

Государственная компания «АВТОДОР»

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Восточный вектор

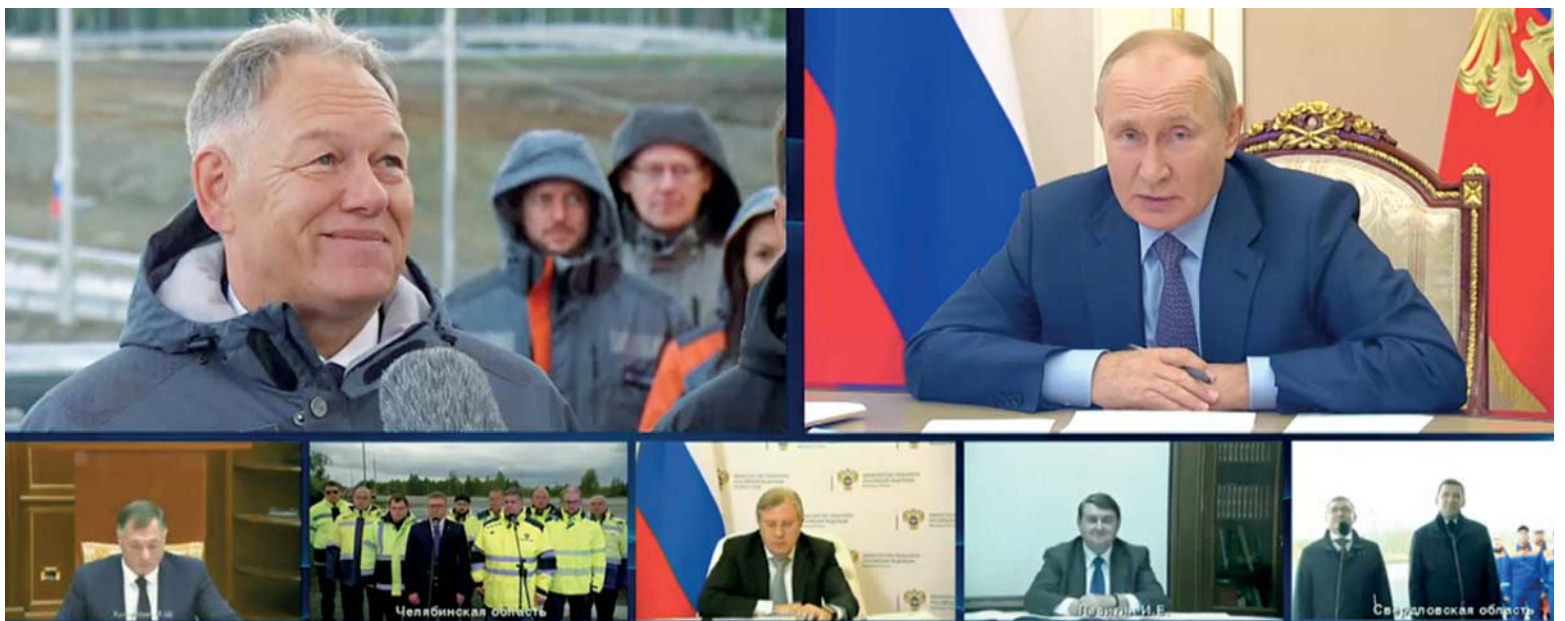
Как строится магистраль М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань

МАСШТАБ
И СКОРОСТЬ

На фоне внешнеполитической ситуации возрастает значимость инфраструктурных проектов, которые позволяют реализовать внутренний потенциал экономики регионов страны. Один из таких проектов – строительство скоростной автомобильной дороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань, который осуществляется по поручению Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Заказчиком реализации проекта выступает Государственная компания «Автодор» – лидер российского рынка инфраструктурных проектов в дорожной сфере.

Почти на два года раньше запланированных сроков – в сентябре 2022-го – было открыто движение на первом участке трассы М–12 Москва – Казань. Речь идет о первом пусковом комплексе нулевого этапа протяженностью 22,5 км в Московской области. В торжественной церемонии запуска его в эксплуатацию принял участие Президент Российской Федерации Владимир Путин.

«Проведенная работа – еще один важный шаг в развитии надежного трансконтинентального автомобильного маршрута, соединяющего запад и восток нашей страны, – отметил в своем приветственном обращении на церемонии открытия глава государства. –



Президент России Владимир Путин в сентябре 2022 года открыл первый участок скоростной автомобильной дороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань

Подобные скоростные, хорошо оборудованные автотрассы имеют огромное стратегическое значение. Они содействуют привлечению инвестиций и наращиванию экспорта, помогают лучше раскрыть потенциал прилегающих к ним территорий, положительно отражаются на всей национальной экономике, на качестве жизни людей. У нас впереди очень большая работа, и средства на нее уже зарезервированы государством. Я очень рассчитываю на то, что все наши планы будут реализованы».

Уже через месяц – в октябре 2022 года – был открыт 26-кило-

метровый участок второго этапа во Владимирской области – платный дублер южного обхода Владимира. Полностью запустить второй этап протяженностью 37 км планируется на два года раньше срока – до конца текущего года. Кроме того, в планах дорожников – до конца декабря построить 48 из 80 км первого этапа, который пройдет по Московской и Владимирской областям. Таким образом, в 2022 году у М–12 появятся вполне конкретные очертания: первые 107 км будут полностью готовы.

Реализация подобных масштабных проектов была бы невозможна

без системного государственного подхода, поддержки Правительства РФ, содействия руководства регионов, по территории которых проходит будущая трасса, а также без профессиональной и слаженной работы дорожных подрядных организаций.

Значимость магистрали М–12 определяется тем, что она является частью трансконтинентального автомобильного маршрута, соединяющего запад и восток нашей страны, задача которого – повышение транспортной доступности регионов, а также прямой выход

на восточные рынки. Протяженность трассы составляет 811 км. Маршрут пролегает по территории Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашской Республики и Татарстана. Это будет дорога категории IB с 4–6 полосами движения, разделительной полосой и разрешенной скоростью до 110 км в час на всем протяжении. Всего строительство разбито на девять этапов, включая нулевой, каждый из которых является отдельным проектом.

Окончание на 2–3-й стр.

Мегапроекты пятилетки

Создаем каркас скоростных автодорог России

СТРАТЕГИЯ

В условиях нового времени значимость транспортных артерий, обеспечивающих работу основных отраслей экономики, выходит на новый уровень. Одним из условий достижения национальных целей, обозначенных Президентом России Владимиром Путиным, является создание опорной сети скоростных автомобильных дорог. Их строительством и развитием занимается Государственная компания «Автодор». В июне 2022 года Правительство РФ утвердило план дорожного строительства на ближайшие пять лет, в который вошли основные проекты, реализуемые Госкомпанией.

**Каркас
сформирован**

В настоящее время в доверительном управлении Госкомпании находятся более 4 тыс. км автодорог, в том числе М–1 «Беларусь»,

М–3 «Украина», М–4 «Дон», М–11 «Нева», А–105 – подъездная дорога к аэропорту Домодедово, А–107 «Московское малое кольцо», А–113 ЦКАД, а также строящаяся скоростная трасса М–12 Москва – Казань. Таким образом, на сегодняшний день сформирован каркас скоростных автомобильных дорог от Балтики до Черного моря. В задачах, определенных Транспортной стратегией РФ до 2030 года, – построить еще 2,5 тыс. км скоростных дорог, которые охватят 28 регионов страны, где проживают около 80 млн человек.

