помощью современных средств управления движением судов, обеспечивается ледокольная проводка судов в период зимней навигации.

Грузооборот трех портов по итогам восьми месяцев 2023 года показал хорошую динамику и со-

ставил более 20 млн тонн. Доля сухогрузов составляет около 85% всего объема. Здесь лидируют две позиции: зерно и уголь. На долю наливных грузов приходится 15% объема.

Для выполнения поставленных задач за Азовским управлением в морских портах Ростовской области, помимо объектов движимого имущества, закреплены 144 объекта недвижимого имущества. Из общего числа объектов недвижимости 118 составляют стационарные объекты, а 26 — это флот.

— Основными задачами Азовского управления в Ростовской области являются обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов Азов, Ростов—на—Дону, Таганрог и на подходах к ним, а также эффективное использование закрепленного за филиалом федерального имущества, — отметил заместитель директора Азово—Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» — начальник Азовского управления Михаил Ожередов. — В частности, речь идет об обеспечении прохода судов по подходным каналам, навигационных услугах, включающих как обычную расстановку средств навигационного оборудования (СНО), так и современную систему управления движением судов (СУДС), ледокольных услугах, лоцманских и экологических услугах в порту Таганрог и обеспечении транспортной безопасности.

Для обеспечения навигационных работ в морских портах Азов и Таганрог Азовским управлением на 2023 год в рамках ремонтных дноуглубительных работ запланировано извлечение грунта в объеме 1 415 тыс. куб. м. По состоянию на 1 сентября 2023 года извлечено уже 766,9 тыс. куб. м грунта. Для выполнения такого объема, помимо дноуглубительного флота Азовского управления (11 судов), на договорной основе привлечены два многощепачковых земснарядов «Камский-601» и «Донской-405». Кроме того, в третьей декаде сентября земснаряд на базе многощепачкового земснаряда «Кубань-2» был усилен грунтоотвозной шаландой «Болградская» Астраханского флота.

Необходимо отметить, что в результате выполненных дноуглубительных работ в 2021 году на АДМК впервые с момента ввода его в эксплуатацию в 1927-м навигационная глубина доведена до отметки 4,1 м, что позволило увеличить допустимую проходную осадку судов в морской части канала с 3,7 до 3,8 м при нуле порта. Улучшение навигационных условий должно привести к повышению конкурентоспособности и уравнию безопасности мореплавания в акваториях морских портов Азов и Ростов—на—Дону и к увеличению их грузооборота.

Дноуглубительные работы на АДМК начинаются не ранее 1 июля в связи с нерестом рыбы и запретом



Росрыболовства. Таким образом, значительный объем работ приходится на осенний период, когда довольно часто вводятся ограничения по погодным условиям. Кроме того, работы на АДМК приходится проводить в условиях достаточно высокой интенсивности судоходства и довольно продолжительного суток периода пропуска судов (более восьми часов в сутки), на время которого дноуглубительные работы приостанавливаются. Поэтому и суточная производительность земснарядов ниже, чем при работах, например, на Таганрогском подходном канале.

На Донском перекате в морском порту Ростов—на—Дону дноуглубительные работы в текущем году не требовались. Навигационные габариты на нем обеспечены.

В 2023-м планируется завершить разработку проектной документации на выполнение дноуглубительных работ на период до 2033 года на судоходном участке реки Дон от 3121-го до 3169-го км в морских портах Ростов—на—Дону и Азов. На основании этого документа Азовским управлением будет обеспечена навигационная глубина 4 м при проектом значении портов, что станет исторически значимым событием и очередным этапом развития транспортной инфраструктуры морских портов Азов и Ростов—на—Дону. Достижение заданной отметки повысит конкурентоспособность указанных морских портов и уровень безопасности мореплавания.

В состав работ по обеспечению круглогодичной навигации в морских портах входит организация работ СНО. Всего в морских портах Азов, Ростов—на—Дону и Таганрог на 113 км судоходных путей зимой установлены 134 плавучих СНО. Азовское управление в этих портах обслуживает также 11 береговых навигационных знаков. Обслуживание СНО производится на лоцпосту в Азове и производственно-ремонтной базе в Таганроге.

Азовское управление предоставляет судам, осуществляющим судоходы в морские порты Азов, Ростов—на—Дону и Таганрог, навигационные услуги с использованием СУДС Таганрогского залива.

В 2013 году была проведена реконструкция СУДС Таганрогского залива и береговой станции Таганрог морских районов А1 и А2 глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ). В настоящее время СУДС и ГМССБ функционируют в круглосуточном режиме, освидетельствованы в соответствии с установленным в Российской Федерации порядком и имеют надлежащим образом оформленные свидетельства о соответствии требованиям, предъявляемым к СУДС высшей категории и ГМССБ.

— Анализ судоходства в зоне действия СУДС за последние 10 лет показал уменьшение относительной аварийности судов, увеличение количества судов под контролем СУДС, снижение количества нарушений судами правил судоходства, — подчеркнул Михаил Ожередов. — В 2023 году ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало положительное заключение по итогам рассмотрения проектной документации и результатов инженерных изысканий по первому этапу строительства СУДС морского порта Ростов—на—Дону.

Проектная документация предусматривает установку СУДС с раздаточным дополнительного оборудования, в том числе автоматизированного радиотехнического поста (АРТП) СУДС морского порта Ростов—на—Дону, и строительство башни высотой 75,5 м, а также иных объектов инфраструктуры ФГУП «Росморпорт».

СУДС морского порта Ростов—на—Дону будет организовывать движение судов в зоне действия системы и оказывать помощь в судодовождении, передавать навигационную, оперативную и иную информацию. Ожидается, что новый объект значительно повысит уровень безопасности мореплавания в

акватории морского порта Ростов—на—Дону и на подходах к нему.

Береговая станция ГМССБ Таганрог обеспечивает перекрытие морского района А1 с радиусом 23 морские мили от географического центра, находящегося в порту Таганрог, и 21,6 морских миль от географического центра, находящегося на лоцпосту (х. Узьяк), и полностью покрывает акватории морских портов Азов, Таганрог и Ростов—на—Дону.

Береговая станция ГМССБ Таганрог обеспечивает перекрытие морского района А2 с радиусом 86 морских миль от географического центра, находящегося в селе Беллица.

С 2020 года функционирует береговая станция Таганрог международной автоматизированной системы оповещения службы НАВТЕКС, радиус действия которой составляет 240 морских миль. С помощью этой системы обеспечивается передача на суда навигационных, метеорологических предупреждений, прогнозов погоды и другой срочной информации, относящейся к безопасности мореплавания на Азовском море.

Еще одна задача — это ледокольное обеспечение в замерзающих портах Азов, Ростов—на—Дону и Таганрог и на подходах к ним. Для этого Азовское управление планирует задействовать три линейных ледокола, портовых ледокол и буксир ледового класса.

— Важным направлением деятельности Азовского управления является его участие в возобновлении пассажирского судоходства в морском порту Таганрог, — отметил Михаил Ожередов. — ФГУП «Росморпорт» завершило строительство плавучего причала для приема пассажирских судов в морском порту Таганрог в мае 2023 года. Причал длиной 96 м и шириной 16 м построен во исполнение поручения председателя Совета Федерации Валентины Матвиенко, контроль реализации дорожной карты и оперативного плана осуществлялся губернатором Ростовской области Василием Голубевым. Азовским управлением выполнены ремонтные дноуглубительные работы в акватории морского порта для обеспечения подхода и швартовки морских и речных пассажирских судов у причала.

Новый объект портовой инфраструктуры, рассчитанный на пассажирские суда длиной до 141 м, позволит восстановить пассажирское водное сообщение между Таганрогом, Азовом и Ростовом—на—Дону, а также окажет положительное влияние на туристическую привлекательность исторического города Таганрог и развитие региона в целом.

Таким образом, вне зависимости от международной обстановки и общеэкономической ситуации Азовское управление выполняет свои обязательства по всем направлениям обеспечения безопасности мореплавания и эффективной эксплуатации федерального имущества в полном объеме.





50 лет — на службе отрасли

Юрий Сорокин: мы готовы реагировать на любые вызовы времени



В 2023 году ФКУ Упрдор Москва – Волгоград отмечает юбилей – 50 лет со дня основания. Круглую дату дорожники отмечают ударным трудом. Всего в работе у управления в этом году 218 км федеральных автодорог в пяти регионах страны. В том числе 17 км и три мостовых сооружения в Ростовской области, которая сегодня находится в центре внимания, поскольку через этот южный регион пролегает сухопутный маршрут в Крым, что заставляет дорожников корректировать планы работ. О том, как видят ближайшие и долгосрочные перспективы в ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, рассказал его начальник Юрий СОРОКИН.

— Юрий Владимирович, какие ключевые объекты можете выделить на подведомственных автодорогах в регионах?

— Общая протяженность наших дорог – почти 2500 км, и в работе, будь то содержание трассы или ремонт, у нас каждый километр. Но прежде всего в центре внимания у нас объекты, которые в итоге окажут значительное влияние на автотранспортную инфраструктуру регионов, – это стройки и капитальные ремонты, где увеличивается количество полос, меняются схемы движения. Такие участки у нас есть практически во всех регионах. Так, в Тамбовской области мы возводим новый путепровод на 18–м км федеральной трассы Р–208 Тамбов – Пенза, что позволит полностью ликвидировать заторы, которые образуются сегодня на одноуровневом пересечении трассы с железной дорогой. В этом же регионе начали капитальный ремонт участка магистрали Р–22 «Каспий» с 356–го по 371–й км, где количество полос движения мы увеличиваем до четырех, – это продолжение аналогичных работ прошлых лет, глав-

ная цель которых – расширение Р–22 в направлении Москвы. Трудимся и на территории Волгоградской области, где на трассе Р–22 мы ведем расширение проезжей части до четырех полос на двух участках общей протяженностью более 20 км, аналогичные работы проходят и на трассе Р–228 Сызрань – Саратов – Волгоград. Но, конечно, наша главная стройка в регионе – это обход Волгограда, два из трех этапов которого сегодня у нас в работе: это будет современная четырехполосная трасса протяженностью более 70 км с разделением встречных потоков, снабженная Автоматизированной системой управления дорожным движением и современными многофункциональными зонами отдыха.

— Есть ли столь же масштабные объекты в Ростовской области?

— Не буду сравнивать значимость для регионов наших строек, поскольку даже небольшой по протяженности объект может играть решающую роль для десятков тысяч автомобилей и пешеходов. Например, в той же Ростовской области в прошлом году с опережением графика более чем на год введены в строй два объекта, чья общая протяженность составляет порядка 6 км, однако их роль для перераспределения транспортных потоков велика. Так, второй этап реконструкции Южного подъезда к Ростову – это три километра, которые мы расширили до 8 полос движения, построили и реконструировали две разворотные петли в разных уровнях, модернизировали батаяскую развязку, что позволило снять проблему пробок на южном въезде в региональный центр, ликвидировать опасный левый поворот, развести потоки в разные уровни и обеспечить безостановочный проезд для 120 тысяч автомобилей в сутки. А новая транспортная развязка на 9–м км трассы Р–280 «Новороссия» обеспечила связь Северного обхода Ростова, который строили наши коллеги из регионального министерства транспорта, с федеральной трассой. Мы ввели развязку и обход одновременно, полностью синхронизировав наши работы, что в итоге позволило вывести за границы Ростова порядка 14 тыс. автомобилей в сутки.

Сейчас наше внимание также приковано к этой автодороге, поскольку она является частью сухопутного транспортного коридора в ДНР и далее в Крым, и мы ведем работу по ее расширению, выполняя задачи, возложенные Правительством нашей страны.



— Расскажите об этом подробнее: как сегодня идет модернизация этой федеральной трассы?

— Мы продолжаем плановые работы по расширению «Новороссии» от Ростова в сторону Таганрога: еще в 2018 году мы сдали в эксплуатацию очередной участок после реконструкции – с 29–го по 36–й км, что позволило обеспечить четырехполосное движение более чем по трети протяженности Р–280 в Ростовской области. А в прошлом году мы начали работы по капитальному ремонту следующего участка – с 36–го по 45–й км, где также расширяем проезжую часть и разделяем встречные направления осевой «барьеркой». Конечно, обстоятельства вносят свои коррективы: например, сейчас, когда поток транспорта в направлении ДНР и Крыма вырос в 2–3 раза, завершая устройство новых полос движения, мы сразу открываем их для водителей, чтобы уменьшить транспортное напряжение на участке. Более того, в этом году мы начали капитальный ремонт участка, также с расширением проезжей части, и уже сдали первые два километра у автомобильного пункта пропуска Веселое – Вознесенка, которые выполнили буквально за два месяца. Постоянно находимся в тесном контакте с министерством транспорта Ростовской области, реализуем меры для обеспечения комфорта водителей и максимально оперативного пропуска транзитного транспорта в ДНР и в Крым.

— Какие важные объекты в других направлениях можете обозначить?

— Если говорить о развитии подъездов к Ростову, то после окончания реконструкции Южного подъезда мы продолжаем работы по обеспечению нормативной ровности покрытия и безопасности движения на всем участке. В этом году выполняем ремонт 10 из почти 15 км дороги. Еще один важнейший транспортный узел, который нам предстоит «развязать» в ближайшие два года, находится на участке с 0 по 6–й км Западного обхода Ростова. В ходе капремонта нам предстоит в том числе оптимизировать схему движения на развязке в начале участка за счет смещения оси основной дороги и изменения схемы движения на съездах. Это позволит ликвидировать опасный левый поворот из промзоны с пересечением встречных потоков и обеспечить комфортный въезд на федеральную трассу, где интенсивность потока сегодня достигает почти 30 тыс. автомобилей в сутки. Хочу отметить, что на этом объекте совместно с учеными из ДГТУ и московского НИИ ТСК мы проводим «полевые» исследования по подсчету реальных нагрузок на разные слои дорожной одежды. Для этого по мере проведения работ между слоями «дорожного пирога» помещаются специальные датчики, и через год–два мы получим цифры, которые впоследствии могут повлиять на существующие нормативы и ГОСТы по проектированию дорог.

И на этом же участке, на 3–м км, мы ведем капитальный ремонт моста через реку Чмутовая: поскольку во время любого из капитальных ремонтов ограничений движения не избежать, мы решили сократить их общую продолжительность, работая параллельно на дороге и на мосту. В следующем году рассчитываем завершить работы на обоих объектах и открыть движение по Западному подъезду в полном объеме.

— Ведется ли и на трассе А–270 (М–4 «Дон» – Новошахтинск – граница с ЛНР) аналогичная системная работа?

— Совершенно верно: на этой трассе мы параллельно ведем капитальный ремонт дороги от 902–го до 907–го км, на который нам из федерального бюджета в прошлом году выделили дополнительные средства, чтобы привести к нормативу и довести до 4 полос весь участок от М–4 до Новошахтинска. А для минимизации периода ограничений движения параллельно мы работаем на мосту через реку Аюта на 5–м км трассы: его мы также расширяем до 4 полос, ликвидируя еще одно сужение на сети подведомственных автодорог. В ряду объектов особо стоит выделить капитальный ремонт путепровода через железную дорогу Волгоград – Лихая на 320–м км автомобильной дороги Р–260 Волгоград – Каменск–Шахтинский – граница с ЛНР, здесь работает один из наших самых добросовестных подрядчиков – Мосстоотряд–99, организация с богатой историей и опытом, которая справляется как со сроками и качеством работ, так и с обеспечением бесперебойного проезда на время работ: ни одного нарекания от граждан из–за неудобств на данном участке мы не получали. Но уже осенью мы полностью откроем движение по обновленному сооружению.

— Сделано в регионе немало, но у дорожников работа всегда есть: какие приоритетные направления вы видите в будущем?

— Прежде всего, это задача по развитию опорной сети автодорог в регионах и повышению уровня безопасности движения. Сейчас, особенно в южных регионах, мы видим рост трафика в 2–3 раза, а это значит, что необходимы эффективные меры по обеспечению безаварийного проезда. Сюда входит и совместная работа с органами власти региона, УГИБДД, другими ведомствами, и корректировка планов дорожных работ, и пропаганда безопасного и грамотного вождения, начиная со школьной скамьи. Но мы готовы реагировать на любые вызовы времени и решать задачи, которые ставит перед нами руководство страны.

Инна МАНАФОВА



Государственное унитарное предприятие Ростовской области «РостовАвтоДор» уверенно входит в число лидеров дорожно-строительной отрасли юга России. Развитая производственная база, профессиональная команда и наработанный опыт дают возможность компании оставаться активным участником реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» и ряда других федеральных, региональных и муниципальных программ. О специфике работы рассказал генеральный директор ГУП РО «РостовАвтоДор» Станислав ДЕГТЯРЕВ.

– Станислав Григорьевич, какие задачи сегодня стоят перед предприятием?

– Задача одна, и она более чем масштабна – выполнить все контракты в оптимальные сроки и с надлежащим качеством. Также стоит учесть, что на нас лежит ответственность за зимнее и летнее содержание порядка 5 тыс. км региональных и межмуниципальных автодорог, а на некоторых территориях мы отвечаем за качественное содержание местной улично-дорожной сети.

Если говорить о новом строительстве, то с 2021 года мы задействованы в глобальном проекте возведения мостового сооружения через Сухо-Солёновскую балку в Волгодонске. В соответствии с задачей губернатора к 25 августа (значительно раньше срока) мы полностью выполнили дорожную часть работ: устроили земляное полотно, которое подходит к искусственным сооружениям, уложили слои дорожной одежды и возвели тротуары. В целом сдача объекта должна состояться на год раньше запланированного – в конце 2023-го.

– Как продвигается строительство проспекта Лазоревского, по которому должны пойти потоки транспорта с мостового перехода?

– Проспект Лазоревый мы делаем по отдельному контракту в качестве самостоятельного объекта, который является логическим продолжением мостового перехода и обеспечивает его интеграцию в улично-дорожную сеть города Волгодонска. Работы на объекте ведутся в высоком темпе, так как перед нами стоит задача синхронизировать завершение этих двух проектов и обеспечить одновременный запуск движения как по мосту, так и по проспекту Лазоревому. Цель – обеспечить завершение работ до Дня дорожника, и она будет достигнута.

– Кроме Волгодонска, где еще работаете?

– В этом году мы работаем на пунктах пропуска, расположенных на административной границе Ростовской области с ДНР и ЛНР: в Весело-Вознесенском, Гуково, Матвеево-Курганском районе и Куйбышевском. Генподрядчик занимается установкой нового оборудования для досмотра, рентгена, а мы как субподрядчик выполняем дорожную часть в рамках капиталь-

Подрядчик особого значения

Мощная структура ГУП РО «РостовАвтоДор» позволяет решать задачи любой сложности



ного ремонта: где-то обновляем дорожную одежду и обустроиваем ливневую канализацию, а где-то расширяем трассу для увеличения пропускной способности. Работы идут в очень сжатые сроки, так как перед нами стоит задача в минимальные сроки увеличить пропускную способность пунктов пропуска и обеспечить устойчивый транзит автомобильного транспорта на территорию новых субъектов РФ.

