



Транспорт и дорожное хозяйство Ульяновской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



Симбирский край — центр притяжения

Вектор развития региона — межрегиональное взаимодействие

Ульяновская область, расположенная в центре Среднего Поволжья, занимает выгодное географическое положение, находится на пересечении транспортных коридоров, соединяющих Поволжье с Европой, Средней Азией, Ближним Востоком и Китаем. Протяженность Волги на территории области составляет более 200 км. Авиационные, железнодорожные и автомобильные маршруты, идущие на все направления России, образуют крупный транспортный узел, а накопленные компетенции и имеющаяся инфраструктура создают все предпосылки для формирования здесь мощного логистического хаба.

Губернатор Ульяновской области Алексей Русских рассказал о перспективных транспортных проектах региона.

— Агентством стратегических инициатив (АСИ) и фондом «Рос-конгресс» отобраны 100 сильных идей, которые внесут значимый вклад в развитие страны и достижение национальных целей до 2030 года. В топ-100 вошли три инициативы от Ульяновской области. Одна из них — создание скоростной железной дороги Казань — Ульяновск — Тольятти — Самара. Алексей Юрьевич, что собой представляет этот проект?

— Одним из направлений межрегионального взаимодействия, имеющих обширный синергетический эффект, может стать развитие скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей. Эта задача отражена в Стратегии пространственного развития России до 2025 года.

Учитывая, что в Ульяновской, Самарской областях и Татарстане расположены одни из наиболее эффективных зон развития страны, все три региона предложили реализовать проект создания скоростной железнодорожной магистрали Казань — Ульяновск — Тольятти — Самара. Это позволит решить проблему связанности территорий между экономическими центрами роста, поможет развивать сеть скоростного движения в Приволжском федеральном округе, а также будет способствовать развитию транзитного и промышленного потенциала городов, их кооперации. Скорость сообщения между Казанью, Ульяновском, Тольятти и Самарой может повыситься до 200 км/ч.

Реализация проекта даст положительный эффект сразу по нескольким направлениям. Во-первых, создание единого рынка труда Самарско-Тольяттинской, Ульяновско-Димитровградской и Казанской агломераций заложит основу для формирования единой Волжской полицентрической городской агломерации с общей

численностью населения более 6 млн человек. Во-вторых, повысится транзитный и промышленный потенциал регионов. В-третьих, мы создаем условия для развития внутреннего экологического, культурного, познавательного, спортивного и медицинского туризма. Так, у пациентов Федерального научно-клинического центра медицинской радиологии и онкологии ФМБА России, который находится в Димитровграде, появится еще один удобный способ добраться до медучреждения.

В 2022–2023 годах мы планируем провести совместно с ОАО «РЖД» и заинтересованными регионами комплексное обоснование этого проекта и определить возможную модель реализации.

Хочу упомянуть еще об одном важном проекте, который касается грузовых контейнерных перевозок железнодорожным транспортом. Мы запустили прямой логистический маршрут Китай — Ульяновск. Логистическим оператором выступает госкомпания «Портовая особая экономическая зона «Ульяновск». Это позволяет быстро и недорого доставлять нашим предприятиям и компаниям из других российских регионов необходимое

оборудование, сырье, материалы и комплектующие. Также это помогает разгрузить транспортно-логистические артерии страны и снизить стоимость логистики.

В Ульяновск уже пришли шесть контейнерных поездов. До конца года планируем значительно увеличить объем перевозок, после чего совместно с РЖД приступим к строительству железнодорожных путей и терминала на территории ПОЭЗ «Ульяновск». Также работаем над тем, чтобы загрузить поезда, которые уходят в Китай, нашей продукцией.

— В 2021 году Ульяновскую область посетили порядка 500 тыс. туристов, что на 126% превысило показатель за предыдущий период. Вы являетесь инициатором возрождения межрегионального туристического проекта «Великий Волжский путь» с участием пяти субъектов ПФО, который предполагает восстановление системы речных пассажирских перевозок по Волге. На какой стадии находится этот проект?

— Да, в июне 2022 года на Санкт-Петербургском международном экономическом форуме мы подписали многостороннее соглашение

о сотрудничестве, в соответствии с которым приступили к проработке вопросов по развитию речных межрегиональных перевозок с Республикой Татарстан и другими партнерами. В рамках проекта «Великий Волжский путь» нам предстоит решить вопросы, связанные с организацией межрегиональных регулярных речных перевозок, приобретением речного флота, представлением качественных туристических услуг речным транспортом и развитием новых объектов на территориях вдоль Волги и Камы.

На первом этапе прорабатываем с партнерами вопрос создания объединенной Волжско-Камской судоходной компании, которая выступит в качестве межрегионального центра компетенций. Все участники проекта будут вкладываться финансово. Средства планируется направить на формирование концепции развития речных перевозок в Волжско-Камском регионе. Будут проведены исследование прогнозного пассажиропотока, анализ состояния речной инфраструктуры и флота регионов-участников, а также определена оптимальная маршрутная сеть с учетом потребностей. В результате у нас будут экономически обоснованная маршрутная

сеть, понимание по необходимому количеству подвижного состава и видам судов, будет рассчитана конкурентная стоимость проезда и сформированы туристические программы с использованием всех видов транспорта.

Также сейчас прорабатываем возможность приобретения скоростного судна на подводных крыльях типа «Метеор», которое свяжет Ульяновскую область маршрутом с Казанью и Самарой; рассматриваем предложения по приобретению судов для организации местных перевозок.

Проекту «Великий Волжский путь» уделяется внимание на самом высоком уровне. Создана рабочая группа комиссии Госсовета РФ по направлению «Транспорт» для комплексного развития проекта. Поддержана инициатива помощника Президента РФ Игоря Левитина о проработке с Правительством РФ вопроса определения федерального органа, который займется координацией работы органов исполнительной власти федерального и регионального уровня, делового сообщества, институтов развития по данному направлению. Также есть планы по расширению количества участников проекта.



Сохранить и приумножить

В приоритете — дороги и пассажирские перевозки



Заместитель председателя правительства Ульяновской области Евгений ЛАЗАРЕВ рассказал о дорожном хозяйстве и развитии пассажирских перевозок.

— Евгений Александрович, до своего назначения на должность заместителя председателя правительства Ульяновской области вы три года трудились в региональном минтрансе, поэтому проблемы отрасли вам хорошо известны. Полгода — небольшой срок, тем не менее могли бы вы подвести некоторые итоги своей деятельности на новом посту? Что удалось сделать за этот период?

— Дорожное хозяйство остается одним из приоритетных направлений экономического развития. Благодаря реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» за последние три года мы сосредоточили усилия на том, чтобы привести в порядок региональные дороги, и эта работа будет продолжена.

Результаты успешной работы подтверждаются выделением дополнительных средств из федерального бюджета в 2020 и 2021 годах в объеме 2,34 млрд руб.

За период с 2019 по 2021 год в рамках нацпроекта были введены в эксплуатацию шесть капиталоемких объектов: реконструкция автомобильной дороги Силикатный — Кучуры и моста в п. Дачный, строительство автомобильной дороги Старая Ерыкла — Ерыклинский и моста через р. Борла, устройство кольцевой развязки в г. Инза, строительство автомобильной дороги Цивильск — Ульяновск — Новая Воля.

Кроме того, в конце 2021 года завершилось строительство второго пускового комплекса первой очереди мостового перехода через р. Волга в г. Ульяновске (2-й этап). Ввод в строй данного объекта позволил перенаправить потоки с мостового перехода через р. Волгу в г. Ульяновске (мост «Императорский») и разгрузить движение на Димитровградском шоссе, где интенсивность движения достигает 30 тыс. автомобилей в сутки, что негативно сказывается на дорожной обстановке в городе.

Правительством Ульяновской области планомерно ведется работа по развитию маршрутной сети воздушных перевозок из регионального центра.

В условиях санкционных ограничений, ударивших по гражданской авиации, нам удалось сохранить маршрутную сеть воздушных перевозок. Сейчас через международный аэропорт Ульяновск имени Н.М. Карамзина выполняются ежедневно до семи рейсов по шести направлениям: Москва, Санкт-Петербург, Новосибирск, Екатеринбург, Сочи, Минеральные Воды.

За 9 месяцев 2022 года перевезены 396 тыс. пассажиров, что на 2% меньше аналогичного показателя прошлого года (404 тыс. человек).

Одной из причин снижения пассажиропотока в текущем году является запрет Росавиации на выполнение полетов в Симферополь. Для сравнения: за аналогичный период прошлого года по маршруту Ульяновск — Симферополь перевезены 12,1 тыс. пассажиров.

При этом нам удалось увеличить частоту полетов в Санкт-Петербург до пяти рейсов в неделю, в Сочи — до трех рейсов в неделю, в Москву — до пяти рейсов в неделю.

И самое главное — с 6 октября мы открыли новое направление в Минеральные Воды. Рейсы выполняются два раза в неделю. С закрытием ряда аэропортов на юге страны аэропорт Минеральных Вод стал хабом, откуда выполняются стыковочные рейсы в обход Москвы. В настоящее время прорабатываем авиамаршрут в Минск.

Развиваем сеть пригородных железнодорожных перевозок, модернизируем подвижной состав. С октября для организации пригородных пассажирских перевозок запущены новые рельсовые автобусы РА-3 «Орлан», которые курсируют между Ульяновском, Димитровградом и Инзой, что позволяет значительно повысить комфорт для пассажиров, а также сократить время в пути.

В планах запустить курсирование «Орланов» в режиме «городской электрички» для организации перевозок с правого на левый берег реки Волга, что позволит улучшить транспортное обслуживание ульяновцев.

В следующем году в планах вместе с Татарстаном организовать курсирование пригородных поездов по маршруту Ульяновск — Казань через Буинск.

На данном маршруте планируется использовать рельсовые автобусы. У жителей Ульяновской области появится новый безопасный и комфортный транспорт для поездок в Казань.

— Что делается для улучшения ситуации в сфере пассажирских перевозок автомобильным городским общественным транспортом?

— В связи с длительным периодом вводимых ограничений из-за распространения коронавируса пассажиропоток на общественном транспорте общего пользования до настоящего времени не восстановился. Несмотря на ограничительные меры, правительство Ульяновской области поддержало пассажирские перевозки на необходимом для населения уровне, обеспечило их безопасность, благодаря чему сохранилась действующая маршрутная сеть общественного транспорта, состоящая из 440 маршрутов регулярных перевозок.

В целях обеспечения регулярного автобусного сообщения с сельскими населенными пунктами пилотный проект по софинансированию оплаты выполненной транспортной работы в рамках заключенных муниципальных контрактов в 2022 году расширен до 18 муниципалитетов.

На 2022 год муниципальным образованиям из областного бюджета выделены субсидии в объеме 47,4 млн руб. для развития и поддержки муниципальных (внутрирайонных) перевозок на контрактной основе.

Для обеспечения пассажирских перевозок автобусами по между-

муниципальным и муниципальным маршрутам регулярных перевозок областным бюджетом предусмотрены 241,4 млн руб.

В рамках программы обновления подвижного состава общественного пассажирского транспорта в 2022 году на оплату лизинговых платежей перечислены 139,8 млн руб., из них 69,5 млн руб. за приобретенные в 2019 году автобусы и 70,3 млн руб. за приобретенные в 2020 году трамваи.

26 июля текущего года губернатору Ульяновской области были представлены финансовая модель оздоровления пассажирского автотранспортного предприятия № 1 (АО «ПАТП-1») и перспективная маршрутная сеть, которая предусматривает исключение дублирования городских маршрутов с использованием на них автобусов среднего класса. Эти автобусы по уровню комфорта значительно выше, чем существующие маршрутки.

Финансовая модель на первом этапе подразумевает перевод семи городских маршрутов на регулируемый тариф путем заключения муниципальных контрактов на их обслуживание.

Условиями успешной реализации финансовой модели ПАТП-1 являются:

1. Поэтапное приобретение в 2023 году 150 ед. новых автобусов среднего класса. Один из вариантов — лизинг на семь лет без авансового платежа. Для этого требуется выделение бюджетных средств в объеме 295 млн руб. на оплату лизинговых платежей.

2. Увеличение тарифа на проезд в городском общественном транспорте. В 2023 году — до 29 руб. за одну поездку, и далее начиная с 2024 года ежегодное повышение стоимости проезда на 2 руб. за поездку.

В случае заключения контрактов с ПАТП-1 на обслуживание вышеуказанных семи маршрутов прогнозируемое увеличение выручки от оплаты проезда позволит предприятию осуществлять городские перевозки и по имеющимся у ПАТП-1 десяти городским маршрутам без привлечения субсидий из областного бюджета на компенсацию выпадающих доходов.

— Как в области обеспечивается транспортная доступность для населения по межмуниципальным и внутрирайонным маршрутам? Как перевозчики справляются с ростом цен на ГСМ и запасные части? Какие меры поддержки оказывает регион для субсидирования выпадающих доходов?

— Основным преимуществом региона является сохранение сети государственных транспортных предприятий, обслуживающих 141 маршрут (51%) муниципальной маршрутной сети и 70 маршрутов (42%) межмуниципальной сети.

Всего на пассажирских перевозках по межмуниципальным и районным маршрутам задействованы 749 автобусов, из них 213 обслуживают сельские территории области.



Да, действительно, автотранспортные предприятия столкнулись с новыми экономическими реалиями, которые ухудшили их положение, несмотря на краткосрочное восстановление после пандемии коронавируса.

Так, в 2021 году индекс роста цен составил в среднем за год 106,7%, в 2022 году ожидается 116,5%.

С начала текущего года рост стоимости по некоторым позициям составил:

- запасные части — от 140% до 219%;
- масла и смазочные материалы — от 150% до 194%;
- оборудование для транспортных средств (тахографы, ГЛОНАСС, системы видеонаблюдения) — от 150% до 160%.

Для снижения влияния негативных инфляционных процессов правительство области в 2022 году направило на финансовое обеспечение транспортного обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования из средств областного бюджета 466,6 млн руб.

Кроме того, с 2022 года была увеличена стоимость проезда на междугородных и пригородных автобусных маршрутах с 2,2 до 2,6 руб. за пассажирокилометр и с 19 до 25 руб. на муниципальных (городских) автобусных маршрутах.

Учитывая, что регулируемые тарифы не повышались с 2018 года, это была вынужденная мера для оказания дополнительной поддержки автотранспортным предприятиям, которые начали испытывать инфляционное давление наряду с другими отраслями экономики. Повышение тарифов было согласовано с общественными организациями области для сохранения баланса между потребностями перевозчиков и возможностями граждан.

В связи с тем, что темпы роста стоимости запчастей и ГСМ за семь месяцев текущего года сравнялись с темпами за три предыдущих года, запущена процедура по увеличению стоимости проезда до 28 руб. за одну поездку в городском автобусе и 2,8 руб. за пассажирокилометр на пригородных и между-

городных внутриобластных автобусных маршрутах.

— Весной этого года по маршруту Ульяновск — Москва стали курсировать составы с двухэтажными вагонами. Как пассажиры оценили новый уровень сервиса? Как вырос пассажиропоток? Как это отразилось на стоимости билетов?

— По предложению Ульяновской области АО «Федеральная пассажирская компания» для повышения качества обслуживания пассажиров и улучшения межрегиональных транспортных связей запустило двухэтажные поезда по маршруту Ульяновск — Москва.

В течение прошлого года велись работы по созданию инфраструктуры на станции Ульяновск-1 для обслуживания новых двухэтажных вагонов.

15 апреля в первый рейс из Ульяновска в Москву отправился поезд с современными комфортными двухэтажными купейными вагонами.

Замена одноэтажных вагонов на двухэтажные позволила не только увеличить количество мест на 30%, но и снизить стоимость билетов.

Запуск двухэтажных составов увеличил пассажиропоток. Так, в августе количество перевезенных пассажиров выросло на 50–60% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, а стоимость проезда в купе двухэтажного вагона снизилась на 50% по сравнению со стоимостью проезда в купе одноэтажного вагона фирменного поезда Ульяновск — Москва.

— Губернатор поставил задачу по повышению уровня средней заработной платы в регионе во всех отраслях экономики. Как это поручение отразилось на работниках транспортной отрасли?

— С целью выполнения данного поручения в министерстве транспорта Ульяновской области создана комиссия по повышению уровня заработной платы на предприятиях курируемых сфер экономики, которая ведет мониторинг оплаты труда 40 предприятий дорожно-транспортной отрасли, где трудятся 7,6 тыс. человек.

В 2021–2022 годах министерством транспорта Ульяновской области подписаны 19 соглашений с предприятиями транспортного комплекса о намерении ежегодного повышения средней заработной платы на 15%. Повышение заработной платы охватило около 5,4 тыс. человек.

По итогам 2021 года рост средней заработной платы в организациях транспорта составил:

- автомобильный транспорт — 111,2%;
- воздушный транспорт — 117,0%;
- железнодорожный транспорт — 113,0%.

По состоянию на 1 сентября 2022 года рост среднемесячной заработной платы в транспортной отрасли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года составил:

- автомобильный транспорт — 111,1%;
- воздушный транспорт — 108,0%;
- железнодорожный транспорт — 114,3%.



Работа на благо людей

Ульяновская область занимает шестое место в ПФО по доле региональных дорог в нормативе



Министр транспорта Ульяновской области Сергей ВОРОНЦОВ рассказал о темпах строительства и реконструкции автодорог в рамках нацпроекта БКД.

– Сергей Сергеевич, какой процент дорожной сети регионального и межмуниципального значения соответствует нормативу?

– На сегодняшний день общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории региона, составляет более 13 тыс. км, из которых 4,6 тыс. км – автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения.

Министерство транспорта Ульяновской области планомерно и комплексно подходит к решению вопроса по приведению в нормативное состояние областной дорожной сети.

В последние годы в дорожном строительстве Ульяновской области происходит положительные перемены, свидетелями которых являются наши жители.

Развитие автомобильных дорог областного значения оказало положительное влияние на рост автомобильного трафика внутри региона, значительно сократилось время в пути, жители и гости Ульяновской области стали больше посещать местные достопримечательности.

Повышение качества жизни наших граждан в части развития комфортных и безопасных дорог – одна из главных задач, стоящих перед министерством транспорта Ульяновской области. Регион участвует в нескольких проектах, в рамках которых успешно развивается дорожное строительство.

Основным, конечно же, является национальный проект «Безопасные качественные дороги», где мы принимаем участие в трех проектах: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения».

На старте реализации нацпроекта в 2019 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ульяновской области, соответствующих нормативным требованиям, составляла 43,0%. Благодаря масштабным работам, проведенным в рамках национального проекта, к концу 2021 года данный показатель составил 47,6%. Для сравнения: средний

процент данного показателя по ПФО на конец прошлого года составлял 43,91%. Таким образом, по этому показателю наш регион занял 6-е место среди 14 субъектов ПФО.

БКД является главным инструментом для достижения приоритетных задач, стоящих перед дорожной отраслью нашего региона, поэтому работы будут продолжены и в последующие годы.

Так, в текущем году мы планируем показатель по доле автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, повысить до 48,3%, а к 2024 году достичь уровня не менее 50%.