На сегодняшний день в портфеле заказов Госкомпании – 18 инвестиционных проектов. Автодор реализует их в том числе за счет внебюджетного финансирования, источниками которого являются долгосрочные операторские соглашения, инвестиции Фонда национального благосостояния, облигационные займы Государственной компании. На сегодня Автодором привлечены более 1,6 трлн руб. инвестиций в дорожную

**Социально-экономические эффекты
для страны к 2030 году**

с 1904 км в 2022 году до 4404 км в 2030 году

**Увеличение протяженности сети скоростных
платных автомобильных дорог**

с 30 до 17,5 часов

Сокращение времени в пути

в направлении Запад–Восток

с 33 до 22 часов

Сокращение времени в пути

от Урала до Черного моря

инфраструктуру, 424 млрд руб. из которых – внебюджетные средства. В 2022 году Автодор дважды выходил на рынок долгового капитала для привлечения финансирования реализации федеральных проектов «Развитие федеральной

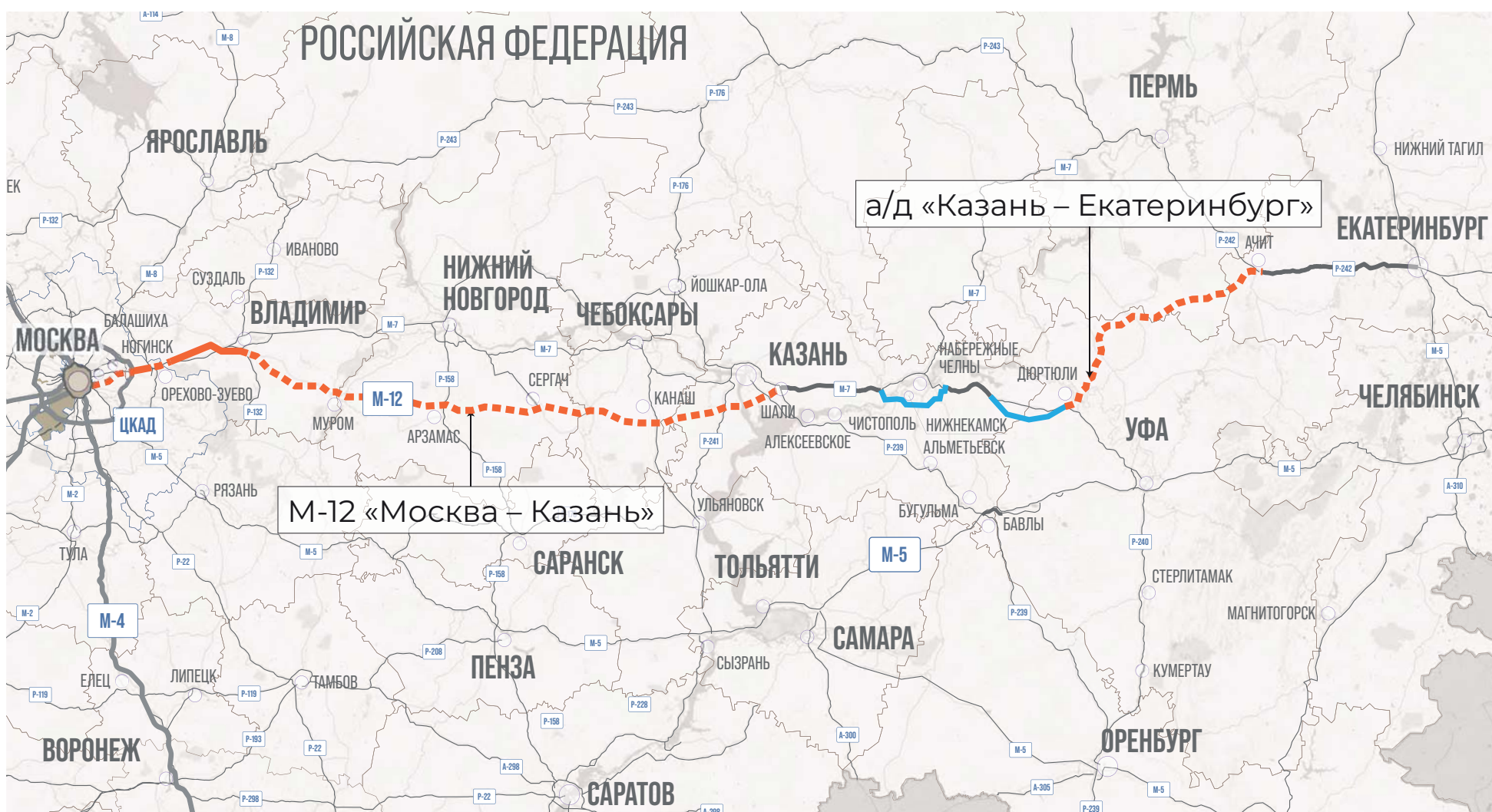
магистральной сети» и «Европа – Западный Китай». Гибкая тарифная политика Госкомпании позволяет обслуживать сеть автодорог за счет доходов от сбора плат и возвращать внебюджетное привлеченное финансирование.

Текущие проекты

Если говорить о новом строительстве, то сейчас в разной стадии строительства находятся сразу несколько значимых объектов. Один из них – скоростная автомобильная дорога М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань с продолжением до Екатеринбурга. Это один из самых масштабных объектов, включенных в список пятилетнего плана. До конца 2022 года, раньше срока на два года, будут введены в эксплуатацию в общей сложности 107 км этой дороги. Полностью завершить строительство всех девяти этапов от Москвы до Казани планируется до конца 2023 года. На очереди – строительство участка трассы Дюрябли – Ачит протяженностью 275 км в продолжение развития коридора до Урала и Сибири. Запустить сквозное движение от Москвы до Екатеринбурга планируется уже в 2024 году.

Окончание на 4-й стр.

Восточный вектор



Окончание.
Начало на 1-й стр.

Как идет строительство

На всех этапах дорожно-строительные работы идут круглосуточно. Так, продолжается строительство второго пускового комплекса нулевого этапа М-12 – от Московского скоростного диаметра (МДС) до Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) протяженностью 42,5 км. Движение по нему будет открыто в 2023 году.

На третьем этапе протяженностью 109 км во Владимирской

области продолжается устройство дорожной одежды на основном ходу трассы. Здесь появятся 21 путепровод, один экодук и 10 мостов. На них уже закончено устройство свайных оснований, возводятся опоры, ведется монтаж пролетных строений.

Четвертый этап протяженностью 123 км пройдет по территории Владимирской и Нижегородской областей. В строительном сезоне текущего года здесь уложены порядка 205 тыс. тонн асфальтобетонных смесей. В конце сентября 2022 года открыто рабочее движение на трех проездах по путепроводам. Важнейшим объектом на этом этапе станет возведение моста через реку Ока в

районе города Муром – это единственный вантовый мост на всей М-12. Общая длина сооружения – 1377 м, длина вантового центрального пролета – 254 м.

Больше половины земляного полотна обустроено на пятом и шестом этапах протяженностью 107 км, которые пройдут по территории Нижегородской области и Чувашской Республики. Продолжается возведение одного из трех внеклассных мостов на трассе М-12 – через реку Сура протяженностью 930,5 м. Он будет стоять на 11 опорах, на которые к марту 2023 года будут установлены 10 пролетов.

Еще одно примечательное сооружение строится на седьмом

этапе, который проходит по территории Чувашской Республики и Республики Татарстан – это шестипролетный мост через р. Свияга. Его длина составляет 517 м, ширина – порядка 20 м, он свяжет Кайбицкий и Апастовский районы с Верхнеуслонским районом Татарстана.

Пожалуй, самый технически сложный этап – восьмой. Его протяженность – 71 км, он пройдет по территории Республики Татарстан. На нем уже готовы шесть искусственных сооружений, на остальных идет активная работа, в том числе и на внеклассном мостовом переходе через реку Волга. Его длина – 3342 м, это самое протяженное сооружение как

в Татарстане, так и на всей М-12. Высота проезжей части над судовым ходом составит порядка 50 м. Для ускорения строительства мостовики и дорожники применяют передовые технологии, например, технологию погружения свай в оболочки.

В целом мощности подрядных организаций позволяют сохранять высокие темпы строительства, что позволит завершить работы раньше проектных сроков. Так, основной ход магистрали М-12 планируется открыть к концу 2023 года. Работа на развязках, съездах, объектах придорожной инфраструктуры должна закончиться до конца 2024 года.