Усилиями специалистов нашей организации также созданы две перехватывающие парковки на 300 автопоездов и большегрузов на автомобильных дорогах, обеспечивающих транспортную связь Новозавска и пункта пропуска «Весело-Вознесенка». Сегодня именно благодаря данным объектам осуществляется качественное администрирование потоков транзитного транспорта, позволяющее мини-

мизировать количество заторовых ситуаций на административной границе Донского края. Еще две подобные парковки с конца октября 2022 года работают в районе села Самбек и хутора Русский Колодец. Таким образом, создана максимально эффективная система, которая позволяет увеличивать количество транзитного транспорта, исключая большую часть рисков, связанных с простоем автомобильного транспорта.

Разумеется, увеличение количества большегрузных машин может стать причиной преждевременного разрушения дорожного покрытия, спровоцированного сверхнормативной нагрузкой. В целях исключения подобных негативных факторов на территории региона создается сеть автоматических пунктов весогабаритного контроля, и мы, как организация, принимаем в этом

самое непосредственное участие. В текущем году ГУП РО «РостовАвтоДор» выступает подрядчиком при строительстве двух таких объектов, ранее уже были построены девять АПВГК. Это очень серьезный проект, который в перспективе не только поможет нам избежать сокращения межремонтных интервалов, но и дисциплинирует водителей большегрузного транспорта.

– Если говорить о региональных трассах, то на каких объектах сконцентрированы усилия в этом дорожном сезоне?

– Сегодня по территории области проходят плотные транзитные потоки грузов, поэтому и строительство новых участков дорог, и обслуживание существующих должно вестись опережающими темпами. «РостовАвтоДор» активно включен в этот процесс. Учредителем нашего предприятия яв-

ляется правительство Ростовской области, поэтому акцент делаем в первую очередь на региональную и местную дорожную сеть. Например, сейчас у нас большие объекты капремонта в Константиновском и Семикаракорском районах, общая стоимость приведения в нормативное состояние которых превышает 1 млрд руб.

С 2022 года ведем большой объект по реконструкции мостового перехода с устройством транспортной развязки в Новочеркасске, на улице Машиностроителей. Существующая конструкция находилась в неудовлетворительном состоянии, поэтому сейчас мы производим ее полную замену на новый мостовой переход, к которому подведем комплекс новых автомобильных дорог общей длиной 2,5 км. Для облегчения эксплуатации данного узла реконструируем улицы Машиностроителей и Трамвайщиков. По завершении работ логистика в Новочеркасске станет проще, так как дорога ведет к крупной промышленной зоне, которая в настоящее время нуждается в существенном увеличении количества автомобилей, обеспечивающих необходимые логистические связи.

Объект действительно сложный: мы столкнулись с колоссальным количеством проблем, связанных с получением допуска к работе вдоль постоянной границы полосы отвода железной дороги, с глобальной работой по выносу и переустройству инженерных коммуникаций, принадлежащих как самому ОАО «РЖД», так и другим ресурсоснабжающим организациям Ростовской области, с огромным количеством компенсационной высадки зеленых насаждений. Да и сам проект нельзя назвать качественным, так как некоторые решения проектировщиков нам приходилось менять в рабочем режиме.

– Часто встречаются ошибки в проектно-сметной документации?

– Вопрос даже не в ошибках, а скорее в актуальности тех технических решений и материалов, которые мы должны реализовывать на практике. Объективная реальность такова, что любая, даже самая качественная проектно-сметная до-





кументация актуальна два, ну от силы три года. За это время меняется многое: от номенклатуры используемых в работе материалов и компонентов до нормативной базы, регламентирующей нашу деятельность. На практике не всегда с момента получения проектной документацией положительного заключения экспертизы до проведения конкурентных процедур и контрактации проходит два года. Иногда мы реализуем проекты, которые были разработаны пять лет назад и, соответственно, уже частично устарели. Разумеется, нам приходится существенно изменять целый ряд проектных решений, местами удешевлять, так как иногда строительная стоимость завьшена по причине неактуальной цены используемых материалов, которые за это время ушли совсем в другую ценовую категорию. Говоря простым языком, если мы видим, что можно сделать дешевле без ущерба качеству, то предлагаем заказчику варианты и возвращаем деньги в бюджет, уменьшая стоимость.

– Приведите пример такого удешевления, которое не сказывается на качестве будущего объекта?

– Бывает, что проектировщики принимают необоснованные решения, например, в части асфальтобетонного гранулята (асфальтовой крошки). Его можно и нужно использовать, но применяют не все. Тем более что есть проектные решения, которые подтверждаются нормативно-технической документацией: его можно применять повторно, что существенно снижает стоимость контракта, в частности за счет того, что не требуется дополнительных расходов на закупку нового материала и утилизацию крошки, образовавшейся в процессе фрезерования. В вообще, ситуации бывают разные. В частности, если вернуться к мостовому сооружению в Новочеркасске, то на стадии реализации данного проекта мы усомнились в количестве деревьев, подлежащих вырубке. За собственные средства сделали экспертизу, и оказалось, что их меньше на 2,5 тыс. И подобных моментов очень много.

– На федеральном уровне часто говорят об этой проблеме и звучат предложения о трансформации системы аттестации проектировщиков. Как считаете, это поможет?

– Представители организаций дорожного комплекса уже давно говорят о том, что нужно вводить балльно-рейтинговую систему оценки проектных организаций. Например, если проектно-сметная документация прошла Главгосэкспертизу и при реализации претерпевает глобальные изменения, то проектировщик должен получить минимальное количество баллов. Тогда появится понимание, какие проекты может готовить данный специалист. А сейчас те же самые проектировщики – авторы некачественных работ – снова выходят на торги, выигрывают и на новых объектах делают прежние ошибки. Мы сталкивались с проектом, по которому должны были сделать дорогу шириной 8 м, но она уже до начала работ имела ширину 9 м. Кроме того, часто не учитывают коммуникации, что в дальнейшем является серьезным препятствием в реализации проекта, способным сдвинуть сроки его завершения на месяцы.

– В этом году Правительство РФ выносит вопросы качества на первый план.

– Все дорожно-строительные работы и так выполняются в рамках требования ГОСТа, поэтому вопрос не в качестве выполняемых работ, а в сохранности выполненных работ, в принятии правильного решения по выбору вида работ на определенном участке дороги. Например, где-то уже необходимо делать капитальный ремонт или реконструкцию, а заказчик закладывает только работы по текущему ремонту. И это две разные вещи. Ремонт – это восстановление транспортно-эксплуатационных качеств автодороги (ровность и коэффициент сцепления), тогда как капитальный ремонт предусматривает замену конструкции дорожной одежды. И если дорожная одежда не выдерживает колоссальные нагрузки, которые по факту существуют, то чем поможет простой ремонт? Виною тому мо-



жет быть не только элементарное нежелание заказчика, но и банальное отсутствие денежных средств в нужном объеме. Не секрет, что сегодня имеется серьезное недофинансирование в части содержания дорожной сети – если на федеральные магистрали выделяется 100% необходимых средств, то на региональные дороги данное значение едва подтягивается к 40%. Регионы имеют в своем распоряжении лишь средства регионального дорожного фонда, что существенно ограничивает территории в своих возможностях и вынуждает регулярно обращаться за выделением дополнительных средств в федеральный центр. К слову, подобные обращения не остаются без внимания, и значительная часть масштабных проектов, реализуемых в Ростовской области, обеспечена именно средствами федерального бюджета.

– Расскажите о производственно-технической базе.

– По области у нас 14 асфальтобетонных заводов, совсем недавно мы открыли еще один в поселке Зимовники. Выбрали для себя установку российского производства от Колокшанского агрегатного завода мощностью 160 тонн в час. Перед покупкой тщательно изучали, какие комплектующие они делают сами, а какие узлы закупают, потому что тема поставки импортных запчастей болезненная. Комплекс эксплуатирует третий месяц, и пока все устраивает.

– Да, вопрос наличия запчастей для техники актуален. Как он решается на предприятии?

– Запчасти к технике есть, но увеличились цены и сроки поставки до 3 раз. Параллельный импорт

работает, но сегодня, учитывая обозначенные сроки поставок, мы планируем приобретение новой техники, посмотрим в первую очередь на российских производителей и поставщиков из дружественных стран. Если говорить о глобальном – то, конечно, хотелось бы на смену большого количества заводов невысокой производительности установить несколько мощных, энергосберегающих, чтобы сократить издержки производства. Данный вопрос, учитывая масштабы необходимых вложений, сегодня находится в проработке, а пока стараемся модернизировать существующую базу. Например, в этом году купили еще одну вертикальную емкость (битумную хранилище) для завода в Семикаракорске, сразу две такие приобрели для установки в Зимовниках.

Щебень закупаем, а песок добываем в своих песчаных карьерах, расположенных в Верхнедонском, Шолоховском и Матвеево-Курганском районах. До конца года планируем открыть еще один в Авдеевском районе.

– Какая техника в распоряжении, как распределяется по подразделениям?

– Часть техники находится в Азове, остальное – в районах области: Куйбышевском, Матвеево-Курганском, Азовском, Багаевском, Семикаракорском, Орловском, Пролетарском, Зимниковском, Замиятинском и других. Стараемся укреплять подразделения, чтобы минимизировать количество командировок. Мощными становятся Семикаракорский участок, Зимниковский и Верхнедонской. В остальных перемещаем технику по мере необходимости.

Располагаем и отечественной, и импортной техникой. Но самыми важными факторами для нас является ее производительность, ремонтпригодность и надежность. Чтобы не было простоев из-за увеличенного срока поставки иностранных запчастей, стараемся делать прогнозы и заказывать их на опережение. В любом случае это ни разу не привело к затягиванию сроков строительства.

– Дефицит кадров ощущается?

– Да, не хватает и рабочих, и ИТР. Пока студенты высшего и среднего профессионального образования, проходящие обучение на бюджетной основе, не будут делать какое-то соглашение с государством о дальнейшей трудовой жизни, ничего не изменится. Ведь подготовка специалиста является неким бизнес-проектом, государство вкладывает деньги в его обучение, а студент, получив диплом, не идет работать в отрасль – смысл государству было вкладывать средства? Обязательства должны быть прописаны, и если человек не хочет работать по специальности, то пусть переходит на коммерческое обучение и освоит место бюджетника, который действительно станет дорожником. Тогда люди будут думать, прежде чем выбирать профессию.

– Интересно мнение подрядчика: каких знаний сегодня не дают учебные заведения? Чему молодых специалистов приходится учить уже вам?

– Все методические планы обучения устарели. Для того чтобы идти в ногу со временем, студент обязан проходить производственную практику, чтобы понимать, как тот

или иной процесс устроен на самом деле. Все-таки учебник пишут в кабинете, а работу выполняют на объекте.

– ГП РО «РостовАвтоДор» принимает участие в образовательном процессе?

– К сожалению, нас не привлекают. В моем понимании, это должны быть некие информационно-ознакомительные лекции, живой диалог со студентами, когда ребята смогут задавать любые вопросы и получать ответы, как проходит тот или иной процесс. Это касается и технологий. В свое время John Deere прислал нас рассказать о дорожном строительстве, и вместо запланированного часа мы общались пять, потому что именно у нас были честные ответы о том, что действительно происходит при работе на объекте. Но преподаватель рассказывает только то, что описано в методических рекомендациях. Им тоже надо стажировку на предприятиях проходить.

В моем понимании, главные инженеры и директора по производству должны участвовать в подобных лекциях, причем в присутствии преподавателя, и обсуждать материал, который студенты только что прошли в аудитории, сравнивая полученную информацию с практическим опытом.

– Как происходит адаптация молодых специалистов в ГУП РО «РостовАвтоДор»?

– Кого-то мы учим, а некоторые сами вникают во все процессы – все зависит от человека. Но мы стараемся развивать систему наставничества и прикреплять к молодому специалисту опытного профессионала для передачи знаний и навыков.





На передовой дорожного строительства

Для своевременного выполнения заключенных контрактов у АО «Дороги Дона» преград нет

Ростовская область – регион юга России, к которому сегодня приковано внимание всей страны, поскольку совсем близко отсюда находятся территории, где проходит специальная военная операция. В этой связи особое значение имеет состояние дорожно-транспортной инфраструктуры.

На территории Морозовского и Милютинского районов работает одно из старейших дорожных предприятий региона АО «Дороги Дона». В 2021 году ему исполнилось 65 лет.

В 1956 году, спустя всего 11 лет после окончания Великой Отечественной войны, вопрос о дорогах, разрушенных войной, продолжал оставаться актуальным. Поэтому на базе машинно-дорожной станции города Шахты для строительства Северного кольца – автодорог по маршруту Ростов – Миллерово – Вешенская – Каргинская – Боксовская – Советская – Обливская – было создано ДСУ-3. В 1970–1980-х годах у предприятия были очень большие объемы работ, что послужило серьезным толчком к его развитию.

Спустя некоторое время ДСУ-3 было разделено на два подразделения – ДСУ-3 и ДСУ-5. ДСУ-5 занималось строительством дорог в сторону станции Вешенской через реку Дон, где тогда еще не было моста и функционировала лишь паромная переправа. А другое подразделение, ставшее впоследствии АО «Дороги Дона», начало строить автомобильную дорогу от Морозовска до Цимлянска. Затем в течение некоторого времени предприятие базировалось в станции Обливская. Здесь тоже произошло разделение организации на две части. Одна из вновь созданных структур начала активно развивать сеть дорог Обливского района, а ДСУ-3 продолжило свою деятельность в сторону города Морозовска.

В работе использовалась самая передовая по тем временам техника.

Подрядная организация неоднократно признавалась ударником пятилетки. За доблестный и честный труд предприятию на вечное хранение было передано переходящее Красное знамя ЦК ВЦСПС, что являлось высокой честью для организации и, конечно же, для трудового коллектива ДСУ-3, который самостоятельно и добился таких успехов.

Предприятие неоднократно меняло свое наименование. Называлось оно зональным ДРСУ, ГП и ГУП



«Морозовское ДРСУ» и в конце концов в декабре 2017 года получило название АО «Дороги Дона».

Объемы работ из года в год росли, несмотря на пандемию и другие известные трудности последнего времени. Стабильно увеличивалась на предприятии и средняя заработная плата.

В 2022 году АО «Дороги Дона» выполняло работы в Морозовском, Милютинском и Обливском районах. В 2023 году основным направлением деятельности подрядной организации являются дорожно-ремонтные работы на автомобильных дорогах регионального значения в Морозовском и Милютинском районах. Кроме

того, идет ремонт основных автодорог города Морозовска. Несколько лет подрядчик принимает активное участие в национальном проекте «Безопасные качественные дороги».

Основные автодороги, имеющие важное значение в транспортной системе области и юга России в целом, – это а/д г. Морозовск – г. Цимлянск – г. Волгодонск и а/д сл. Кашары – с. Первомайское – ст. Милютинская – г. Морозовск.

В целом состоянии дорожной сети специалисты подрядной организации оценивают как удовлетворительное. Ежегодно проводятся плановые работы, в том числе по устранению ямочности, приводятся

в порядок обочины и обновляется разметка, дорожные знаки. Причем специалисты компании соблюдают состояние дорог не только весной, перед началом сезона, но и в межсезонье.

На сегодняшний день среди заказчиков АО «Дороги Дона» – министерство транспорта Ростовской области, администрации Милютинского района, его сельских поселений, города Морозовска.

Что касается автопарка предприятия, то он состоит преимущественно из автомобилей российского производства и Республики Беларусь. Есть, конечно, спецтехника западного производства. Это асфальтоукладчик Vogel, погрузчик

Hyundai, дорожная фреза Wirtgen. Все машины в рабочем состоянии. Поэтому для своевременного исполнения заключенных контрактов у компании преград нет. Ежегодно приобретает дополнительную технику.

Среднесписочная штатная численность компании на данный момент составляет 87 человек. Как подчеркнул генеральный директор АО «Дороги Дона» Анатолий Тельненко, работники предприятия – это профессионалы своего дела, готовые всегда на высоком качественном уровне выполнять все поставленные задачи по содержанию и ремонту автомобильных дорог.





«Три кита» комплексного подхода

Поиск инновационных решений и их реализация – основная задача ООО «МОП КОМПЛЕКС 1»



Когда попадаешь в офис ООО «МОП КОМПЛЕКС 1», сразу становится ясно: руководитель предприятия и его коллеги – люди, уважающие своих заказчиков, ответственные за дело, которому посвятили 32 года. В офисе идеальная чистота, тишина, благодаря которой сотрудники могут на высоком профессиональном уровне выполнять свои обязанности по основным направлениям деятельности компании. Это разметка дорог с использованием инновационных материалов, цифровизация, а точнее создание «умных» комплексных систем организации дорожного движения (КСОДД), и направление, которое последние несколько лет интенсивно завоевывает рынок, производство и монтаж сборных резервуаров.

Многоотраслевое предприятие ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» было создано в 1991 году преподавателями и научными сотрудниками дорожного факультета Ростовского инженерно-строительного института, длительное время занимавшимися разработкой и внедрением информационных технологий в различных отраслях транспорта. Инициатором создания предприятия и его бессменным руководителем является кандидат технических наук Роберт Ли.

– Принцип, по которому мы выполняем свою деятельность, это комплексный подход к разработке технологий, наблюдение за их реализацией, дальнейшей эксплуа-

цией, благодаря чему выявляем минусы и плюсы своей работы, – отметил Роберт Владимирович. – ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» всегда держит руку на пульсе и находится в постоянном поиске лучших инновационных решений.

Предприятие занимает одно из лидирующих мест в отрасли. В том числе при решении сложных задач по повышению безопасности на дорогах. Речь идет о дорожной разметке, которую ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» осуществляет с 1996 года. Тогда на собственные средства была приобретена современная машина на базе грузового автомобиля, и работы по горизонтальной разметке в Ростовской области начались.

Сейчас разметка наносится практически круглый год, кроме «капризных» зимних месяцев. Первый активный период для проведения разметочных работ – апрель – июнь. Естественно, с учетом погодных условий. Когда выпадают осадки, техника на дороги не выводится. В июле – августе делается пауза. Она вызвана тем, что после нанесения разметки нужно выдержать время. Второй этап разметочных работ начинается на исходе лета и продолжается практически до зимы.

Имея большой и современный парк маркированных машин, предприятие может наносить как продольную, так и поперечную разметку краской, спрей-пластиком и термопластиком, содержащим

микростеклошарики – они хорошо видны на дорожном полотне. Этот материал для разметки ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» получает благодаря технологии, разработанной самим Робертом Ли.

Весь парк, в котором есть даже машины с двумя рулями, способные передвигаться по обеим сторонам дороги, оборудован технологическими компьютерами, датчиками спутникового позиционирования и телематической связью с диспетчерским пунктом предприятия, на компьютерах которого в реальное время отображается процесс работы оборудования. Машины снабжены специальными камерами с мониторами для контроля нанесения разметочных линий на дороге. Очень важно и то, что сборщик разметочных машин для своих нужд предприятие занимается самостоятельно. Всего же парк компании включает порядка 100 единиц. Это два длинномера грузоподъемностью 20 тонн каждый, которые используются для доставки на предприятие термопластика, краски. Плюс 70 единиц специализированной маркировочной техники, а также автотранспорт, необходимый для осуществления производственного процесса.