Еще один важный показатель нацпроекта, который мы реализуем на территории областного центра, касается доли дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии. Начальное значение данного показателя с момента старта национального проекта в 2019 году составляло 57,5%, мы планируем к концу 2022 года достичь 79%, а к концу 2024 года – не менее 85%. Средний процент данного показателя по ПФО на конец 2021 года составил 74%, Ульяновская область занимает в рейтинге 4-е место среди субъектов ПФО.

Хочу отметить, что с начала реализации нацпроекта ремонтные работы ведутся на автодорогах регионального и межмуниципального значения во всех муниципальных образованиях Ульяновской области и на улично-дорожной сети областного центра.

За период 2019–2021 годов отремонтированы более 160 участков автомобильных дорог общей протяженностью более 330 км. В текущем году мы приведем в нормативное состояние еще 108,5 км дорог.

При этом, помимо ремонта дорожного полотна, в целях обеспечения безопасности участников дорожного движения выполняется обустройство пешеходных переходов, устанавливаются барьерные ограждения, дорожные знаки, наносится разметка.

Также в рамках нацпроекта с прошлого года в г. Ульяновске ведутся работы по двум капиталоемким и особо значимым инфраструктурным объектам. Это реконструкция существующего моста через р. Свияга по ул. Минаева с подходами на ул. Хлебозаводскую и строительство нового автодорожного моста через р. Свияга в створе ул. Шевченко и ул. Смычки.

Реконструкция позволит обеспечить беспрепятственный въезд и выезд из микрорайона УлГУ во всех направлениях без разворота на Пушкарёвском кольце. Это обеспечит удобство для жителей данного района, разгрузит транспортный поток на Пушкарёвском кольце и сократит автомобильные пробки.

Строительство же нового моста позволит улучшить дорожную сеть развивающегося ЖК «Акварин» и в целом обеспечить дополнительный доступ из центральной части в другие районы города.



– В этом году Ульяновская область принимает участие в новом направлении нацпроекта БКД «Мосты и путепроводы». Расскажите подробнее о строительных работах текущего года и планах на будущее.

– Как видно, акценты в дорожной отрасли страны постепенно смещаются от восстановления дорожного покрытия к полной модернизации дорожной инфраструктуры. В частности, проблема неудовлетворительного состояния мостов давно обозначена на федеральном уровне, и для ее решения с 2022 года национальный проект дополнен новым показателем по приведению в нормативное состояние мостовых переходов на автомобильных дорогах областного значения.

Для достижения этого показателя в текущем году на средства, выделенные из федерального бюджета, будут приведены в нормативное состояние четыре моста и один путепровод общей протяженностью 173 п. м.

В этом году будут отремонтированы мосты в Тереньгульском, Сенгилеевском, Сурском, Мелекесском районах и путепровод через железную дорогу в районном центре Новоспасского района. Ввести в эксплуатацию все объекты планируется до конца октября текущего года.

Всего же в период с 2022 по 2024 год в рамках нацпроекта планируется отремонтировать 31 искусственное сооружение общей протяженностью более 1 тыс. п. м.

– В 2022 году Ульяновская область получила из федерального бюджета дополнительное финансирование на развитие дорожной деятельности. Как идет освоение этих средств?

– Поддержка федерального центра является важной составляющей в развитии автомобильных дорог нашего региона.

В текущем году из федерального бюджета на дорожное стро-

ительство Ульяновской области выделены 2,523 млрд руб., из них 1,184 млн руб. – на реализацию национального проекта «Безопасные качественные дороги», 282,3 млн руб. направлены на строительство и реконструкцию в рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий», 1057,2 млн руб. – на реализацию Федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения».

По итогам девяти месяцев текущего года кассовое освоение федеральных средств составило более 2 млрд руб. (89%), по данному показателю наш регион входит в «зеленую зону» и занимает 31-е место в рейтинге среди субъектов РФ.

Помимо объектов, реализация которых проходит в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги», в этом году при федеральной поддержке будут отремонтированы еще около 70 км автомобильных дорог.

Так, в рамках госпрограммы «Комплексное развитие сельских территорий» в Мелекесском районе в этом году проведена реконструкция участка автомобильной дороги п. Новоселки – п. Ковыльный общей протяженностью более 11 км, а также продолжается строительство автомобильной дороги по ул. Миркасовой в с. Лесная Хмелевка общей протяженностью 1,73 км.

В результате реализации федерального проекта «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» в 2022 году будут отремонтированы 25 участков автомобильных дорог Ульяновской области общей протяженностью более 55 км.

– 20 июня 2022 года распоряжением Правительства РФ №1601-р утвержден пятилетний план работы дорожной отрасли на период 2023–2027 годов. Какую программу дорожных ра-

бот на этот период подготовила Ульяновская область?

– Министерством транспорта Ульяновской области совместно с Высшей школой экономики разработана программа дорожной деятельности Ульяновской области на 2022 год и период с 2023 по 2027 год.

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации до конца 2027 года необходимо привести в нормативное состояние не менее 85% автомобильных дорог, входящих в состав опорной сети.

В состав опорной сети Ульяновской области входят 22 автомобильные дороги, из них 21 автодорога регионального и межмуниципального значения и одна автодорога местного значения, общая протяженность которых составляет 1080,6 км. На сегодняшний день нормативное состояние автодорог, входящих в опорную сеть, составляет 70,6% (762 км).

Согласно разработанной программе предусмотрен ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Ульяновской области, которая составляет 4623,44 км, и 75,3% (813 км) от общей протяженности сети автодорог, входящих в опорную сеть нашего региона.

Развитие современной и надежной транспортной инфраструктуры, улучшение транспортной доступности сельских территорий, повышение безопасности автомобильных дорог – наши приоритетные задачи, поэтапное решение которых мы обязательно продолжим в будущем.



По пути эволюционных решений

В Ульяновске началась транспортная реформа



Мы прислушиваемся к мнению экспертов, главный из которых Михаил Блинкин. Он всегда говорил, что Ульяновск – город трамвайный. И действительно, большая часть трамвайной сети обособленная, не зависит от улично-дорожной сети. Исходя из транспортной идеологии областного центра, трамвай занимает магистральное стратегическое направление. А автобусы выполняют роль подвозящего транспорта. И здесь согласно научным исследованиям должны использоваться автобусы средней вместимости. Тем более что они производятся на территории региона.

В ближайшие полгода будет полностью изменена маршрутная сеть, нерегулируемые тарифы будут заменены на регулируемые. Часть дублирующих маршрутов будет закрыта. Появятся новые направления. Такое обязательство было принято перед Минтрансом России. Из федерального бюджета в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» были выделены средства на приобретение для Ульяновска 29 новых трамваев «Львенок». На борту каждого вагона можно увидеть название этого нацпроекта.

Сегодня в Ульяновске проживают 650 тыс. человек. Большинство из них пользуются услугами общественного транспорта. Но бывает и так, что эти услуги не вполне качественные, и на то есть вполне объяснимые причины. Чтобы повысить это качество, улучшить работу пассажирского транспорта в конце 2021 года было объявлено о начале в областном центре транспортной реформы. В чем ее суть и чего ждать жителям? С этим вопросом мы обратились к главе города Ульяновска Дмитрию ВАВИЛИНУ.

– Сегодня идет интенсивное развитие города. Появляются новые микрорайоны, они активно застраиваются. Причем строительство ведется в двух направлениях: жилищная застройка и промышленная, в рамках которой создаются новые производственные предприятия. Поэтому очень важным является организация мобильности как в целом внутри города, так и в конкретных районах Ульяновска, необходимо предоставлять качественные, комфортные условия пассажирам при использовании общественного транспорта и одновременно соблюдать интересы транспортных предприятий в отношении эффективности их бизнеса.

Однако, на мой взгляд, строительство новых микрорайонов началось несколько раньше транспортной реформы, но тем не менее серьезная программа, направленная на развитие транспорта Ульяновска, все же была подготовлена. Состоит она из двух этапов.

Первый касается транспортной инфраструктуры, включающей в себя создание новых дорог, развязок, мостовых переходов. Работа эта рассчитана на семь лет. Уже определены конкретные объекты, строительство и благоустройство которых должно быть завершено за этот период. Одним из первых таких объектов станет микрорайон «Арсенал», территория которого некогда принадлежала Министерству обороны. Здесь мы собираемся благоустроить подъездные пути для общественного транспорта.

Второй этап программы рассчитан на два года. Суть его в модернизации городского общественного транспорта. Структура транспортного парка в Ульяновске, особенно автобусного, формировалась хаотично с 2000-х годов, когда в историю ушел городской муниципальный электротранспорт. Таким образом, в областном центре серьезно активизировались частные перевозчики со своими набившими оскомину маршрутами. Чтобы изменить ситуацию, научно-исследовательский и проектный институт «МосТрансПроект» подготовил «Транспортную модель Ульяновска». На основе научных разработок в городе формируется новая маршрутная сеть. Приоритет отдается прежде всего городскому электротранспорту.



но де-факто благодаря Минтрансу ее реализация началась в 2021 году. В частности, это крупный мостовой переход через реку Свияга, который свяжет центральный Ленинский и Засвияжский районы Ульяновска. Будет существенно преобразована транспортная доступность к новому микрорайону. Этот проект является самым крупным на данный момент в регионе. Хочу особо подчеркнуть: наша работа неразрывно связана с деятельностью руководства Ульяновской области и все крупные проекты реализуются именно в таком tandemе. Плюс существенная помощь Минтранса России, Правительства РФ, которые за последние четыре года по-настоящему развернулись в сторону регионов, что мы реально ощущаем.

– В национальном проекте «Безопасные качественные дороги» принимают участие 84 региона страны. В их числе Ульяновская область и город Ульяновск. Как обстоит дело с реализацией намеченных планов по нацпроекту на 2022 год?

– Для Ульяновска национальный проект «Безопасные качественные дороги» – самый эффективный и востребованный. Основным показателем этой эффективности является снижение аварийности, травматизма и смертности на автомобильных дорогах. За минувшие месяцы 2022 года по сравнению с тем же периодом 2021-го снижение смертности составило 40%, травматизма – 25%, на треть сократилась аварийность.

По последним данным, в городе ликвидированы все места, где происходило самое большое число ДТП, которые были зафик-

сированы за три последних года. Была отработана система: если в городе вновь появлялись опасные участки, в кратчайшие сроки предпринимались все меры для их устранения.

Наряду с реализацией нацпроекта особое внимание сегодня уделяется Федеральному проекту «Формирование комфортной городской среды», в рамках которого во дворах жилых комплексов, на межквартирных участках ведется укладка асфальтобетонного покрытия.

– В каком состоянии находится сегодня парк общественного транспорта Ульяновска? Есть ли необходимость в его обновлении и что делается в этом направлении?

– Костяк всего городского пассажирского транспорта Ульяновска составляют трамваи и троллейбусы, находящиеся в ведении МУП «Ульяновскэлектротранс». Что касается трамваев, то здесь ситуация на данный момент неплохая. Город закупил почти три десятка новых вагонов «Львенок», о которых я уже упоминал. Они курсируют на самых востребованных маршрутах.

Троллейбусный парк до недавнего времени имел весьма плачевный вид, но в 2021 году серьезную помощь Ульяновску оказала Москва. На безвозмездной основе правительство столицы передало нам 30 троллейбусов со значительно меньшим сроком службы, чем троллейбусы, работавшие у нас до 2021 года.

И все же, несмотря на снятие остроты проблемы, в наших планах – создание новых троллейбусных линий и приобретение нового подвижного состава. Есть также планы

в отношении оснащения маршрутной сети Ульяновска электробусами. Но их реализация, вероятно, начнется года через три. Пока что закупать эту технику городу, как говорится, не по карману. Техника современная, инновационная и, естественно, дорогая. Поэтому решено выждать какое-то время, когда на рынке появится электробус с гораздо более низкой эксплуатационной стоимостью.

– Дмитрий Александрович, один из главных вопросов, касающихся жизнедеятельности городского транспорта, это стоимость проезда. Насколько она сегодня устраивает пассажиров и насколько установленный тариф выгоден или невыгоден транспортному бизнесу?

– Я считаю, что здесь позиция двоякая. С точки зрения транспортного бизнеса, тарифы низкие, но для населения они вполне комфортные. Правда, в конце августа были несколько повышены – с 25 руб. до 28 руб. Причем это за наличный расчет, безналичный так и остался равным 25 руб. Да, еще вечерний тариф. Он составляет 33 руб. Но средняя стоимость проезда на общественном транспорте равна 28 руб. Причем действует тариф в течение часа. За это время и за эту стоимость пассажир может несколько раз воспользоваться различными видами городского транспорта. И еще наши тарифы одни из самых низких в Приволжском федеральном округе. Мы ориентируемся прежде всего на покупательскую способность населения и стараемся сопоставить ее с коммерческими интересами транспортного бизнеса.

Решение о повышении тарифов не было случайным. Губернатором Ульяновской области поставлена задача по повышению доходов населения. То есть темпы роста тарифов не могут быть выше темпов роста доходов населения. Поэтому с учетом роста этих доходов, который за первое полугодие 2022 года составил 13%, стоимость проезда в среднем возросла на 12%.

– Какие меры предпринимаются сегодня для оснащения общественного транспорта и транспортной инфраструктуры ИТС-технологиями?

– ИТС – сфера постоянного обновления. Мы стремимся к тому, чтобы инновации в этом направлении не прошли мимо нас. Как показатель – создание двухуровневой системы. Первый уровень – это создание Центра организации дорожного движения как подведомственного системе регионального Минтранса.

Второй – это городской уровень. Создано специализированное учреждение, которое исключительно на IT-технологиях координирует службы ЖКХ, городского хозяйства и работу общественного транспорта. В учреждении работает большой колл-центр, который принимает любые обращения от граждан, анализирует, систематизирует их. Это удобно. Можно наблюдать реальное взаимодействие этих служб и как они влияют друг на друга. К примеру, произошла авария на водопроводе. Это однозначно отразится на работе улично-дорожной сети. Возникнут пробки. А благодаря использованию цифровых технологий можно будет спрогнозировать пассажиропотоки, принять необходимые меры для сокращения времени на устранение аварии. То есть создание единой платформы управления способствует организации взаимосвязанного функционирования всех подсистем и сервисов ИТС дорожной сети для повышения пропускной способности транспорта и безопасности участников дорожного движения.





Директор филиала
ПАО «Ил» – АвиаСтар
Сергей Шереметов

АвиаСтар: работа на перспективу

В Ульяновске расположен один из крупнейших авиазаводов России

Завод «АвиаСтар» (филиал компании «Ил») – предприятие по выпуску авиационной техники с полным циклом производства, входящее в ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) Госкорпорации «Ростех», – специализируется на производстве тяжелых транспортных самолетов Ил–76МД–90А, сервисном обслуживании транспортных самолетов Ан–124 «Руслан», изготавливает компоненты пассажирского самолета МС–21, осуществляет гарантийное и послегарантийное обслуживание авиационной техники.

Сегодня здесь трудятся более 9 тыс. человек. Производственный комплекс предприятия обладает широким спектром технологических возможностей: от штамповки и механообработки до окончательной сборки, испытаний и послепродажного обслуживания авиатехники. Это позволяет осуществлять серийное производство воздушных судов. В настоящее время перед заводом поставлена задача по значительному увеличению производства самолетов Ил–76МД–90А.

«Модернизированный транспортник Ил–76МД–90А крайне востребован, – сказал директор филиала ПАО «Ил» – АвиаСтар Сергей Шереметов. – Самолет позволяет решать большинство задач на качественно новом техническом уровне. Судите сами: по сравнению с предыдущей версией суммарная тяга двигателей увеличилась на четверть, как говорят летчики, самолет прирос еще одним двигателем, на четверть выросла грузоподъемность, увеличена дальность. Мы привлекли серьезные инвестиции для развития и модернизации производства, чтобы обеспечить масштабирование серии. У нас большой, сплоченный коллектив, и каждый работник вносит личный вклад в реализацию производственной программы».

Начиная с 2019 года на АвиаСтаре также выполняется комплекс работ по изготовлению и сборке для Ил–76МД–90А хвостового оперения, который ранее в рамках кооперации производился на другом предприятии ОАК – Казанском авиационном заводе им. С.П. Горбунова. Эти меры обеспечили большую оперативность выполнения программы по изготовлению воздушного судна.

За счет улучшения организации труда в цехе сборки и механизации крыла агрегатно-сборочного производства оптимизировали производственный процесс, что позволило в короткие сроки выполнить весь замкнутый цикл консольной части крыла транспортного самолета. Работы, которые ранее занимали до двух с половиной месяцев, сегодня при наращивании объемов и увели-

чении серийности выполняются в течение 30 дней.

АвиаСтар принимает участие и в производстве нового пассажирского самолета МС–21. На заводе изготавливаются панели отсеков фюзеляжа, двери, люки – пассажирские, сервисные, багажно-грузовые, а также значительное количество деталей сборочных единиц для монтажа систем, расположенных внутри фюзеляжа. Два отсека – законцовка фюзеляжа и отсек вспомогательной силовой установки – изготавливаются полностью в сборе.

Еще одно направление деятельности связано с производством самолетоконструкций для самолета Ил–114–300. На АвиаСтаре изготавливаются панели для шести отсеков фюзеляжа, люки и двери. Для реализации данной программы на предприятии были произведены реконструкция и техническое перевооружение отдельных производственных площадей.

Очевидно, что такой объем работ требует привлечения значительных трудовых ресурсов. В настоящее время уже приняты более 1000 человек, из которых 80% – ученики по рабочим специальностям. Для увеличения темпа выпуска самолетов до конца 2022 года предприятие планирует прирасти более чем на 700 производственных рабочих.

На заводе востребованы традиционные для авиастроения профессии: слесарь по изготовлению и доводке деталей летательных аппаратов, слесарь механосборочных работ, оператор станков с программным управлением.

Ощущается потребность и в инженерных кадрах – необходимы технологи и конструкторы, инженеры-программисты, руководители среднего звена на производстве.

«С целью повышения конкурентоспособности на предприятии ведется работа по увеличению уровня оплаты труда и улучшению условий работы. С 1 сентября 2022 года тарифные ставки основных производственных рабочих увеличены на 25%, – подчеркнул Сергей Шереметов. – Я считаю, что необходимо заинтересовать людей комфортными условиями работы и достойной оплатой труда. Так мы сможем закрепить существующий кадровый потенциал, обеспечить предприятие новыми специалистами и повысить привлекательность работы на АвиаСтаре».

На сегодня уровень средней заработной платы на авиазаводе более чем на 10% превышает размер средней заработной платы в Ульяновске. Расширяются меры социальной поддержки. Все решения принимаются совместно с профсоюзом. Коллективный договор



предусматривает дополнительные льготы и гарантии для работников.

Так, на АвиаСтаре приняты решения возобновить с июня 2022 года жилищную программу. Для сотрудников ульяновского авиазавода предусмотрены несколько мер финансовой поддержки для улучшения жилищных условий: субсидия на первоначальный взнос для приобретения (строительства) жилья в размере 250 тыс. руб.; компенсация части расходов, понесенных работником на приобретение (строительство) жилья – 250 тыс. руб. при условии подачи заявления в срок не позднее шести месяцев с момента уплаты денежных средств по договору купли-продажи или строительства жилья; или ежемесячная компенсация процентов по ипотечному кредитованию – не более 350 тыс. руб. Сотрудники могут претендовать на два вида компенсации.