Вантовый мост через Оку, строящийся в составе трассы М-12 в районе Муром, на границе Владимирской и Нижегородской областей, будет открыт для движения в 2023 году



Мост через Волгу в Татарстане длиной 3360 м станет самым длинным искусственным сооружением на всем протяжении М-12

Продолжение маршрута

В апреле 2021 года Президент России Владимир Путин объявил о продлении скоростной магистрали М-12 до Екатеринбурга. Она охватывает восемь регионов – от Москвы (параллельно существующей трассе М-7) до Владимирской области, уходя южнее до Нижегородской, пересекая Чувашию, Татарстан и Башкирию, заходя на территорию Пермского края и заканчиваясь в Екатеринбурге. Проект включает в себя как новые участки, так и реконструируемые. Новый участок пройдет от Дюртюлей в Башкортостане до Ачита в Свердловской области и в обход Набережных Челнов в Татарстане – его строительство находится в ведении Госкомпании «Автодор». В 2021 году были утверждены планировка территории и окончательная трассировка: общая протяженность маршрута составит 275 км. Проектом предусматривается, что на всем протяжении дорога с четырьмя полосами движения будет соответствовать категории ИБ с разрешенной скоростью 90 км в час. Ее построят в три этапа: по территории Республики Башкортостан пройдет первый этап (140 км), Пермского края – второй этап (92 км), Свердловской области – третий этап (43 км). Строители уже приступили к подготовке территории – прокладывают подъездные дороги, подходы к мостам.

В настоящее время прорабатывается возможность маршрута далее на восток – до Новосибирска, с возможным выходом на Монголию и Китай.

«Свободный поток»

Поскольку М-12 строится с нуля, то проект подразумевает самые передовые решения в части не только технологий строительства, но также интеллектуальных транспортных систем и сервиса. В частности, как и на ЦКАД, здесь предусмотрена безбарьерная система взимания платы на дорогах «Свободный поток». Как следует из названия, ее отличие в том, что для оплаты проезда не надо останавливаться перед шлагбаумом на пункте оплаты. Автомобили проезжают без снижения скорости под дорожными рамками, на которых размещено специальное оборудование. Камеры-датчики, установленные на рамке, считывают госномер автомобиля, а также его категорию, и фикси-

руют транзакцию по госномеру транспортного средства при отсутствии транспондера. Оплата за проезд списывается с лицевого счета транспондера автоматически бесконтактным способом. Как и на всей сети платных дорог Госкомпании «Автодор», автомобилисты смогут оплатить проезд с помощью транспондеров всех эмитентов платных дорог.

Если по какой-то причине участник движения проехал зайцем, то есть способ оплатить поездку постфактум: на оплату без штрафа дается 5 дней. Если этого не сделать, Ространснадзор оформит постановление об административном правонарушении – штраф в 1,5 тыс. руб. для легкового и 5 тыс. руб. для грузового транспортного средства. Штраф можно аннулировать в течение 20 дней, оплатив проезд. Если упустить время, то автомобилисту придется оплатить и проезд, и штраф.

Проверить наличие задолженности и оплатить фактически совершенный проезд без использования транспондера можно различными способами: на официальном сайте «Автодор – Платные Дороги», в банкоматах «Элекснет», в мобильном приложении «Автодор», в центрах поддержки и обслуживания, через USSD-запрос *2323#, в личном кабинете мобильного приложения «Автодор» и на сайте сервиса «СберБанк Онлайн», в личном кабинете на портале «Госуслуги» после вынесения постановления о правонарушении.

Всего на М-12 будут установлены 19 рамок взимания платы и еще столько же резервных. Запуск системы «Свободный поток» будет проходить одновременно с открытием каждого участка М-12. По предварительным данным, проезд по всей трассе от Москвы до Казани без скидки по транспондеру обойдется по-

рядка 3 тыс. руб. Однако в рамках программ лояльности для постоянных пользователей доступна скидка до 15%.

Комфорт и безопасность движения

Работа службы аварийных комиссаров – отличительная черта скоростных дорог Госкомпании «Автодор». Их задача – помощь на дороге водителям, попавшим в нештатную ситуацию, в том числе в ДТП. Вызвать аваркома можно по короткому номеру *2323#, через мобильное приложение или с помощью устройств экстренной связи с надписью SOS, которые расположены вдоль трасс. Среднее время реагирования аваркома составляет 10–15 минут. Кроме того, они регулярно совершают объезд вверенных им участ-

ков для контроля обстановки на трассе, поэтому помощь автомобилисту оказывается даже без вызова. Всего на сети дорог Госкомпании несут службу 93 экипажа аварийных комиссаров.

Еще один обязательный элемент современной скоростной трассы – это наличие многофункциональных зон сервиса (МФЗ), где предоставляется полный комплекс услуг участникам движения. На М-12 такие МФЗ будут расположены через каждые 30–65 км. Они будут работать по принципу «Сначала отдохни, потом заправься» – это означает, что, въехав на территорию такой зоны, водители будут двигаться по заранее продуманному маршруту: стоянка и зоны для отдыха с кафе, магазином и площадками, а лишь затем – выезд к заправочным станциям и на автодорогу. Это позволит избежать очереди на АЗС и даст водителю возможность отдохнуть и размяться.



Мост через реку Сура соединит Нижегородскую область и Чувашскую Республику

Мегапроекты пятилетки



Окончание. Начало на 1-й стр.

Также в числе новых проектов – строительство третьего этапа скоростной трассы М-11 «Нева» (обхода Твери), который поддержан Президентом России. Обход обеспечит бесшовный коридор для движения по М-11 «Нева», позволит напрямую, без пересечений с другими трассами в одном уровне, соединить Москву и Санкт-Петербург.

Продолжается строительство обходов и на другой важнейшей магистрали страны – М-4 «Дон», где уже в следующем году будет открыто движение по обходу Ростова-на-Дону (строительный адрес – обход Аксая), а также по Дальнему западному обходу Краснодар.

Перспективные проекты

В настоящее время в работе находятся сразу несколько перспективных инвестиционных проектов. Один из них – «Южный кластер» – строительство новой скоростной автодороги Горячий Ключ – Adler (дублер А-147), включая обходы городов Adler, Сочи, Лазаревское, Туапсе. На данный момент завершена работа по технико-экономическому обоснованию (ТЭО), подготовлен ряд предложений, включая конкретные трассировки и основные технические решения. Наиболее актуальным на данный момент является участок в обход города Adler, где суточная интенсивность автомобильного движения достигает 100 тыс. автомобилей в период летних отпусков. Обход сможет в первый же год эксплуатации переключить на себя более трети потока. А при строительстве всей трассы

протяженностью 152 км от Горячего Ключа до Сочи можно будет доехать за два часа, сократив время в пути в три раза.

На стадии проработки ТЭО находится еще один перспективный проект – строительство дальнего обхода Санкт-Петербурга. Вторая по счету Кольцевая автодорога (КАД-2) пройдет на удалении 5–20 км от действующей КАД, которая по факту уже стала частью улично-дорожной сети Северной столицы и сдерживает развитие территорий в границах Санкт-Петербургской агломерации. Новая магистраль обеспечит скоростное транзитное движение от портов Мурманска до М-11 «Нева» и далее в направлении коридора Север – Юг, а также выходы к портам Санкт-Петербурга. По этому проекту разработаны варианты, где новая кольцевая будет иметь выходы на М-11 «Нева» и региональную широтную магистраль скоростного движения.

Еще один масштабный проект – строительство скоростной автомобильной дороги «Юго-Западная хорда», которая соединит территории от Урала до Черноморского побережья через Тольятти, Саратов и Волгоград. Протяженность маршрута, который уже получил неофициальное название «Магистраль трех морей», составит более 1,6 тыс. км. Его строительство позволит сократить время в пути от Екатеринбурга до Краснодара на треть – с 33 до 22 часов. Проект ЮЗХ в рамках пятилетнего плана увязан с другим сценарием – строительством магистрали «Меридиан», которая является составной частью международного транспортного коридора «Запад – Восток». Сейчас обсуждаются несколько вариантов прохождения будущей дороги. Один из них – выход с российско-казахстанской границы в районе международного автомобильного пункта пропуска «Маш-

таково». Еще один вариант прохождения – от МАПП «Озинки» в Саратовской области, пересекает несколько федеральных трасс, в том числе автодорогу М-4 «Дон», с выходом на границу России и Республики Беларусь.