Имея в наличии две производственно-складские базы площадью более 40 тыс. кв. м, было решено внутри предприятия создать собственный логистический центр, который объединит сегодня склады, отдел закупок и необходимый для логистики грузовой автотранспорт предприятия. Таким образом, структура предприятия четко сбалансирована, что дает возможность быстро принять материалы для проведения разметочных работ, а также оперативно доставить заказчику и смонтировать продукцию, изготовленную на предприятии. На этот раз речь идет о дорожных знаках, изготовлении, доставке и монтаже которых является вторым направлением деятельности ООО «МОП КОМПЛЕКС 1».

Началось все в 1998 году с КСОДД, которые в дальнейшем нашли применение на федеральных, территориальных, районных и муниципальных автомобильных дорогах Ростовской, Тамбовской,

Астраханской, Волгоградской областей, Республики Калмыкия.

Помимо «живых» дорог, которые становятся такими благодаря яркой разметке, с каждым годом все большую популярность приобретают «умные» светодиодные и оптико-волоконные знаки, демонстрационные щиты, светофоры. На подходе метеостанции, образцы которых сегодня апробируются в тестовом режиме.

– Техника активно задействована в наших крупных городах – Ростове-на-Дону, Таганроге, в Краснодарском крае, Ханты-Мансийске, – пояснил Роберт Ли. – Для инновационных разработок создан специализированный отдел новых технологий и инноваций. Между тем нашим главным достижением и гордостью являются оптико-волоконные дорожные знаки. Это уникальная запатентованная разработка компании. Благодаря ей удалось резко снизить количество ДТП.

По мнению эксперта, если светодиодный знак под воздействием природных факторов со временем теряет свою яркость, то оптико-волоконный ее сохранит. В отличие от светодиодного оптико-волоконный знак узнаваем на 150 м дальше. Достигается это за счет повышенной плотности пикселей.

Очень важным является установка оптико-волоконных знаков на пешеходных переходах. Суть «умного» пешеходного перехода в том, что с появлением пешехода включается автономное освещение. Мало того, пешеход получает дополнительное освещение не тогда, когда уже находится на проезжей части, а когда он только приблизился к переходу и стоит на обочине. Информацию о наличии вблизи пешеходного перехода человека поступает водителю заблаговременно, метров за 150–200. Сделать это удалось благодаря узвке «живых» знаков со светофорами, которые также являются направлением в деятельности компании. Сегодня на улицах Ростова-на-Дону установлено несколько десятков транспортных светофорных объектов.

Все разработки ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» отличает большой запас надежности. Металлические изделия имеют антикоррозийную защи-

щенность, что очень важно при изготовлении сборных резервуаров. Это третье направление деятельности компании. Сборные резервуары на болтах изготавливаются из нержавеющей или оцинкованной стали на собственном заводе ООО «МОП КОМПЛЕКС 1». Благодаря множеству преимуществ продукция быстро завоевала рынок. Весь технологический процесс осуществляется непосредственно на производственных площадях компании. В частности, из рулона листовой стали можно нарезать любые размеры листов. Как правило, это 1,25 x 2,5 м и 2–4 мм толщиной. Емкость резервуаров – от 2–3 куб. м до 3 тыс. куб. м. Преимущественно заказы поступают на изготовление резервуаров средних размеров – от 700 до 1 тыс. куб. м. Кстати, один небольшой резервуар недавно был установлен на 65–м этаже Московского международного делового центра «Москва-Сити». Резервуары большой емкости компания отправляет заказчиком на своих 20-тонных длинномерах. Естественно, этой продукцией снабжено и само предприятие ООО «МОП КОМПЛЕКС 1».

Инновационность, стремление собственными силами получить не имеющий аналогов продукт и, сделав его конкурентоспособным, предложить на рынке – и есть показателем многолетнего успеха коллектива компании, состоящего из более чем 250 человек. Несмотря на известные всем трудности последних лет, но благодаря профессионализму коллектива компания не только не понесла ущерб, а, напротив, осталась, что называется, на плаву и уже с 2023 года начала наращивать объемы производства. Две трети его приходится на два направления дорожного бизнеса, одна треть – на бизнес резервуарного. В общей сложности среднегодовые объемы производства предприятия составляют порядка 1,5 млрд руб. По результатам работы компании в первом полугодии текущего года можно спрогнозировать его итоги. Они будут заметно выше прошлых лет. Залогом этого является умение и желание коллектива ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» работать быстро, эффективно и качественно.





Проекты высокого качества

ГеоЭкоПроект заслужил право создавать знаковые для региона объекты

За несколько лет работы ГеоЭкоПроект собрал в своих рядах лучших специалистов в сфере проектирования объектов транспортной инфраструктуры. Как признается руководитель компании Николай Амирян, профессионалов привлекали не только достойной заработной платой, но и работой над знаковыми объектами, которые меняют облик городов, улучшают транспортную доступность и делают жизнь комфортнее. Сегодня на счету компании Западная хорда в Ростове-на-Дону и подходы к ней с федеральной трассы, западный и южный подъезды к городу Ростову-на-Дону, обход Майкопа в Республике Адыгея, туристические дороги, участки федеральных трасс (Р-202 «Каспий», Р-217 «Кавказ», Р-208 Тамбов – Пенза, А-280 Ростов – Таганрог, Р-228 Сызрань – Саратов – Волгоград, А-270 М-4 «Дон» – Новошахтинск – граница с Украиной), восточный обход Астрахани, улицы городов и многие другие объекты.

– Николай Андреевич, все перечисленные объекты предполагают качественно выполненную документацию в максимально сжатые сроки. За счет чего ГеоЭкоПроекту удается работать в таком темпе?

– За счет слаженной работы и нацеленности коллектива на результат в сочетании с отсутствием субподряда.

ГеоЭкоПроект был моей мечтой. И в реальности: у нас свои геодезисты, геологи, экологи, археологи, земельщики и рынки, свое бюро по переустройству коммуникаций, есть два мостовых отдела и пять дорожных, своя грунтоведческая лаборатория и лаборатория строительных материалов для осуществления строительного контроля на ряде объектов в Ростове-на-Дону и по линии ФКУ Упрдор Москва – Волгоград. Все делаем своими силами.

– При этом подрядчики не высказывают нареканий в адрес предоставленной документации, говорят о высокой ее качестве?

– Ну почему, иногда бывает, но по нашим проектам можно работать: они реализуемы, правильно рассчитаны, разработаны и содержат верные технические решения – именно поэтому нам достается возможность проектировать знаковые для региона объекты. Еще ни один наш проект не ушел в корректировку по причине неких ошибок, а все мелкие недочеты мы регулируем в рамках авторского надзора.

– Сейчас идет активное строительство Западной хорды. В прошлом году в момент нашей встречи проект еще проходил Главоблэкспертизу. Расскажите, изменился ли он за это время?

– Совместно с Ростовавтодор-проектом мы разработали проектную документацию для строительства Западной хорды. В процессе прохождения экспертизы заказчик в лице министерства транспорта Ростовской области разделил объект на два этапа. Первый – от автомобильной дороги Ростов-на-Дону – Таганрог до улицы Пескова в Ростове-на-Дону – включает в себя четыре транспортных развязки и уникальный путепровод через железнодорожную дорогу. В области такого объекта не было ни по стоимости, ни по масштабу, поэтому работать над ним нам было особенно приятно.

– Насколько понимаю, вы готовили проекты реконструкции трассы и на подходе к будущему Западной хорде. Сразу закладываете перспективное развитие?

– Да, ранее мы проектировали развязку на 9-м км трассы Ростов-на-Дону – Таганрог по заказу ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, в которую сегодня вписывается хорда. Будущее строительство было заложено еще тогда: мы оставляли перспективу под включение объекта, так что после завершения строительства развязка 9-го км заработает в полную силу. Также в составе Западной хорды появится развязка на 11 пикете для связи разобщенных территорий.

На улицах Еременко и Доватора мы запроектировали сооружения, которые помогут городу решить уже назревшие проблемы. Например, по просьбе администрации на улице Еременко появится 200-метровый кусок дороги для связи с уже построенной дорогой в Левенцовском микрорайоне. Это огромный жилой массив на западе города. Кроме того, часть съездов предусмотрена для развития промышленного сектора, расположенного по правой и левой стороне улицы Доватора. Сейчас въезд и выезд из данной зоны осуществляется через улицу Малиновского, то есть все движение происходит исключительно через город, что представляет огромную трудность. Благодаря Западной хорде появится полноценная транспортная развязка, так что машины смогут направиться в любом направлении без заезда на городские улицы.

– Заложено ли перспективное развитие Западной хорды в будущем?

– Да, та же самая развязка на улице Еременко имеет выход на противоположную сторону от Левенцовки, где предполагается строительство микрорайона Левенцовка-2. Сейчас город разрабатывает проектно-сметную документацию для его строительства.

– Можно сказать, что Западная хорда является частью коридора



к новым территориям, так как ведется в Мариуполь?

– Да, и значение этого объекта сейчас возрастает в разы, учитывая, что проезд грузового транспорта по Крымскому мосту ограничен. Все, кто едет из портов Новороссийска в направлении новых территорий (Донецкую, Запорожскую и Херсонскую область), проходит через Ростов-на-Дону по улице Малиновского. Этот маршрут самый востребованный, так как альтернативный предполагает перепробег порядка 150 км. После завершения строительства Западной хорды весь поток пойдет без заезда на городские улицы.

– Какие еще работы выполняли в приграничной зоне в рамках данного коридора?

– На субподряде у Ростовавтодорпроекта делали все проекты капремонта пунктов пропуска: Весело-Вознесенка, Гукovo, Куйбышево и Матвеев Курган, а также выполняли проекты двух парковок на территории ДНР, которые строил и финансировал областной минтранс.

Сейчас по заказу ФКУ Упрдор Москва – Волгоград работаем над двумя проектами искусственных сооружений на автомобильной дороге Ростов-на-Дону – Таганрог и капремонтом 10 км перед пунктом пропуска Весело-Вознесенка. Это основная дорога для связи с новыми территориями, поэтому сроки очень сжатые, и их продолжают сокращать.

– Что предполагается сделать в процессе капремонта?

– Капремонт предполагает расширение трассы до четырех полос. Также приведут в порядок аварийный мост через реку Еланчик, где

сначала специалисты возведут объездную дорогу, а после приступят к работам на самом искусственном сооружении. Еще один проект предполагает капремонт путепровода на 57-м км в начале обхода Таганрога. В процессе работ сооружение получит дополнительную полосу.

Кроме того, вместе с «Ростовавтодорпроектом» разрабатываем проект капремонта автодороги от Самбека до пункта пропуска Матвеев Курган. Здесь также предполагается расширение трассы с двух до четырех полос. Объект масштабный и нужный, так как вся сеть дорог в сторону новых территорий перегружена грузовым транспортом, и две полосы не дают возможности двигаться свободно.

– Дальше пунктов пропуска заходили на новые территории?

– Нет. Единственное, мы делали геологические изыскания в Луганске, но нам работы и так хватало благодаря нашим заказчикам. У нас их пять: министерство транспорта Ростовской области, город Ростов-на-Дону, ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, ФКУ Упрдор «Кавказ» и «Адыгеяавтодор».

Так, по заказу областного минтранса совместно с Ростовавтодор-проектом разрабатываем строительство трассы Алутиб – Арпачин. Здесь появится 10-километровый участок, который имеет большое значение для развития туристического потенциала территорий на левом берегу Дона. На данный момент завершены все инженерные изыскания и продуманы основные проектные решения. В конце этого года планируем зайти в экспертизу.

Параллельно разрабатываем рабочую документацию по рекон-

струкции улицы Вавилова в областном центре (плюс взяли на себя обязательства по корректировке проекта), где сейчас машины стоят в пробках по два часа. Здесь предполагается глобальное расширение улицы вблизи микрорайона Суворовский со строительством транспортной развязки на пересечении улиц Королева и Вавилова. Также совместно с Транс-Инжинирингом и Ростовавтодорпроектом работаем над реконструкцией Змиевского проезда и улицы Орбитальная со строительством соединительного участка до улицы Таганрогская, что позволит связать два новых района в Ростове-на-Дону, разрабатываем рабочую документацию I очереди Западной хорды. Активно идут работы в Адыгее над рабочей документацией по строительству автодороги Даховская – плато Лаго-Наки.

Сейчас институт загружен работой на 100%, но в случае необходимости мы готовы пойти в новые регионы.

– В стол не работаете и проекты сразу уходят в реализацию?

– Сейчас заказчики стараются на полку не проектировать. Только выходим с экспертизы, как сразу сметный отдел формирует контрактные ведомости, и объекты выставляются на торги, так как все изначально понимаем значимость объектов. Я считаю такой подход наиболее эффективным и большим достижением для всех нас, потому что любой объект, лежа на полке, устаревает, становится неактуальным, а на участке появляются новые коммуникации, изменяются границы, и реализовать его уже практически невозможно.





Все задачи решаемы

Даже самые сложные вопросы можно решить благодаря сплоченной работе всех заинтересованных структур



Акционерное общество «Ростовавтомост» – одно из ведущих мостостроительных предприятий Южного федерального округа. Его деятельность давно и прочно связана с историей региона, потому что важнейшие объекты транспортной инфраструктуры были возведены руками его специалистов. Данная тенденция наблюдается и сегодня – профессионалы Ростовавтомоста ведут работы по строительству стратегически важного искусственного сооружения в Волгодонске, который станет частью эвакуационного пути от атомной электростанции, возводят новый путепровод Западной хорды в составе нового обхода Ростова–на–Дону и приводят в порядок мостовые переходы в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». О специфике работы и планах на этот год в интервью рассказал генеральный директор АО «Ростовавтомост» Станислав ТЮКАЛОВ.

– Станислав Николаевич, расскажите, как сформирован портфель заказов Ростовавтомоста на текущий год и над какими знаковыми объектами работаете сегодня.

– В 2023 году наша организация занята на 10 объектах строительства, реконструкции и капитального ремонта в Ростовской области и Республике Адыгея. Суммарный портфель на 2023 год составляет 6,6 млрд руб. с НДС. Наиболее крупные из них – это обход города Ростова–на–Дону под названием «Западная хорда» и реконструкция путепровода в городе Новочеркасске. Кроме того, в конце октября 2023 года планируется ввод в эксплуатацию мостового перехода в городе Волгодонске.

– В прошлом году мы с вами встречались на объекте в Волгодонске. Как продвигается строительство моста через балку Сухо–Соленовскую?

– На данный момент строительство мостового перехода через балку выходит на завершающий этап. Выполнены работы по сооружению искусственных сооружений, ведутся работы по устройству асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге, мон-

таж очистных систем и установка средств организации дорожного движения.

– Изначально сроки строительства данного объекта были сжаты. Удастся уложиться в график? За счет чего?

– Наша организация всегда стремится выполнять возложенные на себя обязательства и прикладывает все силы для реализации подписанных контрактов. Такой результат достигается благодаря команде специалистов, отдавших работе в отрасли долгие годы.

– Чему данный объект научил компанию?

– Данный объект показал, что нет нерешаемых задач. Даже самые сложные вопросы возможно решить в результате обсуждения и сплоченной работы всех заинтересованных структур.

– С какими главными вызовами пришлось столкнуться при строительстве? Какие варианты находили для их разрешения?

– По данному объекту затруднением было большое количество всевозможных коммуникаций и инженерных сетей, пересекающих или находящихся в непосредственной близости к искусственным сооружениям. В таких условиях приходится осуществлять реализацию контракта.

– Сегодня компания активно участвует в строительстве Западной хорды. Расскажите, какую часть работ выполняете.

– Путепровод, который мы возводим в составе Западной хорды, состоит из двух эстакад: протяженность левой эстакады составляет 361,32 м, а правой – 367,56 м. Габарит проезжей части – 10,5 м, по две полосы движения на каждом из направлений.

Эстакада расположена на круговой кривой в плане, при этом пересекает сложный рельеф местности (высота опор до 21 м) и электрифицированную железную дорогу (3 пути). Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на сентябрь 2024 года.

– На каких объектах идет работа в Республике Адыгея? В каких еще регионах работаете?

– В 2023 году нашей организацией были заключены контракты на строительство автомобильной дороги Гузериль – плато Лаго–Наки и автомобильной дороги Даховская – Дегуакская поляна, капитальные ремонты мостов через реки Чибий и Гиага, а также на реконструкцию моста через реку Фарс.

На данный момент наша организация производит свои работы на территории Ростовской области и Республики Адыгея.

– Участвуете ли в программе по восстановлению мостов и путепроводов в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги»? Где идут работы и какие объекты приводите в порядок?

– На данный момент в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» нашей организацией выполняются работы по капитальному ремонту мостов



Транспортная развязка на автомобильной дороге Энем – Новобогояй

через реки Чибий и Гиага, идет реконструкция искусственных сооружений через реку Фарс в Республике Адыгея и работы по ремонту конструкций через реку Северский Донец и через канал в Багаевском районе Ростовской области.

– Помимо работ по новому строительству, реконструкции и ремонту, Ростовавтомост занимается и содержанием искусственных сооружений. Поделитесь, в чем особенность данных работ в южных регионах.

– На текущий момент наша организация занимается содержанием 238 искусственных сооружений общей протяженностью более 16 км. Это мосты и путепроводы на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения в Ростовской области, расположенные в 23 районах, а также городах Каменск–Шахтинский и Батайск.

Что же касается специфики содержания искусственных сооруже-

ний и автомобильных дорог в целом в южных регионах, стоит отметить, что высокие температуры в летний период и низкие в зимний (циклы замораживания и оттаивания) значительно уменьшают срок службы как железобетонных мостовых конструкций, так и асфальтобетонного покрытия автомобильных дорог.

– В прошлом году мы с вами обсуждали вопросы подготовки кадров для отрасли мостостроения. Сейчас такие программы прописывают на федеральном уровне и просят подключаться к обсуждению. В связи с этим вопрос: какие существенные знания мостовики должны получать в учебных заведениях?

– На мой взгляд, крайне важны теоретические знания в инженерных областях, которые преподают в учебных заведениях, и также необходимые практические навыки, которые студенты получают, проходя производственную практику

на предприятии. Наша организация всячески способствует получению практических знаний, принимая студентов на производственную практику и способствуя их дальнейшему трудоустройству.

– В целом как строится работа с молодыми кадрами на предприятии?

– Во время начала трудовой деятельности молодому специалисту оказывается всяческая поддержка как со стороны сотрудников предприятия, так и со стороны руководителей структурных подразделений и линейно–технических работников.

– Расскажите о перспективах развития компании.

– АО «Ростовавтомост» – динамичная, бурно развивающаяся компания, ставящая своим приоритетом благополучие сотрудников. Для этого ведется работа по наращиванию материально–технической базы предприятия и привлечению молодых специалистов.



Мостовой переход через балку Сухо–Соленовская



Путепровод по ул. Малиновского



Выгода качественной работы

Подрядчику выгодно работать качественно –

такого принципа придерживаются дорожные строители ООО «Армила»



Компания «Армила» появилась в 2006 году и за неполные 20 лет превратилась в значимого игрока на рынке ремонта, строительства и содержания автомобильных дорог регионального и муниципального значения Ростовской области. Усилия этих специалистов сконцентрированы в Шахтинской агломерации, куда входит сам город Шахты, а также соседние Новошахтинск, Новочеркасск, Октябрьский сельский, Усть-Донецкий, Красносулинский и Белокалитвинский районы. О сегодняшней работе и планах на будущее рассказал директор ООО «Армила» Наири ГАЗАНЧАН.