Уже порядка 60 человек по этой программе получили одобрение на жилищной комиссии. Нескольким работникам произведены первые перечисления. «Должен сказать, что правительство Ульяновской области также оказывает поддержку по программе «Губернаторская ипотека», – пояснил директор завода. – Этой программой могут воспользоваться рабочие таких профессий, как сборщик-клепальщик, слесарь по изготовлению и доводке деталей летательных аппаратов, оператор станков с программным управлением, слесарь-сборщик. Данные работники могут рассчитывать на единовременную региональную льготу при оплате первоначального взноса в размере 250 тыс. руб. Таким образом, некоторые авиастроители имеют возможность получить два вида поддержки от предприятия и третью – от правительства Ульяновской об-

ласти. В общей сложности – порядка 850 тыс. руб. Согласитесь, что сегодня не многие работодатели могут предложить такие условия».

В регионе также принята Программа содействия развитию организаций ПАО «ОАК» на территории Ульяновской области на 2022–2030 годы, которая предусматривает создание условий для комплексного развития филиала ПАО «Ил» – АвиаСтар, обеспечение социальных льгот и гарантий работникам, стимулирование и привлечение кадров.

Мероприятия программы направлены в том числе и на создание комфортной городской среды микрорайона «Новый город». Помимо строительства жилья, для авиастроителей будут созданы все условия для занятий спортом. Дворец культуры «Руслан» станет родным домом для творческих коллективов АвиаСтара. Новую жизнь получит сквер Антонова, который призван стать одним из любимых мест отдыха не только сотрудников АвиаСтара, но и всего Заволжского района.

Для популяризации своей деятельности ежегодно накануне Дня Воздушного флота России филиал ПАО «Ил» – АвиаСтар открывает свои проходные для всех желающих. Гости имеют возможность посетить производственные корпуса и заводской музей, увидеть транспортные самолеты, принять участие в развлекательных и спортивных мероприятиях.

В этом году АвиаСтар посетили более 20 тыс. человек. Люди приходили целыми семьями, приезжали из Самары, Казани, Чебоксар и других городов – кто-то из любопытства, а кто-то с целью последующего трудоустройства.

АвиаСтар ведет активную профориентационную работу среди школьников и студентов. Например, в этом году в Губернаторском инженерном лицее № 102 и средней школе № 72 открылись инженерные классы по направлению «Авиастроение». Для младших школьников работают тематические смены в детских оздоровительных лагерях.

За более углубленную подготовку отвечает образовательно-производственный кластер, созданный в рамках федерального проекта «Профессионалитет», партнером которого является филиал ПАО «Ил» – АвиаСтар. Работа по подготовке кадров ориентирована на потребности предприятия.

В Ульяновском авиационном колледже – Межрегиональном центре компетенций создан образовательно-производственный кластер, где учащиеся будут проходить учебные спецкурсы на современном оборудовании. В начале учебного года открылись две мастерские по обу-

чению сварочным технологиям и фрезерным работам на станках с ЧПУ.

Специалисты авиационного колледжа в партнерстве с филиалом ПАО «Ил» – АвиаСтар разработали инфраструктурные листы образовательно-производственного кластера с целью соответствия учебной базы образовательной организации СПО требованиям работодателя.

Завод выделил средства на приобретение многокоординатного станка с программным управлением и универсального токарного станка. В колледже полностью введены в эксплуатацию несколько производственных площадок: слесарная, станочная, клепальная мастерские, мастерская по работе на станках с программным управлением.

Только за эту приемную кампанию на обучение по программе «Профессионалитет» в образовательно-производственный кластер были поданы более двух тысяч заявлений. Студенческие билеты вручены 1490 абитуриентам. Учебный процесс организован таким образом, что студенты, помимо изучения основной образовательной программы, проходят отдельное профессиональное обучение и получают разряд, при наличии которого они могут незамедлительно трудоустроиться без прохождения дополнительного обучения. По восьми направлениям подготовки была изменена программа курса с учетом требований авиазавода, по некоторым из них были сокращены сроки обучения. Уже зимой студентам предстоит пройти практику в реальных производственных условиях авиастроительного предприятия под кураторством опытных наставников.

АвиаСтар, являясь одним из крупнейших работодателей Ульяновской области, стремится к повышению уровня благосостояния авиастроителей. Руководство предприятия предпринимает меры для организации эффективной работы сотрудников, их профессионального роста, обеспечения возможностей для достойного заработка и развития культуры производства. А люди в авиацию приходят не случайно. Тяга к небу – это на всю жизнь. Авиастроители – особая порода людей: технари до мозга костей и вместе с тем романтики и мечтатели.

«Мы птиц рукотворных в небеса выпускаем, Во благо России летают они. На нашем заводе мы их собираем, Вложили немало труда и любви», – эти строки, написанные слесарем энергоцеха Владимиром Кандрашовым, являются лучшим тому подтверждением.





Стучат вагонные колеса...

Куйбышевская железная дорога: все показатели выполнены



Сегодня Куйбышевская железная дорога – это мощный производственный комплекс с объемом погрузки 66 млн тонн в год, расположенный на территории семи областей и трех республик. Ее эксплуатационная длина – 4727,86 км.

Начальник Куйбышевской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Вячеслав Дмитриев рассказал об удовлетворении потребностей экономики и населения обслуживаемых регионов в перевозках.

– Вячеслав Витальевич, каковы результаты работы Куйбышевской железной дороги по итогам 9 месяцев 2022 года?

– С начала текущего года дорога работает в условиях постоянных изменений. В связи с известными событиями нам пришлось в кратчайшие сроки пересмотреть сложившиеся годами цепочки поставок, в режиме онлайн вместе с грузоотправителями и клиентами создавать новые маршруты, обеспечить удовлетворение потребностей в перевозке не только грузов, но и пассажиров на южные направления.

Приведу некоторые цифры. С января по сентябрь 2022 года по железной дороге отправлены 47,5 млн тонн грузов с ростом к плану погрузки. Отмечу, что мы хорошо прибавили и по отдельным номенклатурам грузов. Так, за 9 месяцев погрузили 28,3 млн тонн нефти и нефтепродуктов, что на 5,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Прибавили также по перевозке химических и минеральных удобрений (+7,7%), химикатов и соды (+3,6%), промышленному сырью (+13,4%). Для перевозки рекордного урожая зерна предлагаем нашим грузоотправителям воспользоваться сформированными маршрутами зерновых экспресов и альтернативным зерновозам способом транспортировки груза в специальных вагонах «биг-бэгах».

Куйбышевская железная дорога находится в постоянном диалоге с субъектами РФ и бизнесом по всем ключевым вопросам, обеспечивая своевременную и бесперебойную доставку грузов. Так, например, в мае в ходе транспортно-логистической конференции «PRO// Движение.Поволжье» объединили для диалога предприятия малого и среднего бизнеса, промышленных гигантов, представителей органов власти со всего Приволжского федерального округа. Выработка совместных решений и договоренностей позволила увеличить объем контейнерных перевозок на 11,7%.

Также на конференции был заключен ряд соглашений, направленных на увеличение объемов грузовых перевозок, в том числе договор с крупнейшим в Ульяновской области экспортером зерна «Агро-Инвест Плюс» в формате take or pay. Это первый на дороге договор, в котором компания отвечает за восстановление инфраструктуры, а клиент берет на себя обязательства по перевозке грузов. В итоге в июле была закончена модернизация железнодорожного пути станции Чуфарово, и 1 августа началась погрузка дополнительных объемов зерновых грузов.

Основной акцент в работе мы делаем на развитии клиентских сер-

висов, расширении функционала, повышении мобильности и цифровизации. Для наших клиентов сегодня доступны такие сервисы, как «ЦМ-Экспедитор» – оказание всех видов экспедиторских и терминально-складских услуг, первый в России железнодорожный маркетплейс «РЖД-Маркет», электронная торговая площадка «Грузовые перевозки». В рамках развития «Сервисов быстрого реагирования» клиентам предлагается услуга «Мобильных бригад», которые могут выгрузить либо погрузить груз по требованию грузополучателей и грузоотправителей в удаленных местах.

В 2021 году запущен в опытную эксплуатацию сервис по дистанционному приему вагонов «Цифровой приемосдатчик». На сегодняшний день заключены 88 соглашений с клиентами на 53 станциях Куйбышевской железной дороги, оформлены и отправлены более 10 тыс. вагонов. К концу 2022 года планируется дополнительно заключить порядка 30 соглашений и оформить к перевозке еще 2 тыс. вагонов. Сервис позволяет грузовладельцам проводить прием порожних и груженых вагонов к перевозке до 10 минут, а операторам подвижного состава дает возможность снизить простой на грузовых станциях в два раза.

Передовой опыт внедрения проекта на Куйбышевской магистрали сегодня успешно апробируется на Дальневосточной, Южно-Уральской, Северной и Московской железных дорогах.

– Что делается для привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт?

– Развитие пассажирской инфраструктуры – это наша приоритетная задача. Отмечу, что пассажирооборот на Куйбышевской железной дороге с начала 2022 года увеличился на 17,9% к уровню прошлого года и составил 4,1 млрд пасс/км (пригородное сообщение – 454 млн пасс/км (+21,9%), дальнейшее следование – 3,7 млрд пасс/км (+17,4%).

Мы провели серьезную работу по обновлению подвижного состава. В Самарской области и Республике Башкортостан теперь курсируют современные скоростные «Ласточки», на территориях Пензенской и Ульяновской областей на маршруты вышли отечественные рельсовые автобусы «Орлан».

Благодаря запуску новых маршрутов и переходу на инновационный подвижной состав по объему перевозок в пригородном сообщении дорога превысила уровень допандемийного 2019 года с ростом на 8,6%, перевезены 9,8 млн пассажиров. По динамике прироста по этому показателю дорога занимает 2-е место среди других железных дорог.

Прогресс достигнут и в сегменте дальнего пассажирского сообщения. Отработали этот год с ростом на 10% к предыдущему (3,5 млн пассажиров). Назначили новый поезд по маршруту Тольятти – Москва (№ 65/66), обновили купейные вагоны в составе фирменного поезда «Жигули» (№ 9/10 Самара – Москва), вернули в расписание дневной экспресс до Пензы (№ 109/110

Самара – Пенза). На замену поезду «Стриж» организовали поезд № 63/64 Самара – Санкт-Петербург.

Куйбышевская железная дорога сейчас, по сути, является лидером по количеству двухэтажного подвижного состава. Вагоны последнего поколения курсируют в составе поезда Оренбург – Самара – Москва (№ 137/138), в летний сезон двухэтажи обеспечили потребность в перевозке по маршрутам Самара – Имеретинский курорт и Уфа – Имеретинский курорт. Двухэтажным стал и фирменный поезд Ульяновск – Москва № 21/22.

Для осуществления данного проекта нами проделана большая работа. На базе вагонного участка Ульяновск был открыт современный пункт формирования двухэтажных поездов. В рамках проекта была модернизирована часть производственных площадей, построена специальная смотровая канава протяженностью 410 метров, оснащенная всем необходимым оборудованием. Создание современной материальной базы позволяет сегодня в полном объеме обеспечивать проведение технического обслуживания и ремонта двух-этажных вагонов на базе вагонного участка Ульяновск. Для обновления составов данного фирменного поезда мы получили 86 двухэтажных вагонов нового модельного ряда «Вагон 2020».

– Куйбышевская магистраль стала индустриальным партнером в конкурсе инновационных проектов в Ульяновской области. Каковы итоги конкурса и как обстоят дела с инновациями сегодня?

– Учитывая актуальную повестку страны на импортозамещение, мы ведем активную работу по привлечению и адаптации высокотехнологичных продуктов. В 2019 году на дороге была создана региональная инновационная площадка. За три года мы прошли путь от первых предложений до внедрения проектов, а Куйбышевская дорога неизменно занимает лидирующие позиции в инновационной деятельности. Четыре наших проекта тиражируются на восьми железных дорогах.

Что же касается нашего конкурса в Ульяновской области, то совместно с АНО «Агентство инновационного развития Ульяновской области» мы провели анализ всех поданных на конкурс заявок, три из которых получили положительные заключения экспертной комиссии ОАО «РЖД». Проекты соответствуют нашим приоритетным направлениям инновационного развития.

Конкурсная комиссия поддержит эти проекты на общую сумму 10 млн руб. Финансирование будет осуществляться из бюджетов Ульяновской области и ОАО «РЖД» на паритетной основе.

Отмечу, что уже получен экономический эффект от внедрения продуктов ульяновских производителей: установка отопительных панелей «НОУТЭН» на станции Чуфарово позволила вывести из эксплуатации угольную котельную.

– Визитная карточка любой железной дороги – вокзалы. Расскажите об их благоустрой-



– Работа по благоустройству вокзалов ведется на постоянной основе и в тесном сотрудничестве с субъектами РФ. В 2022 году обновлены и благоустроены территории вокзалов и привокзальных площадей в Кузнецке, Димитровграде, Бугульме, Абдулино, Туймазах. Проведено озеленение, организованы парковки, зоны отдыха. В апреле 2022 года в рамках празднования Дня космонавтики на вокзале Самара были открыты детская площадка и кафе «Поехали», выдержанные в едином космическом стиле.

Для удобства пассажиров и сетителей также ведется работа по благоустройству пространства и внутри вокзалов. Так, на первом этаже вокзала Уфа открылся бизнес-зал нового формата. В 2022 году вокзал Ульяновск-Центральный оборудован Централизованной системой информирования пассажиров. На вокзалах Пенза-1, Ульяновск-Центральный, Сызрань-1 установлены автоматические камеры хранения с безлюдной технологией обслуживания. На вокзале Инза открыта автобусная билетная касса. Для удобства пассажиров время отправления областных автобусов составлено с расписанием прибытия пассажирских поездов.

Также постоянно проводится работа по дооснащению музейных экспозиций на вокзалах. В 2022 году организована музейная экспозиция на вокзале Нижнекамск, обновлена и расширена экспозиция на вокзале Инза. А 30 сентября на вокзале Ульяновск-Центральный мы совместно с правительством Ульяновской области открыли музей истории Ульяновского железнодорожного узла и Ульяновской области.

– Как КбшЖД способствует развитию внутреннего железнодорожного туризма на территории Ульяновской области?

– Развитие внутреннего железнодорожного туризма – одно из перспективных направлений нашей деятельности. Продолжает свою успешную работу наш флагманский проект «Яркие выходные в Приволжье», где поезд выступает в качестве комфортабельного отеля на колесах. Организованы туры из Ульяновска в Уфу, Йошкар-Олу, Ижевск, Чебоксары. Также впервые назначены туристические поезда из Ульяновска в Волгоград и Нижний Новгород.

В преддверии новогодних праздников, в декабре 2021 года, в рам-

ках социального проекта «Поезд Деда Мороза» впервые было организовано посещение новогодним поездом г. Ульяновска с насыщенной развлекательной программой. В этом году планируемая дата посещения Ульяновска – 11 декабря.

– Какие усилия предпринимают Куйбышевская железная дорога для сохранения экологии?

– Мы уделяем пристальное внимание вопросам экологической безопасности и альтернативной энергетики. Наши инвестиционные вложения направлены на строительство и реконструкцию котельных с заменой мазута на газ, что позволит к 2026 году полностью уйти от мазутных и угольных котельных. На дороге внедряются геотермальные тепловые насосы. Кстати, по внедрению геотермальной энергетики дорога занимает 1-е место по сети. Внедряются солнечные коллекторы и электростанции, светодиодное освещение парков станций и производственных участков, ветрогенераторные установки. Все это полностью соответствует повестке ESG.

Приведу несколько цифр по Ульяновской области. В 2022 году по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выбросы загрязняющих веществ от стационарных источников в атмосферный воздух составили 1546,9 тонны, что на 148,2 тонны ниже показателя 9 месяцев 2021 года. Объем сброса недостаточно очищенных сточных вод в водные объекты составил 5,8 тыс. м³, что на 4,9 тыс. м³ меньше показателя 9 месяцев 2021 года.

Ведем проектирование и строительство модульной газовой котельной ПМС-149 на станции Студенческая с перспективой закрытия существующей угольной котельной и сокращением выбросов вредных веществ в атмосферу на 24,7 тонны, а также склада топлива на станции Ульяновск-Центральный с последующим закрытием существующего склада, расположенного вблизи водоохранной зоны реки Свияга.

– Вячеслав Витальевич, какие еще значимые проекты реализуются в настоящее время на территории Ульяновской области?

– Мы продолжаем работы по масштабной реконструкции Ульяновского кособора, по которому проходят важнейшие железнодорожные пути Волго-Камского региона, ежедневно курсируют пассажирские и грузовые поезда. Для обеспечения устойчивой и безопасной работы железнодорожного транспорта в этом году на кособоре выполнен целый комплекс работ по укреплению откосов, проведены капитальный ремонт штолен, нарезка кюветов и водоотводных канав, замена и ремонт водоотводных лотков, монтаж локальных очистных сооружений и установка лестничных сходов. Кроме того, в ближайшее время на кособоре начнет работу современный геотехнический мониторинг с инклинометрическими датчиками, которые позволят получать и передавать информацию о состоянии земляного полотна и его подвижках, уровне воды в кособоре в дистанции пути.





**Генеральный директор АО «Башкортостанская пригородная пассажирская компания»
Антон Гармаш**

Акционерное общество «Башкортостанская пригородная пассажирская компания» осуществляет транспортное обслуживание населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории шести субъектов РФ.

В 2021 году на всем полигоне обслуживания компанией перевезены свыше 4 млн 160 тыс. пассажиров. Рост к прошлому году – 9%, а пассажирооборот увеличился на 21%.

Пригородное железнодорожное сообщение является неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры Ульяновской области. В рамках заключенного с министерством транспорта Ульяновской области договора транспортного обслуживания на 2022 год компания является основным перевозчиком в пригородном железнодорожном сообщении на территории Ульяновской области.

Сегодня компания в соответствии с транспортным заказом осуществляет перевозку населения 13 пригородными поездами, курсирующими по следующим направлениям: Ульяновск – Инза, Ульяновск – Димитровград, Инза – Чуфарово, Репьевка – Кузнецк, Инза – Рачейка.

Гибкая система тарифного регулирования в Ульяновской области в отношении пригородных пассажирских перевозок позволила компании достигнуть хороших результатов.

Количество пассажиров, воспользовавшихся услугами компании на территории Ульяновской области по итогам девяти месяцев 2022 года, составляет 261 тыс., прирост к 2021 году на 6%. Пассажирооборот достиг показателя 11,9 млн пасс./км., что составляет 12% к уровню 2021 года. В среднем в сутки по Ульяновской области перевозятся около 950 пассажиров.

При тесном взаимодействии и сотрудничестве с министерством транспорта Ульяновской области компания проводит активную социальную политику. Так, за 2021 год компания перевезла 308 тыс. льготников регионального уровня – это труженики тыла (круглогодичная скидка от стоимости проезда в 50%), ветераны труда (скидка от стоимости проезда – 50% круглый год), реабилитированные лица и лица, признанные пострадавшими от политических репрессий (скидка от стоимости проезда – 100% круглый год).