Эффекты и прогнозы

Очевидными преимуществами создания опорной сети скоростных дорог являются скорость, безопасность и комфорт передвижения по ним. Качественное дорожное полотно, освещение, сотовая связь на всем протяжении, а также развитая придорожная инфраструктура – это то, что сегодня отличает современные магистрали. Благодаря им повышается качество жизни в городах: платные участки ощутимо разгружают существующую сеть, переключая на себя часть грузового трафика. Строительство обходов крупных населенных пунктов по-

ложительно сказывается на экологии, поскольку сокращает воздействие вредных выхлопов на жилые районы.

Не менее значимые эффекты образуются и для бизнеса. Скоростные автотрассы способствуют появлению крупных логистических центров и хабов, обеспечивающих обработку грузов и их перераспределение между различными видами транспорта. Например, сейчас в зоне тяготения ЦКАД, запущенной в 2021 году, введены в строй 87 транспортно-логистических центров, еще 13 ТЛЦ находятся на этапе запуска. К 2023 году здесь будут дополнительно созданы порядка 8 млн кв. м логистических мощностей.

Наконец, опорная сеть скоростных дорог имеет и стратегическое значение, обеспечивая транспортную доступность и связность субъектов РФ, региональных центров развития, давая новые импульсы росту промышленного производства и инвестиций в комплексное освоение территорий. По подсчетам экспертов, один рубль, вложенный в строительство скоростных магистралей, дает до трех рублей дополнительного ВВП.

К 2035 году Государственная компания планирует расширить каркас скоростных автомобильных дорог до 7 тыс. км, соединив 28 регионов. На данный момент в этих регионах проживают до 60% населения страны, на долю которого приходится почти 59% общероссийского валового регионального продукта. По прогнозам, после запуска магистралей будут созданы порядка 65 тыс. рабочих мест в тех регионах, по территории которых пройдут новые маршруты.

5 основных целей стратегии Госкомпании «Автодор»:

- стать инфраструктурным холдингом полного цикла;
- создать каркас скоростных автомобильных дорог к 2030 году как часть опорной сети РФ;
- развивать главный продукт - качественную инфраструктурную услугу;
- развивать новые доходные направления бизнеса;
- обеспечить цифровую трансформацию и лидерство в новых технологиях.

Кольцо притяжения

Путешествие начинается с ЦКАД

Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД) протяженностью 336 км проходит по территории Подмосковья в 50 км от МКАД. Введенная в эксплуатацию в 2021 году, на сегодня она является одним из ключевых элементов транспортной системы Москвы и основой опорной сети скоростных автодорог России. Это и определяет ее значение: любое путешествие начинается с кольца либо оно становится одним из этапов туристических маршрутов по центральной части страны.

Стоит начать с того, что Центральная кольцевая автомобильная дорога Подмосковья – это не только транспортный коридор, позволяющий быстро и с комфортом добраться до требуемой локации, но и сама по себе является готовым маршрутом для путешествия одного дня. Развязки, путепроводы, мосты – примеры современной инженерной мысли, достойные того, чтобы их увидеть. Например, на третьем этапе ЦКАД, который проходит от М-11 «Нева» до Горьковского шоссе, расположен уникальный по сложности мост через канал имени Москвы. Его длина – почти 1,5 км, он пересекает Дмитровское шоссе, канал и железную дорогу Савеловского направления.

Также ЦКАД делает доступнее все остальные города и населенные пункты ближнего Подмосковья, в которых расположены сотни достопримечательностей, памятников культуры и истории, старинные дворянские усадьбы. Например, рядом с пятым пусковым комплексом ЦКАД, в Одинцовском районе, на территории музея-заповедника располагаются усадьбы Вяземы и Захарово – «поэтическая родина» Пушкина, где прошло детство поэта. Музей уникален тем, что его дворцово-парковый ансамбль в разное время посещали Борис Годунов, Петр I, Наполеон, Толстой, Цветаева. На этом же участке расположен один из древнейших городов Подмосковья – Звенигород, основанный в XII веке.

В зоне тяготения ЦКАД расположены сотни других туристических площадок на любой вкус, идеально подходящих для коротких путешествий. Например, можно съездить посмотреть Славянский кремль, построенный одним энтузиастом в деревне Валищево около города Подольск, или на ферму альпак в деревне Походкино Дмитровского района, или на фарфоровый завод в селе Речицы в Раменском районе... Раньше на пробки уходило полдня, а сейчас добраться до любой локации на кольце и съехать с него на вылетную магистраль – не проблема. Облегчая выбор нового туристического маршрута, Госкомпания собрала наиболее интересные точки на одной интерактивной карте, которая так и называется – «Гид по ЦКАД». Воспользоваться этим интернет-ресурсом может любой желающий. Здесь же собрана вся необходимая информация об истории создания

ЦКАД, способах и размере оплаты по платным участкам и др.

ЦКАД объединяет главные вылетные магистрали региона. Пожалуй, наиболее популярная трасса, особенно в летний отпускной период, – это М-4 «Дон», соединяющая центральные регионы с Черноморским побережьем. Не менее значимая магистраль – новая скоростная автодорога М-11 «Нева», введенная в строй в 2019 году. Сегодня благодаря ЦКАД добраться от Северной столицы до Новороссийска можно намного быстрее и комфортнее. А к 2024 году, после завершения строительства обходов Твери, Ростова-на-Дону и Краснодара, маршрут протяженностью в 2,5 тыс. км можно будет проехать, не остановившись ни на одном светофоре и не имея ни одного пересечения в одном уровне. Наконец, ЦКАД является нулевой точкой отсчета для нового масштабного проекта –

М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Завершение строительства этой скоростной автотрассы откроет новые возможности для внутреннего туризма в восточном направлении страны вплоть до Екатеринбурга, Челябинска и далее – Владивостока.

Конечно, это планы развития опорной сети автодорог на отдаленную перспективу. Пока же на ЦКАД в разной фазе реализации находятся проекты, расширяющие узкие места, для чего строятся развязки, разворотные петли, съезды и путепроводы. К примеру, в текущем году Автодор начал строительство обхода уже упомянутых Малых Вязем в Одинцовском районе Московской области. Реализация проекта позволит снять ограничения движения транзитных грузовых автомобилей по ЦКАД, в результате чего время в пути на этом участке сократится с 1 часа до 8 минут.

Вообще, экономия времени – это существенное преимущество движения по ЦКАД. Оно складывается из нескольких факторов. Первый – это высокое качество самого дорожного полотна и отсутствие светофоров. Второй – современная система оплаты за проезд «Свободный поток», которая позволяет продолжать движение, не останавливаясь и не ожидая очереди перед шлагбаумами. Проезд фиксируют рамки взимания платы, расположенные над дорогой. На каждой из них установлены камеры, датчики, сканеры и другое оборудование, благодаря которому распознавание госномеров и оплата с транспондера производятся автоматически. Если же автолюбитель уже оценил все плюсы ЦКАД, но не успел оценить преимущества транспондера, у него есть возможность оплатить проезд после поездки.



Центральная кольцевая автодорога является одним из ключевых элементов транспортной системы Москвы и основной опорной сети скоростных автодорог России

Сердца столиц соединяя

Магистраль М-11 «Нева» наводит мосты

ПРОШЛОЕ И БУДУЩЕЕ

М-11 «Нева» – это первая скоростная магистраль в современной истории России, построенная с нуля. Движение по ней открывал глава государства Владимир Путин в ноябре 2019 года на всем протяжении трассы, за исключением обхода Твери. Его строительство, которое началось в 2022 году, позволит не только соединить Москву и Санкт-Петербург в бесшовном режиме, но и обеспечить бесшовный коридор до южных границ страны к 2024 году.

Обход Твери

Весной 2022 года проектная документация на строительство нового участка М-11 «Нева» получила положительное заключение государственной экспертизы. Проектом предусматривается строительство участка скоростной автодороги протяженностью более 63,7 км высшей технической категории с устройством четырех полос для движения (по две в каждом направлении). Эксперты говорят, что выбрано оптимальное решение трассировки с точки зрения социально-экономического эффекта для развития Тверского региона и с учетом интересов жителей, сохра-

нения экологического благополучия территории. Кроме этого, планируется возведение транспортных развязок в разных уровнях на пересечении с М-10 «Россия», а также с региональными дорогами: Тверь – Кимры; Тверь – Бежецк – Весьегонск – Устюжна; Медное – Кулицкое. Для удобства и безопасности пользователей новой автодороги заложено устройство наружного электроосвещения проезжей части, строительство двух площадок отдыха, совмещенных с многофункциональными сервисными зонами.