Портфель заказов

– Наири Грантович, какова основная специализация Армилы: новое строительство или ремонт?

– Мы специализируемся на ремонте и содержании автомобильных дорог. В целом у нас на содержании порядка 300 км региональных и муниципальных дорог. Но берем и за новое строительство.

На сегодняшний день у нас сформирован портфель заказов в объеме порядка 500 млн руб. Думаю, что к концу года он увеличится на 100–150 млн и достигнет 650 млн руб. Из года в год мы наращиваем объемы и в среднем ежегодно прирастаем на 30% за счет новых объектов на территории нашего присутствия и работы в других городах. Производство у нас немаленькое, так что надо обеспечивать его работой.

– На новые территории заходите?

– В этом году мы выполняли работы на подьезде к пропускному пункту Гуково на участке протяженностью 4,4 км. Это был ремонт трассы с расширением дорожного полотна до пропускного пункта. За один месяц привели дорогу в порядок, поменяли покрытие и сдали объект в эксплуатацию 28 июня – на два дня раньше срока. Попутно сделали объездную дорогу для мостовиков, так как по этой же трассе параллельно идет ремонт искусственного сооружения. Сейчас в

основном работаем на территории города Шахты, Гуково, Красный Сулин, Октябрьского сельского и Усть-Донецкого районов.

– Расскажите о знаковых объектах на этих территориях.

– В Шахтах мы ведем новое строительство дороги на улице Шаденко, где располагается жилье для семей, имеющих трех и более детей. А на въезде в город заменяем бортовой камень и дорожное покрытие на улице Дачной. Также в городе Шахты ремонтируем покрытие по улицам Громова и Дарвина, по муниципальным заказам привели в порядок улицу Парковую и переулки Веселый, Енисейский.

В Гуково ведем ремонт улицы Ковалева. В Усть-Донецком районе работаем сразу над 13 объектами – это ремонт улиц внутри поселений, которого люди очень ждали. В Красном Сулине работаем на восьми участках.

– На всех объектах выступаете генеральным подрядчиком?

– Да. В нашем арсенале современное производство и необходимая дорожно-строительная техника. Одним словом, наше предприятие обеспечено всеми ресурсами: мы модернизированы, у нас новейшая техника, и мы готовы работать.

– Кто основные заказчики Армилы?

– Министерство транспорта Ростовской области, город Шахты, Октябрьский сельский район, Усть-Донецкий и Красносулинский районы и город Красный Сулин, Белокалитвинский район и т.д.

Все объекты располагаются в радиусе 100 км от нашей производственной базы в Шахтах, поэтому специалистам удобно выезжать к месту работ в начале рабочего дня, а вечером возвращаться обратно. Обычно в 6:30 мы проводим планерное совещание, а в 7:30 все ребята уже находятся на объектах.

Рост производительности

– Продолжим о модернизации. Как развивается производственная база компании?

– Прямо сейчас мы запускаем новый АБЗ мощностью 160 тонн в час в пару к уже действующему. Ассортимент на рынке достаточно широкий, но мы выбрали установку Колокчанского агрегатного завода, которая вместе с комплектацией обошлась нам в 115 млн руб. Выбор пал на нее, так как устроило качество оборудования и отзывы коллег-подрядчиков, кроме того, можно не опасаться перебоев с поставками запчастей. В итоге сейчас мы располагаем АБЗ общей мощностью порядка 200 тонн в час и установкой в Усть-Донецком районе, которую запускаем для работ по содержанию дорог. Это повышает нашу производительность и дает



возможность быстрее выполнять работы на объектах.

Помимо этого, устанавливаем бетонорастворный узел, произведенный в Татарстане. Предприятие потребляет много бетона на установку поребриков и бортовых камней, что в сезон бывает сопряжено с проблемами. В целом стараемся стать автономными и аккумулировать на своей площадке необходимые производственные. Все это приводит к повышению рентабельности и качества, а также к сокращению времени выполнения работ.

– Какие еще идеи в части расширения производственной базы?

– Для собственного потребления мы производим битумную эмульсию и в дальнейшем планируем наладить выпуск полимерно-битумных веществ. Они необходимы для асфальтобетонной смеси по новым ГОСТам, и гораздо выгоднее их производить непосредственно на площадке. Оборудование пока не закупили, но это в планах, к реализации которых приступим в конце этого или начале следующего года.

В прошлом году мы оборудовали два битумных хранилища в Октябрьском сельском районе, так что на зиму можем затаривать порядка 3000 тонн – это половина нужд нашего предприятия. В будущем хотим поставить еще один резервуар на нашей территории в Шахтах.

Внимание к качеству

– Получается, что большая часть работ проходит в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Отличаются требования к качеству проведенных работ?

– Да, 95% наших объектов идут по БКД. Но ГОСТы, требования и технический регламент везде одинаковые, и мы работаем в соответствии с установленными стандартами. Компании гораздо выгоднее работать качественно, чем потом переделывать и бить по своей репутации.

– Как на предприятии отстроена система проверки качества выполненных работ, строительных материалов?

– Этим вопросам уделяем особое внимание. Во-первых, у нас своя лаборатория, оборудованная по стандартам ЕврАзЭС, ведется операционный контроль всего входящего и исходящего материала. Лаборант находится на каждой отгрузке и производит отбор проб. Во-вторых, за производством следят достаточно опытные сотрудники, и заказчик со своей стороны также ведет независимый контроль.

– С какими главными вызовами сталкиваетесь при работе и как их преодолеваете?

– Из года в год проблемы встречаются одни и те же: качество проектной документации, нехватка кадров, импортозамещение. Также хотелось бы видеть более справедливую систему ценообразования.

– С этого года регионы переходят на ресурсно-индексный метод. В Ростовской области он уже работает?

– Пока нет, но надеемся, что вскоре это случится, потому что стоимостные ресурсы растут, необходимо в себестоимость затрат закладывать реальную стоимость материалов, размер зарплат и т.д. Но несмотря ни на что, мы повышаем заработную плату. Сегодня средняя оплата по предприятию составляет 63 тыс. руб.

– Расскажите о коллективе предприятия. Кого можете выделить из тех, кто в этом сезоне дорожно-строительном сезоне проявил себя наилучшим образом?

– В общей сложности у нас работают порядка 70 человек. Коллектив сплоченный. Все ребята находятся на своих местах: главный инженер, заместитель директора по экономике, производители, благодаря чему удается в сжатые сроки сдавать социально значимые объекты. Например, в этом году ударно сработали на объекте перед контрольно-пропускным пунктом Гуково, поэтому хочу выразить отдельную благодарность главному инженеру Осипяну А.А., производителю работ Туманяну Э.Р., мастеру СМР Аветяну А.А., механику Туманяну А.С., начальнику лаборатории Саблуковой И.А., ведущему бухгалтеру Наур-Мушенко Л.А., специалисту по закупкам Галдиной И.С., водителям Кривошекову А.В., Турову В.Н., Кингелю Ф.А., Гуцину А.В., машинистам погрузчика Гуцину С.В., Белову А.Н., машинисту дорожной фрезы Зиброву Ю.А., машинисту асфальтоукладчика Полуанову С.П., машинисту катка Бобарикину М.В.

– Какие цели ставите на будущее?

– Если бы у нас не было уверенности в перспективах, мы бы не занимались модернизацией и не строили планов по расширению производственной базы. Сегодня Ростовская область – огромная инвестиционная площадка: все везде строится, реконструируется и ремонтируется. Если эти темпы сохранятся (на что мы очень надеемся), будем работать дальше, строить, ремонтировать, одним словом – созидать!





Объемы растут, но потенциал еще есть

Так считает генеральный директор АО «Зерноградское ДРСУ» Арменак Мирзоян



С Арменак Мирзояном газета «ТР» знакома уже несколько лет. И с каждой новой встречей все более очевидным становится масштаб этой личности и значение его работы. Дело не только и не столько в объемах и сроках освоения средств на дорожных работах, — хотя объемы постоянно растут — привлекает его подход к организации дела, к формированию коллектива управления, поддержания в нем атмосферы взаимной заинтересованности в общем результате.

Арменак Мирзоян в дорожной отрасли трудится уже свыше 20 лет. По первому образованию он экономист, но после нескольких лет работы в дорожной сфере получил второе профильное образование и стал дипломированным дорожником.

Зерноградское ДРСУ давно уже одно из ведущих дорожных предприятий Ростовской области. Чем оно живет сегодня, каковы результаты его работы, какие проблемы волнуют дорожников, что ждет их завтра? Об этом наш разговор с гендиректором.

Арменак Завенович, дорожный сезон скоро закончится. Какие предварительные итоги работы Зерноградского ДРСУ можно назвать? Что удалось, над чем работаете сегодня?

Сезон в этом году мы начали рано, еще в марте, как только установилась погода. Если говорить о предварительных итогах, то они не могут не радовать. Так, объемы освоенных средств выросли по сравнению с прошлым годом на 100 млн руб. Это связано прежде всего с ростом финансирования дорожной отрасли в Ростовской области, а также тем вниманием, которое уделяют совершенствованию сети дорог региона наш губернатор Василий Юревич Голубев и его заместитель — министр транспорта Владимир Владимирович Окунев.

На конец августа 2023 года нами было заключено контрактов на сум-

му свыше 1 млрд руб. Это преимущественно государственные, муниципальные контракты на ремонт и содержание автомобильных дорог в Зерноградском, Сальском, Веселовском, Кагальницком и Егорлыкском районах.

— А где конкретно работало и работает Зерноградское ДРСУ?

— Это, к примеру, ремонты автомобильных дорог общего пользования регионального значения хутор Усьман — поселок Веселый — город Сальск в Зерноградском районе; Ростов-на-Дону (от магистрали «Дон») — город Ставрополь (до границы Ставропольского края) в Кагальницком; Сальск — село Новый Егорлык — село Яшалта (до границы Калмыкии) в Сальском районе. Кроме того, велись и продолжают ремонт и капитальные ремонты автомобильных дорог на ряде улиц Сальска, станции Егорлыкской, села Песчанокосопского и т.д.

В этом году нами уже закончены работы на общую сумму свыше 440 млн руб. Почти все они выполнены в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги».

— Недавно Владимир Окунев озвучил мнение жителей области по поводу оценки труда дорожников. По его словам, 57% ростовчан удовлетворены состоянием дорог, и этот показатель по сравнению с прошлым годом вырос на 16%.

— Это в полной мере относится и к оценке нашей работы. Согласно опросу, о котором мы говорим, в пяти регионах, где работает Зерноградское ДРСУ, жители дают положительную оценку состоянию дорог на уровне 50–60%. Это объясняется еще и тем, что в последнее время главное внимание дорожников области уделяется приведению в порядок именно местных дорог. Поэтому что в сельских районах живет основная часть населения области. Для нас же, собственно, нет никакой разницы, на каких дорогах мы работаем — федеральных, областных или местных. Все они должны быть надлежащего — то есть хорошего — качества.

Мы стараемся работать преимущественно там, где живут наши соотрудники, где живут их семьи, где они каждый день пользуются теми дорогами, которые мы приводим в порядок. Кто лучше и объективнее даст оценку этой работе?

— То есть получается, что тут присутствует и личный интерес работников и членов их семей?

— Именно. Ведь чем лучше мы работаем на ремонте или капремонте той или иной дороги, тем дольше она будет в нормативном состоянии и тем меньше затрат на ее содержание. А это отражается и на



финансовом положении предприятия, на каждом его работнике.

— За последние три года, по данным ФНС, среднемесячная зарплата в компании увеличилась более чем в два раза. А как это отразилось на производительности труда и объемах выполненных работ?

— В основном мы занимаемся сегодня капитальными ремонтами и ремонтами. Этим во многом и объясняется рост производительности труда. И, конечно, использованием новой техники, новыми технологиями, лучшей организацией труда.

За последние три года зарплата выросла существенно. Было 30–38 тыс. руб., сейчас около 60 тыс. Это выше, чем в среднем по Ростовской области. Средняя зарплата в Ростовской области за первый квартал 2023 года составила 46 931 руб., эту цифру недавно назвала руководитель Ростовстата Марина Самойлова. А численность у нас остается примерно одинаковой: 280 человек плюс-минус 20.

— Насколько я знаю, за последнее время вы приобрели много новой техники...

— Да, потратив на это более 74 млн руб. Купили новый асфальтоукладчик Volvo, два асфальтовых загрузчика Vögele MT 3000–2 Offset, четыре косилки-измельчителя Stark, модель KDL 200, тракторный мульчер, фронтальный погрузчик, дорожный самоходный каток и другую технику. Обновили и транспортные средства — приобрели автогудронатор ДС–43253, специальный автомобиль КДМ КО–806 и т.д.

Всегда считал, что новая техника — это не только высокая производительность и качество, это еще и другая культура труда, другое отношение к делу. Пока, повторюсь, у работника не появится личной заинтересованности в достижении

более высоких результатов, никакие технические или технологические меры не помогут.

— Сейчас многие компании испытывают трудности из-за введенных против нашей страны экономических санкций, нарушенный логистических цепочек поставок материалов, оборудования и запчастей. Как эти рестрикции отразились на деятельности компании и каким образом стараетесь решить эту проблему?

— С запчастями, пока рынок не устоялся, трудности были. Но мы давно переориентировались на технику из дружественных стран. Сейчас очень активно на нашем рынке работают производители китайских дорожно-строительных машин и оборудования. Техника хорошая, обслуживается быстро, год от года ее доля на нашем рынке растет, нареканий все меньше и меньше. Мы довольны. К тому же они организовали сервисный центр для своей техники в регионе, так что сейчас стало проще. С запчастями проблем сегодня нет, гарантийные и постгарантийные обязательства выполняются. Кроме того, мы закупаем дорожную технику из Белоруссии — это, например, косилки К–78М от ОАО «АМКОДОР». И вообще за технику я особо не переживал, так как асфальтоукладчики, перегружатели у нас относительно новые и проблем не создавали. Конечно, цены выросли, но к этому процессу мы уже давно привыкли.

— Зерноградское ДРСУ всегда отличалось сильной социальной политикой. Как вы не раз говорили, главная ваша опора — коллектив, точнее, взаимопонимание и доверие в нем. Что-то изменилось за последнее время?

— Последние события в соседней с Ростовской областью стране показали растущую сплоченность коллектива. Люди все прекрасно понимают и относятся к происходящему соответственно. Главное — надо держаться всем вместе, решать общую задачу, укреплять страну. Мы помогаем и Центру помощи участникам СВО, созданному в Ростовской области, отправляем посылки нашим бойцам на фронт: продукты, воду, сигареты и прочее. Отчисляли часть зарплаты в помощь нашим солдатам. Все понимают: чем крепче будет тыл, тем легче нашей армии будет справиться на фронте.

— В последнее время много говорят о цифровизации производства, в том числе и в дорожной отрасли. Что делается у вас?

— Об этом можно говорить много, поскольку занимаемся этим не первый год. Но остановлюсь лишь на одном примере. Сегодня, планируя работу и давая оценку сделанному, мы проводим совещания в режиме

видеоконференции, не вызывая начальников участков и других специалистов в Зерноград. Ведь самый отдаленный участок — Сальский — у нас в 100 км. Не наездиться... И это не дань моде, не следование сегодняшнему тренду, главное — мы видим друг друга, смотрим в глаза, есть возможность задать вопросы главному инженеру, главному механику, другим специалистам и тут же принять решение. Живое общение — это крайне важно. Кроме того, это просто удобно.

— Каковы планы предприятия на ближайшее будущее? С чем они связаны?

— Конечно, надеемся на увеличение объемов нашей работы. На следующий год мы уже заключили контрактов на общую сумму свыше 288,6 млн руб. Это прежде всего содержание 855 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Ростовской области, а также автодорог общего пользования местного значения в нашем Зерноградском районе. Кроме того, будем заниматься капитальным ремонтом дороги в станции Егорлыкской, выполнять другие работы.

В связи с внедрением новых требований Таможенного союза в работе с асфальтобетоном к концу года планируем установить еще один завод — китайского производства. Существующие при этом новые технологии позволяют улучшить экологические показатели, увеличить производство смесей до 80 тонн в час (сейчас 60) с возможностью увеличения до 100 тонн. При этом снизится расход газа. Да и режим работы, условия труда более приемлемые, современные. В частности, в кабине управления установлены кондиционеры для работающих.

А если продолжить разговор о перспективах, то могу сказать, что с нашими сегодняшними возможностями мы могли бы увеличить объемы работы еще на 100 млн руб. Сезон, повторюсь, в этом году начали рано, и потому думаем закончить запланированные работы тоже раньше намеченных сроков. Скажем, на одном из объектов работы были запланированы на два года, но мы думаем сделать там все до конца этого года.





Ответственно и почетно

Компания «Т-Транс» принимает активное участие в возведении участков Ростовского транспортного кольца



Компания «Т-Транс» приступила к работам на трех участках Ростовского транспортного кольца: полным ходом идет строительство Западной хорды и реконструкция двух развязок в составе Северного обхода. Объездная дорога позволит не только вывести перегруженный транспорт с загруженных городских улиц, но и обеспечит надежную связь с соседними регионами. О реализации масштабного проекта рассказал директор ООО «Т-Транс» Николай СЕЛЕЗНЕВ.

– Николай Михайлович, какую роль «Т-Транс» играет в создании Ростовского транспортного кольца?

Ростовское транспортное кольцо – крупный инфраструктурный проект, который к 2025 году объединит 12 дорог федерального, регионального и местного значения. Его общая протяженность составит 110 км, что делает его длиннее МКАД. Планируется, что оно станет транспортным каркасом Ростовской агломерации, повысит комфорт передвижения граждан, а также обозначит перспективы для развития. Сегодня мы активно ведем строительство первой очереди Западной хорды и выполняем строительство двух транспортных развязок на участках Северного обхода города Ростов-на-Дону. Для всего коллектива ООО «Т-Транс» это серьезный вызов и экзамен на профессиональную зрелость.

– Какое значение Западной хорды имеет для жителей региона?

– Реализация проекта имеет большое социально-экономическое значение для города Ростов-на-Дону. В настоящее время улицы Всесоюзная и Малиновского перегружены колоссальным количеством транзитного транспорта, а Западная хорда позволит разгрузить основные магистрали донской столицы и предложить маршрут движения в обход, что способствует улучшению экологии города.

Кроме того, появление хорды установит нормальную транспортную связь с территорией дельты Дона, на которой расположено множество населенных пунктов, садоводческих товариществ, и будет способствовать развитию территории.

Большое значение реализации проекта имеет для жителей массива «Левенцовский», мимо которого она проходит в непосредственной близости. В целом новая дорога даст импульс для освоения и развития прилегающих территорий в плане жилищного строительства и возведения промышленных объектов. Для этого в проектной документации предусмотрено строительство перспективных съездов, например, в будущий район «Левенцовский-2».

– Что представляет собой первый этап строительства Западной хорды?

– ООО «Т-Транс» является генеральным подрядчиком первого этапа, в рамках которого наши специалисты возводят новую трассу длиной 4 км 750 м с четырьмя многоуровневыми развязками и необходимыми съездами. При этом общая протяженность искусственных сооружений составит 721 м. Сама дорога будет иметь по две полосы в каждом направлении с разделительной полосой, где появятся опоры для искусственного освещения и барьерные ограждения.