Кроме того, отдельно проработан вопрос по поддержке школьников и студентов – установлена скидка в размере 50% для обучающихся (воспитанников) общеобразовательных организаций старше 7 лет, студентов (курсантов) профессиональных образовательных организаций и образовательных организаций высшего образования, проходящих обучение в очной форме в период с 1 сентября по 15 июня.

С 22 июня 2022 года в поездах пригородного сообщения установлено право бесплатного проезда детей в возрасте не старше 7 лет в соответствии с Федеральным законом № 178 от 11 июня 2022 года.

Основными приоритетами работы компании являются скорость, комфорт и безопасность. Для этого во взаимодействии и при поддержке региональных министерств транспорта субъектов РФ компанией проводится последовательная работа по обновлению выходящего по сроку службы и

Повышая качество обслуживания

Башкортостанская ППК реализует новые сервисы и проекты

морально устаревшего подвижного состава.

В соответствии с утвержденной Транспортной стратегией РФ до 2030 года правительством Ульяновской области совместно с Куйбышевской железной дорогой и АО «Башкортостанская ППК» определен комплекс мероприятий по дальнейшему повышению качества пригородных железнодорожных перевозок на территории Ульяновской области, которые включают в себя дальнейшее формирование транспортного железнодорожного каркаса субъекта РФ из маршрутов скорых пригородных поездов с использованием рельсовых автобусов РА-3 «Орлан».

Компания стремится к тому, чтобы пригородные поезда были максимально комфортными и удобными. Проведена колоссальная работа по обновлению подвижного состава, курсирующего в регионе. Так, с 30 сентября 2022 года по маршрутам Ульяновск – Димитровград и Ульяновск – Инза вместо старых цельнометаллических вагонов начал курсировать современный инновационный рельсовый автобус РА-3 «Орлан», основными преимуществами которого являются комфорт и безопасность.

Обновление парка подвижного состава стало возможным благодаря поддержке министерства транспорта и правительства Ульяновской области, Куйбышевской железной дороги и лично губернатора Ульяновской области Алексея Русских и позволило значительно улучшить маршрутную сеть региона. Так, начал курсировать новый скорый пригородный поезд Ульяновск – Димитровград – Ульяновск составом РА-3 «Орлан», который позволяет всего за 1 час 30 минут с максимальным комфортом совершить поездку из Димитровграда в Ульяновск, прибыв к началу открытия всех государственных муниципальных учреждений, больниц, учебных заведений и уже вечером вернуться обратно.

Продлен маршрут следования пригородных поездов Ульяновск – Готовка до/от станции Инза составом РА-3 «Орлан».

Увеличена периодичность курсирования пригородных поездов по маршруту Ульяновск – Димитровград с четырех до семи дней в неделю с заменой подвижного состава на РА-3 «Орлан».

Необходимость развития пригородных железнодорожных перевозок на участке Инза – Ульяновск – Димитровград обусловлена прежде всего тем, что данное направление охватывает крупнейшие населенные пункты и города Ульяновской области с общей численностью населения порядка 800 тыс. человек. При этом в таких населенных пунктах как Инза, Вешкайма, Майна,



входящих в десятку крупнейших в области по численности населения, альтернативное транспортное сообщение с областным центром недостаточно развито ввиду их удаленного расположения от автомобильной дороги регионального значения Ульяновской области.

Отдельно стоит отметить проведенную работу по корректировке графика движения пригородных поездов на участках Ульяновск – Инза и Ульяновск – Димитровград в целях обеспечения возможности совершения комфортной пересадки на поезд дальнего следования Москва – Ульяновск, что позволит значительно улучшить транспортную доступность для жителей и гостей региона.

Развитие современных бесконтактных технологий подталкивает к реализации новых, простых и удобных для пассажира решений по оплате проезда. Одна из самых важных в этом плане – минимизация действий по оплате и контролю оплаты проезда для пассажира. В идеале – полный отказ от бумажных технологий.

Компания активно развивает цифровые сервисы, одним из которых является мобильное приложение «РЖД Пассажирам» – современный канал по продаже билетов, где собраны сервисы, которые могут быть полезны для пассажира. Так, через мобильное приложение можно купить билеты на поезд пригородного и дальнего сообщения, узнать информацию о расписании движения поездов, авторизоваться в программе лояльности, оформить квитанцию на провоз домашних питомцев и дополнительное багажа, воспользоваться услугой выбора места в некоторых поездах, а также подать обращение и получить консультацию.

Так, на всем полигоне компании за девять месяцев 2022 года с помощью мобильного приложения «РЖД Пассажирам» было оформлено более 110 тыс. проездных доку-

ментов, что в семь раз выше уровня прошлого года.

Компания проводит активную работу по популяризации внутреннего туризма. Так, на железнодорожном вокзале в Ульяновске установлен стенд с точками туристического притяжения, до которых возможно добраться, используя пригородный железнодорожный транспорт.

Запуск рельсовых автобусов «Орлан» в Ульяновской области позволит значительно повысить привлекательность пригородных железнодорожных перевозок, в том числе для туристического сообщества.

Сегодня набирают обороты путешествия на небольшие расстояния. Ульяновская область обладает огромным потенциалом для развития внутреннего туризма. Маршрутная сеть компании охватывает важнейшие и интереснейшие места региона. Наиболее интересное направление для организации перевозок групп туристов – Ульяновск – Инза. Также перспективными являются железнодорожные перевозки туристических групп из Ульяновска в Димитровград, где жители и гости региона могут посетить парки отдыха, экскурсии и медицинские учреждения. Данные направления подходят для организации как однодневных туров, так и туров выходного дня.

Отметим, что рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» стали популярны и у организаторов групповых поездок, в том числе с участием детей. Преимуществом использования инновационного подвижного состава, кроме его комфортности, удобства графика следования и стоимости проезда, является безопасность поездки, связанная с отсутствием необходимости выезда на федеральную автотрассу, а также отсутствие потребности сопровождения организованных групп детей со стороны Госавтоинспекции.

АО «Башкортостанская ППК» нацелено на дальнейшее развитие

железнодорожных туристических перевозок и готово оказать содействие, но безусловно, для их организации необходима поддержка со стороны Агентства по туризму Ульяновской области, туроператоров и глав муниципальных районов.

В целях оперативного реагирования на увеличение спроса по конкретным маршрутам и повышения уровня клиентоориентированности на официальном сайте компании можно оставить заявку на групповые перевозки, что особенно актуально при планировании массовых туристических выездов (в том числе при организации велотуров) и организации перевозок детских групп. Форма позволяет оставить данные по планируемому маршруту, дате поездки и количеству пассажиров.

Инновационные рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» отвечают самым строгим современным международным требованиям, предъявляемым к безопасности, отличаются повышенным уровнем комфортности для пассажиров: оборудованы подъемниками для инвалидов колясок, предназначены для пригородных перевозок на участках, оснащенных как высокими, так и низкими платформами, автоматизированными системами обнаружения и тушения пожаров, средствами контроля бдительности машиниста.

И, что немаловажно, каждый вагон оборудован климатическим устройством с системой очистки и обеззараживания воздуха.

Посредством обновления подвижного состава и повышения комфорта пассажиров в пути будет обеспечена потребность железнодорожного транспорта в современном высокоэффективном подвижном составе, который в свою очередь станет привлекательнее для потребителей за счет оптимизации расписания движения, роста маршрутной скорости, совершенствования систем продажи билетов. Все это позволит привлечь значительный пассажиропоток и улучшить экономическое и социальное состояние региона.

«Компания благодарит правительство Ульяновской области за сотрудничество и большой вклад в развитие пригородного железнодорожного транспорта. Наша команда приложит максимум усилий для успешной реализации поставленных задач, что позволит создать мощную транспортную пассажирскую железнодорожную систему в Ульяновской области, которая существенно снизит долю «нелегальных» автоперевозчиков, аварийность на автодорогах, а также позволит сократить время поездки между городами, предлагая бизнесу и жителям самые комфортные, безопасные и быстрые пассажирские перевозки», – подчеркнул глава компании Антон Гармаш.





Интересы пассажиров превыше всего

Заместитель министра транспорта Ульяновской области Сергей Кулик — о пассажирских перевозках общественным городским транспортом

В современном городе общественный транспорт играет важную социальную роль. Жители Ульяновска не могут не замечать позитивные сдвиги в организации работы общественного транспорта, хотя остается ряд нерешенных проблем.

«Нам еще многое предстоит сделать для того, чтобы общественный городской транспорт стал удобным и комфортным для горожан», — говорит Сергей Кулик.

Жизнь не стоит на месте. Одно из нововведений — оплата проезда картами «Мир» как на муниципальном, так и на коммерческом транспорте, при этом пассажиру за каждую поездку будут возвращаться 3 руб. «Мы столкнулись с тем, что не все валидаторы можно подключить для оплаты картой», — продолжает Сергей Кулик. — С муниципальным транспортом проблем не возникает, но не все коммерческие перевозчики установили новые валидаторы. Согласитесь, сэкономить три рубля на каждой поездке в общественном транспорте при оплате картой «Мир» — это существенные деньги для нашего региона. Ожидаемо, что многие пассажиры будут садиться именно в тот общественный транспорт, где можно получить кэшбек, это должно стимулировать перевозчиков устанавливать новые валидаторы. Причем воспользоваться современной системой оплаты проезда смогут жители не только Ульяновска, но и других районных центров».

Еще одна проблема — старые микроавтобусы. В городской адми-

нистрации создано новое предприятие — Организатор пассажирских перевозок, которое заново провело торги по маршрутам, установило новые требования к перевозчикам, в том числе касающиеся и подвижного состава. Так что постепенно старые «Газели» просто исчезнут с городских маршрутов.

«Сейчас нередко можно наблюдать такую нелепую ситуацию: люди стоят на остановках и машут рукой водителю микроавтобуса, чтобы он остановился. О чем это говорит? Что водители не выполняют предъявляемых к ним требований, хотя они обязаны останавливаться на каждой остановке на маршруте», — рассказывает заместитель министра транспорта. — Создана межведомственная комиссия с участием УГАДН, ГИБДД, министерства транспорта Ульяновской области, управления дорожного хозяйства Ульяновска, ситуация постоянно мониторится. Если перевозчик находится в так называемой красной зоне или в зоне риска, не выполняет все требования и предписания, то сначала с ним проводится профилактическая работа, а в случае невыполнения условий контракта снимаем его с маршрута. Для нас главное, чтобы не страдал пассажир, которому все равно, по какому тарифу их возит общественный транспорт, по регулируемому или по нерегулируемому, он заплатил деньги, чтобы его перевезли из точки А в точку В».

Ульяновск раскинулся на обоих берегах Волги, и это очень усложняет транспортную логику.



Кроме того, в городе есть районы, которые раньше были промышленными, сейчас там нет производства и, соответственно, нет миграции. Другая проблема — строительство новых жилых микрорайонов, к которым пока нет стопроцентной транспортной доступности. «Какие могут быть варианты? Запустить трамвай — дорого, запустить электробус — дешево, но сам электробус стоит дорого. Есть проблемы с логистикой, город разделен рекой, сообщается двумя мостами, это узкое горлышко, где возникают пробки», — рассуждает

Сергей Кулик. — Но решать проблему надо. Есть идея соединить два берега электротранспортом, для чего прорабатывается пилотный троллейбусный маршрут. Главой Ульяновска стал Дмитрий Вавилин, который ранее возглавлял региональный минтранс, в этом отношении нам проще находить общие точки соприкосновения при решении проблем транспортного обслуживания горожан. Сейчас в стадии проработки находится проект по внедрению пересадочного тарифа, когда на маршрутах через реку пассажиры

не нужно платить в течение определенного времени при пересадке с одного вида транспорта на другой. Запускаем в городе светофорную «зеленую волну», благодаря чему увеличится средняя скорость движения транспортного потока. Развиваем парковочное пространство, это особенно актуально для центральной части города, где улично-дорожная сеть заставлена автомобилями, что существенно затрудняет движение. На вырученные средства город может приобрести новый подвижной состав».



Поставленные задачи будут выполнены

Директор ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» Сергей Триденежкин — о приведении к нормативу региональных дорог и планах на будущее

Объем дорожного фонда Ульяновской области в 2022 году составляет 9,6 млрд руб., из которых 2,5 млрд руб., или 26%, — это трансферты из федерального бюджета и 7,1 млрд руб. — собственные источники формирования дорожного фонда. Муниципальным образованиям Ульяновской области предусмотрены средства в сумме 2,9 млрд руб., или 30,2%.

Ульяновская область согласовала предложения Министерства транспорта РФ о направлении субъектам РФ средств от акцизов на нефтепродукты с 2025 года на мероприятия по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и достижению показателей национального проекта «Безопасные качественные дороги» при условии, что акцизы на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории РФ, с 1 января 2025 года будут зачисляться в бюджеты субъектов РФ по нормативу 100% и распределяться в пропорции:

20% — на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, входящих в опорную сеть автомобильных дорог Ульяновской области;

12% — на приведение в нормативное состояние и строительство (реконструкцию) искусственных сооружений;

9,8% — на приведение в соответствие нормативным требованиям автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и на приведение в нормативное состояние дорожной сети городских агломераций в целях реализации национального проекта БКД.

Приоритетным направлением развития дорожной отрасли Ульяновской области до 2024 года является достижение задач, поставленных Президентом РФ Владимиром Путиным в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». В Ульяновской области будут приведены в

нормативное состояние 50% региональных и межмуниципальных дорог и 85% всех автомобильных дорог, входящих в Ульяновскую городскую агломерацию.

С 2022 года нацпроект включает в себя показатель по приведению в нормативное состояние мостовых переходов. В текущем году мы приводим к нормативу пять мостов протяженностью 173 пог. м, в 2023 году запланирован ремонт 11 мостов протяженностью 368 пог. м. Всего в период с 2022 по 2024 год будут приведены к нормативу мостовые переходы протяженностью не менее 926 м на сумму 1,9 млрд руб.

В связи с активным развитием областного центра — г. Ульяновска — ведутся работы по строительству двух объектов: мостового перехода через Свиягу в створе ул. Шевченко/ул. Ленина и ул. Смычки, который обеспечит дополнительную связь центральной части города с одним из самых крупных городских районов — Засвияжским, и реконструкции мостового перехода по ул. Минаева с устройством транспортной развязки, позволяющей обеспечить беспрепятственный въезд и выезд с ул. Хлебозаводская и микрорайона УлГУ (ТУТИ) во всех направлениях.

Завершить строительство данных объектов планируется в 2023 и 2024 годах соответственно.

Запланированы и другие мероприятия, направленные на развитие дорожной инфраструктуры города и ликвидацию перекрестков, работающих в режиме перегрузки.

Если говорить о федеральных дорогах, проходящих по территории Ульяновской области, то наиболее важным объектом на период до 2030 года остается строительство и реконструкция автомобильной дороги федерального значения Казань — Буинск — Ульяновск, подъезд к г. Самара, с доведением ее до I технической категории и строительством автодорожных обходов г. Димитровграда и р. п. Чердаклы.

В рамках сформированной пятилетней программы работ до 7 января 2028 планируется выполнить ремонт опорной сети Ульяновской области общей протяженностью 308,4 км на сумму 8090,1 млн руб.

В опорную сеть дорог, проходящих по территории Ульяновской области, входят 22 автомобильные дороги, из которых 21 — областного и одна — местного значения общей протяженностью 1081 км.

В настоящее время существует потребность в дополнительном финансировании из федерального бюджета в объеме около 3,8 млрд руб. на реализацию мероприятий по приведению в нормативное состояние к 2025 году 143,2 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, включенных в Опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации.



Строительство мостового перехода через р. Свияга в створе ул. Шевченко/ул. Ленина и ул. Смычки в г. Ульяновске



**Начальник Управления
дорожного хозяйства
и транспорта администрации
города Ульяновска
Валерий Художидков**

Новые решения старых проблем

Поиск этих решений актуален как никогда

Управление дорожного хозяйства и транспорта администрации города Ульяновска является отраслевым органом администрации города. В пределах своих компетенций управление также решает вопросы местного значения в сфере дорожной деятельности, создания условий для предоставления транспортных услуг населению и организации транспортного обслуживания жителей в границах муниципального образования «город Ульяновск».

В числе актуальных направлений деятельности управления также проектирование, строительство, капитальный ремонт, содержание и ремонт объектов наружного освещения и т. д.

Управление принимает активное участие в процессах, связанных с внедрением перспективных технологий и стандартов в дорожную отрасль. В частности, на автодорогах общего пользования местного значения, в организации взаимодействия и координации работ дорожных и транспортных предприятий на территории города.

Среди дорожно-строительных компаний, работающих сегодня в Ульяновске, особое место занимает МБУ «Дорремстрой». Оно осуществляет ремонт дорог, благоустройство уличной сети, обеспечивает текущее содержание дорог и тротуаров.

Для обеспечения нормативного содержания автомобильных дорог,

находящихся в ведении МБУ «Дорремстрой», и работы предприятия в круглосуточном режиме требуется не менее 432 единиц техники, для нормативного содержания тротуаров – 92 единицы, обслуживания внутриквартальных проездов и подходов к социальным объектам – еще 342 единицы.

Еще одна компания – МБУ «Правый берег». Она обеспечивает безопасность на дорогах: устанавливает светофорные объекты, дорожные знаки, обеспечивает их содержание, наносит дорожную разметку, занимается устройством освещения на пешеходных переходах, установкой остановочных пунктов общественного транспорта и т. д.

В рамках реализуемого нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в каждом районе Ульяновска ремонт дорог обеспечивают дорожные организации, с которыми ранее были заключены договоры. Это ООО «Универсал», ООО «Воддорстрой», ООО «Автодор», ООО «АльфаТрансСтрой», ООО «Стройцентр» и ООО «Симбирская дорожная компания».

Так, в 2022 году по нацпроекту БКД на областные субсидии в Ульяновске осуществляется ремонт 24 участков дорог, общая протяженность которых составляет порядка 23,5 км.

– На данный момент полностью завершён ремонт проспектов 50-летия ВЛКСМ и Ульяновского – от проспекта Ленинского Комсомола до проспекта Авиастроителей, улиц Ипподромной, Кооперативной, Орлова, Кольцевой, Отрадной, Самарской, Доватора, нечетной стороны Камышинской, – отметил начальник Управления дорожного хозяйства и

транспорта администрации города Ульяновска Валерий Художидков. – Обновлена также проезжая часть нечетной стороны улицы Рябикова – от улицы Доватора с путепроводом и первый участок улицы Тельмана – от улицы Оренбургской до улицы Димитрова.

Кроме того, практически готовы улица Школьная в селе Ламшевка, где осталось расширить один из участков, дорога на СНТ «Импульс», перекрестки проезда Аполлона Сысцова с рулежным участком, а также 14-го и 14.1, 14.2 проездов Инженерных после поворота от ТЭЦ-2 в сторону Ульяновского проспекта. На некоторых из объектов подрядчики устраняют выявленные недочеты, наносят термопластиковую разметку и обустраивают перильное ограждение.