Сейчас подготовка к строительству нового участка идет полным ходом. Завершено обследование территории будущего обхода, ведутся устройство временных подъездных дорог, земляного полотна основного хода трассы, развертывание строительных баз и городков. Также начаты работы по возведению искусственных сооружений, в том числе мостов через реки Волгу и Тверцу, и нескольких путепроводов с существующей дорожной сетью в Михайловском, Черноголовском и Медновском сельских поселениях Калининского района. Всего будут построены 28 искусственных сооружений, в том числе семь мостов.

Самым главным станет мост через Волгу протяженностью 738 м. В месте, где его возведут, проходят водные пути. Поэтому мостовой переход спроектирован так, чтобы обеспечить проход судов. Он будет

состоять из трех участков: левобережной эстакады, русловой части и правобережной эстакады. Для его возведения будет применяться комбинированная технология сборки. С одной стороны его будут поднимать до уровня дорожного полотна на временных конструкциях, с другой стороны – надвигать с правого на левый берег. При строительстве дорожники будут использовать возможность судоходства реки Волги для подвоза материалов. Кроме этого, северный обход Твери два раза пересечет Тверцу. Там также запроектированы мосты протяженностью 200 м каждый.

Реализация проекта создаст дополнительные возможности для развития инфраструктурных проектов в Твери, агропромышленного комплекса и жилищного строительства на территориях Бежецкого, Калининского, Кимрского районов, Рамешковского муниципального округа. Кроме того, будет обеспечено устойчивое автомобильное сообщение через северо-восточные территории Тверской области до городов Вологда, Ярославль и Дубна. К концу 2023 года строители намерены обеспечить движение автомобилей по основному ходу трассы. Полностью проект, который еще минимум на час сократит время в пути между двумя столицами, завершат через два года. Прогнозируемый трафик на третьем этапе магистрали М-11 составит около 21 тыс. машин в сутки.

Восьмой этап М-11 «Нева»

В настоящее время продолжается развитие восьмого этапа строительства скоростной трассы М-11 «Нева». Участок с 646-го по 684-й км проходит в Тосненском районе Ленинградской области и Санкт-Петербурге. В рамках этого этапа в Пушкинском районе города Санкт-Петербурга построят еще две развязки с путепроводами для безопасного и комфортного движения автотранспорта в направлении аэропорта Пулково. Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение, рассмотрев проектно-сметную документацию.

Работы по обустройству двух транспортных развязок пройдут в 2,5 км к югу от Кольцевой автодороги (КАД), начиная от пересечения М-11 с Пулковским шоссе. Для транспортной развязки на 681-м км автодороги М-11 «Нева» были рассмотрены три варианта планировочных решений. В итоге был рекомендован вариант № 1 по типу «труба», обеспечивающий движение из аэропорта Пулково в сторону Санкт-Петербурга и в обратном направлении. Общая протяженность нового шестиполосного участка М-11 составит 3,4 км. Общая протяженность левоповоротных и правоповоротных съездов на двух развязках – 5,54 км. Проектом также предусмотрено

устройство опор наружного освещения со светодиодными приборами. Для освещения проезжей части под путепроводами предполагается установка специальных сооружений на М-11 улучшит транспортную доступность аэропорта Санкт-Петербурга.

Напомним: вопрос о необходимости строительства прямого съезда с трассы М-11 к аэропорту Пулково был поднят два года назад в совместном обращении к Президенту России губернаторов Санкт-Петербурга, Ленинградской и Новгородской областей. В сентябре 2021 года глава государства поручил Правительству РФ и Госкомпания «Автодор» представить предложения по ускорению проектирования и строительства съезда с трассы М-11. На данный момент проект получил положительное согласование Главгосэкспертизы. Тогда же глава государства предложил построить более удаленную от Северной столицы кольцевую автомобильную дорогу (КАД-2). Инициатива прозвучала в контексте привлечения средств Фонда национального благосостояния для продолжения трассы М-11 Петербург – Москва до Казани и Екатеринбурга, в рамках которой необходимо усовершенствовать действующую инфраструктуру петербургской агломерации.

На юг поедем быстрее

Как развивается скоростная магистраль М-4 «Дон»

МАГИСТРАЛЬНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Государственная компания «Автодор» активно продолжает развитие скоростной автомобильной дороги М-4 «Дон» – основной транспортной артерии, связывающей центральные регионы России с Черноморским побережьем и Крымом. В настоящее время в разной стадии реализации находятся несколько масштабных проектов по строительству и реконструкции, направленных на увеличение пропускной способности этой трассы.

Обустройство и реконструкция

В 2022 году на автодороге М-4 «Дон» стартовали работы на новых объектах. Так, в марте 2022 года началось комплексное обустройство трассы на участке с 777-го по 933-й км в Ростовской области. До конца 2023 года предстоит расширить дорогу до 6 полос движения на участке с 907-го по 925-й км и построить пункты взимания платы на 803-м и 911-м км дороги.

Этот участок станет продолжением реконструкции магистрали на участке с 715-го по 777-й км (Воронежская область). Работы на участке с 715-го по 741-й км уже завершены: там установлены опоры электроосвещения, барьерное ограждение, шумозащитные экраны, построены две площадки отдыха. Почти на год раньше срока, в ноябре 2022 года, будет завершена реконструкция участка на М-4 «Дон» в Воронежской области с 741-го по 777-й км.

Здесь проектной документацией предусмотрена реконструкция полос обратного направления (в Москву) трассы М-4 «Дон» и строительство пяти путепроводов. Это позволит убрать пересечения в одном уровне, повысить пропускную способность участка. На части дороги, которая ведет в сторону Ростова-на-Дону и Краснодар (в прямом направлении), до конца ноября закончим ремонт покрытия. Участок будет полностью освещен.

Годом ранее реконструкция и строительство М-4 «Дон» выполнялись в Тульской и Воронежской областях на участках общей протяженностью 188 км, а также на участке с 1517-го по 1519-й км в Краснодарском крае.

Пересекая водные преграды

Еще один проект – реконструкция моста через реку Северский Донец на 930-м км М-4 «Дон» в Ростовской области. Подрядная организация приступила к подготовительным мероприятиям в начале текущего года, и в настоящее время работы идут с опережением графика. Осенью начался демонтаж существующих конструкций мостового перехода и параллельно – строительство нового. После завершения работ в 2023 году автомобилисты поедут по трехполосному мостовому переходу с электроосвещением, барьерным ограждением, шумозащитными экранами.

Напомним: старый правый мост в направлении Ростова-на-Дону был построен в 1966 году. Три года назад его закрыли, и движение легковых автомобилей пустили по временной понтонной переправе. Позже движение переключили на временный мост через Северский Донец. По этому мосту и сейчас идет движение грузовых и легковых автомобилей в сторону Москвы из Ростова-на-



Продолжаются активные строительные работы на самом крупном мосту через реку Дон длиной более 1900 м

Дону по двум полосам. Также сохраняется движение и по левому мосту по направлению из Москвы в Ростов-на-Дону. Такая схема организации движения будет действовать до открытия нового правого моста через реку Северский Донец.

Обход Аксая

Важнейшим условием бесшовного и беспрепятственного сообщения являются обходы крупных городов. В настоящее время на М-4 «Дон» продолжается строительство двух обходов. Один из

них – строительство обхода Ростовской агломерации (обход Аксая) с 1024-го по 1091-й км. Проект поделен на пять этапов.

Первым был запущен в эксплуатацию участок с 1024-го по 1036-й км (третий этап) – в конце 2020 года. Дорога была расши-

рена до шести полос, построены новые мост и путепровод, установлены опоры освещения.