На 9-м км федеральной трассы М-23 Ростов – Таганрог – Мариуполь расположится первая развязка. Вторая – эстакада длиной 141 м со съездом – на переулке 1-й Машиностроительный. По сути, она будет выполнять функцию разворотного кольца, чтобы автомобили могли осуществлять маневр в разных уровнях и связь между территориями. Слева от этой развязки находится полигон ТБО, который чуть позже будет



рекультивирован. Третий важный участок – путепровод над железной дорогой. Это сложное в реализации искусственное сооружение комбинированного типа длиной 364 м. Другими словами, часть пролетных строений перекрывается железобетонными балками, а над участком путей устраиваются металлоконструкции.

Еще две транспортные развязки появятся в районе улиц Доватора и Еременко. Завершатся работы первого этапа в районе улицы Совхозная и ТЭЦ-2.

– Расскажите, как проходит подготовка территории к строительству.

– Как генподрядчик ООО «Т-Транс» проводит подготовку территорий под будущее строительство всей Западной хорды и обеспечивает переустройство инженерных коммуникаций. Это включает в себя археолого-спасательные, оценочные и кадастровые работы, а также непосредственно вынос инженерных коммуникаций. В зону строительства попадают участки газопровода высокого, среднего и низкого давления, высоковольтные линии, линии связи и водопровода. До конца года мы планируем полностью освободить зону строительства от коммуникаций.

Самым сложным на данном этапе является вынос ВЛ 110 кВ. Высоковольтная линия ограничивает производство работ на участке длиной порядка 3 км.

– Пока идет работа над выносом коммуникаций, чем занимаются дорожные строители?

– В основном сети находятся в границах жилой застройки, поэтому все земляные работы, которые можно было сделать на участке строительства, дорожники уже выполнили. Субподрядные организации пошагово освобождают от коммуникаций тот или иной участок, после чего передают в работу дорожникам. На участках, где нет ограничений, связанных с коммуникациями, дорожные и мостовые подразделения ведут работы в круглосуточном режиме.

– Как происходит заготовка материалов для строительства?

– Мы прекрасно понимаем, что часть времени будет потрачена на вынос коммуникаций и возводить автомобильную дорогу нужно будет в сжатые сроки. А это возможно только тогда, когда все необходимое для проведения работ уже сконцентрировано на объекте, поэтому заготовка инертных материалов ведется круглосуточно. Каждый день мы завозим свыше 10 тыс. тонн инертных материалов. На участках, где субподрядчики работают над выносом коммуникаций, также идет заготовка материалов.

– Расскажите про почву. Есть ли в этой части вызов строителям?

– Слава Богу, что основные подводящие камни учтены проектной документацией, и сюрпризов, глобально влияющих на ход строительства, мы не встретили.

– Какова строительная готовность объекта на сегодняшний день?

– Строительная готовность объекта составляет более 22%.

– Какие материалы применяются при устройстве дорожной одежды на новой трассе?

– На данном участке имеются многоуровневые развязки и путепроводы, что само собой подразумевает высокие участки насыпи и большой объем земляных работ. Само полотно мы возводим из песчаного грунта. На него укладывается разделяющая прослойка из геотекстильного материала, которая разделяет слой песка и щебеночно-песчаной смеси, дальше 46 см щебеночно-песчаной смеси оптимально подобранного состава и 29 см асфальтобетона. Верхний слой покрытия – щебеночная-мастичная смесь, изготовленная с использованием полимерно-битумных вяжущих.

Весь коллектив группы компаний ООО «Т-Транс» прекрасно понимает, что воплощать в жизнь объект такого уровня не только почетно, но и очень ответственно, поэтому качество и надежность должны стать двумя неизменными аспектами нашей работы. Все проектные решения, безусловно, будут выполнены в строгом соответствии и с применением самых качественных материалов.

– Сколько человек планируется задействовать?

– Вместе с субподрядными организациями на объекте задействованы порядка 350 человек и свыше 120 единиц техники. Этого количества достаточно, чтобы работать на участках, свободных от инженерных коммуникаций. Как только из зоны строительства вынесут ВЛ-110, численность вырастет в два раза.

Уже сейчас работы идут в круглосуточном режиме, потому что строительные-монтажные работы необходимо выполнить до сентября следующего года. Темпы будем только наращивать, в зимнюю спячку впадать не собираемся.

– Имеются ли проблемы с финансированием?

– Нет. Объект строится на средства инфраструктурного бюджетного кредита, поэтому со стороны заказчика в лице министерства транспорта Ростовской области он полностью проавансирован.

– Какие строительные работы намерены проводить своими силами?

– В основном субподрядчики привлекаются при переустройстве сетей и возведении искусственных сооружений. Все остальное, что связано непосредственно со строительством до-





роги, выполняем собственными силами.

Чуть позже будем привлекать специализированные организации для устройства наружного освещения. Кроме того, в непосредственной близости от жилых застроек будут устраиваться шумозащитные экраны. Взамен вырубленных деревьев будет осуществляться высадка новых насаждений.

– Как я понимаю, Западная хорда – трасса скоростная и будет несколько похожа на реконструированные участки М–4. Предполагается ли взимать плату за проезд по ней?

– Наша задача объект построить, а вопросы его дальнейшей эксплуатации находятся в ведении государственных органов. Информации о взимании платы у нас нет.

– Что известно о возведении второго этапа Западной хорды и планирует ли ООО «Т–Транс» участвовать в его возведении?

– Безусловно, это нам интересно, и мы готовы в нем участвовать.

Губернатор Ростовской области обозначил, что Ростовское транспортное кольцо должно полностью замкнуться к концу 2025 года, поэтому можно предположить, что подрядчика для возведения второго этапа Западной хорды определят до конца этого года. Делать это будет министерство транспорта Ростовской области совместно с концессионером, о чем заключено соответствующее соглашение.

– Впрочем, в работе у ООО «Т–Транс» еще два значимых объекта в составе Ростовского транспортного кольца. Какая работа идет в части строительства Северного радиуса?

– Объект под названием Северный радиус также является частью Ростовского транспортного кольца, и его возведение позволит увеличить пропускную способность на участке Северного обхода. Проектами предусмотрено строительство двух транспортных развязок в Аксайском и Мясниковском районах.

– Как реконструкция решит проблему заторов?

– В процессе реконструкции мы построим новые развязки, которые предполагают иную схему распределения транспортных потоков в двух уровнях. За счет этого увеличится и пропускная способность всей дороги, и комфорт передвижения. Работы по реконструкции двух развязок идут параллельно и представляют собой второй и третий этапы реконструкции Северного обхода.

– Где находятся развязки Северного радиуса?

– Первая транспортная развязка (известная как Шелкинское кольцо) расположена в границах Аксайского и Мясниковского районов. Пересечение выполнено в одном уровне. Подчеркну, что решение в одном уровне зачастую не справляется с высокой интенсивностью движения, создавая пробки и заторы. В данном случае это важно, так как через названный участок идет транзитный транспорт с М–4. В ходе строительных работ ООО «Т–Транс» возведет два путепровода для разделения транспортных потоков. Основной ход пойдет по Северному обходу, а второстепенные потоки на поселок Щепкин и Ростов–на–Дону.

На второй развязке возле населенного пункта Большие Салы в ходе реконструкции выполним фактически то же самое: разведем потоки на два уровня. Существенное отличие в том, что потребуются возвести три путепровода.

– В какой стадии сейчас строительство?

– Строительство сейчас идет в активной фазе: снят растительный слой, устраиваются земляное полотно и водопропускные трубы. Очень плотно ведется работа по переустройству инженерных коммуникаций. Из зоны строительства выносятся участки высоковольтных линий, газопровода среднего давления и линии связи.

В целом планируем сдать оба объекта в эксплуатацию осенью 2024 года.

– Достаточно ли у предприятия материально–технических



ресурсов, необходимых для строительства таких масштабных объектов?

– Да. Парк дорожно–строительной техники, которым обладает ООО «Т–Транс», насчитывает свыше 340 единиц техники различных типоразмеров и назначения, в том числе асфальтоукладчики, бульдозеры, фрезы дорожные, автогрейдеры, экскаваторы, дорожные катки, ресайклеры, перегружатели асфальтобетонных смесей, технологический транспорт различной грузоподъемности. Подавляющая часть дорожно–строительной техники оснащена современными системами 2D– и 3D–нивелирования поверхности, что существенно повышает скорость, точность выполнения технологических операций. Но основная ценность предприятия – это команда высококвалифицированных специалистов с огромным опытом в дорожном строительстве.

Справка
Общество с ограниченной ответственностью «Т–ТРАНС» – это современно оснащенное, динамично развивающееся, перспективное предприятие, которое специализируется на строительстве, ремонте, реконструкции и комплексном содержании автомобильных дорог в Ростовской и Волгоградской областях, с годовыми объемами дорожных работ более 20 млрд руб.





Сила гор для Ростовской земли

Дагестанские мостовики успешно выполняют госконтракты в Донском крае

Мостоотряд-99 – один из ведущих игроков на рынке строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры Северо-Кавказского региона. На территории Ростовской области организация выполняет несколько государственных контрактов по капитальному ремонту мостов и искусственных сооружений с неизменным качеством и скоростью.

АО «Мостоотряд-99» было образовано в конце 1990-х годов и начинало с небольших подрядов по ремонту и реконструкции мостов, дорог и гидротехнических сооружений в Республике Дагестан. После того как организация зарекомендовала себя как надежная и профессиональная команда, появились объекты федерального уровня. Первым таким объектом стала реконструкция моста через реку Акташ на федеральной автомобильной дороге М-29 «Кавказ». С 2005 года организация расширила профиль работ, сделав ставку на рост технического потенциала и модернизацию парка дорожно-строительной техники и специализированного оборудования. В настоящее время компания имеет высокопрофессиональный коллектив, владеет новыми технологиями и техническими решениями, что позволяет выполнять самые сложные работы качественно и в ранее контрактных сроках. Мостоотряд-99 имеет международный сертификат соответствия качества требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2000.

На сегодня предприятия осуществляет полный комплекс работ по строительству сложных и стратегически важных объектов при сохранении высоких стандартов качества. Это такие виды работ, как строительство, реконструкция и техническое перевооружение всех видов мостов, искусственных сооружений, автомобильных дорог, аэродромов, взлетно-посадочных полос; изготовление железобетонных и металлических конструкций мостов; ремонт и содержание автодорог и искусственных сооружений; строительство гидросооружений; выполнение противооползневых мероприятий на самых затронуемых участках дорог.

Основными заказчиками являются Росавтодор, Росавиация, ГК «Автодор» и др. География построенных объектов охватывает не только Республику Дагестан, но и все республики Северного Кавказа, а также ряд других регионов, в том числе Краснодарский и Ставропольский края, Ростовскую, Саратовскую, Астраханскую, Московскую и Тульскую области. Последние годы объемы строительного-монтажных работ, выполненных собственными силами, растут. Если в 2021 году было освоено 1,1 млрд руб., а в 2022-м – 1,2 млрд руб., то за 8 месяцев 2023 года – 2,0 млрд руб., рассказал генеральный директор АО «Мостоотряд-99» Идрис Алиев. В настоящее время силами предприятия реализуются сразу несколько масштабных и технических сложных проектов в различных регионах России.

Основные объекты

Если рассматривать домашний регион Мостоотряда-99 – Республику Дагестан, то один из самых значимых здесь объектов – это реконструкция аэропорта Махачкала (Уйташ), где Мостоотряд-99 является генеральным подрядчиком (заказчик – ФКУ «Ространсmodernизация»). Реконструкция позволит не только увеличить количество вылетов и пассажиропоток, но и расширить маршрутную сеть полетов. На территории аэропорта будет по-



строена новая искусственная взлетно-посадочная полоса длиной 3200 м и шириной 45 м, рассказал главный инженер АО «Мостоотряд-99» Магомед Ясулов. Сложность заключается в том, что в период реконструкции старая взлетная полоса будет эксплуатироваться без ограничения полетов. Проект также предусматривает возможность ее дальнейшего использования в качестве магистральной рулежной дорожки. Сроки реализации проекта – с 2023 по 2028 год, однако, учитывая важность объекта и технические возможности генподрядчика, все работы могут быть завершены раньше проектных сроков.

Еще один масштабный и долгосрочный проект – строительство автодороги в обход Дербента на участке с нулевого по 3-й км (заказчик – ФКУ «Дагестанавтодор»). Завершение проекта позволит вывести транзитный поток автотранспорта из города, повысит безопасность движения, а также разгрузит трассу федерального значения Р-217 «Кавказ» в узловых точках на въезде и выезде из города. В начале текущего года Мостоотряд-99 начал монтаж балок пролетного строения путепровода, который состоит из 18 пролетов длиной по 24 м. Путепровод общей протяженностью 450 пог. м. строится на месте пересечения дороги с железнодорожными путями. После окончания

работ по установке балок проведут омоноличивание межбалочных швов, установку защитного слоя бетона и гидроизоляции поверхности. Далее уложат асфальт и установят перильные, а также барьерные ограждения. Окончание работ с вводом в эксплуатацию дороги запланирован на конец ноября 2024 года.

Не менее значимый и технический сложный объект – строительство мостового перехода через реку Аварская Койсу на 1-м км автодороги Хеба – Кахиб (заказчик – ФКУ «Дагестанавтодор»). Мост длиной 141 пог. м. находился в предаварийном состоянии, и после проезда тяжелой техники, превышающей норматив по массе, произошло обрушение одного из пролетов моста. Сейчас мостовиком предстоит реконструировать мостовое сооружение с учетом повышенных нагрузок и новых требований. После его завершения населенные пункты Шамильского района снова будут обеспечены бесперебойной круглогодичной транспортной связью.

Ростовская область

На территории Ростовской области Мостоотряд-99 работает не первый год. На его счету – ряд значимых и технологически сложных объектов. Так, в 2017 году было

завершено строительство аэропортового комплекса «Южный» в г. Ростов-на-Дону. Мостоотряд-99 выступил в качестве субподрядной организации (генеральным подрядчиком было ООО «Трансстройме-ханализация»). Силами организации были выполнены земляные работы, уложено искусственное покрытие, деформационные швы, установлены кабельные переходы, линии связи и управления, возведены трансформаторные подстанции и очистные сооружения. Стоимость выполненных работ составила 3,7 млрд руб. Напомним: новый аэропорт Ростов-на-Дону возводился в рамках подготовки к чемпионату мира по футболу 2018 года. Это первый в современной истории России крупный аэропорт, построенный с нуля.

Что касается текущих объектов, то в настоящее время силами Мостоотряда-99 в Ростовской области реализуются несколько проектов. Один из них – капитальный ремонт путепровода через железную дорогу Волгоград – Лихая на 319-м км автодороги А-260 Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной в районе н. п. Васильевский. На время проведения работ на ней было организовано реверсивное движение. Учитывая высокую интенсивность движения на этом участке и стесненность условий, мостовики делали все возможное, чтобы досрочно завершить все

работы. Еще один объект на Донской земле – капитальный ремонт моста через реку Аюта на 905-м км автодороги А-270 «Автомобильная дорога М-4 «Дон» – Новошахтинск – граница с Украиной, Ростовская область» (заказчик – ФКУ «Управление автомобильной магистральной Москва – Волгоград ФДА»). Здесь мостовики устроили две дополнительные полосы движения, что позволило ликвидировать узкое место на этой федеральной трассе. Эти работы проходили одновременно с капитальным ремонтом участка с 902-го по 907-й км.

Составляющие успеха

Что позволяет Мостоотряду-99 работать сразу в нескольких регионах и при этом выдерживать все сроки и гарантировать качество работ? Ответ на этот вопрос – комплексный. Во-первых, это развитая материально-техническая база и производственные мощности. Так, в собственности находятся несколько современных АБЗ, которые способны работать полностью в автоматизированном режиме: дистанционное управление самостоятельно дозирует количество материала, необходимого для изготовления асфальтобетонной смеси. Собственное производство ЖБИ позволяет выпускать необходимый ассортимент продукции, в том числе балки пролетного строения мостов длиной до 24 м. За качеством производимых изделий следят специалисты строительной лаборатории, которая осуществляет строительный контроль, а также испытание дорожно-строительных материалов.

Во-вторых, применение современной техники и инновационных технологий. На сегодня парк дорожно-строительной техники и технологического оборудования насчитывает порядка 300 единиц. Среди них – высокопроизводительная землеройная техника производства, самосвалы автотранспорт, автокраны, дорожные катки, асфальтоукладчики, трейлеры для перевозки строительной техники и тяжелых грузов весом до 100 тонн. А также бетоновозы, цементовозы, битумовозы, сваебой и буровые агрегаты в комплекте с обсадными трубами и буровым инструментом для бурения диаметром от 60 до 150 см. Конечно, подобный парк техники требует определенных затрат на ремонт и поддержание его в рабочем состоянии. Однако такой подход полностью оправдан, если перед командой стоят масштабные задачи по реализации капиталоемких проектов. Конечно, в связи с санкциями есть определенные трудности с заменой техники иностранного производства, однако это никак не сказывается на сроках и качестве выполнения работ.

В-третьих, это применение инноваций и высокие стандарты в организации и управлении. К примеру, Мостоотряд-99 один из первых начал применять в своей работе технологию 3D-нивелирования, а также перегружатели. Наконец, самой важной составляющей является профессиональный коллектив, численность которого достигает почти 900 человек. «Такой подход обеспечивает стабильно высокое качество выпускаемой продукции и позволяет совершенствовать планирование и производство, сокращая издержки и повышая производительность процесса», подчеркнул Магомед Ясулов. – Самый важный фактор развития Мостоотряда-99 – правильное управление и трудолюбие на всех уровнях. Рациональное использование всех имеющихся ресурсов повышает конкурентоспособность на рынке дорожного строительства и инфраструктурных объектов».





**Генеральный директор
АО «Региональные дороги»
Геннадий Охонько**

Портфель заказов пустым не бывает

Работа АО «Региональные дороги» востребована всегда

«Никогда не приходи к руководителю с проблемой, не имея собственного варианта ее решения. Вам платят за то, чтобы вы думали, а не жаловались!»

Эта фраза, напечатанная на белом листе бумаги, встречает всех, кто перешагивает порог кабинета генерального директора АО «Региональные дороги» Геннадия Охонько. И первый вопрос возникает сам собой: много ли тех, кто приходит с собственным вариантом решения той или иной проблемы?

– Хватает, – улыбается Геннадий Николаевич. – Есть такие проблемы, которые одним разом не решить, они требуют тщательного анализа, расчета. Все обсуждения проходят на планерках, которые мы организуем утром и вечером. Утренняя планерка проходит в 5:40, а в 7:00 весь коллектив уже на рабочих местах, в том числе и на нашем асфальтобетонном заводе, который находится отсюда в 25 км. Считаю, что работа сообща дает возможность преодолевать практически все возникающие проблемы. А их у нашего предприятия было и остается достаточно.

Геннадий Охонько пришел работать на предприятие в 1978 году. Соответственно, в 2023 году исполнилось 45 лет как он трудится здесь. Из них более 30 лет находится у руля АО «Региональные дороги». Все это время предприятие, не раз менявшее название, было и остается флагманом дорожно-строительной отрасли Красносулинского района Ростовской области.