На проспекте Созидателей обновляется последний, третий участок между проспектами Генерала Тюленева и Дружбы Народов. Здесь завершается ремонт тротуара, идет замена бордюрного камня, ведется укладка щебеночно-мастичного асфальтобетона и уширение участка на перекрестке с проспектом Дружбы Народов.

На улице Тельмана (от улицы Жуковского до улицы Волжской) завершается ремонт бордюров и поперечника, асфальтируется тротуар, выравниваются ливнеприемные колодцы. На улице Димитрова укладывается выравнивающий слой, а на улице Лихачева – верхний. Также на проспекте Антонова, в районе проходной № 3 АО «Авиастар-СП», ведется обустройство парковочного пространства.

Помимо ремонта проезжей части и тротуаров, выполняется ряд мер



по повышению безопасности дорожного движения и доступности маломобильных групп населения. Подрядчики обустраивают пандусы на пешеходных переходах, устанавливают площадки, пешеходное ограждение, модернизируют освещение, наносят дорожную разметку. Осуществляется подъем люков подземных коммуникаций и дождеприемных решеток ливневой канализации для их очистки и возможного ремонта.

Серьезную деятельность управление ведет в рамках обеспечения безопасности дорожного движения с использованием современных цифровых технологий.

– Между нашим управлением и ООО «Ростелеком» был заключен муниципальный контракт по внедрению автоматизированной системы управления дорожного движения (АСУДД), – рассказал Валерий Художидков. – Ранее в Ульяновске в тестовом режиме на Московском шоссе (от поворота на дороге п. Дачный до проспекта Олимпийский) и Пушкарёвском кольце была установлена система «Зеленая волна». Тестирование показало положительные результаты:

сократилось время проезда на упомянутых участках. «Зеленая волна» позволяет беспрепятственно передвигаться по автодорогам, не создавая заторов, имевших место ранее. Всего установлено и задействовано восемь связующих светофорных объектов. Сегодня на Московском шоссе и Пушкарёвском кольце «Зеленая волна» работает уже на постоянной основе.

В рамках АСУДД в 2022–2023 годах «Зеленую волну» планируется запустить по трем маршрутам:

– проспект Нариманова, улицы Крымова, 12 Сентября, Минаева, Кирова и Локомотивная;

– проспект Нариманова, улицы Урицкого, Пушкарёва, Октябрьская и Рябикова;

– улица Пушкарёва и Московское шоссе.

В ближайшее время в городе планируется установить 33 новых светофора. Ульяновской области на развитие ИТС в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в 2022 году выделено из федерального бюджета 148 027,5 тыс. руб., из них муниципальному образованию «город Ульяновск» – 118 027,5 тыс. руб.

Без права на ошибку

Компания «Инждор» — гарантия качества



Главный инженер ООО «Инждор»
Анастасия Казакова

Говорят, у мостостроителей была такая традиция — отвечать за качество мостового сооружения своей головой: автор проекта становился под мостом при первом пропуске поезда или колонны тяжелой техники. Никто не хотел умирать, поэтому при расчетах закладывался так называемый коэффициент незнания, который создавал примерно трехкратный запас.

По мере развития материаловедения, механики различных сред были созданы точные методы расчета, позволяющие облегчить конструкции, сэкономить дорогостоящие материалы не в ущерб работе сооружения.

Сейчас такой метод проверки моста на прочность не применяется. Но как тогда, так и теперь мостостроители и проектировщики дорожки и дорожат своей репутацией, поэтому права на ошибку у них нет.

В Ульяновской области хорошо известна компания «Инждор», которая присутствует на рынке проектно-исследовательских работ около 10 лет.

Главный инженер ООО «Инждор» Анастасия Казакова рассказала о проектах, находящихся в работе. Так, несколько проектов проходят экспертизу: производственно-складские здания с инфраструктурой в г. Инза, реконструкция здания РЖД в г. Самара и дорога-дублер магистральной улицы Ульяновска с выходом на федеральную трассу. Еще три объекта находятся в разработке (автомобильные дороги микрорайона Заря-1 в г. Пенза, автомобильная дорога по улице Арсенальная в г. Димитровград и проектирование двух автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК).

Микрорайон Заря-1 в Пензе в последние годы бурно развивается за счет возведения многоквартирных домов и индивидуального жилищного строительства. Грунтовой дороги, соединяющей его с городом, уже недостаточно. Новая дорога по улице Героя России Сергеева с примыканиями замкнет на себе весь строящийся микрорайон. В проекте

предусмотрены устройство двухполосной проезжей части, обустроенные тротуары, современное освещение и водоотведение.

Дорога, пролегающая по улице Арсенальной в Димитровграде, очень нужна городу. Она разделяет собой два микрорайона и обеспечивает проезд к многоэтажкам, построенным в последние годы на улице Славского и проспекте Ленина. Строительство двухполосной дороги протяженностью 600 м с примыканиями к жилым домам начнется уже в следующем году. Для реализации этого проекта необходимо переустройство некоторых инженерных сетей, защита газопроводов, пересекающих улицу, устройство ливневой канализации. Через эту дорогу проспект Ленина соединится с улицей Курчатова, где ведется активная жилая застройка.

Проектирование двух АПВГК ведется с целью контроля за большегрузами, идущими транзитом по территории Ульяновской области. Один из них будет расположен недалеко от с. Уразовка, второй — у пос. Меловой. Заказчиком выступает ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области».

«Практически каждый год меняется нормативная документация, в 2021 году вышла новая методика расчета конструкции дорожной одежды, появились новые ГОСТы на асфальтобетонные смеси, все очень живо, часто меняется, приходится держать руку на пульсе. Поэтому каждый проект не похож на предыдущий, — заметила Анастасия Казакова. — Это касается как пунктов весогабаритного контроля, так и проектирования дорог в целом. Например, если раньше в проект АПВГК закладывалось импортное оборудование, то в связи с импортозамещением идет переход на отечественные модели, что предполагает свои нюансы, другие требования к датчикам».

В ООО «Инждор» работает молодой целеустремленный коллектив. В основном это выходцы с факультета ПГС Ульяновского государственного технического университета (УлГТУ). Анастасия Казакова сама окончила этот факультет в 2009 году, полученные базовые знания позволили ей заняться проектированием и стать главным инженером. На предприятии принимают на работу студентов старших курсов, обучают их азам профессии, многие из них потом остаются здесь работать.

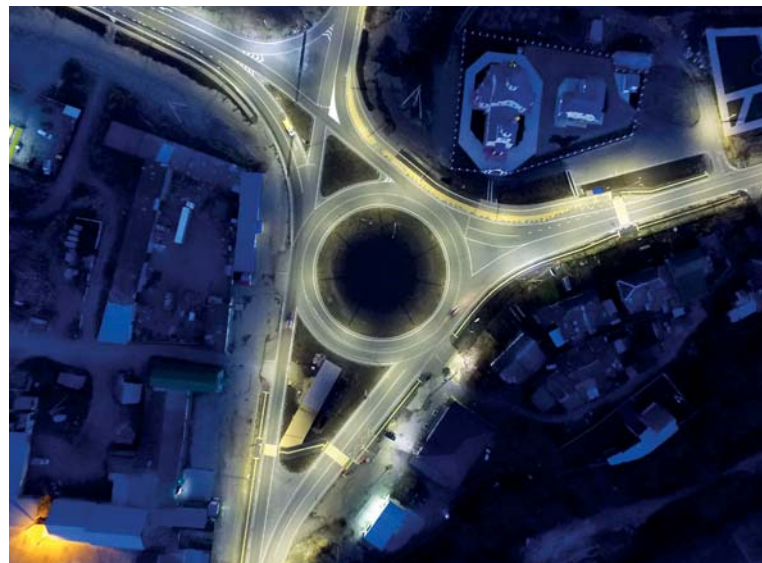
Особая гордость коллектива проектировщиков — кольцевая развязка в г. Инза. «Это был первый опыт проектирования кольцевого пересечения. Необходимость строительства этой развязки была вызвана частыми пробками. Сложность заключалась в том, что проект предполагал перенос и частичное исключение примыканий к многочисленной придорожной инфраструктуре (маленькие магазины, кафе) вдоль существующей дороги,

против чего очень эмоционально возражали жители, — вспоминает Анастасия Казакова. — Изначально предполагалось, что внутри этой развязки будет стоять на постаменте символ г. Инза — паровоз, поэтому в проекте необходимо было предусмотреть его передвижку. Также проект предполагал облагораживание подходов к парку и храму. Мы запроектировали велосипедную дорожку, тротуары с наземными тактильными указателями для инвалидов по зрению. Все эти элементы нужно было увязать между собой, чтобы было удобно не только автомобилистам, но и пешеходам. В итоге получился красивый функциональный объект».

Большим плюсом как для заказчика, так и для проектировщика является то, что ООО «Инждор» самостоятельно производит геодезические изыскания линейных объектов. «Например, проектирование ведется там, где необходим мониторинг сооружений, тогда проектировщики и геодезисты работают в тандеме для подсчета необходимых объемов, и многие вопросы, например, по защите коммуникаций, можно оперативно решить в рабочем порядке. От этого зависит очень многое — и безопасность объекта, и стоимость реализации всего проекта», — поясняет главный инженер.

Как известно, с 1 сентября 2022 года вступило в силу постановление Правительства РФ от 27 мая 2022 года № 963, в котором корректируется Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденное постановлением Правительства РФ от 16.02.2008 № 87. По словам Анастасии Казаковой, в новой редакции, например, раздел «Требования к обеспечению безопасной эксплуатации» стал распространяться и на линейные объекты. Некоторые положения изложены более подробно. Выполнение этих нововведений влияет на сроки выполнения проекта.

Внедрение BIM-технологий также усложняет задачу проектировщиков: помимо самого проекта, они должны предоставить заказчику его информационную BIM-модель, в которой объект разработан максимально подробно, с указанием свойств всех его составных частей. «BIM-модель важна не только с точки зрения визуализации, хотя она существенно упрощает восприятие, но также и для проверки объемов работ, заложенных в проекте, — продолжает Анастасия Казакова. — Однако на данный момент нет ни одной отечественной программы, которая бы в полной мере позволяла реализовать проект в BIM для линейных объектов. Да, есть специализированные программы — например, программа «Топоматик Robur — Автомобильные дороги», многофункциональный программный комплекс, предназначенный для проектирования загородных дорог и городских улиц, обеспечи-



вающий сквозной технологический процесс от обработки данных изысканий до выноса проекта в натуру и его инженерного сопровождения. Эта программа «заточена» под решение конкретных задач дорожного проектирования и строительства. Она существенно облегчает труд инженера-дорожника в офисе и на строительной площадке. Использование Топоматик Robur позволяет сделать шаг к безбумажным технологиям. Проблема в том, что с ее помощью невозможно разработать в необходимом объеме все элементы линейного объекта».

Чтобы решить задачу совместности приложений и исключить искажение данных и/или информации, существует открытый формат файлов IFC (Industry Foundation Classes) для поддержки взаимодействия между отдельными приложениями, работающими в строительной отрасли и зарегистрированными в качестве официального международного стандарта ISO 16739: 2013. Robur позволяет выгрузить формат IFC. «На подходе новая версия 9.0. Надеемся, что разработчики программы будут работать над улучшением ее функционала», — выразила уверенность специалист. Кстати, ООО «Инждор» готовит BIM-модель для улицы Арсенальная в Димитровграде.

Надо сказать, что работа проектировщика — это непрерывный процесс обучения, и на помощь приходят специализированные программы, благодаря которым можно узнать изменения в нормативной документации; обучающие курсы по проектированию с использованием новых программных продуктов; также немаловажен и обмен опытом с коллегами, которые рассказывают о плюсах и минусах тех или иных программных продуктов, считает Анастасия Казакова.

Комментируя инициативу Минстроя России о возможности параллельного проектирования и строительства в целях сокращения инвестиционно-строительного цикла, Анастасия Казакова отмети-

ла, что строительство с листа определенным образом удобно, потому что означает прямое взаимодействие между строителем и проектировщиком: «На мой взгляд, крайне важно такое взаимодействие, так как сейчас к заказчику предъявляется очень много требований. Он, например, должен согласовывать такие проектные решения, как конструкция дорожной одежды, но зачастую у него нет таких узких специалистов. Нередки ситуации, когда строитель не в полной мере знаком с изменениями в строительной документации, и этот пробел может восполнить проектировщик. С другой стороны, это полезно и для проектировщика. Согласитесь, одно дело, когда ты работаешь с чертежом, другое — когда непосредственно выезжаешь на строящийся объект. То есть уже в процессе работы можно внести какие-то корректировки. Другой вопрос: как эти корректировки будут соответствовать тому, что утвердила госэкспертиза? Как будет меняться цена объекта, если какие-то изменения принимаются уже в процессе строительства? В целом могу сказать, что такое взаимодействие было бы полезно, но затруднительно. Возможно, надо запустить для апробации пилотный проект, в ходе которого учесть все нюансы, оценить эффективность».

И о наблевшем...

Анастасия Казакова привела в пример частую ситуацию, возникающую при планировании новых микрорайонов, садовых товариществ, коттеджных поселков и т. д., когда разрабатывается проект планировки территории, в котором закладывается отведенная полоса под автомобильную дорогу. «Хотелось бы, чтобы на этапе планировки территории потенциальные заказчики обращали внимание на то, что эта полоса предназначена не только для дороги: в ней пройдут все коммуникации — канализация, газопровод, водопровод, электрика. Из своей практики могу сказать: есть ошибочное мнение, что все эти коммуникации можно положить под проезжую часть. Это далеко не так, все они должны прокладываться вне дороги, для чего нужна охранная зона, полоса отвода, чтобы в случае аварии каждый собственник коммуникации мог провести ремонт, не задевая соседа. Кроме дороги, нужно место для ливневой канализации, опор освещения. Когда все уже построено, коммуникации проложены, а под дорогу остается пять метров, выясняется, что строить ее нельзя либо нужен вынос существующих коммуникаций, а для этого нет места».



ИНЖДОР
инженерные изыскания,
проектирование объектов
транспортной инфраструктуры

Ставка на молодежь

Генеральный директор ООО «Инждорстрой» Владимир Парамонов:

«Уважаю целеустремленных людей, понимающих, чего они хотят добиться в этой жизни»

Инждорстрой ведет начало своей деятельности с 2015 года. Все это время одна из самых молодых дорожных организаций Ульяновской области набиралась опыта, наращивала объемы, укрепляла производственную базу и неоднократно подтверждала статус надежного и ответственного подрядчика.

Сегодня на содержании ООО «Инждорстрой» находятся 418,9 км автомобильных дорог в Базарно-Сызганском и Инзенском районах Ульяновской области.

«Заниматься содержанием дорог это большая ответственность, так как с окончанием строительного сезона наша деятельность не заканчивается, – говорит Владимир Парамонов. – В год мы ремонтируем порядка 15 км. Вот сейчас на дороге Базарный Сызган – Инза у села Ясачный Сызган Базарно-Сызганского района ремонтируем участок протяженностью 3,4 км, там закончили укладку асфальтобетонного покрытия, устанавливаем остановочные павильоны».

Чтобы все дороги привести в нормативное состояние, понадобятся почти 28 лет. Качественный прорыв как в плане поддержки дорожников, так и в плане благоустройства населенных пунктов, дает отрасли нацпроект «БКД», убежден Владимир Парамонов. «Сегодня мы начинаем ремонтировать дороги, которые строились в конце 80-х – начале 90-х годов, – говорит он. – Понятно, что они давно пришли в негодность, и сейчас жители Ульяновской области, особенно в глубинке, видят, как у них на глазах ситуация на дорогах кардинально меняется к лучшему: ежегодно ремонтируются десятки км региональных и муниципальных дорог. Мы заинтересованы в том, чтобы нацпроект продолжался. Там, где есть хорошая дорога, начинается возрождаться жизнь, люди из города возвращаются в родные края».

Подрядчик стабильно выполняет взятые обязательства. «По объектам в рамках БКД мы идем с опережением на два месяца, асфальт уже положен, осталось обустройство, объекты практически готовы к сдаче», – отмечает Владимир Парамонов.

Инждорстрой выполняет ремонтные работы не только по нацпроекту, активно сотрудничает с районными администрациями, ремонтирует муниципальные дороги, занимается благоустройством придомовых территорий, велосипедных дорожек, что находит живой отклик у жителей. Кроме этого, активно участвует в программе «Школьные маршруты», которая охватывает 13 районов Ульяновской области, в том числе в Инзенском и Базарносызганском районах, которые находятся в зоне обслуживания Инждорстроя.

«С районными администрациями мы находимся в тесном контакте, стараемся принимать участие во всех муниципальных конкурсах по ремонту дорог. Банки хорошо помогают, это дает нам уверенность, – продолжает гендиректор. – Сегодня без банков никуда, доступные кредиты нужны. Заказчик тоже обращает внимание на финансовое состояние подрядной организации, смотрит, какими ресурсами она располагает для закупки стройматериалов и техники».

Инждорстрой ремонтирует объекты и в рамках контрактов жизненного цикла, например, в прошлом году выиграл КЖЦ на четыре года. «Но осенью произошел резкий рост цен на стройматериалы, и мы оказались в непростой ситуации. Конечно, потом цены немного отыграли назад, нам удалось стабилизировать положение за счет собственных резервов и оптимизации затрат», – поясняет Владимир Парамонов.

Надо сказать, что в прошлом году все контракты, которые разы-



гивало ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области», были разыграны до нового года. «В последние годы задержек с финансированием нет. Благодаря политике губернатора финансовая дисциплина улучшается, осуществляется контроль за своевременным финансированием разыгранных контрактов. Все понимают, что бизнес либо живет и развивается, либо стагнирует», – поясняет глава компании.

Владимир Парамонов вспоминает ситуацию, когда на торгах за крупный объект организация была вынуждена существенно снизить цену, чтобы выиграть конкурс. «Это было самое большое падение за всю историю существования нашего предприятия. Мы стояли перед сложным выбором: либо этот объект сделает чужая подрядная организация, и нам придется идти к ним на субподряд, либо мы сохраним предприятие. У нас было два пути: выплачивать пусть небольшую, но стабильную зарплату, или провести сокращение на 30%. Мы сделали экономический анализ, собрали коллектив, объяснили, почему нам придется отказаться от обещанного повышения роста заработной платы, и люди нам поверили. Для нас это было серьезным испытанием, но мы выстояли, – подчеркивает гендиректор. – Может быть, у нас не

самые высокие зарплаты в области, но выплачиваются стабильно. Кроме того, мы стараемся поддержать своих работников и в социальном плане. Люди видят такое отношение и работают с отдачей».

Владимир Парамонов убежден, что кроме финансовой составляющей для людей важно и нематериальное поощрение. Например, Инждорстрой рассказывает в СМИ о трудовых успехах своих работников, чем они занимаются, какую пользу дорожники приносят обществу, как их ценят в коллективе. «Вспомните, в советское время это было обычное дело, сейчас, к сожалению, такая форма поощрения подзабылась, но, как оказалось, очень тепло воспринимается людьми. Мы стараемся поддерживать корпоративный дух, обязательно отмечаем всем коллективом профессиональные праздники», – делится своими соображениями руководитель предприятия.