В апреле 2022 года, после реконструкции, был открыт для движения участок с 1072-го по 1091-й км (первый и второй этапы). В рамках реконструкции

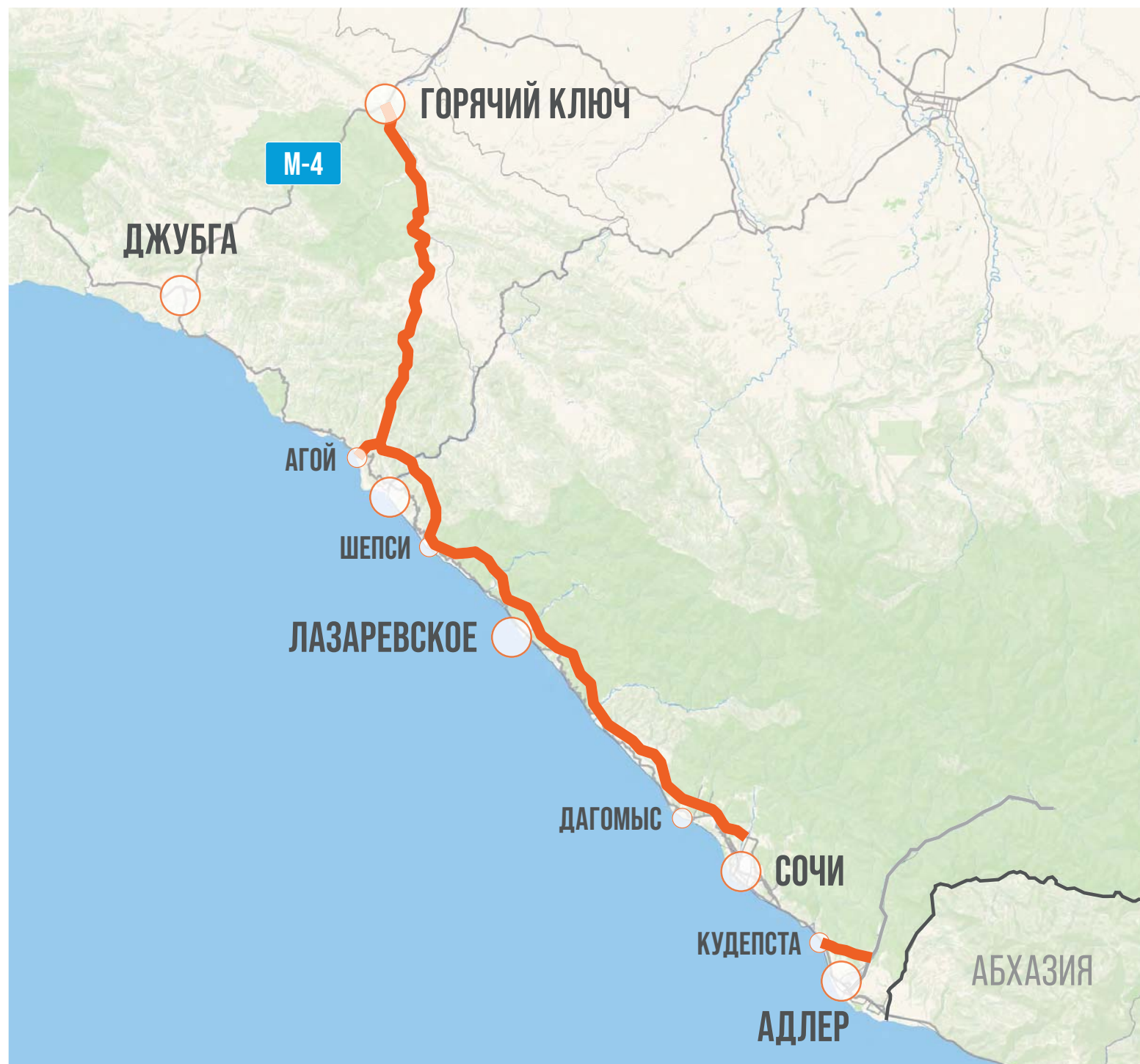


На большей части Дальнего западного обхода Краснодара до конца 2022 года уложат асфальтобетон

ликвидированы пересечения в одном уровне, возведены два моста и четыре путепровода, в том числе построена транспортная развязка на 1083-м км «Сальское кольцо». Это позволило развести транзитные и местные потоки транспорта. Дорога доведена до категории IB с четырьмя полосами движения без пересечений в одном уровне, установлено искусственное освещение. В обоих случаях удалось завершить работы существенно раньше проектных сроков – на 10 и 8 месяцев, соответственно.

Также в мае 2022 года была введена в эксплуатацию транспортная развязка на 1077-м км М-4 «Дон» – один из важных объектов строительства в рамках 1-го и 2-го этапов обхода.

В настоящее время в активной фазе находятся строительные работы на участке нового строительства с 1036-го по 1072-й км (четвертый и пятый этапы), которые выполняет ООО «НПС Аксай». Особенность участка в том, что он проходит по долине в поймах рек. Проектом предусматривается возведение мостов через реки Дон и Аксай, путепроводы по основной дороге и над трассой М-4, три развязки со съездами и надземные пешеходные переходы. Пункт взимания платы установят на 1045-м км трассы. Главным искусственным сооружением этого участка станет мостовой переход через реку Дон, длина которого составит почти 2 км. В настоящее время на этом объекте завершается надводная пролетная конструкция. В целом по всем искусственным сооружениям выполнено сооружение опор, почти завершился монтаж железобетонных балок. Полностью выполнено устройство земляного полотна, идет укладка верхнего слоя основания дорожной одежды и нижнего слоя покрытия. Всего на строительстве обхода задействованы более 400 единиц техники и более 2 тыс. человек. Строительство обхода Аксая планируется завершить на год раньше срока – в 2023 году, для этого работы ведутся круглосуточно.



ДЗОК

Еще один масштабный и значимый проект – строительство Дальнего западного обхода Краснодара (ДЗОК). Это новый участок протяженностью 51 км, который пройдет у станицы Марьянской, обогнет хутор Копанской, станицы Нововеличковскую и Новотитаровскую и выйдет на 1304-й км существующего участка М-4 «Дон» в районе станицы Динской. В настоящее время генподрядчик – АО «Донаэродорстрой» – продолжает активные работы: более чем на 70% протяженности трассы уложен асфальтобетон. Для этого смонтированы два асфальтобетонных завода и один цементобетонный.

Продолжается возведение искусственных сооружений (четыре из которых тоннельного типа, одно – через железную дорогу), четырех мостов через реки и балки (реки Понура, Кочеты, Салы и Магистральный канал). Разделительное ограждение, которое исключит выезд на полосу встречного движения, установлено на 16 км. На других 16 км продолжается устройство земляного полотна. Всего с начала строительства объекта завезено более 4,5 млн тонн песчаного грунта. Проезжая часть трассы будет иметь четыре полосы движения. На всем протяжении новой магистрали устроят освещение. В высокий сезон на ДЗОК были задействованы более 800 человек, свыше 200 единиц специализированной техники и 300 единиц автотранспорта. Это позволит запустить движение по ДЗОК на полгода раньше срока – в 2023 году.

Подъезжая к морю

В 2022 году завершилась реконструкция участка 1517–1519-й км, и в настоящее время продолжается комплексная реконструкция М-4 «Дон» с 1513-го по 1517-й км – от кольца на въезде в Геленджик до Марьиной Рощи. Проектом пред-

усмотрено строительство четырех надземных и двух подземных переходов, разворотной петли у Марьиной Рощи и двух транспортных развязок – в районе Голубой бухты и кольца. Здесь также идут работы по устройству местных проездов, тротуаров, шумозащитных экранов, барьерного ограждения и освещения. Полностью завершить реконструкцию участка планируется в 2023 году. В рамках этой реконструкции в мае 2022 года был открыт новый путепровод на 1513-м км трассы М-4 «Дон», на пересечении с улицей Луначарского. Теперь на этом участке проезд автомобилей организован в разных уровнях: местный транспорт движется по кольцу, а транзитный поток – по новому путепроводу. Также запущено движение по съезду с кольца по направлению из Геленджика в Новороссийск.

Продолжается строительство новой транспортной развязки на 1522-м км – въезде в с. Кабардинка. Развязка позволит ликвидировать левый поворот и убрать

с основного хода М-4 светофорный объект. После завершения работ в 2023 году въезд и выезд из Кабардинки будут свободны от светофоров и транспортных заторов в курортный сезон. Сейчас ведутся подготовительные и земельно-кадастровые работы, разрабатывается рабочая документация, выполняются геодезические работы. Планируется, что к концу 2023 года можно будет проехать без заторов и светофоров вдоль Геленджика и Кабардинки. А после завершения строительства обхода Аксая и Краснодара от Москвы до Черного моря можно будет проехать без единого светофора, причем время поездки до южных морей сократится еще минимум на час.