После реорганизации в 1993 году бывшего дорожно-производственного участка в ДРСУ задачей номер один стало выживание. На тот момент у будущего АО «Региональные дороги» ничего не было. Ни техники, ни нормальной инфраструктуры. Не было асфальтового завода, с трудом доставали щебень. Ездил на стареньких ГАЗ-53.

Погасив все долги, Геннадий Охонько раз и навсегда решил: никаких займов, кредитов у кого не брать, все решать собственными силами. Его поддержал весь коллектив. На тот момент он составлял 30 человек. Это были настоящие патриоты своего дела, профессионалы, которыми предприятие всегда гордилось. Сегодня здесь трудятся их потомки и даже целые династии.

За всю историю компании по какому-либо производственному причинам или из-за конфликтов с руководством с предприятия не ушел ни один человек. Если увольнялись, то по личным причинам. Но единицы. В результате удалось сформировать дружный коллектив, в котором в прямом смысле слова один за всех и все за одного. Это относится и к представителям управленческого персонала, и к рабочим. Благодаря таким взаимоотношениям АО «Региональные дороги» удалось преодолеть годы лихолетья и обрести крепкий фундамент.

– Было бы неплохо, конечно, чтобы молодежь к нам приходила, но пока вопрос открыт, хотя мы делаем все, чтобы привлечь ребят, – рассуждает Геннадий Охонько. – Впрочем, справляемся. Тем более что в нашем ведении теперь сотрудники бывшего Каменского ДРСУ, которое ликвидировано. Занимаются они вырубкой деревьев, ямочным ремонтом, покраской. Нам также передано и все имущество бывшего предприятия.

Геннадий Охонько – дорожник опытный. Он отлично знает, когда

лучше входить в дорожно-ремонтный сезон. Скажем, в февралемарте для осуществления ямочного ремонта начинает работать асфальтобетонный завод. Особенно это актуально последние два года из-за обильных дождей и даже иногда снега. К примеру, в дорожно-ремонтный сезон 2022 года компания вошла досрочно. Было проведено обследование, выявлены проблемные участки, произведен ямочный ремонт. Вообще эта работа продолжается круглый год, поскольку повреждение верхнего слоя ведет за собой разрушение всего дорожного полотна, что в свою очередь может стать причиной ДТП. Кстати, в АО «Региональные дороги» особое внимание уделяют мониторингу дорог на предмет гололеда, который также может привести к дорожно-транспортным происшествиям. Объемы ямочного ремонта определяются после зимы. Они могут достигать до 2 тыс. кв. м.

Портфель заказов АО «Региональные дороги» пустым никогда не бывает. Взяв 2022 год. В самом его начале был выигран контракт по ремонту автодороги г. Шахты – г. Красный Сулин на участке от 7-го до 9-го км в Красносулинском районе. Работы в рамках этого контракта были завершены уже в мае прошлого года.

По итогам 2022 года основные показатели составили:

- объемы работ и услуг – более 230 млн руб. без НДС (2021 год – около 131 млн руб.);

- чистая прибыль – свыше 6,6 млн руб. (2021 год – 3,3 млн руб.);
- уплачено налогов – около 7,9 млн руб. (2021 год – 6,6 млн руб.).

В 2023 году дорожно-ремонтный сезон начался в марте. Работы завершены в городах Гуково, Белая Калитва, на других участках. За первое полугодие текущего года объемы работ в денежном эквиваленте уже составили порядка 150 млн руб. Все законченные работы были выполнены. Объем одного из контрактов составил 61 млн руб., остальные – по 30–40 млн руб.

– Мы стараемся брать те контракты, которые можно завершить в течение года, – говорит Геннадий Охонько. – Таким образом нам удается укладываться в финансовые объемы, учтенные при заключении контракта. На протяжении всех 30



лет мы работаем без долгов. Ни по налогам, ни по зарплате. Сегодня штатная численность компании составляет 90 человек. Особое внимание – зарплата. Споры нет, зарплата должна быть достойная. Все, к сожалению, дорожает, и сегодня человек за 30–40 тыс. руб. работать не хочет. Рядом, скажем, колхоз платит уже 50 тыс. руб. У нас в 2022 году средняя зарплата составила порядка 40 тыс. руб. По итогам 2023 года мы хотим преодолеть зарплатную планку в 55–60 тыс. руб.

Рачительность Геннадия Охонько дает возможность АО «Региональные дороги» всегда иметь обеспеченный всем необходимым автопарк. На данный момент он включает в себя более 50 машин и механизмов, в том числе катки, автоукладчики, другие специализированные машины. Причем

в последние год-два взят курс на приобретение отечественных образцов. Да, есть еще несколько «иностранцев», но они начали выходить из строя, и даже агрегаты, выпущенные для них также за рубежом, оказываются непригодными. Как пример – немецкий грейдер. Поработал он два года и вышел из строя. Полетела автоматическая коробка. Раздобрали новую коробку, а она грейдеру не подошла. Теперь немец на предприятии стоит как реликвия. Взамен решили взять отечественный и не прогадали.

Есть еще один китайский образец – мощный 22-тонный каток. Правда, ему 15 лет и появились некоторые проблемы. Но они решаемы: в компании работают высококвалифицированные мотористы, они и доводят технику до рабочего состояния.

– Обновление техники путем замены узлов и агрегатов идет систематически, – говорит Геннадий Охонько. – К примеру, у нас есть договор с Набережночелнинским заводом двигателей – крупным предприятием, собирающим двигатели. За 2022–2023 годы мы приобрели там 7 двигателей. Правда, в течение года их стоимость возросла, но это отечественная продукция и в случае надобности найти ее гораздо проще, а значит – менее затратно, чем импортную.

На сегодняшний день рейтинг АО «Региональные дороги» среди подобных организаций – пять из пяти возможных. За заслуги в свое время предприятие было занесено в число 100 лучших подрядных организаций России, а Геннадий Охонько получил звание «Почетный дорожник России».





Транспортные приоритеты донской столицы

Экологичный и современный транспорт на улицах «умного города»



Являясь одним из крупнейших городов Южного федерального округа, Ростов-на-Дону обладает развитой сетью общественного транспорта. Сколько и какие его виды сегодня обслуживают пассажиров донской столицы, каковы перспективы развития транспортного каркаса города, – на эти и другие вопросы в интервью «ТР» ответил глава администрации Ростова-на-Дону Алексей ЛОГВИНЕНКО.

– Алексей Валентинович, расскажите, пожалуйста, о маршрутной сети Ростова-на-Дону?

– Маршрутная сеть города состоит из 108 маршрутов регулярных перевозок, которые обслуживают 969 единиц подвижного состава. Еще 144 единицы – это резервные транспортные средства.

Основная доля пассажирских перевозок приходится на автомобильный транспорт: более 90%. В городе действуют 90 автобусных, 5 трамвайных и 13 троллейбусных маршрутов. Кроме этого, мы активно развиваем и внеуличные виды транспорта.

Так, с 2016 года при поддержке губернатора Ростовской области Василия Юрьевича Голубева в городе реализуется проект «Городская электричка». Он предусматривает использование действующей сети железных дорог на территории Ростова-на-Дону для обеспечения внутригородских перевозок. Сегодня курсируют 4 пары поездов внутригородского сообщения и 26 пар пригородных поездов межмуниципального сообщения. В границах города расположены 18 остановочных пунктов.

По итогам 2022 года «Городской электричкой» воспользовались 187,1 тыс. пассажиров, а за первое полугодие 2023-го – 102,7 тысячи. Это одно из перспективных направлений, поэтому город здесь ведет большую работу по обустройству подходов к пассажирским платформам. В 2022 году мы привели в порядок подходы к остановочным платформам «Микояна» и «Темерник». На этот год запланировано проведение работ по обустройству

подходов к остановочным платформам «Орджоникидзе» и «Развилка».

– Сегодня в сети общественного транспорта Ростова-на-Дону присутствует только один электробус, который обслуживает ростовчан с 2018 года. Вместе с тем вопрос об интенсивности использования экологически чистого транспорта, прежде всего в российских городах – миллионах, обсуждается практически на любом мало-мальски значимом мероприятии, посвященном развитию отечественной транспортной отрасли. Предполагается ли увеличение числа электробусов в донской столице?

– Мы заботимся об экологии города и стремимся развивать безэmissionsные виды транспорта.

В рамках Международной специализированной выставки и форума «Дорога-2022» в Казани было подписано региональное соглашение о сотрудничестве с ПАО «КАМАЗ» и компанией Sitrionics Group по внедрению электробусов на регулярные маршруты. Таким образом, было положено начало пилотного проекта – тестовой эксплуатации электробуса КамАЗ и ультрабыстрой зарядной станции Sitrionics Electro для оценки их эксплуатационных качеств на базе МУП «РТК» в Ростове-на-Дону. Электробус проходил тестирование по маршруту № 88 в течение месяца.

Данный вид транспорта показал себя с лучшей стороны, а также получил положительные отзывы специалистов, тех, кто занимался эксплуатацией электробусов. Кроме того, сам факт работы электробуса на регулярном городском маршруте вызвал положительный общественный резонанс и большой интерес со стороны самих пассажиров.

В рамках реализации Федеральной программы комплексного развития городского электрического общественного транспорта мы запланировали приобрести 20 электробусов и 6 зарядных станций к ним. Поставщиков отоборали на основании результатов открытых конкурсов и уже заключили муниципальные контракты. Поставкой электробусов займется ООО «Дилерский Центр «Юг», а зарядные станции в наш город поставит АО «Ситроникс».

Общая стоимость закупки составляет 1,06 млрд руб. Поставка электробусов запланирована на декабрь 2023 года, после чего они выйдут на городские маршруты.

– На данный момент в Российской Федерации идет активная реализация концепции «умного города», включающая в себя внедрение интеллектуальных транспортных систем для создания единых цифровых платформ, координирующих работу всех видов городского транспорта. На каком этапе на-



ходится решение этого вопроса в Ростове-на-Дону?

– Ростов-на-Дону занимает в регионе лидирующие позиции по развитию интеллектуальных транспортных систем. Так, в Ростовской агломерации в 2023 году запланирована модернизация 56 светофорных объектов, что позволит оптимизировать работу системы светофорного регулирования адаптивно по фактическим транспортным потокам, а также обновить существующую инфраструктуру, которая будет отвечать современным нормам и требованиям.

Более того, в Ростове-на-Дону началось тестирование системы обеспечения безопасности на нерегулируемом пешеходном переходе iCrosswalk. Система заблаговременно информирует водителей о наличии пешехода на переходе, обеспечивает освещенность зоны перехода в темное время суток и плохую погоду, а также включает в себя систему оповещения лиц с ограниченными возможностями здоровья. В настоящее время так называемые умные перекрестки есть только в 28 субъектах Российской Федерации, и теперь Ростовская область в их числе.

В случае успешного тестирования данная система будет использоваться для обеспечения безопасности на нерегулируемых пешеходных переходах на территории города.

Активная работа ведется сегодня и по созданию единой цифровой платформы по координации движения всех видов городского транспорта. Причем координационная работа давно вышла за пределы одного города. Обеспечение качества и комфорта пассажирских и транспортных потоков современной городской агломерации должно достигаться за счет слаженной работы всех входящих в нее муниципальных образований, а также при непосредственном участии субъекта РФ. Именно по этой причине

на базе Министерства транспорта Ростовской области при непосредственном участии Администрации города Ростова-на-Дону создается единый Центр мониторинга и управления общественным транспортом, который будет координировать и организовывать передвижение всего общественного транспорта на территории Ростовской агломерации.

– В этом году компания «Синара» приступила к реализации масштабного проекта по созданию системы современного скоростного трамвайного движения не только в границах существующей городской сети, но и в развивающихся микрорайонах Ростова-на-Дону. Что даст городу этот проект и на каком этапе его реализация?

– Появление легкорельсового трамвая поможет разгрузить транспортные потоки на стратегических магистралях города. В отличие от метро, при строительстве трамвайных путей возможно использовать имеющуюся инфраструктуру с продолжением существующих веток.

В марте этого года между администрацией Ростова-на-Дону, правительством Ростовской области и ООО «Синара – Городские транспортные решения Ростова-на-Дону» заключено концессионное соглашение о модернизации и создании инфраструктуры трамвая в городе.

Стоимость объекта соглашения составляет 61 млрд руб. Из них 17,2 млрд руб. – бюджетное финансирование посредством выплаты капитального гранта и 43,8 млрд руб. за счет привлекаемых инвестиций и кредитных средств.

Ростов получит 119 км новых трамвайных путей, 2 трамвайных дела, будут построены и реконструированы 22 тяговые подстанции.

Проект включает также приобретение 76 единиц новых трехсекционных трамваев и реконструкцию 30 существующих вагонов на сумму

14 млрд 631 млн руб. Строительные работы продлятся с 2023 по 2028 год. Срок эксплуатации – до 2048 года.

Концессионер уже приступил к реализации первого этапа, который предусматривает строительство участка трамвайных путей в Левенцовском микрорайоне от ул. Жданова до ул. Малиновского. Параллельно ведется работа по проектированию и получению положительного заключения Главгосэкспертизы по всем последующим этапам.

Кроме этого, до конца 2023 года концессионером будет выполнена модернизация не менее 7 единиц трамваев «СитиСтар». Оставшиеся 23 трамвая будут модернизированы в 2024–2025 годах.

Новый подвижной состав, а именно трехсекционные трамваи, будем приобретать поэтапно: 10 единиц – до 26 декабря 2025 года, 30 единиц – до 26 июня 2026 года, 30 единиц – до 26 декабря 2026 года, 6 единиц – до 26 марта 2027 года.

– В 2024 году Ростов-на-Дону отметит свое 275-летие. Планируются ли какие-то изменения в работе транспорта донской столицы, в модернизации транспортной инфраструктуры к этой знаменательной дате?

– Безусловно, 275 лет со дня основания города Ростова-на-Дону очень важная для нас дата. Уже с начала следующего года мы планируем запустить работу электробусных маршрутов. Кроме этого, продолжим работу по обновлению экологически чистого транспорта: в рамках федерального проекта «Чистый воздух» национального проекта «Экология» мы планируем приобрести 30 новых троллейбусов.

Ростов динамично развивается, и потребность в обновлении и модернизации подвижного состава общественного транспорта является одной из первоочередных задач, которую мы планомерно решаем, воплощая идеи в жизнь.





Разгрузить город, упорядочить логистику

В Ростове–на–Дону началось строительство нового автовокзала «Центральный»



Руководитель проекта «Областной автовокзал «Центральный»
Алёна Беликова

Сегодня через Ростов–на–Дону проходят сотни автобусных маршрутов. Из них 308 межмуниципальных. Как разгрузить городские улицы, упорядочить логистику? Об этом задумались несколько лет назад. Идея создания транспортного хаба (нового автовокзала), с помощью которого ситуацию в значительной степени удастся решить, возникла в 2020 году. Тогда мэр Ростова–на–Дону Алексей Логвиненко отметил: первоочередная задача нового автовокзала – способствовать сокращению пробок в центре донской столицы. При этом очень важно, что главный автовокзал Ростова–на–Дону на Привокзальной площади города, несмотря на появление в недалекой перспективе нового транспортного объекта, продолжит свою работу в штатном режиме.

Летом 2022 года была выбрана территория для нового автовокзала – старый аэропорт Ростова–на–Дону в Первомайском районе города. А в апреле 2023 года работы по реализации проекта «Областной автовокзал «Центральный»» начались. Инвестором строительства выступил «Агроком Холдинг» (входит в «Группу Агроком»). Общий объем инвестиций составит 1 млрд руб.

«Группа Агроком» – российская группа компаний, владеющая активами в пищевой промышленности, аграрной отрасли, упаковочной индустрии, розничной торговле. Создана она в 2004 году Иваном Саввиди, базируется в Ростове–на–Дону, объединяет около 60 предприятий с общим числом сотрудников 12 тыс. человек. Большинство предприятий расположено на территории ЮФО. При этом подразделения и филиалы компании работают по всей стране и в странах ближнего зарубежья.

Разработчиком эскизного проекта нового автовокзала является московское архитектурное бюро «Уникум». Проект вошел в региональный перечень «100 губернаторских инвестиционных проектов».

Посетив строительную площадку, губернатор Ростовской области Василий Голубев отметил, что здесь есть все условия для организации в среднесрочной перспективе самого современного транспортного узла. В свою очередь генеральный директор «Группы Агроком» Сергей Сапотницкий подчеркнул особое внимание разработчиков проекта к обеспечению безопасного движения транспортных и пешеходных потоков посредством минимизации конфликтных точек на территории объекта.

– Территория старого аэропорта выбрана не случайно, – пояснила руководитель проекта «Областной автовокзал «Центральный»» Алёна Беликова. – Статус объекта как элемента городской транспортной инфраструктуры остается и значит, адаптировать его к новому объекту легче. Немаловажным является и подходящее место, вблизи федеральной трассы М–4 «Дон». Что касается обеспечения безопасно-

сти, то на этот счет есть соответствующие требования, которые в обязательном порядке необходимо учитывать как при строительстве, так и при оснащении автовокзалов и автостанций. Нормы эти прописаны в № 16–ФЗ «О транспортной безопасности» и в других подзаконных актах. Это особенно актуально в нынешней непростой ситуации и с учетом географического положения региона.

Алёна Беликова в транспортной отрасли не новичок. Выпускница Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта в Калининграде по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте» она в течение пяти лет руководила сетью автовокзалов в Калининграде. В 2022 году после победы в конкурсе «Лидеры России» заняла должность заместителя министра развития инфраструктуры Калининградской области. В Ростов на постоянное место жительства переехала недавно и была назначена руководителем нового проекта.

– Проект подразумевает две очереди строительства, – пояснила Алёна Беликова. – Первая очередь – это фасад вокзала, то есть северная сторона здания, вторая очередь – тыльная часть. С учетом всех площадей автовокзал в общей сложности сможет принимать от 12 до 15 тыс. пассажиров ежедневно. Площадь зоны свободного доступа составляет порядка 3,6 тыс. кв. м, а также примерно 2,7 тыс. кв. м транзитная зона и транспортно–пересадочный узел. Предусмотрено строительство 8 перронов прибытия и 20 – отправления. В итоге автовокзал сможет ежедневно принимать до 1850 автобусов, которые следуют по пригородным, между-



Компьютерные рисунки – рендеры будущего автовокзала

городным, межрегиональным и, в перспективе, международным направлениями. Кроме того, автовокзал ориентирован на работу с новыми республиками РФ.

Наличие такого транспортно–пересадочного узла очень удобно и жителям близлежащих жилых районов, площадь которых исчисляется сотнями тысяч кв. м. Сейчас в разработке проект по оптимизации маршрутной сети, которая предусматривает организацию маршрутов городского пассажирского транспорта по территории жилого района. Совместно с городскими властями проектируется маршрутная

сеть для движения троллейбусов, автобусов, трамваев.

Что касается парковок, то они будут двух видов: краткосрочные и долгосрочные. Территория автовокзала позволяет организовать также обособленную парковку для такси на 56 мест. Кроме того, на территории автовокзала планируется создать условия для размещения каршеринга, а также зарядки электромобилей. Здесь будет открыт отель капсульного типа на 30 мест. В дальнейшем его вместимость при необходимости может быть увеличена. В здании разместятся кафе, рестораны, зоны услуг,

функциональные пассажирские залы, оснащенные оборудованием, необходимым для обеспечения потребностей маломобильных граждан, и многое другое.