К слову, социальный пакет распространяется не только на работника, но и на членов его семьи. Есть касса взаимопомощи, откуда любой работающий может взять в рассрочку деньги, чтобы собрать ребенка в школу или оплатить учебу. Недавно открыли медицинский кабинет, чтобы сотрудники могли получить консультацию врача и не тратили время в очереди в поликли-

нике для получения рецепта. Медсестра может померить давление или поставить капельницу быстро и бесплатно. К концу года на предприятии планируют на 15% поднять заработную плату.

Применение новых технологий позволяет проводить ремонт в более сжатые сроки и с меньшими трудозатратами. «Нам нужны стабильные объемы, – утверждает гендиректор. – Мы видим перспективу и стараемся вкладывать деньги в развитие производственной базы и обновление техники. В прошлом году стали первопроходцами на рынке, поставили АБЗ XCMG (Китай). Завод производительностью 80 т/ч хорош тем, что работает без поломок, стабильно укладываем 500–600 тонн асфальта в день. Как правило, в мае дорожники еще расквашиваются, а мы поставили себе высокую планку, резко нарастили обороты и в июле уже практически закончили дорожные работы».

В группу компании входит и небольшой карьер по добыче щебня. Этот щебень используется для выполнения муниципальных контрактов. С каждым годом объемы добычи растут: если раньше карьер выпускал 25 тыс. тонн в год, сейчас – 80 тыс. тонн в год.

Ежегодно компания инвестирует в покупку новой техники 60–80 млн руб., по сути, все, что зарабатыва-

ется, вкладывается в производство. Например, закуплены два китайских самосвала SHACMAN грузоподъемностью 32 тонны, роторная дробилка, которая делает кубовидный щебень из доступного щебня фракций 20–40. «Если щебень узких фракций закупать на рынке, то это связано с длительными сроками доставки и высокой ценой. Хотя большой прибыли мы не получаем, но для нас это существенное преимущество, дает предприятию финансовую устойчивость, – поясняет Владимир Парамонов. – Мы понимаем, что европейский рынок для нас закрывается, поэтому разворачиваемся на восток. Посещаем различные выставки, где представлена дорожно-строительная техника, налаживаем бизнес-контакты с новыми поставщиками. Новая техника достаточно сложная и дорогая, поэтому механиков, мастеров отправляем на курсы повышения квалификации. Будем продолжать инвестиционную программу, планируем развивать бетонное хозяйство, открываем собственное производство минерального порошка, так как понимаем, что лучше вложить 10–15 млн руб. сейчас, чтобы в будущем не зависеть от цен поставщиков, то есть переходим на замкнутый цикл производства».

В условиях, когда многие производители уходят с российского рынка, у большого числа подрядных организаций возникают сложности с заменой запчастей, с ремонтом. По словам Владимира Парамонова, усложнилась логистика, больше времени уходит на выполнение заявок: «В январе взяли китайский грейдер, у него сломалась запчасть. Техника стояла два месяца, а мы платили лизинговые платежи», – комментирует руководитель предприятия.

Тем не менее тренд на импортозамещение взят, появляется новая дорожная техника отечественного производства, и предприятия при желании могут принимать участие в эксплуатационных испытаниях отечественной техники на дорожных объектах в реальных условиях. Понятно, что этот эксперимент должен приносить какие-то дивиденды и подрядчикам.

Да, дорожникам зачастую приходится работать в непростых условиях, вообще для этой отрасли характерны то спады, то подъемы, периодически ощущается дефицит как рабочих рук, так и инженерно-технических кадров.

В ООО «Инждорстрой» приходят новые сотрудники с желанием работать, с амбициями, есть и те, кто работает на предприятии уже много лет. Например, Раиса Колесова пришла на работу 25 лет назад, начинала с должности лаборанта, а сейчас возглавляет ДРСУ. «У нее есть силы, знания, а самое главное – есть команда, – подчеркивает Владимир Парамонов. – Я заметил, что с опытом появляется видение дальнейшей перспективы, масштабность, смелость в принятии решений. Если в начале нашей деятельности мы выполняли объем работ на 100 млн руб. в год, то сейчас объемы выросли до 600 млн руб. в год. В среднем, ежегодно увеличиваем финансирование на 30–40%».

По словам гендиректора, важно стимулировать работников, объяснять им возможность выполнения этих объемов, но при определенных условиях – наличии финансов, снабжения, механизмов, запчастей, зарплаты.

«Я сам начинал с мастера, – вспоминает Владимир Парамонов. – Всегда приятно работать с людьми, которые знают весь производственный процесс, все этапы изнутри. Уважаю целеустремленных людей с пониманием того, чего они хотят добиться в этой жизни. Мне нравится работать с молодежью, смотреть, как она развивается, поэтому делаем ставку на молодежь».





Дорога к успеху

Группа компаний «Гипростроймост» вносит значительный вклад в развитие транспортной сети



гипростроймост

Предприятие хорошо известно в Ульяновской, Нижегородской, Самарской областях, Татарстане и Чувашии, а также в других регионах. Гипростроймост занимается проектированием, строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом мостов, путепроводов, эстакад и дорог.

Идем по графику

Деятельность одного из подразделений компании связана с капитальным ремонтом, строительством, реконструкцией и содержанием автомобильных дорог в Ульяновской области.

«В этом году АО «Гипростроймост» выполняет капитальный ремонт двухполосной автомобильной дороги «Сурское – Шумерля» – автомобильная дорога «Москва – Казань» – Сурское (ул. Жигарина, ул. Хазова в р. п. Сурское) протяженностью 3,95 км, – рассказал руководитель подразделения Сергей Кочергин. – Стоимость проекта составляет порядка 230 млн руб. В конструкции дорожной одежды для ул. Жигарина будут использоваться новые а/б смеси. Кроме капитального ремонта дороги, мы выполняем работы по устройству тротуаров и велосипедных дорожек. Некоторые сложности связаны с прокладкой новых сетей, кроме того, дорога пролегает по сложному рельефу с большим перепадом высот, из-за чего некоторые участки постоянно затапливало. Устройство ливневой канализации и водоотводных сооружений позволит решить эту проблему. Мы идем по графику, в настоящее время приступили к устройству верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Общий процент выполнения работ на объекте составляет 77%. Окончание работ – ноябрь 2022 года».

Кроме того, выполнен ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Майнского, Цильнинского, Кузоватовского, Сурского районов Ульяновской области общей протяженностью порядка 29 км.

В г. Ульяновске отремонтированы автомобильные дороги на пяти городских улицах, в р. п. Майна – велосипедная дорожка протяженностью чуть более одного километра, а также проведено устройство АПВГК транспортных средств.

Предприятие занимается содержанием автомобильных дорог и мостов в четырех районах области – Майнском, Цильнинском, Кузоватовском и Сурском – общей протяженностью 980 км, в том числе региональных – 319 км и межмуниципальных – 661 км. Основным заказчиком выступает ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области». Стоимостью заключенных контрактов по содержанию автодорог и искусственных сооружений – 330,9 млн руб.

«В связи с тем, что основные производственные мощности находятся в Ульяновске, мы сотрудничаем с комитетом дорожного хозяйства Ульяновска. В этом году выиграли два небольших контракта на ремонт дорог в областном центре, завершение работ запланировано на середину октября», – пояснил Сергей Кочергин.

Во всех четырех районах обслуживания располагаются производственные базы и дополнительные участки с людьми и техникой. В Ульяновске находится АБЗ производительностью 200 т/ч с железнодорожным тупиком для разгрузки инертных материалов. Еще два АБЗ расположены в р. п. Майна и в р. п. Сурское производительностью 110 т/ч и 64 т/ч соответственно. «В прошлом году на АБЗ в Ульяновске мы поставили более производительную асфальтобетонную смесительную установку, что позволяет нам работать по новым ГОСТам со всеми типами асфальтобетонов, – рассказал директор. – Также на этой базе мы производим минеральный порошок, который является неотъемлемой частью асфальтобетона, запустили универсальную установку для производства ПБВ и PG, что позволяет нам не зависеть от поставщиков и от времени заказа. Приобрели установку для приготовления битумной эмульсии, которая идет в розлив перед асфальтоукладчиком и для выполнения ямочного ремонта».

В настоящее время парк строительной техники насчитывает 182 ед.: самосвалы, бульдозеры, грейдеры в основном китайского производства. «Продолжаем работать на асфальтоукладчиках и фреззах немецкого производства, сервисные компании пока не отказываются с нами работать, и проблем с заменой запчастей нет. В случае необходимости будем использовать аналоги, – сказал Сергей Кочергин. – У нас есть инвестиционная программа обновления техники, которую приходится корректировать в условиях санкций, ищем возможности замены европейской техники на технику азиатского производства. Был период, когда банки не очень охотно выдавали кредиты даже по высоким ставкам, поэтому часть отечественной техники берем в лизинг, если ставка по лизингу выгоднее, чем кредит».

Общее количество работающих в АО «Гипростроймост» около 500 человек, из них дорожников – 250 человек. «Стараясь удерживать кадры, так как на рынке существует дефицит рабочих дорожных специальностей, лаборантов. У нас под боком проходит федеральная трасса М-12, где хорошие зарплаты, работа вахтовым методом, и нам, конечно, трудно с федералами держать конкуренцию, – резюмировал



Ведущий инженер лаборатории АО «Гипростроймост» Юлия Грознова

Сергей Кочергин. – Тем не менее стараемся всему обучить новых работников. Кто-то уходит, кто-то остается и идет вверх по карьерной лестнице. Например, Александр Валузин начинал работать учеником оператора на асфальтосмесительной установке, сейчас – мастер участка АБЗ».

Главное – четко следовать ГОСТам

Лаборатория АО «Гипростроймост», расположенная на главной производственной базе в Ульяновске, оснащена всем необходимым оборудованием для проведения дорожно-строительных испытаний. Основная часть инновационного оборудования была закуплена в 2019 году и каждый год дополнительно доукомплектовывается.

Штат лаборатории включает трех специалистов: начальник лаборатории Ирина Валова, ведущий инженер Юлия Грознова и инженер-лаборант Олег Морозов.

«Наша профессия востребованная и очень специфическая. До 2019 года дорожные лаборатории работали по старым ГОСТам и требованиям для изготовления асфальтобетонных смесей, но в 2020 году ввели новые ГОСТы для автомобильных дорог общего пользования. Поначалу приходилось привыкать к новым требованиям, – рассказывает Юлия Грознова. – Сейчас же весь процесс отработан. Главное – четко следовать ГОСТам. Обновление нормативной базы можно отслеживать с помощью специальных программ, в которых содержатся актуализированные ГОСТы».

Юлия пришла в дорожную лабораторию три года назад, за это время освоила все тонкости профессии под чутким руководством начальника лаборатории и теперь со знанием дела

рассказывает о приборах, при помощи которых осуществляются основные лабораторные испытания асфальтобетонных смесей, битумных вяжущих и инертных материалов.

«Реометр предназначен для определения показателя динамической вязкости битумных вяжущих и полимерно-битумных вяжущих, а также их температуры смешивания и уплотнения. Вальцовый уплотнитель предназначен для изготовления образцов-плит из асфальтобетонных смесей для последующего испытания их на показатель колейности. Установка SmartTracker позволяет определить стойкость к колеобразованию асфальтобетонной смеси и асфальтобетона путем прокатывания нагруженного колеса с шиной. Как показывают результаты испытаний, наши асфальтобетонные смеси отвечают всем требованиям ГОСТа», – поясняет Юлия.

Честно говоря, глядя на эту хрупкую девушку, диву даешься, как она управляет с формами, каждая из которых может весить 15 кг. Как признается Юлия, рабочих рук не хватает. К сожалению, сегодня молодежи не очень охотно идет туда, где требуется физический труд.

Асфальт для региональных и муниципальных дорог Ульяновской области выпускается по системе Маршалла по ГОСТ Р 58406.1–2020 и ГОСТ Р 58406.2–2020. Для федеральных дорог Ульяновской области – по системе объемно-функционального проектирования по ГОСТ Р 58401.1–2019 и ГОСТ Р 58401.2–2019.

Лаборатория АО «Гипростроймост» в полном объеме укомплектована и осуществляет работу по двум системам. Для испытания применяются два вида приборов, с помощью которых изготавливаются цилиндрические образцы асфальтобетона: компактор Маршалла и «Гираторный компактор».

Также имеется печь для выжигания битумного вяжущего из готовой асфальтобетонной смеси при температуре 540 °C и последующего определения зернового состава смеси.

Перед началом сезона в лаборатории осуществляется подбор асфальтобетонных смесей на заготовленных и испытанных материалах. Специалисты лаборатории не только проводят исследования, но выезжают на объекты для проверки качества укладки асфальта.

Чем больше мостов, тем лучше

Мосты – это символ торжества инженерной мысли человека и олицетворение красоты. Проектированием мостовых сооружений занимается ЗАО «Институт Гипротрансмост – Ульяновск» (ИГТМ), которое входит в группу компаний «Гипростроймост».

В этом году институт разрабатывает проектно-сметную документацию моста через реку Упу в Туле. «Четырехполосный мост протяженностью 740 м соединит ул. Мосина с набережной Дрейера и снимет часть нагрузки с Зареченского моста, что позволит горожанам быстрее добраться до центра Тулы. Окончание работ – 30 декабря 2023 года. По-хорошему, в Туле нужен еще один мост для улучшения транспортной ситуации. Да и вообще, чем больше мостов, тем лучше», – убежден директор ИГТМ Сергей Чурбаков.

Кроме того, институт проектирует ряд объектов на территории Ульяновской области – это капитальный ремонт шести мостов в Сурском, Радищевском, Павловском и Карсунском районах. Заказчиком выступает ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области».

ИГТМ также занимался проектированием больших объектов в Ульяновске – реконструкция моста через реку Свиягу на ул. Минаева, где сейчас идет масштабная стройка, и проект строительства моста через реку Свиягу в створе ул. Шевченко с выходом на ул. Аبلукова.

К слову, в Туле в целях сокращения инвестиционно-строительного цикла проектирование и стройка моста через реку Упу идут одновременно. С одной стороны, это упрощает взаимодействие между проектировщиками и строителями, с другой – проектировщикам из-за сжатых сроков приходится работать в два раза быстрее. «В целом можно положительно оценить совмещение проектирования и строительства, особенно в условиях роста цен на строительные материалы, – считает Сергей Чурбаков.

Представьте ситуацию: проект со сметой готов, приходит подрядчик и начинает «разносить» проект, потому что с момента его подготовки выросли цены, сменились поставщики. А когда процессы проектирования и строительства идут параллельно, подрядчик находится в постоянном контакте с поставщиками, которые неохотно раскрывают цены проектировщикам. Это целая разведывательная операция – получить прайс от поставщика, с каждым клиентом они работают индивидуально, цена может варьироваться в зависимости от объемов. При параллельном процессе цены на строительные материалы закладываются более объективные, и подрядчик может внести коррективы еще на стадии проектирования объекта. После этого проект проходит госэкспертизу, которая тоже мониторит рынок, и есть понимание, что в случае заниженных цен на стройматериалы, указанных в проекте, подрядчик, построив один-два объекта, потом может просто обанкротиться».

С 1 января 2022 года создание информационной модели объекта стало обязательным. «Но в транспортном строительстве, к сожалению, нет российских разработок. Есть хорошие российские программы для проектирования дорог – Robur, IndorCAD/Road – две основные программы в России по проектированию дорог, а по мостам таких отечественных разработок нет. Как правило, это иностранные решения, которые очень дороги. Крупнейший производитель программного обеспечения для инженеров и конструкторов Autodesk, разработчик программы AutoCAD ушел с российского рынка, а заменить нечем, – констатировал Сергей Чурбаков. – В настоящее время проектировщики сами подбирают подходящий инструмент для создания 3D-модели, которая позволяет визуализировать объект вплоть до болтика, но эта задача достаточно сложная и трудозатратная, что принципиально меняет работу проектировщика».



На новых трамваях — по новым маршрутам

В Ульяновске полным ходом идет обновление электротранспорта



**Директор
МУП «Ульяновскэлектротранс»
Павел Тимаков**

В марте 2022 года на должность директора МУП «Ульяновскэлектротранс» был назначен Павел Тимаков, специалист с внушительным послужным списком в области создания и эксплуатации различных видов городского пассажирского электротранспорта.

После завершения учебы в вузе Павел Тимаков за 28 лет трудовой деятельности прошел путь от слесаря в трамвайном депо до заместителя директора крупного предприятия — изготовителя современных трамваев. В числе предприятий, где Павел Тимаков набирался опыта, Уралвагонзавод, Уралтрансмаш, ГУП «Мосгортранс». В течение года до назначения директором МУП «Ульяновскэлектротранс» Павел Тимаков трудился в ООО «ПК Транспортные системы», выпускающем современные отечественные троллейбусы «Адмирал», трамваи «Богатырь», «Львенок» и другие виды электрического транспорта.

Ульяновский трамвай

Кстати, именно питерское ООО «ПК Транспортные системы» на условиях лизингового контракта в 2020 году поставило в Ульяновск 29 новых инновационных трамваев модели 71-911 ЕМ «Львенок». Вагон имеет уникальную низкопольную эластичную поворотную тележку. Кабина водителя спроектирована с максимальной обзорностью и высокой эргономичностью водительского кресла. Предусмотрены также интерактивное управление, наружная система видеоконтроля зон посадки-высадки пассажиров и мониторинга дорожной ситуации. Модель вполне комфортна для пассажиров: теплый салон, удобные сиденья, USB-разъемы, четыре широких двери. Трамвай имеет низкий пол, что особенно важно для маломобильных пассажиров.

Появление «Львят» привело к росту популярности электротранспорта среди жителей областного центра. Впрочем, Ульяновск всегда считался трамвайным городом, и появление новых вагонов лишь укрепило это мнение.

Активное обновление трамвайного парка идет уже несколько лет. К примеру, в 2018 году на безвозмездной основе из Москвы был получен 41 трамвай, в том числе 11 — низкопольных.

Трамвайное движение здесь открыто 68 лет назад, 5 января 1954 года. Тогда Ульяновск вошел в число 60 городов СССР, где было два вида транспорта — трамвай и автобус.

Маршрутная сеть ульяновского трамвая, длина которой сегодня составляет 129 км, сконцентрирована на правом берегу Волги, на Приволжской возвышенности, которая считается исторической частью областного центра. Кстати, 80% трамвайных линий в Ульяновске —

обособленные, что дает большое скоростное преимущество этому виду электротранспорта.

— Тем не менее время для модернизации маршрутной сети уже настало, — отметил Павел Тимаков, — требуется увеличение эксплуатационной скорости вагонов, их проходимости. За счет строительства новых микрорайонов увеличится и километраж. В 2023 году планируем запустить в эксплуатацию 7 км новых трамвайных маршрутов в двух направлениях, по 3,5 км в каждом, что позволит связать трамвайным движением новые микрорайоны на окраинах города с центральными районами.

В ближайших планах — создание двух магистральных маршрутов, которые свяжут две части города с юга на север и с востока на запад. Затем начнется организация пересадочных узлов, к которым планируется подвести помимо самого электрического транспорта автобусные маршруты. Как отметил Павел Тимаков, благодаря активному содействию администрации города Ульяновска сейчас идет поиск подрядных организаций для проведения реконструкции ЛЭП. Работы в полном объеме намечено завершить в 2023 году.