Южный кластер

Пожалуй, последним узким горлышком на маршруте до Черноморского побережья в настоящее время является участок М-4 от Горячего Ключа до Дзубги. Также

давно назрела проблема загруженности участка федеральной автодороги А-147 от Дзубги до Сочи, которая практически является частью улично-дорожной сети прибрежных населенных пунктов. Среднесуточная интенсивность движения здесь на отдельных участках составляет от 30 до 75 тыс. единиц, что значительно превышает ее пропускную способность. С учетом заторов и пробок в высокий сезон поездка на автомобиле от Дзубги до Сочи протяженностью 170 км занимает не менее шести часов.

Расшить это узкое место призван еще один важный проект Госкомпании «Автодор» – «Южный кластер» – строительство новой скоростной автодороги Горячий Ключ – Адлер (дублер А-147). Результаты транспортного моделирования подтверждают необходимость строительства четырехполосной автомобильной дороги на пяти приоритетных участках: обход мкр. Адлер, III очередь обхода г. Сочи, обход г. Туапсе, участок от г. Горячий

Ключ до с. Агой и обход мкр. Лазаревское. После окончания строительства всей дороги протяженностью 152 км от Горячего Ключа до Сочи можно будет доехать за два часа, то есть сократить время в пути в три раза.

На данный момент завершена работа по технико-экономическому обоснованию, подготовлен ряд предложений, включая конкретные трассировки и основные технические решения. Наиболее актуальным считается участок в обход города Адлер, где суточная интенсивность автомобильного движения достигает 100 тыс. в период летних отпусков. «Южный кластер» имеет все шансы быть реализованным: Черноморское побережье всегда оставалось излюбленным местом отдыха россиян, а для многих с учетом закрытых границ – еще и единственным. Так что поток туристов в направлении южных курортов будет только возрастать, и дорожная инфраструктура должна соответствовать текущим запросам.

Социально-экономические эффекты проекта «Южный кластер»:

- интегрируем альтернативное дублирующее сообщение II категории с 4-мя полосами движения за пределами береговой полосы и в обход населенных пунктов;
- снижаем аварийность и смертность на существующей А-147 в 4 и более раз;
- сокращаем время в пути по маршруту Дзубга – Сочи с 7 до 2 часов;
- переключаем до 50 % трафика с существующей улично-дорожной сети;
- ликвидируем сезонные дорожные заторы, вызванные кратным ростом туристического потока;
- ожидаем прирост ВВП до 1,4 трлн руб.

Новый уровень сервиса

Автодор повышает качество дорожной инфраструктуры

ТУРИЗМ И СЕРВИС

Являясь институтом развития дорожной отрасли, Госкомпания «Автодор» задает высокие стандарты не только в строительстве и эксплуатации скоростных автомобильных дорог, но и в части сервиса. Такой подход подразумевает клиентоориентированность по отношению к пользователям, а также политику открытости для бизнеса, который ведет свою деятельность в области предоставления услуг сервиса на сети скоростных дорог.

Новый подход

Часть автомобильных дорог была передана в доверительное управление Государственной компании «Автодор» уже с существующей инфраструктурой – АЗС, кафе, столовыми, даже стихийными рынками. К примеру, это в полной мере относится к федеральной автодороге М–4 «Дон». По мере того как трассы доводились до параметров первой категории, менялся и подход к сервису. Появились первые современные комплексы, которые включали в себя АЗС, кафе и другие объекты.

Учитывая, что ряд проектов подразумевал строительство автодороги с нуля, у Госкомпании появилась возможность принципиально изменить подход к возведению объектов придорожного сервиса. Первая построенная с нуля магистраль – М–11 «Нева». Она была введена в эксплуатацию в 2019 году. На ней располагается ряд многофункциональных зон (МФЗ), которые включают в себя АЗС, зону отдыха, кафетерии, парковки, санитарные комнаты и пр. В 2021 году была полностью открыта для движения ЦКАД. В настоящее время на ней установлены временные контейнерные АЗС, но уже в следующем году их заменят многофункциональные зоны. Как планируется, в 2023 году на ЦКАД будут открыты 16 таких МФЗ.

Продолжается строительство скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань, которую можно назвать инновационной в плане не только строительства и применения информационных технологий, но и сервиса. Дело в том, что на этом объекте Госкомпания отошла от практики строительства МФЗ постфактум и впервые осуществляла планирование их территории одновременно. Другими словами, переходяно-скоростные полосы, заезды, выезды, парковки и внутренние проезды МФЗ строятся заранее. Таким образом, инвестор приходит на полностью подготовленную площадку. Это сокращает инвестиционный цикл, снижает риски и уровень капитальных затрат и позволяет бизнесу на качественно новом уровне реализовывать объекты дорожного сервиса. И самое главное – это удобно пользователям дорог, потому что

сервис появляется одновременно с трассой.

Новый формат МФЗ

Локации для размещения МФЗ на строящейся М–12 уже известны – на всем ее протяжении будут работать 32 такие зоны, расположенные зеркально – то есть по обе стороны дороги в прямом и обратном направлении. Причем все они будут строиться по единой концепции «Сначала отдохни, потом заправься!». Ее суть – в новом подходе к планировке территории МФЗ и расположении объектов внутри нее. Ядром МФЗ станет единое сервисное здание, в котором разместятся предприятия общественного питания, магазин, аптека, комната матери и ребенка, детская игровая площадка, уборные комнаты и др. Вокруг этого здания будут расположены АЗС, парковки и стоянки, а также различные рекреационные зоны – спортивные и детские площадки, зоны отдыха и даже площадка для выгула собак.

При этом транспортные потоки разделяются при въезде на МФЗ. Легковые автомобили и мотоциклы пойдут левее основного хода дороги, грузовые – правее и ниже, с более комфортными радиусами движения. Между ними будет двигаться пассажирский автотранспорт. Это позволит развести автомобильный и пешеходный потоки, повысить безопасность перемещения по МФЗ (в том числе пешеходов). Эксперты добавляют, что такой формат будет мотивировать пользователей больше времени проводить вне автомобиля. Уже подсчитано, что в среднем на таких МФЗ посетители будут задерживаться от получаса до двух

часов. Впрочем, на некоторых МФЗ предусмотрены мотели, так что при необходимости можно будет остановиться на ночь.

Стоит добавить, что, идя навстречу пользователям, Госкомпания предусмотрела на МФЗ возможность заправки альтернативными видами топлива. Уже сейчас на сети скоростных дорог идет активное развитие сети заправок газомоторным видом топлива. Например, на М–11 «Нева» работают два современных объекта газозаправочной инфраструктуры и еще планируется размещение как минимум трех криоАЗС. На ЦКАД планируется размещение не менее четырех объектов современной газозаправочной инфраструктуры, на М–12 – не менее шести. Не забывают и про владельцев электрокаров: к примеру, на М–11 «Нева» уже сегодня полностью обеспечена возможность проезда с учетом дальности хода электромобиля – 300 км.

Принципы размещения

В планах Госкомпании построить МФЗ по новому принципу не только на новых дорогах до Казани и Екатеринбурга, но и на существующих трассах: М–11, ЦКАД и М–4. Развивать МФЗ планируется по единым принципам, с одинаковым объемом дополнительных услуг и в несколько этапов в зависимости от запроса дорожного трафика. Разработчики новой концепции исходили из того, что первоочередные потребности пользователей связаны с остановкой и отдыхом, а также с заправкой топливом. Поэтому сначала появятся стоянки для автомобилей и автозаправочные станции. Во вторую очередь построят единое сервисное

здание и рекреационные площадки, на третьем этапе возведут объекты складской недвижимости, отель и зону автосервиса. При этом МФЗ проектируются с возможностью «роста» объектов. Для этого разработаны три типа МФЗ: базовый (расчитан на площадь 5 га), рекреационный (8–9 га) и комплексный (15 га.)