Во время строительных работ будет уделено большое внимание организации на территории автовокзала различных IT–сервисов. Помимо того, что они весьма востребованы, еще и с точки зрения бизнеса дают серьезную экономию, несмотря на существенные вложения.

– Пассажиры смогут пользоваться автоматическими кассами по продаже билетов, будет создано приложение для продажи билетов в онлайн формате, планируется установка автоматических касс не только внутри здания, но и на территории автовокзала, в районе прибытия городского транспорта, – пояснила Алёна Беликова. – Пандемия показала, что людям нужно учить самостоятельности. Впрочем, будут и обычные кассы. В перспективе собираемся установить кассы и в городских районах. Будут задействованы все существующие варианты оплаты – банковские карты, СБП, ростовские льготные карты. При этом обслуживающий персонал IT–сервисов не будет превышать пяти человек. Каждый займет свое направление деятельности.

Штатная численность сотрудников нового автовокзала уже примерно определена. Это 90–100 человек. Набор начался, и как оказалось, самый серьезный кадровый дефицит – в линейном персонале. Это кассиры, диспетчеры, работники справочной службы. Очень нужны также специалисты, способные грамотно организовать комфортное пребывание пассажиров на автовокзале. Как отметила Алёна Беликова, на автовокзале стандарты должны быть в какой–то степени гостиничные. Чтобы это был вокзал, куда пассажиры хотели бы возвращаться.

Завершение основных работ по реконструкции первой очереди автовокзала планируется на ноябрь 2023 года, а запуск ее в эксплуатацию запланирован на конец 2023 года.



Губернатор Ростовской области Василий Голубев во время посещения строительной площадки будущего автовокзала





Нет предела совершенству

МУП МТК «Ростовпассажиртранс» расширяет сферу деятельности



Генеральный директор МУП МТК «Ростовпассажиртранс» Захар Музыченко

Для Муниципального унитарного предприятия «Муниципальная Транспортная Компания «Ростовпассажиртранс» (МУП МТК «Ростовпассажиртранс») 1 августа 2023 года оказалась весьма значимой датой.

Во-первых, в соответствии с муниципальными контрактами компания приступила к обслуживанию самых протяженных городских маршрутов № 94 (51,7 км) и № 96 (53,1 км), которые соединили ж/д станцию Первомайская и ж/д станцию Сельмановская.

Во-вторых, на указанные маршруты 1 августа вышли 25 новых современных автобусов большого класса, принадлежащих компании. Произведены машины в Республике Беларусь («МАЗ»). Автобусы оснащены мощными кондиционерами, камерами видеонаблюдения и специальными пандусами для маломобильных пассажиров. Система пожаротушения в моторном отсеке делает поездки не только комфортными, но и безопасными. Каждый автобус рассчитан на 97 человек, 26 мест – сидячие.

Автобусы приобретались в связи с развитием нашей компании, были заключены новые контракты, – отметил генеральный директор МУП МТК «Ростовпассажиртранс» Захар Музыченко. – С учетом нового

подвижного состава парк предприятия составляет сегодня 287 единиц. Сейчас 99% подвижного состава – это автобусы большого класса вместимости. Эксплуатируем мы и несколько машин малого и среднего классов. Основной производитель подвижного состава – «МАЗ», но есть и автобусы, выпущенные ПАО «НЕФАЗ», ПАО «КАМАЗ», ЛиАЗ.

Обновление парка компании происходит систематически. В 2017 году на средства города было приобретено 200 единиц техники, осенью 2022 года автопарк пополнили автобусы малого класса. Очень важно, что абсолютно вся техника отечественного производства.

Подвижной состав Ростовпассажиртранса состоит из машин, работающих как на дизельном, так и на газомоторном топливе. Автобусов на газе 50 единиц и, для их обслуживания в Ростове-на-Дону есть вся необходимая инфраструктура.

Доля пассажирских перевозок компании в городе составляет порядка 45%.

История МУП МТК «Ростовпассажиртранс» берет начало в середине прошлого века. Однако официальной датой образования предприятия считается 1997 год, когда по распоряжению мэра Ростова-на-Дону с целью реорганизовать в городе муниципальные пассажирские предприятия автомобильного и электрического транспорта была создана муниципальная транспортная компания «Ростовпассажиртранс». Она стала крупнейшим в Ростове-на-Дону оператором городских пассажирских перевозок. Таким образом остается и сегодня.

На данный момент Ростовпассажиртранс в полном объеме выполняет задачи, поставленные администрацией Ростова-на-Дону, и перевозит пассажиров по 27 маршрутам.

– Наши направления отличаются большим пассажиропотоком, но благодаря наличию выделенных полос, большому числу пассажиров выгоднее добраться из точки А в точку Б общественным транспортом, который предлагаем мы, – подчеркнул Захар Музыченко. – Еще одна наша задача – организовать комфортное передвижение пассажиров. Помимо кондиционеров, аппарелей, удобных сидений, мы стараемся максимально сократить интервал движения. Сегодня в зависимости от маршрута он состав-



ляет 3–4,5 минуты. Систематически складываются ситуации, когда на остановке выстраиваются небольшие очереди пассажиров, которые, зная, что интервал между автобусами невелик, предпочитают немного подождать, но поехать сидя.

Умудренный опытом коллектив Ростовпассажиртранса прекрасно понимает, что сегодняшний транспортный комплекс, в том числе наземный пассажирский транспорт не будет полноценно работать без использования современных цифровых технологий. Поэтому в компании идет активное внедрение различных цифровых сервисов.

Его первые элементы – точки wi-fi – появились в автобусах компании лет 8–9 назад. За минувшие годы ситуация кардинально изменилась. На данный момент весь автобусный парк предприятия оснащен системой ГЛОНАСС, которая позволяет отслеживать каждую машину в режиме онлайн. В зависимости от класса в каждом автобусе установлено от 3 до 6 видеокамер, которые постоянно следят за ситуацией на дороге, в салоне, у дверей автобуса, наблюдают за водителем.

Недавно в Ростовпассажиртранс была внедрена программа «1С: Управление автотранспортом» («1С:УАТ») – отраслевое решение для автоматизации оперативного и управленческого учета автотранспортных предприятий и компаний.

Этот программный продукт состоит из нескольких подсистем, каждая из которых дает возможность решать конкретные задачи. Это автоматизированный учет заказов, формирование путевых и маршрутных листов, отслеживание местонахождения каждого автобуса, планирование техобслуживания транспорта, контроль за расходом топлива, формирование отчетных форм для бухгалтерии, плановиков-экономистов, службы эксплуатации, подсчет количества машин, вышедших на тот или иной маршрут, числа выполненных рейсов.

В свою очередь благодаря установленному в смартфон приложению пассажир может без труда отслеживать местонахождение автобуса, следующего по нужному маршруту.

В компании также успешно действует система оплаты пассажиром своего проезда. В автобусах Ростовпассажиртранса оплату можно производить транспортной картой, которую систематически нужно пополнять, банковской картой, наличными денежными средствами. Кроме того, на предприятии внедрены проездные билеты, приобретаемые пассажирами, которые пополняют их раз в месяц и оплачивают проезд гораздо дешевле, чем банковской картой.

Не менее важным является отслеживание пассажиропотока. Разработана и внедрена автоматизированная система учета пассажиров, контроля поступления наличных денежных средств и действий водителя в этом случае.

Работа системы начинается с автоматического включения встроенного в автобус прибора, как только машина выходит на маршрут. Причем водитель на работу системы повлиять никак не может. Специальные алгоритмы нейросети распознают пассажиров, определяют их движение, подсчитывают количество, вычисляют пассажиров, проехавших в транспорте за наличный и безналичный расчет, и передают данные на сервер. Накопленная там информация доступна в любой момент в удобном формате. Отключится прибор, когда водитель в конце рабочей смены нажмет на кнопку Z-отчета. К моменту сдачи его водителем в кассу администратор в своем пользовательском интерфейсе уже может сравнить данные о наличных, которые должен сдать водитель, с теми, которые он сдал. Как отметил Захар Музыченко, на данный момент система используется на ключевых маршрутах компании, и до конца 2023 года такой аппаратурой планируется оснастить весь автобусный парк предприятия.

Сегодня в числе структурных подразделений Ростовпассажиртранса два лицензированных, оснащенных медицинскими кабинетами и ремонтной базой филиала. Компания относится к предприятию полного цикла, поскольку эксплуатирует и самостоятельно ремонтирует свой

автобусный парк. В каждом из филиалов действуют круглосуточные рабочие смены, которые при поступлении информации от водителя о неисправности машины либо ремонтируют ее прямо на линии, либо транспортное средство доставляется на ремонтную базу. Водитель же получает резервный автобус и вновь выходит на линию.

Предприятие имеет также собственные моечные комплексы, участки для проведения шиномонтажа, ремонта трансмиссии, ОТК. Производственно-технический отдел тщательно следит за тем, чтобы не было перепробегов транспортного средства. За два минувших года приобретены четыре установки для проверки и заправки кондиционеров. По два в каждый филиал.

Серьезное внимание уделяется инфраструктуре филиалов. Время идет, выходят из строя многие необходимые для работы узлы, агрегаты для содержания в рабочем состоянии ремонтных баз. В одном из филиалов частично были заменены ограждения территории. В обоих филиалах поменяли кровлю, электропроводку, которая функционировала с 1976 года. Вместо деревянных окон устанавливаются пластиковые. В перспективе предстоит компьютеризировать моечные комплексы.

– На всех этих направлениях работают высококлассные специалисты, – пояснил Захар Музыченко. – Есть у нас и династия. А еще с недавних пор на должность водителя мы стали принимать девушек. Для нас это очень важно, поскольку они более исполнительные и ответственные. Но все равно проблема с кадрами остается актуальной. Главное – это острая нехватка водительского состава, хотя сегодня средняя зарплата водителя, к примеру, по итогам первого полугодия 2023 года составила 599 19 руб., что для Ростова вполне достойный заработок. Подчеркиваю – это средняя заработная плата!

Р.С. За первую половину 2023 года МУП МТК «Ростовпассажиртранс» перевезено почти 27 млн пассажиров, в том числе порядка 224 тыс. по проездным билетам МТК. Общий пробег равен 7 238,7 тыс. км. Штатная численность предприятия по итогам первого полугодия текущего года составляла 713 человек.





Профессиональный подход

Идеи и проекты Ассоциации перевозчиков Ростовской области всегда актуальны

Ассоциация перевозчиков Ростовской области – организация некоммерческая. Это добровольное объединение 88 юридических лиц, которые оказывают автотранспортные услуги населению и неравнодушны к будущему дорожно-транспортной отрасли региона. Их реальный вклад в повышение уровня безопасности перевозок, сервисное обслуживание пассажиров, развитие логистических маршрутов в донском регионе сложно переоценить. По сути, члены ассоциации помогают решать государственные задачи, максимально используя свой многолетний профессиональный опыт.

О том, как идет работа в этих направлениях, мы попросили рассказать директора Ассоциации перевозчиков Ростовской области Наталью ДАВЫДОВУ.

– Наталья Сергеевна, в прошлом году в Российской Федерации шло активное формирование пакета нормативно-правовых актов, которые должны были сыграть важную роль в стабилизации работы транспортного комплекса в условиях санкций. Какие предложения в Правительство РФ, Минтранс России и Ростовской области, в органы местного самоуправления представила Ассоциация перевозчиков Ростовской области?

– Ассоциация провела большую работу, взаимодействуя с органами государственной власти и местного самоуправления в вопросах стабилизации работы транспортного комплекса на территории Ростовской области. Во-первых, мы инициировали перенос сроков оснащения тахографами транспортных средств, используемых для регулярных перевозок в городском сообщении. Во-вторых, выступили с предложением оказать финансовую поддержку транспортным компаниям, входящим в состав ассоциации. Оптимальный вариант, на наш взгляд, выделение субсидий на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей за счет средств областного бюджета в размере 50% от суммы начисленных лизинговых платежей за период действующих ограничений, связанных с распространением коронавируса ин-фекции.

Надо сказать, что цели своей мы достигли. В 2021 году постановлением правительства Ростовской области были выделены денежные средства на погашение оплаченных лизинговых платежей за период апрель–май 2020 года в размере 25%. Это позволило предприятиям остаться на плаву и сохранить финансовую возможность на погашение иных обязательных платежей.

Наконец, наша ассоциация выступила с инициативой через минтранс Ростовской области освободить от НДС регулярные перевозки по регулируемым тарифам. Инициатива была учтена, но не в полном объеме. Минтранс инициировал предложение о снижении ставки НДС до 10%.

– Сегодня в Ростове – на Дону действует Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры города на период до 2035 года. Что это за документ и какие наиболее актуальные задачи, заложенные в нем, требуют незамедлительного решения?

– Программа – базовый документ комплексного развития транспортной отрасли в городе – миллионнике, каким и является наш Ростов. В нем обозначены новые магистральные дороги, оптимальные маршруты городского транспорта, сеть велосипедных дорожек, подробно расписаны участки, где должны быть установлены камеры для фиксации нарушений, предусмотрено развитие системы транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок, создание сети линий трамвая и т. д.

Президент Ассоциации перевозчиков Ростовской области Магомед Бесланович Дарсигов неоднократно



поднимал тему расширения сети выделенных полос общественного транспорта. Первых результатов удалось добиться при поддержке главы администрации Ростова – на Дону Алексея Логвиненко. За последние полтора года на различных участках улично-дорожной сети города организовано более 40 км выделенных полос на участках, где предусмотрено три и более полос движения в одном направлении, а также на участках с односторонним движением с выделенной полосой во встречном направлении. Это колоссальная работа, результаты которой на себе ощущают как пассажиры, так и водители. Мы не будем останавливаться на достигнутом, за выделенными полосами – будущее. Все члены ассоциации считают, что выделенные полосы общественного транспорта с обязательной видеодетекцией нарушений должны появиться на всех улицах, где имеются автобусные и троллейбусные маршруты.

– Сегодня многие транспортные компании бьют тревогу по поводу нехватки кадров. Как реагирует на этот вызов ваша ассоциация?

– Кадровый вопрос – ключевой для транспортной отрасли. Мы активно и системно взаимодействуем с Ростовским автотранспортным колледжем в этом вопросе, принимаем участие в жизни студентов, профориентируем их. На очередном заседании членов правления ассоциации мы поддержали предложение директора колледжа Владимира Бартењева об учреждении персональной стипендии от нашей ассоциации. Лучшие студенты колледжа, показавшие высокие результаты в освоении выбранной профессии или специальности, с весны 2023 года получают ежемесячную доплату в размере 5 тыс. руб. к стипендии от ассоциации. Многолетний опыт работы с колледжем дает нам все основания для расширения форм и методов совместной деятельности по кадровому обеспечению предприятий ассоциации.

Мы также подготовили целый ряд предложений для областного парламента о внедрении широкого со-

циального пакета, который предусматривает для водителей льготную ипотеку, дополнительные бонусы к зарплате, хорошую соцстраховку и многое другое. Уверена, что такие меры позволят привлечь в отрасль дополнительные кадры, которые будут работать на маршрутах общественного транспорта в интересах пассажиров.

– В России 2023 год объявлен Годом педагога и наставника. Какую работу в этом направлении ведет ваша ассоциация?

– Как не раз говорил Президент России, каждый человек талантлив, а задача государства и общества помочь ему раскрыть, в чем этот талант, и создать все необходимые условия для его развития.

Так, в плотном сотрудничестве с ростовским автотранспортным колледжем и АО «Автотранспортное предприятие № 5» мы запустили проект наставничества. Для студентов организовали экскурсию по предприятию, рассказали о всех тонкостях работы. Предприятие сформировало состав комиссии из руководящего состава, которая отобрала лучших студентов для дальнейшего прохождения практики. После ее завершения за каждым будет закреплен наставник и у каждого будет персональная стипендия от АО «АТП № 5».

Кроме того, по результатам успешного теоретического и практического обучения транспортная компания готова будет взять на постоянную работу молодого специалиста.

Мы стремимся к эффективному наставничеству, наши специалисты готовы передать опыт конкретных навыков. Именно этого сегодня не хватает молодым водителям. Только так мы сможем подготовить кадры для транспортной отрасли.

– Ассоциация перевозчиков Ростовской области тесно взаимодействует с министерством транспорта Ростовской области. В чем заключается это взаимодействие?

– В адрес регионального минтранса от имени ассоциации был направлен ряд предложений для улучшения экономической ситуации транспортной отрасли. В частности, мы предложили установить экономические обоснованные тарифы на перевозку пассажиров и багажа с ежегодной индексацией в соответствии с утверждаемыми ежегодно коэффициентами дефляторов Минтранса России.

Другая инициатива – предусмотреть субсидию на возмещение недополученных доходов транспортным предприятиям, осуществляющим перевозку пассажиров по маршрутам, заведомо нерентабельным, но очень важным в социальном смысле.

– А что относительно самих льготников?

– Мы вышли с инициативой предоставить льготнику регионального регистра право выбора льготы. Это либо денежная компенсация в размере 1 тыс. руб. при полной оплате стоимости проезда, либо, если в населенном пункте существует система безличной оплаты проезда, электронная карта. Законодательное собрание региона нас поддержало и 1 мая этого года новая система предоставления льгот для федеральных и региональных льготников в Ростовской области заработала. Теперь считаем необходимым перевести на электронную карту детей сирот и социальных работников, которые помогают старшему поколению, инвалидам и другим социально незащищенным категориям ростовчан, и поэтому должны активно перемещаться по городу.

– Ростовская область расположена по соседству с территориями, где проходит СВО, и надо полагать, что транспортный комплекс региона в значительной степени задействован в организации помощи сопредельным территориям ДНР и ЛНР.

– Все верно. В феврале 2022 года в Ростовской области был введен режим чрезвычайной ситуации регионального характера. Члены ассоциации не остались в стороне и с первого дня по настоящее время оказывают транспортные услуги по перевозке граждан. Во время эскалации конфликта на Донбассе 17 февраля 2022 года, когда киевские неонацисты начали варварски обстреливать территории ДНР и ЛНР, нами была организована срочная эвакуация автобусами граждан в Ростовскую область.

– Кого бы вы могли отдельно выделить в этой благородной работе?

– Работа действительно важная, так как речь идет о жизни и безопасности наших соотечественников. За полтора года, что продолжается СВО, мы вывезли более 500 тыс. человек. В этой работе отличились такие транспортные компании, как МУП «МТК Ростовпассажиртранс», ООО «Дон Авто», АО «АТП № 5», ООО «Автоколонна 1559», ООО «АланТранс», ИП Амирсланов, ООО «Глубокинское АТП», ООО «Батайское АТП», ООО «Сальское АТП», МУП «РТК», АО «Крымское АТП». В октябре 2022 года наши предприятия также работали в Крыму и эвакуировали людей с территорий Запорожской и Херсонской областей. К работе было привлечено около 100 единиц автобусов, которые спасали людей в круглосуточном режиме. В мае 2023 года осуществляли эвакуацию наших сограждан с линии боевого соприкосновения в городе Бердянске. К работе было привлечено более 70 единиц техники и за 30 суток дежурств было эвакуировано более 50 тыс. человек.