Ульяновский троллейбус

Вся система троллейбусного транспорта Ульяновска, эксплуатация которой началась 5 января 1974 года, расположена в Заволжском районе города, на левом берегу Волги. Уже в те годы здесь работали три крупных предприятия и началось строительство еще одного — авиационного завода «Авиастар». Естественно, жителям этой части Ульяновска, большинство из которых являлось работниками предприятий, нужен был общественный транспорт. Поэтому по решению областных властей в Заволжском районе появилась троллейбусная маршрутная сеть. Ее развитие довольно интенсивно продолжалось в 80-е годы, но пришли 90-е. Более полутора десятков лет троллейбусный парк не обновлялся. Ремонтировали, разбирали и вновь собирали, меняя детали и узлы, все, что хоть как-то могло двигаться.

Сегодня троллейбусная сеть Ульяновска включает 69 км. По ним передвигаются 70 единиц подвижного состава, средний возраст которого порядка четырнадцати с половиной лет. Конечно, еще не совсем старые, но уже и не вполне новые. Тем временем население района растет и, по последним данным, приближается к 230 тыс. человек. Это самый большой из четырех районов Ульяновска. В нем проживают 36% населения города. В остальных районах — Засвияжском, Ленинском и Железнодорожном — на 1 января 2022 года население составляло соответственно 35%, 17% и 12%.



Проблема же заключается в разрозненности этих районов из-за отсутствия единой электротранспортной сети, которая в городе является базовой для функционирования основного вида общественного транспорта.

Идея объединить все эти районы единой электросетью возникла давно, но в силу различных обстоятельств от нее тогда решили отказаться. Однако недавно к ней снова вернулись.

— Мы все же очень хотим связать электротранспортом обе части города, находящиеся на правом и левом берегу Волги, — пояснил Павел Тимаков. — Но чтобы воплощение этой идеи в жизнь не привело к серьезным финансовым затратам, мы рассматриваем организацию движения с использованием троллейбуса на автономном ходу, а в перспективе и электробуса, который главным образом свяжет город с пригородными районами. На первом этапе предполагается организовать такое движение по мосту «Императорский», вторым этапом станет организация движения по мосту «Президентский». Тем самым мы сможем предоставить жителям Ульяновска беспересадочные маршруты и сделать их путешествие рациональным и комфортным. Да, на первый взгляд может показаться, что планы весьма амбициозные, но ведь тот, кто ничего не делает, ничего и не добивается. Мы же стремимся воплотить мечты в реальность.

Красноречивым примером столь оптимистичного подхода к решению важных вопросов является сегодняшняя реконструкция путепровода через реку Свияга, который строился в конце 50-х — начале 60-х годов прошлого века. Мост является наиважнейшей составляющей главной артерии города с выездом на Московское шоссе и в аэропорт. Подрядчики обещают закончить работы на путепроводе до конца 2022 года. Пока же здесь организовано реверсивное трамвайное движение. При этом график его не нарушен и количество единиц подвижного состава полностью сохранено.

Относительно внедрения ИТС в систему городского электротранспорта Павел Тимаков, в частности, сказал:

— Мы стремимся идти в ногу со временем, используя все передовые технологии. На данный момент определен алгоритм действий по внедрению цифровых технологий, создан Центр организации дорожного движения, дающий приоритет общественному транспорту, началось активное оснащение улиц Ульяновска датчиками, «умными» светофорами, IT-инфраструктурой, связанной с отслеживанием пассажиропотока, системой ГЛОНАСС. После полного завершения модернизации будут тем не менее проведены дополнительные исследования с точки зрения как технологически рационального использования цифрового оборудования, так и его удобства для пассажиров. Речь о рациональной

установке современных остановочных павильонов с системой отопления, снабженных интерактивными табло, информирующими пассажиров о времени прибытия транспорта.

С флагом — по городу

Рассказ о сегодняшней жизни МУП «Ульяновскэлектротранс» будет не полным, если не упомянуть о недавнем пополнении транспортного парка предприятия. По лизинговому контракту оно приобрело десять изготовленных в Ульяновской области современных комфортабельных автобусов. Все они выпуска 2022 года. Салон рассчитан на 50 пассажиров. Для 18 из них предусмотрены сиденья. Благодаря пневматической подвеске задняя посадочная площадка становится низкопольной, что удобно для посадки и высадки маломобильных граждан.

В распоряжение предприятия новые автобусы поступили 31 мая 2022 года, а уже в июне на маршрут № 73 Центробанк — пос. Мостостроителей вышел первый автобус. Этот новый городской муниципальный маршрут связал два района города, расположенных на противоположных берегах Волги. С 23 августа начал действовать еще один автобусный маршрут № 65 пос. Индвоев — 2-й проезд Инженерный.

Новые автобусы выполнены в одной цветовой гамме с трамваями «Львенок»: сине-белая расцветка — это цвета флага Ульяновска.



От Ульяновска до рабочего поселка Николаевка, где находится головное подразделение ООО «Русь», ехать недолго, какие-то 2,5 часа, хотя раньше на поездку уходило больше времени. Благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» протяженность дорог, соответствующих нормативу, с каждым годом увеличивается.

После пересечения границы Барышского района на дороге то и дело стали встречаться оранжевые машины ООО «Русь», что неудивительно, — компания обслуживает пять муниципальных образований Ульяновской области — Барышский, Николаевский, Новоспасский, Карсунский и Вешкаймский районы.

В г. Барыш шли ремонтные работы, дорожники снимали старое асфальтовое покрытие на транзитной улице, идущей через районный центр. Как рассказал начальник Барышского дорожного участка ООО «Русь» Николай Моисеев, в июле с ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области» был заключен контракт стоимостью около 53 млн руб. по ремонту автомобильной дороги Бестужевка — Барыш — Николаевка — Павловка — граница области протяженностью 2,8 км. Дорога не ремонтировалась более 10 лет, появились колеи, износ покрытия. «На данном участке работает бригада в составе мастера участка Юрия Быкова, оператора фрезы Вадима Красулина, двух рабочих-регулировщиков, водовоза и машиниста-тракториста, — пояснил Николай Моисеев. — После снятия старого асфальтобетонного покрытия и выравнивания фрезой выполним розлив вяжущих эмульсий и битума. Затем будет положен выравнивающий слой и второй капитальный слой асфальтобетона».

Николай Моисеев более 30 лет отдал дорожной отрасли, он, как никто другой, знает, что лето — самая горячая пора для дорожников, дорог каждый погожий день. Закончив работу на этом участке, бригада поедет в р. п. имени Измайлова, где предстоит отремонтировать небольшой участок протяженностью 300 м.

Барышский дорожный участок — территориально обособленное структурное подразделение ООО «Русь». Еще одно расположено в р.п. Новоспасское (Новоспасский участок). В 2019 году компания получила на содержание дороги в более отдаленном Карсунском районе, где был создан филиал — Карсунский дорожный участок, обслуживающий два района — Карсунский и Вешкаймский. Участок укомплектован дорожно-строительной техникой, там же функционирует АБЗ производительностью 110 тонн смеси в час. На новом асфальтобетонном заводе внедрена система автоматического регулирования производства смесей. Работа нового завода позволит значительно увеличить выпуск асфальтобетонной смеси, сообщил директор предприятия Александр Шадышков.

По шести контрактам, заключенным с ОГКУ «Департамент автомобильных дорог Ульяновской области», отремонтированы 41,9 км автомобильных дорог на сумму 571 млн руб. В рамках содержания автомобильных дорог Барышского, Вешкаймского, Карсунского, Николаевского и Новоспасского районов общей протяженностью 1160 км проведены работы по ремонту покрытия проезжей части автодорог методом «керт» в общем объеме 8,67 км.

В рамках 27 муниципальных контрактов проведены:

- ремонт асфальтобетонного покрытия автодорог общей протяженностью 12,62 км;
- ремонт щебеночных автодорог общей протяженностью 9,5 км;
- восстановление пешеходных тротуаров общей протяженностью 3,02 км.

«По всем объектам ремонта общая протяженность асфальта составляет почти 42 км. Вроде бы много, но если сопоставить с общей протяженностью дорог, которые мы содержим, — а это более 1100 км, — то к этим участкам ремонта мы вернемся не раньше чем через 27 лет, — рассуждает Александр Шадышков. — В Николаевском районе последнюю дорогу построили в 1995–1997 годах, ей уже 25 лет, а

Стороны родной преобразование

Хорошие дороги в глубинке — результат работы ООО «Русь»



Начальник Барышского дорожного участка ООО «Русь»
Николай Моисеев

мы на ней еще ни одной «карты» не положили».

Для сравнения: на федеральных дорогах в рамках работ по содержанию дороги работы по замене защитных (верхних) слоев дорожного покрытия, слоев износа или поверхностная обработка проводятся через 2–4 года в зависимости от категории автодороги и интенсивности движения, что позволяет поддерживать в нормативном состоянии верхние слои дорожной одежды между ремонтами. Нормативный срок ремонта на региональных дорогах, в зависимости от региона, — 10–12 лет (капитальный ремонт), 4–6 лет (текущий ремонт).

«Наверное, надо принимать какие-то решения на федеральном уровне. Требования с каждым годом ужесточаются, и в расчете на 1 км дороги объективно нужно в разы больше средств, чтобы сократить протяженность дорог без твердого покрытия. На муниципальных дорогах, где нет интенсивного движения транспорта, целесообразно упростить требования к дорожному покрытию. Почему бы не позволить дорожникам больше использовать местный материал для муниципальных дорог? Это удешевит стоимость работ и улучшит инфраструктуру в удаленных населенных пунктах. Решением проблемы могла бы стать разработка местных карьеров», — считает директор ООО «Русь».

В этом году подрядная организация завершила ремонтные работы на транзитной дороге через поселок Николаевка, которая далее соединяется с федеральной трассой М–5 «Урал». По словам Александра Шадышкова, это был очень трудоемкий объект протяженностью 3 км, так как было много бетонных работ. Здесь работали пять бригад, пришлось задействовать рабочих с Барышского и Новоспасского участков, сосредоточить большое количество дорожно-строительной техники: пять экскаваторов, пять погрузчиков для установки бетонных блоков. «Знаете, почему на Красной площади нельзя целоваться? — шутит Александр Николаевич. — Потому что подсказчиков много». Каждый хозяин считал своим долгом подсказать дорожникам, как положить асфальт к его дому, из лучших побуждений, конечно. Зато теперь эту дорогу не узнать, она прослужит долго, так как установка бетонных водоотводных лотков существенно увеличивает эксплуа-

тационный срок дороги, тротуаров, откосов и других покрытий. Здесь большая интенсивность движения, автотранспорт идет на Барыш, Ульяновск, Инзу, Базарный Сызган, Вешкайму, Павловку, не говоря уже о транзитном транспорте на Саратовскую область, Урал и Москву.

Кроме этого, в Барышском районе силами ООО «Русь» отремонтирован участок дороги методом ресайклера.

Еще один сложный объект с точки зрения обеспечения безопасности — строительство аварийного съезда на въезде в Николаевку со стороны Барыша, где крутой спуск заканчивается резким поворотом влево. Было уже несколько случаев, особенно зимой, когда тяжелые фуры, груженные лесом, зерном, не могли вписаться в поворот, машины уходили в кювет и переворачивались. «В предыдущие годы мы занимались тем, что расширяли площадь разворота для большегрузов. Сейчас по новому проекту сделали прилегающее ответвление к основной проезжей части — аварийный съезд, засыпанный толстым слоем щебня и песка, который способен остановить даже груженые автопоезда с отказавшими тормозами», — пояснил Александр Шадышков.

Удорожание строительных материалов негативно сказывается на работе подрядных организаций. По этой причине по обоюдному согласию с заказчиком пришлось расторгнуть контракт жизненного цикла, так как предприятие в 2021–2022 годах было в убытках. «Долгосрочные контракты хороши, если ситуация на рынке стабильная, — считает директор. — Ряд контрактов был пересчитан, а по контрактам в рамках БКД мы пока не получили компенсацию. Хорошо, если сра-

ботаем в ноль». По его словам, немаловажную роль играет и финансовая дисциплина, когда заказчик вовремя расплачивается с подрядчиком. И надо отдать должное, в этом плане стало намного лучше.

«Не могу не сказать о такой проблеме, как необходимость отдавать часть работ в субподряд субъектам малого предпринимательства, — продолжил беседу Александр Николаевич. — Раньше обязательная доля составляла 15%, сейчас доходит до 25–30%. По опыту прошлых лет могу сказать, кому бы мы ни отдавали участок дороги в субподряд, везде нам приходилось потом переделывать работу или постоянно курировать эту фирму, чтобы чего не напортачили. Ладно, если речь идет о малых контрактах. А если это большой контракт? Как генподрядчик, мы несем ответственность за результаты выполненной работы, и нам потом приходится переделывать брак».

Значительные усилия компания прилагает для содержания дорог. Продолжительность содержания автомобильных дорог в зимний период в Ульяновской области составляет 153 дня. Как говорит Александр Николаевич, в декабре контракт на содержание заканчивается, будет разыгрываться новый — на два года, но особо желающих нет: «Это очень ответственная работа. Надо подготовить технику, противогололедные реагенты. Здесь такие бураны бывают, что ни зги не видно, движение по дорогам запрещают, а дорожники обязаны выполнять свою работу в любую погоду».

В дорожной сфере идет быстрая смена технологий, что в свою очередь требует наличия современной, более производительной техники. «Наша отрасль очень капиталоемкая, но без хорошего оборудования сегодня невозможно работать. Если мы не будем обновлять парк дорожно-строительной техники, будем в отставании. Например, раньше в контрактах не было условия — фрезирование дорог. В этом году в рамках государственных контрактов были произведены работы по фрезированию существующего асфальтобетонного покрытия общей протяженностью 42 км. Для фрезы это месяц работы. В свое время мы купили ее за 40 млн руб., сейчас ее стоимость выросла, наверное, вдвое. Понятно, что окупит она себя не скоро, а без нее невозможно выполнить условия контракта. Мы много спорили: стоит ли покупать фрезу, когда можно взять ее в аренду. Первое время мы так и делали, нанимали фрезу с экипажем, но это не всегда удобно, учитывая сжатые сроки дорожного сезона. Поэтому при всех издержках выгоднее иметь собственную технику, что позволяет нам работать по своему графику, ни под кого не подстраиваясь, и избежать рисков невыполнения контракта», — убежден руководитель подрядной организации.

На предприятии обновили парк экскаваторов, КДМ и специальной

техники. Безусловно, на фоне санкционного давления стало сложнее с запчастями для импортной европейской техники. Период ожидания замены запчастей от официальных дилеров может доходить до 6–8 недель, но для дорожников это недопустимые сроки. Чтобы техника не простаивала, находят другие варианты.

Предприятие имеет три АБЗ, совокупная мощность которых позволяет полностью обеспечивать не только собственные потребности в асфальтобетоне, но и продавать его на открытом рынке в другие регионы. На сегодняшний день ООО «Русь» выпустило 75 тыс. тонн асфальта.

За качеством асфальтобетонной смеси следят сотрудники лаборатории, которая оснащена всем необходимым оборудованием, позволяющим производить процессы по четко установленным регламентам, необходимым для качественного выполнения работ. Кроме того, кураторство осуществляет и головная лаборатория департамента автомобильных дорог Ульяновской области. Так что все процессы под жестким контролем.

Как известно, губернатор Ульяновской области Алексей Русских поставил задачу по повышению уровня средней заработной платы в регионе во всех отраслях экономики. И надо сказать, что по темпам роста зарплат Ульяновская область вышла на третье место среди субъектов Приволжского федерального округа.

Тем не менее проблема перетока кадров в столицу, где уровень зарплат выше, сохраняется и характерна не только для Ульяновской области. В ООО «Русь» трудятся почти 300 человек, костяк коллектива — это молодые люди. Практически весь инженерно-технический состав и начальники участков — не старше 35–40 лет. Востребованы механизаторы, электрики, слесари по контрольно-измерительным приборам и автоматике (КИПиА). Предприятие предлагает достойную заработную плату, в среднем 43 тыс. руб., что выше средней по области. В июле уровень средней зарплаты поднялся до 63 тыс. руб.

Кроме этого, организация оказывает другие меры социальной поддержки для своих работников, такие как строительство жилья. «Мы купили несколько зданий и переделали их под квартиры. Шесть работников предприятия уже получили ключи. Сейчас оформляем участки под строительство домов», — поделился новостями Александр Шадышков.

Жители Барышского, Николаевского, Новоспасского, Карсунского и Вешкаймского районов видят, как преобразуются дороги и придомовые территории, и это все заслуга ООО «Русь».

«Мы стараемся все делать на совесть, будь то контракты по содержанию или контракты по ремонту. Настраиваем людей работать качественно, ведь это наш родной дом», — заключил Александр Шадышков.





**Генеральный директор
ООО «ТАН»
Рамиль Хуснетдинов**

Подрядчик силен заказами



У ООО «ТАН» их с каждым годом все больше

В переводе с татарского слово «тан» означает «рассвет», «утренняя заря». Вот и решили учредители ООО «ТАН», которое занимается строительством, ремонтом, летним и зимним содержанием автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в трех районах Ульяновской области – Старокулаткинском, Радищевском и Павловском, назвать компанию столь поэтическим именем.

– Мы хотели, скажем так, презентовать свою деятельность как создание путей-дорог, ведущих к рассвету, к утренней заре, – пояснил генеральный директор ООО «ТАН» Рамиль Хуснетдинов, – поэтому и соответствующий символ компании придумали.

В 2022 году ООО «ТАН» отметило свое 10-летие. Создана компания была на базе Старокулаткинского ДРСУ с дислокацией в рабочем поселке Старая Кулатка Ульяновской области. Сегодня компания осуществляет свою деятельность на трех крупных объектах, расположенных по одному в каждом районе, но основную ведет в районе своей дислокации. Работы ООО «ТАН» осуществляет в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Старокулаткинский район с населением порядка 15 тыс. человек находится на границе с Саратовской областью. Через него проходит автодорога регионального значения. Работы по ее ремонту велись два года. На некоторых участках были вновь созданы объекты транспортной инфраструктуры. И прежде всего это коснулось райцентра. Осуществлялись работы в два этапа и включали в себя два равных участка пятикилометровой автодороги в обход поселка Старая Кулатка. По 2,5 км – на каждый этап. Завершились работы в 2021 году. Главная цель была достигнута: выведен за границы Старой Кулатки поток грузового транспорта. За счет этого удалось значительно повысить уровень безопасности дорожного

движения, комфортного проживания местного населения, а также заметно улучшить экологическую обстановку в населенном пункте.

В рамках проделанной работы ООО «ТАН» выполнило регенерацию дорожной одежды, планировку откосов, устройство асфальтобетонного покрытия, укрепление обочин, обустройство знаков, сигнальных столбиков, разметки, а также установку катафотов по осевой линии на опасных участках.