При этом одним из основных принципов создания такой сети должна стать непрерывность. В зависимости от рельефа и особенностей участка подобные объекты будут появляться на расстоянии 50 км друг от друга. Кроме того, принято решение располагать МФЗ в зеркальном формате, то есть напротив друг друга по обе стороны автодороги. Это важно еще с точки зрения управления: как правило, все МФЗ совмещены с дорожно-эксплуатационными предприятиями, которые занимаются содержанием магистрали на этом участке. Такая комплексная локация позволит сократить затраты на обеспечение доступа к месту расположения. При этом объекты дорожного сервиса будут стараться размещать вблизи крупных развязок и населенных пунктов – опять же из соображений логистики и упрощения процесса транспортировки персонала.

Драйвер роста

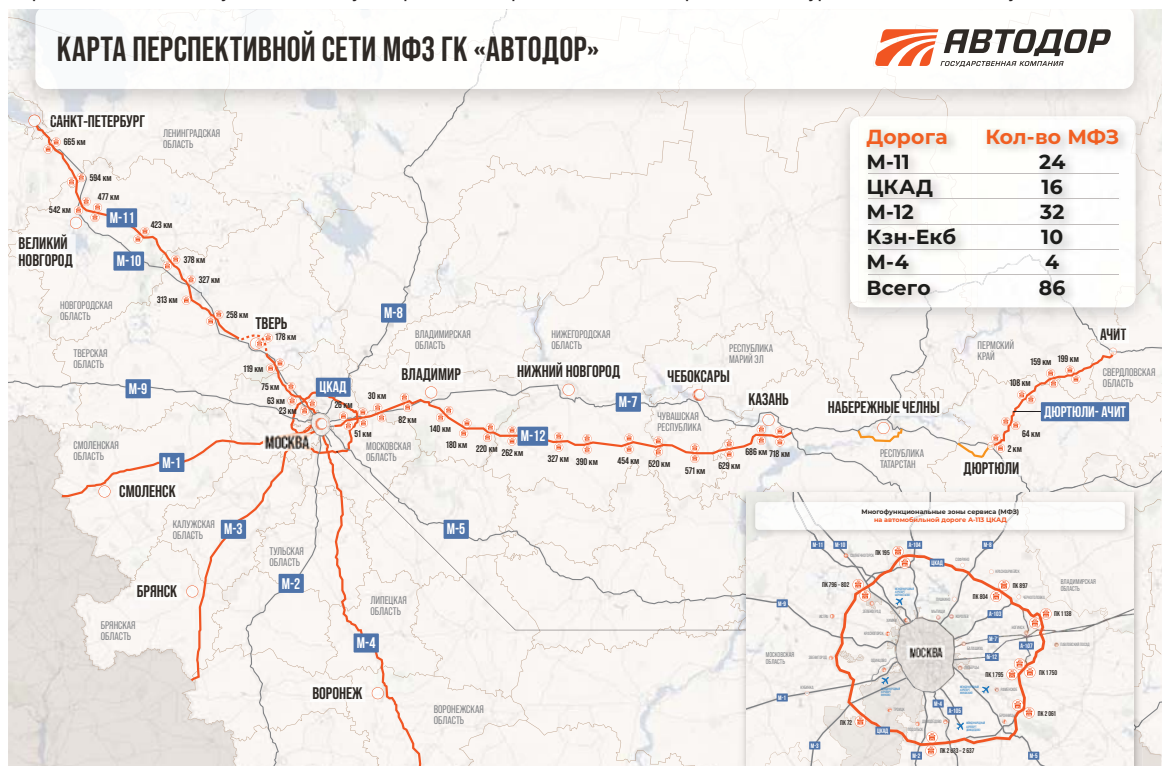
В Госкомпании ожидают, что МФЗ станут драйвером для развития экономики регионов и повысят привлекательность внутреннего туризма. Уже сейчас власти регионов, по территории которых пройдет М–12 Москва – Казань, готовятся к потенциальной возможности роста числа туристов. В 2022 году была создана

рабочая группа, в которую вошли специалисты Автодора, представители бизнес-структур и властей 15 регионов, которые находятся в зоне притяжения М–12. Основные задачи этой группы – синхронизация планов и обеспечение синергетического эффекта для всех участников этой деятельности. В частности, эксперты планируют вырабатывать законодательные инициативы для комплексного развития инфраструктурных условий, которые сделают путешествия по М–12 комфортными, познавательными и насыщенными. Все эти инициативы будут направляться для рассмотрения в профильные ФОИВы.

Создание дорожной инфраструктуры дает регионам возможность увеличить не только количество рабочих мест в туристической инфраструктуре, но и прибыль от предоставления туристических услуг. Чем-чем, а природными красотами и историческими местами российские регионы не обижены. К примеру, почти 277 км М–12 пройдут по территории Нижегородской области, в туристически привлекательных Арзамасском и Болдинском районах. У этих территорий есть огромный потенциал для формирования туристических центров национального уровня, уверены власти региона. Уже сейчас крупные логистические компании планируют размещать на близлежащих территориях свои мощности. В ближайшее время начнется строительство крупного логистического центра с созданием 5 тыс. рабочих мест. Обсуждается возможность строительства аналогичного центра в районе Арзамаса. Кстати, на протяжении участка М–12, проходящего по территории Нижегородской области, будут построены 9 МФЗ.

Часть М–12 проходит по территории Республики Башкортостан, где расположены уникальные природные, исторические, культурные памятники, в том числе входящие в список всемирного наследия ЮНЕСКО. В руководстве региона уверены, что эти локации должны стать обязательными пунктами программы для многих туристов-автотуристов. В Татарстане власти подсчитали, что завершение строительства трассы М–12 и продолжение маршрута до Екатеринбурга позволят повысить туристический трафик в республику на 10–12%. И сейчас прилагают массу усилий, чтобы создать из скоростной дороги туристический бренд, включающий в себя историческое, культурно-познавательное, гастрономическое направления и маршрут паломничества.

Таким образом, при реализации новых подходов в части обеспечения магистрали качественными объектами сервиса сама дорога имеет все шансы стать брендом. И пользователь будет воспринимать передвижение по ней не как тяжелый труд, а как начало (или продолжение) отпуска.



Темпы строительства сохраняются

Отрасль обеспечена дорожно-строительной техникой

УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВОМ

Российские дорожно-строительные организации, действующие в реализации инфраструктурных проектов Госкомпании «Автодор», будут полностью обеспечены необходимым объемом дорожно-строительной техники. Это станет возможным благодаря деятельности новой лизинговой компании – ООО «Автодор-Лизинг».

По подсчетам экспертов, потребность отрасли в дорожно-строительной технике на ближайшие три года составляет 31 тыс. единиц. Учитывая, что с начала года доля европейских марок в общем объеме сократилась, возрастает потребность в альтернативных источниках поставок. Часть объемов могут быть закрыты предприятиями отечественного машиностроительного комплекса. В то же время ряд номенклатур дорожно-строительной техники – широкозахватные гусеничные асфальтоукладчики, ресайклеры, дорожные фрезы –

в настоящее время не имеют российских аналогов.

Чтобы сохранить темпы автодорожного строительства и обеспечить централизованные закупки дорожно-строительной техники в дружественных странах с последующим предоставлением в лизинг на льготных условиях, Государственной компанией создано специализированное дочернее общество «Автодор-Лизинг». Участниками новой компании стали АО «Газпромбанк Лизинг» с долей 51%, Госкомпания «Автодор» (25,1%) и ООО «Инфра-

структура ГЧП» (ИГЧП) (23,9%). Главная задача предприятия – способствовать обновлению российского дорожно-строительного парка на условиях льготного лизинга в рамках распоряжения Правительства РФ № 2796-р.

Председателем Правительства РФ подписан распорядительный акт, предусматривающий особые условия кредитования ООО «Автодор-Лизинг» в рамках постановления Правительства РФ от 18.05.2022 № 895 о приобретении приоритетной для импорта продук-

ции. Документом предусматривается установление максимального размера субсидируемого кредита до 120 млрд руб. и срока субсидирования до 3 лет. Этот механизм позволит обеспечить лизинг до 7 тыс. единиц техники, включая позиции, не имеющие российских аналогов, по льготной ставке.

В октябре 2022 года была представлена программа новой компании и заключено первое соглашение по лизингу на льготных условиях – с компанией «Новосибирскавтодор».