– Но ведь ассоциация не ограничивалась эвакуацией людей, в период СВО вы осуществляли и важные гуманитарные миссии...

– Да, это так. Например, в период празднования новогодних праздников АО «АТП № 5» доставило детей из ДНР и ЛНР в Ростовскую область на праздничные представления. За 10 дней на Дону побывало 5 тыс. детей.

С мая по сентябрь 2022 года, а также с мая 2023 года АО «АТП-5», по сути, стало основным предприятием по перевозке детей из ДНР и ЛНР на летний оздоровительный отдых. В прошлом году было перевезено более 150 тыс. детей, а за минувший период 2023 года уже более 70 тыс. Перевозки продолжают и в настоящее время. Партиями в работе стали ООО «Дон Авто», ООО «Алан Транс» и ООО «Сальское АТП».

С начала СВО члены нашей ассоциации не только помогают вывозить беженцев, но и оказывают гуманитарную помощь для эвакуированных жителей Донбасса, для военных и силовиков, участвующих в спецоперации. Почти тысяча коробок с рыбными и мясными консервами, соками, чаем, печеньем, колбасой, кофе, сигаретами на сумму более 2 млн руб. были переданы сотрудникам МЧС для дальнейшей отправки.

Большую гуманитарную помощь оказало также ООО «ТРАСТ МАРИ-НЕР», осуществляющее деятельность в области поставок ГСМ. Помощь состояла в перечислении средств в благотворительные фонды для участников СВО и их семей. Приобретено защитное обмундирование для военных, тепловизоры, квадрокоптеры, печи. Оказана гуманитарная помощь жителям новых регионов России.

– Насколько изменилась транспортная логистика в Ростовской области в связи с проведением СВО в соседних регионах?

– В связи с закрытием аэропорта «Платов» и перераспределением пассажиропотока на железнодорожный транспорт с 24 февраля прошлого года в регионе дополнительно были введены 6 пар поездов. Часть грузов, направляющихся в морские порты Ростовской области, – Ростовский, Таганрогский и Азовский – в связи с закрытием акватории Азовского моря были перенаправлены в глубоководные порты Краснодарского края.

В тесном взаимодействии с Ассоциацией перевозчиков Ростовской области региональным минтрансом сейчас прорабатывается вопрос организации новых между-городских автобусных маршрутов, способных компенсировать неудобства, возникшие у граждан в связи с временным прекращением работы аэропорта «Платов». Также прорабатывается вопрос формирования маршрутной сети, связывающей Ростовскую область с новыми регионами. Очень важным здесь является появление новой трассы «Таврида 2», которая свяжет Херсонщину и Запорожье с Ростовом.

Я бы хотела выразить особую благодарность за ту огромную работу, которая проводится в интересах жителей нашего региона и присоединенных к России новых территорий, губернатору Ростовской области Василию Юрьевичу Голубеву, заместителю губернатора – министру транспорта Владимиру Владимировичу Окуневу, мэру Ростова – на Дону Алексею Валентиновичу Логвиненко, президенту Ассоциации перевозчиков Ростовской области Магомеду Беслановичу Дарсигову, а также всем компаниям – участникам ассоциации, которые сделали очень много в реализации этих непростых задач, предиктивных вызовами времени. Впереди еще очень много дел, которые, я уверена, благодаря нашей слаженной и профессиональной команде будут выполнены на высоком профессиональном уровне.



Гуманитарная помощь для участников СВО



Стандарты безопасности, контроля и комфорта

Они постоянно в поле зрения Департамента транспорта города Ростова-на-Дону

Ростов-на-Дону – административный центр Ростовской области и Южного федерального округа России с населением более 1 млн человек. Площадь донской столицы составляет 348,5 кв. км. На этой территории сегодня функционируют более 90 автобусных, 13 троллейбусных и 5 трамвайных маршрутов. Полномочия по созданию условий для организации транспортного обслуживания населения в границах городского округа возложены на Департамент транспорта города Ростова-на-Дону, который является отраслевым (функциональным) органом Администрации города Ростова-на-Дону.

О наиболее актуальных направлениях деятельности учреждения нам рассказал директор Департамента транспорта города Ростова-на-Дону Вадим ШКАБАРНЯ.

Вадим Николаевич, одним из приоритетных направлений деятельности департамента является обеспечение транспортной безопасности в городе. Для разработки предложений и их реализации создана и успешно функционирует комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения. Расскажите о ее работе подробнее.

– Работа комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения в границах города Ростова-на-Дону регламентирована положением, утвержденным постановлением Администрации города Ростова-на-Дону от 22.02.2017 № 137.

Основными задачами комиссии являются снижение аварийности, гибели и травматизма людей на дорогах города, проведение анализа состояния аварийности и дорожно-транспортных происшествий с последующей выработкой рекомендаций по повышению эффективности профилактики в этом направлении.

Особое внимание уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и аварийным ситуациям на общественном пассажирском транспорте.

За последние три года удалось значительно снизить уровень аварийности в городе. Число ДТП с пострадавшими уменьшилось на 53%, количество погибших сократилось на 44%, число раненых снизилось на 55,7%.

Все эти показатели свидетельствуют об эффективности работы нашей комиссии.

Департамент курирует деятельность МБУ «Центр ИТС». В чем заключается эта работа?

– В целях повышения качества, эффективности и безопасности организации транспортного обслуживания населения с использованием инновационных разработок в моделировании транспортной системы города и регулировании транспортных потоков 18 июня 2013 года городской администрацией была создана некоммерческая организация МБУ «Центр ИТС». На его базе существует городской Центр управления пассажирскими перевозками (ГЦУПП) со своим колл-центром, информационно-аналитическим отделом и отделом оперативного реагирования и координации ГЦУПП, которые ведут учет, анализ и контроль работы транспорта общего пользования города.

Центром управления осуществляется непрерывный контроль за соблюдением установленных 108 маршрутов и расписаний движения, что позволяет обеспечивать качественное выполнение работ транспортными предприятиями, которые связаны с осуществлением



регулярных перевозок по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам. Ведется анализ и учет фактически выполненных рейсов в отношении 1408 единиц подвижного состава городского пассажирского транспорта. Организованная круглосуточная работа горячей линии единого колл-центра ГЦУПП по вопросам транспортного обслуживания позволяет принимать оперативные меры по устранению нарушений транспортного обслуживания, а также учитывать предложения граждан для внесения изменений в схемы движения муниципальных маршрутов. Ежемесячно в колл-центр поступают свыше 3 тыс. устных обращений граждан по вопросам транспортного обслуживания Ростова-на-Дону.

Для удобства пассажиров центром ИТС организована работа информационного сервиса Picas Online, который позволяет отслеживать местонахождение транспортных средств на маршруте в режиме реального времени.

Специалистами отдела оперативного реагирования и координации ГЦУПП ежедневно осуществляется мониторинг за состоянием работы 106 стационарных комплексов фотовидеорегистрации нарушений правил дорожного движения, установленных на улично-дорожной сети донской столицы, устраняются неисправности и вносятся корректировки в работу систем комплексов.

К примеру, за 7 месяцев 2023 года комплексами фотовидеорегистрации, установленными в административных границах Ростова-на-Дону, зафиксированы более 950 тыс. фотозаписей с признаками нарушений транспортными средствами правил дорожного движения.

МБУ «Центр ИТС» силами двух отделов эксплуатации технических средств регулирования дорожного движения осуществляет функционирование и аварийно-восстановительные работы по 519 светофорных объектам, проводит работы по эксплуатации 43 980 дорожных знаков, а также в целях повышения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети выполняет обрезку ветвей древесно-кустарниковой растительности, ограничивающих видимость технических средств регулирования дорожного движения.

В этом году МБУ «Центр ИТС» отменило свое 10-летие. За это время была проделана колоссальная работа по обеспечению качественного и комфортного передвижения пассажирских и транспортных потоков Ростова-на-Дону, которая достигается за счет слаженной работы всех отделов центра.

– Еще одним важным направлением деятельности департамента является перевозка пассажиров, которая включает в себя льготный проезд, субсидирование, тарифы.

– Все верно. Что касается тарифов, то их установление и изменение осуществляется в соответствии с постановлением правительства Ростовской области от 23.08.2012 № 783 «Об утверждении Порядка

осуществления органами местного самоуправления отдельных государственных полномочий Ростовской области в сфере государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров и багажа».

Порядок предусматривает подготовку материалов, расчетов и обоснований перевозчиками для установления и изменения тарифов, их рассмотрение и проведение экспертизы службами городской администрации и регионального правительства.

Действующие тарифы установлены постановлением администрации города от 24.08.2010 № 627 «Об установлении тарифов на регулярные перевозки пассажиров и багажа в общественном транспорте городского сообщения» и составляют:

- автобусами с посадкой и высадкой пассажиров только на установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок за одну поездку в размере 32 руб., с использованием безналичной системы оплаты проезда: с применением платежных (банковских) карт или иных электронных средств платежа с технологией бесконтактной оплаты – 30 руб., с применением транспортных карт – 29 руб.;
- троллейбусами и трамваями за одну поездку в размере 28 руб., с использованием безналичной системы оплаты проезда – 28 руб.

Экономически обоснованные тарифы на регулярные перевозки одного пассажира в Ростове-на-Дону на трамвае составляют 46,69 руб., на троллейбусе – 41,58 руб. Эти тарифы действуют с 1 августа 2022 года.

Разница в тарифах для населения и между экономически обоснованным тарифом по электротранспорту является преимуществом по провозной плате, предоставляемому администрацией города пассажирам, в связи с чем тарифы для населения значительно ниже утвержденных и разница между тарифами компенсируется за счет средств городского бюджета.

Тарифы на проезд в автобусах установлены 13 ноября 2021 года, тариф для населения по трамваям и троллейбусам на уровне 28 руб. за одну поездку установлен 1 ноября 2022 года.

– Транспортная платежная система Ростова-на-Дону весьма разнообразна и постоянно совершенствуется. Что это дает

простому ростовчанину, кто и какими льготами может пользоваться?

– Действительно, наша транспортная платежная система позволяет осуществлять оплату проезда транспортными, банковскими картами, а также посредством мобильных телефонов и устройств, поддерживающих технологию беспроводной передачи данных.

Развитие системы оплаты проезда позволило ввести дифференцированные тарифы при проезде автобусами в зависимости от способа оплаты проезда. Кстати, дифференциация тарифов осуществилась поэтапно с 2014 года.

По итогам 2022 года доля безналичной оплаты проезда составила 80% без учета фиксации наличной оплаты проезда с использованием облачных касс, или 96% с учетом их фиксации.

С 1 мая 2023 года в связи с переводом льготных категорий граждан федерального и регионального регистра на электронные средства оплаты проезда доля безналичной оплаты проезда достигнет 100%.

В соответствии с решением Ростовской-на-Дону городской думы «Об утверждении бюджета города Ростова-на-Дону на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов» льготный проезд в автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам в городе с его частичной оплатой в размере 50% стоимости, предоставляется следующим категориям граждан:

- гражданам, не имеющим других льгот, достигшим возраста 55 лет для женщин и 60 лет для мужчин;
- обучающимся по общеобразовательным программам начального, основного и среднего общего образования образовательных организаций, находящихся на территории города Ростова-на-Дону;
- гражданам, досрочно вышедшим на пенсию в соответствии со статьей

32 Федерального закона Российской Федерации от 28.12.2013 № 400-ФЗ «О страховых пенсиях», из числа родителей, опекунов или лиц, являющихся опекунами инвалидов с детства, воспитывавших их до достижения ими возраста 8 лет.

В соответствии с изменениями, внесенными в декабре 2022 года в постановление правительства Ростовской области от 15.12.2011 № 232, с 1 мая 2023 года реализация права на льготный проезд предоставляется федеральным льготникам, зарегистрированным по месту жительства (месту пребывания) в Ростовской области, по электронному социальному проездному билету, который пополняется федеральным льготником на сумму 303 руб. для осуществления льготного проезда. Количество поездок, совершаемых федеральным льготником по такому социальному проездному билету, не ограничено.

Кроме того, для региональных льготников – ветеранов труда, ветеранов труда Ростовской области, реабилитированных лиц, труженников тыла – предусмотрено право выбора между ежемесячной денежной выплатой, составляющей 1055 руб. в месяц, и бесплатным проездом. Граждане вправе отказаться от получения ежемесячной денежной выплаты и реализовать свое право на предоставление бесплатного проезда на общественном транспорте по льготной проездной карте, которую льготник получает вместе с документом, подтверждающим право на льготу.





Начальник Южного МУГАДН
Игорь Высоцкий

Новые территории: контроль и надзор

Проблемы есть, но они решаются

С февраля 2021-го по август 2023 года Южное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Южное МУГАДН) претерпело ряд структурных изменений. Начались они с присоединения к Южному МУГАДН Астраханского МУГАДН, осуществляющего свои контрольно-надзорные функции на территориях Волгоградской и Астраханской областей. В конце ноября 2022 года в Южном МУГАДН созданы четыре отдела на вновь присоединенных территориях – ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей.

Формирование отделов началось в декабре 2022 года, – пояснил начальник Южного МУГАДН Игорь Высоцкий. – С начала текущего года идет реорганизация в форме слияния всех подразделений Ространснадзора по всем видам контроля в единое МТУ по ЮФО. На данный момент реорганизация практически завершена.

Основное внимание уделяется формированию и организации работы отделов на новых территориях. Решается вопрос со штатной численностью сотрудников. В Луганской и Донецкой республиках отделы приступили к работе.

Под особым контролем вопросы интеграции в правовое поле России перевозчиков, муниципалитетов, региональных властей новых регионов. Прежде всего это касается лицензирования пассажирских перевозок.

На новых территориях по-разному реализуются требования, утвержденные на переходный период, в связи со сложной обстановкой и введением особых режимов. К примеру, в ЛНР и ДНР перевозчики реализуют возможность получения лицензий по перевозке пассажиров уже сейчас, не дожидаясь окончания переходного периода (1 марта 2024 года). А в Запорожской и Херсонской областях возможность реализации всех требований законодательства пока отсутствует. Соответственно, перевозчик, не имеющий лицензию, с учетом требований российского законодательства не может получить другие необходимые документы для организации ре-

гулярных межмуниципальных, межрегиональных маршрутов.

Как отметил Игорь Высоцкий, грамотно организовать процесс лицензирования – задача номер один. Осуществлять лицензирование можно через Единый портал госуслуг. Однако на новых территориях это пока невозможно. Одна из главных причин – отсутствие интернета, блокировка сайтов госорганов. Поэтому управлением реализована возможность подачи перевозчиками заявления и прилагаемых документов на бумажном носителе непосредственно в территориальные отделы Луганска и Донецка. Проводится работа с перевозчиками в Запорожской и Херсонской областях.

Еще один вопрос, требующий оперативного решения, касается замены государственных регистрационных номеров транспортных средств в соответствии с российским законодательством. Этот процесс занимает много времени, что в свою очередь препятствует быстрому оформлению необходимых разрешительных документов.

Сегодня в управлении работает комиссия, осуществляющая аттестацию специалистов по БДД, которым предстоит работать на новых территориях. На территории ЛНР и ДНР два учреждения получили право проводить обучение водителей, перевозящих опасные грузы. На данный момент проведены два заседания экзаменационной комиссии по оценке необходимых знаний у таких водителей, выданы 24 свидетельства, разрешающие осуществлять перевозку опасных грузов.

Требует оперативного решения также задача, связанная с согласованием регулярных межрегиональных, межмуниципальных маршрутов с автовокзалами и автостанциями на новых территориях, где будут организованы посадка и высадка пассажиров.

На территории ЛНР и ДНР этот вопрос совместными усилиями руководителей вокзалов и автостанций, министерств транспорта ЛНР, ДНР и Херсонской области, а также глав муниципалитетов начал решаться. На сегодняшний день заключения о соответствии требованиям на территории ЛНР получили 17 остановочных пунктов, в ДНР – 6, в Херсонской области – 3 пункта. Все они включены в реестр остановочных пунктов, через



которые будут проходить маршруты регулярных пассажирских перевозок. На территории Запорожской области эта работа только начинается в силу особо сложной ситуации.

И все же можно сказать, что транспортная модель новых территорий

постепенно входит в рамки российского законодательства. В настоящее время сотрудники территориальных отделов при осуществлении рейдов проводят разъяснительную работу по организации перевозок пассажиров в соответствии с требованиями российского законодательства. Цель этой работы – не наказать перевозчика, а путем разъяснения ключевых положений законодательства помочь ему.

Профилактическая беседа с сотрудником органа контроля включает в себя ряд вопросов, необходимых для создания комфортного, а самое главное, безопасного осуществления перевозок пассажиров и грузов. Но если профилактические меры не возымели должного действия, контрольно-надзорные органы, увы, вынуждены оштрафовать нарушителя.

Так, при осуществлении постоянных рейдов сотрудниками отдела государственного автодорожного надзора по ЛНР проверили 8 транспортных средств, перевозивших пассажиров. В каждом случае были выявлены нарушения. Составлены три административных материала на физических лица. В двух случаях предупредили, в третьем – был выписан штраф в размере 3 тыс. руб. Остальным перевозчикам были объявлены предупреждения о недопустимости нарушения обязательных требований.

Территориальным отделом управления по ЛНР проведены 750 консультаций при личном общении, а также 555 информирований через публикации в СМИ, путем телефонного общения, отправки материалов по электронной почте и т. д. Кроме того, Южное МУГАДН на территории ЛНР провело 16 выездных обследований остановочных пунктов.

Территориальный отдел по ДНР в рамках профилактической деятельности на сегодняшний день осуществил 432 информирования, 345 из которых путем рассылки писем по электронной почте. Также проведены 32 консультирования в формате личного общения о порядке осуществления государственного контроля. Помимо этого, были проведены 11 выездных обследований остановочных пунктов.

При осуществлении государственного контроля за соблюдением перевозчиками обязательных требований на территории Запорожской области было вынесено постановление на должностное лицо и наложен штраф в размере 30 тыс. руб. На территории Херсонской области сотрудники управления трижды выезжали для обследования остановочных пунктов.

В конце июля в Луганске под председательством Игоря Высоцкого состоялась публичное обсуждение правоприменительной практики за I полугодие 2023 года. В мероприятии приняли участие представители государственных органов власти ЛНР, Росавтотранса, а также бизнес-сообщества и перевозчиков межмуниципальных и межрегиональных маршрутов.

На совещании обсуждались актуальные вопросы взаимодействия Ространснадзора с органами государственной власти и бизнес-сообществами ЛНР по унификации требований к транспортному обслуживанию населения.

Запланирована также встреча с перевозчиками Запорожской области и представителями Южного МУГАДН, Росавтотранса по вопросам организации регулярных перевозок пассажиров, проведения процедуры лицензирования в рамках действующего российского законодательства.





Над спецвыпуском работали:
Рафик Барсегян – директор
по региональным проектам
E-mail: bars777-17@mail.ru

Юрий Бурлын – главный редактор
Людмила Изьюрова,
Валерий Будумян и
Светлана Лянгасова – спецкоры «ТР»

Сергей Лебедкин – верстка
Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке
выпуска губернатору Ростовской области В.Ю. Голубеву,
заместителю губернатора Ростовской области – министру
транспорта В.В. Окунову, а также пресс-секретарю
министерства транспорта Ростовской области А.Е. Зотьеву