Одновременно с работами в Старокулаткинском районе в соседнем поселке Радищево компания реализовывала муниципальный контракт по строительству велодорожки на улице Кооперативной. Здесь был уложен бордюрный камень с последующим устройством асфальтобетонного покрытия.

Участки эти являлись аварийными, пешеходы преодолевали их по проезжей части. Работы осложнялись большим количеством столбов, наличием водопроводных колонок и газовых труб на пути прокладки велодорожки. Необходимо учесть и весьма жаркую погоду, которая установилась в летний период 2021 года, а также большой объем ручного труда. Тем не менее подрядчик успешно справился с поставленными задачами. Ранее силами специалистов ООО «ТАН» подобные работы были выполнены на улицах Заводская и Советская.

Очень важным в деятельности предприятия является его ежегодное участие в ремонте небольших, но необходимых каждому селу 100–200-метровых участков.

Сегодня штатная численность компании составляет 164 человека. Из них в Старокулаткинском районе работают 95 человек, в Радищевском – 32 специалиста и в Павловском районе – 37 сотрудников. Все они со средним специальным и высшим образованием.

– В штате опытные водители как автомобилей, так и спецтехники, механизаторы, начальники участков, ИТР, – отметил Рамиль Хуснетдинов. – Работают, не побоюсь этого слова, самоотверженно, как сегодня принято говорить – 24/7. Средний возраст – 40 лет. Есть, конечно, и молодежь, есть и работники, которым уже хорошо за 50 лет. Именно они для нашего предприятия – самое большое богатство. У них есть то, чего сегодня катастрофически не хватает, – опыт и знания. К сожалению, на данный



момент имеет место всеобщая болезнь под названием кадровый голод. Тем не менее, принимая на работу кого-то, мы ориентируемся прежде всего на место проживания человека. Предпочтение отдается местному населению, поскольку у нас большинство жителей знают друг друга в лицо и могут дать соответствующую характеристику претенденту на трудоустройство. Лучше мы доучим человека, чем будем брать неизвестно кого. На предприятии развернута деятельность по подготовке специалистов, прохождению ими курсов повышения квалификации. Идет активная работа по налаживанию связей с образовательными учреждениями.

Общая протяженность дорог, которые реконструирует, строит и обслуживает коллектив ООО «ТАН», составляет без малого 560 км. Рамиль Хуснетдинов хотя бы раз в неделю совершает инспекцию участков дорог, где ведутся работы. Иногда даже за день он умудряется объехать все 560 км, чтобы лично убедиться, что дела в норме, все идет по намеченной программе.

Из общего километража дорог с асфальтобетонным покрытием почти 500 км, 42 мостовых перехода и 264 искусственных сооружения на дорогах. Объемы работ особенно выросли за последние три года. К примеру, в 2022 году этот показатель уже составляет 500 млн руб., что на 30% больше аналогичного периода прошлого года. В значительной степени этому способствует техническая оснащенность подрядной организации. На данный

момент парк компании составляет порядка 80 единиц малой механизации, автомобильного транспорта и спецтехники. В том числе это асфальтоукладчики, автогрейдеры, фронтальные погрузчики, катки и многое другое. Особое место занимают отечественные самосвалы КамАЗ. Их в парке больше всей остальной техники – 20 единиц. Рамиль Хуснетдинов пояснил, что, помимо производственной необходимости, самосвалы КамАЗ – это своего рода дань памяти его отцу, который в Старокулаткинском ДРСУ проработал 25 лет, был основателем ООО «ТАН» и большим приверженцем отечественной техники, в том числе этих грузовиков.

– Наряду с российскими образцами у нас есть и импортные, – рассказал Рамиль Хуснетдинов. – Средний возраст парка – 5–7 лет. Есть и абсолютно новые, мы их приобрели в 2022 году: асфальтоукладчик «Вольво», несколько китайских самосвалов, которым всего по году. Но в связи с ситуацией, сложившейся с импортной техникой, в дальнейшем будем ориентироваться на российский рынок. Это и по цене выгоднее, и в части приобретения запасных частей. Есть у нас, конечно, их определенный запас для импортной техники, но он ведь не безразмерный.

Весь парк обеспечен системой ГЛОНАСС, можно следить за каждой техникой из диспетчерской.

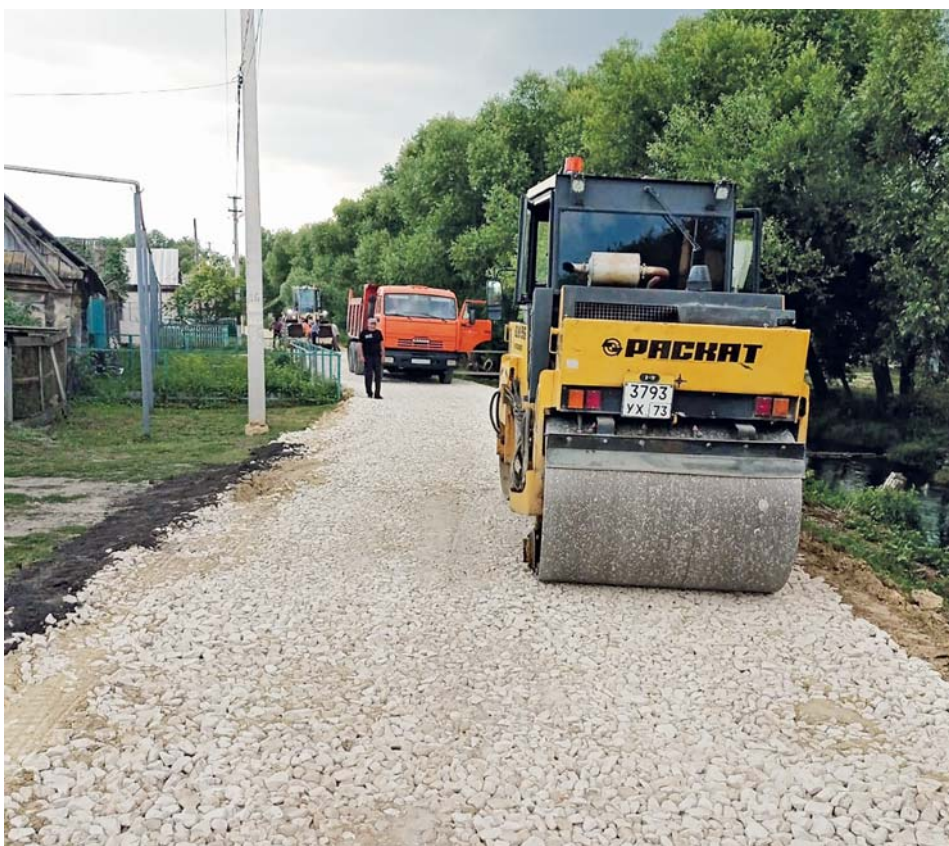
Подрядчик ООО «ТАН» – компания, умеющая экономить средства, тем не менее здесь уделяется большое внимание своевременности

и качеству выполняемых работ. Подтверждение тому – производство необходимых материалов для строительства, реконструкции и ремонта дорог на базе собственного асфальтобетонного завода. Его производительности вполне хватает для обслуживания всех 560 км автодорог. И это при том, что АБЗ был построен в начале 2000-х. Но завод постоянно находится в процессе модернизации.

Сегодня на заводе производят асфальт различных марок. В составе асфальта битум и полимерно-битум вяжущий (ПБВ). За счет этого асфальт обладает улучшенными качественными характеристиками, повышенной стойкостью к остаточным деформациям, трещинообразованию при низких температурах и усталому растрескиванию. Все это позволяет использовать его для дорожных покрытий с интенсивным воздействием транспорта при негативных условиях окружающей среды.

В общей сложности за смену АБЗ производит 400–450 тонн асфальтобетонной смеси разных марок.

На предприятии функционирует собственная лаборатория, которую используют для контроля над всеми процессами и операциями при строительстве, ремонте дорог и выпуске заводской продукции. В планах у руководства компании – строительство еще одного завода для выпуска асфальтобетона. Объемы растут, и новое производство даст возможность впредь сохранять независимость от сторонних поставщиков.





ООО «АльфаТрансСтрой»: ровной всем дороги!

Этим принципом руководствуется коллектив компании



Дорожно-строительная организация ООО «АльфаТрансСтрой» была создана в 2017 году. Компания очень быстро стала лидером дорожного строительства и по сей день не собирается сдавать своих позиций, уверенно делая ставки на будущее. Предприятие не боится рисковать, внедряя новейшую технику и передовые технологии. В настоящий момент «АльфаТрансСтрой» делает акцент на федеральных проектах, где требования со стороны заказчиков очень высоки. О сегодняшнем дне и перспективах компании рассказал генеральный директор ООО «АльфаТрансСтрой» Радик КУЛИКОВ.

– Радик Гельметдинович, расскажите, пожалуйста, подробнее о возможностях компании.

– Компания «АльфаТрансСтрой» осуществляет широкий спектр дорожно-строительных работ. В распоряжении наших специалистов на-

ходится собственный современный парк дорожно-строительной техники – более 50 единиц, а также своя производственная база, включая два асфальтобетонных завода, бетонный завод (60 м³/час), место хранения для битумного вяжущего, – что позволяет компании выполнять большие объемы работ одновременно и в кратчайшие сроки. Оперативность и универсальность нам обеспечивает использование новейших методов и высококачественных инновационных материалов.

Мы работаем качественно, и благодаря профессионализму коллектива и стремлению к самым высоким результатам нам удается сохранить лидирующую позицию на рынке и своей деятельностью способствовать обеспечению бесперебойного и безопасного движения автомобильного транспорта по дорогам Ульяновска и Ульяновской области.

Для поддержания высокого качества выполняемых работ в ООО «АльфаТрансСтрой» создана система производственного контроля, состоящая из дорожной лаборатории (аккредитованной и оснащенной новейшим оборудованием). Она осуществляет входной и операционный контроль материалов, используемых при проведении работ, а также контроль качества выпускаемой предприятием продукции: асфальтобетонных смесей, бетонных смесей, битумных эмульсий и т. д. Соответственно, система производственного контроля охватывает не только строительство, реконструкцию, ремонт и содержание

автомобильных дорог, но и производство конструкций, изделий, материалов и оборудования, а также подготовку рабочей документации.

– Кто является вашими крупнейшими заказчиками?

– Компания сотрудничает с такими заказчиками, как Управление дорожного хозяйства и транспорта города Ульяновска, Департамент автомобильных дорог Ульяновской области, ООО «Завод ТехноНИКОЛЬ – Ульяновск», ПАО «Т Плюс», ООО «Дарс-Строительство».

– Можете перечислить самые значимые проекты, выполненные компанией?

– ООО «АльфаТрансСтрой» за последние четыре года – с 2019-го по 2022-й – в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» выполнило работы по обустройству автомобильных дорог Ульяновской области. Были проведены работы по нанесению горизонтальной разметки на автомобильных дорогах, установке ограждения барьерного типа, замене аварийного ограждения и установке дорожных знаков, по приведению в соответствие новым национальным стандартам пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования регионального, муниципального значения Ульяновской области. Суммарный объем выполненных нами работ в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» по обустройству автомобильных дорог Ульяновской области составляет более 10 тыс. км.

В 2022 году ООО «АльфаТрансСтрой» в рамках национального проекта выполнило работы по ре-



монту автомобильной дороги Чердаклы – Бряндино Чердаклинского района Ульяновской области. Также методом холодной регенерации – ресайклером была отремонтирована автомобильная дорога Димитровград – Старая Сахча Мелекесского района Ульяновской области протяженностью 5,5 км.

Кроме того, наша компания принимала участие в таких проектах, как ЧМ по футболу в Самаре в 2018 году, в дорожно-строительных работах на территории ООО «Завод ТехноНИКОЛЬ – Ульяновск», на заводе LEGRAND в Ульяновске; работал коллектив и на объектах таможенной инфраструктуры портовой особой экономической зоны на территории муниципального образования «Чердаклинский район» в Ульяновской области.

География наших работ – это в основном Ульяновская область, сам город Ульяновск, а также работаем на территории ближайших областей: Самарской, Нижегородской, Ивановской, Московской, Чувашской Республики, Республики Татарстан.

– Чем занимается ваша компания, когда заканчивается дорожно-строительный сезон?

– Работа компании не останавливается и в зимнее время. Сразу после окончания сезона дорожных работ предприятие начинает подготовку к следующему.

– Радик Гельметдинович, расскажите, пожалуйста, подробнее о ремонте городских дорог.

– В этом году мы выполняли работы по ремонту улицы Федерации, в рамках которой проложены новая канализация, электрические кабели и кабели связи.

Еще одним важным для города объектом является строительство автомобильной дороги по улице Абулкова в Засвияжском районе Ульяновска. В объем работ на данном участке входят: устройство наружных электрических сетей и линий связи, наружных сетей канализации и водоснабжения, дорожной одежды и работы по обустройству автомобильной дороги, в том числе будут учтены интересы маломобильных групп граждан. Она станет подходом к развязкам, строящимся сейчас через реку Свиягу с выходом на улицу Минаева сквозь улицу Шевченко. Работы ведутся в рамках федеральной программы «Стимул».

Компания ООО «АльфаТрансСтрой» на достигнутых результатах останавливаться не собирается. В перспективах развития у компании ремонт и строительство больших развязок на трассах федерального значения. Для этого продолжает модернизироваться автопарк предприятия, привлекаются и обучаются новые кадры. Большое внимание уделяется подготовке молодых специалистов.



Предстоящий 2023 год для ООО «Ульяновсктрансстрой» (УТС) юбилейный. Компания отметит свое 10-летие. Об успехах, достигнутых предприятием за минувшее годы, его сегодняшней трудовой деятельности и планах на ближайшую перспективу мы попросили рассказать директора ООО «Ульяновсктрансстрой» Павла СТЕПАНОВА.

– Начиная буквально с первых дней своего существования и по сегодняшний день компания является одной из крупнейших подрядных организаций региона. Назовите основные объекты, на которых УТС довелось работать, и что конкретно было сделано.

– Одно из основных направлений деятельности ООО «Ульяновсктрансстрой» – это полный комплекс работ по строительству, ремонту и содержанию сети дорог федерального и регионального значения общей протяженностью более 1,5 тыс. км в семи районах Ульяновской области. Особенно большие объемы работ пришлось на последние пять лет. Уже в 2017 году были известны эти объемы на следующий, 2018 год. В частности, это переходящие объекты капитального строительства в городе Димитровграде: подъезд от улицы Курчатова к Федеральному высокотехнологичному центру медицинской радиологии и реконструкция улицы Промышленная.

В 2017 году нашей организацией производился капитальный ремонт 7-километрового участка автомобильной дороги федерального значения Р-178 Саранск – Сурское – Ульяновск. Это важнейший участок как для автомобильного транспорта, осуществляющего межрегиональные транзитные перевозки, так и для местного населения – жителей п. Языково и с. Прислониха.

Также наша организация занимается содержанием автомобильной дороги Ульяновск – Димитровград – Самара, которая в 2019 году вместе с «Президентским» мостом перешла в федеральную собственность и стала частью трассы Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск, подъезд к городу Самара. Протяженность дороги на территории области составляет 117 км.

В 2021 году, в том числе в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги», который является важным социально-экономическим направлением для развития области, велись работы по ремонту действующей сети автомобильных дорог общего пользования в рамках одного муниципального и четырех государственных контрактов. Протяженность отремонтированных участков составила 54,7 км.

Стоит также отметить строительно-монтажные работы, выполненные в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы в 2020–2021 гг.».

ООО «Ульяновсктрансстрой» принимало также активное участие в реализации государственной программы Ульяновской области «Развитие транспортной системы Ульяновской области на 2014–2021 гг.» в части строительства объекта

Десять лет засучив рукава

ООО «Ульяновсктрансстрой» повышает транспортную доступность



«Второй пусковой комплекс первой очереди строительства мостового перехода через реку Волга в городе Ульяновске».

На протяжении 2021–2022 годов, в рамках реализации госпрограммы Российской Федерации «Комплексное развитие сельских территорий», УТС ведет строительно-монтажные работы на двух объектах капитального строительства.

Первый – это «Реконструкция автомобильной дороги п. Новоселки – п. Ковыльный км 5+000 – км 16+761 Мелекесского района Ульяновской области» общей протяженностью 11,76 км. Эта дорога является единственной транспортной артерией для жителей п. Ковыльный и п. Видный и обеспечивает выезд на дорогу регионального значения Димитровград – Узюково – Тольятти. В 2022 году нашей организации предстоит довести двухполосную дорогу до норматива, что позволит обеспечить бесперебойное и круглогодичное движение автотранспорта к зданию фельдшерско-акушерского пункта в п. Ковыльный.

Второй объект – «Строительство автомобильной дороги по улице Мираксовой в с. Лесная Хмелевка Мелекесского района Ульяновской области» общей протяженностью 1,73 км.

Помимо этого, в рамках реализации капиталоёмких проектов с участием УТС в текущем году ведутся работы на объекте «Реконструкция моста по ул. Минаева с подходами в городе Ульяновске». Суммарная протяженность объекта составляет 1,5 км, срок завершения работ – сентябрь 2024 года.

– В каких регионах, кроме Ульяновской области и города Ульяновска, осуществляет деятельность УТС?

– Свою деятельность мы осуществляем также в городе Сызрань Самарской области.

– Какие организации являются основными партнерами УТС?

– Основными партнерами нашей организации являются ООО «Самаратрансстрой», осуществляющее комплексное строительство и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, ООО «Симбирская энергосервисная компания», деятельность которой связана с монтажом и переустройством освещения и линий электро-снабжения и связи, и проектный институт ООО «Инждор».

– В конце августа 2022 года на заседании штаба по комплексному развитию региона под председательством губернатора Алексея Русских обсуждалась реализация нацпроекта «Безопасные качественные дороги». В частности, речь зашла о строительстве, капремонте, реконструкции и обслуживании мостов и путепроводов. Известно, что УТС в этой работе принимает активное участие. В чем конкретно оно заключается?

– Как я уже говорил, ООО «Ульяновсктрансстрой» активно участвует в реализации важнейших социальных программ в регионе, в том числе национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В 2017 году в Ульяновской городской агломерации силами нашей компании был выполнен ремонт

проезжей части более десятка улиц. Это проспект Нариманова, улицы Маяковского, Урицкого, Скобелова, Карлинское шоссе, Московское шоссе. Помимо ремонта покрытия проезжей части, мы выполняли ремонт тротуаров, устройство заездных карманов и обустройство остановочных пунктов общественного транспорта, монтаж уличного освещения, установку ограждений и светофоров, а также их модернизацию. В 2020 году область сделала акцент на ремонте дорог, и силами ООО «Ульяновсктрансстрой» были отремонтированы почти 100 км автомобильных дорог, а также построены 2,26 км. В текущем дорожно-строительном сезоне в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» ведутся только ремонтные работы.

– Что на сегодняшний день представляет собой производственная база УТС?

– В 2021 году был приобретен и запущен новый АБЗ производительностью 160 тонн в час, который расположен в с. Сабакаево Мелекесского района. Это один из трех АБЗ. Два других находятся в с. Большие Ключищи Ульяновского района и п. Чердаклы Чердаклинского района.

Совокупные мощности заводов позволяют выпускать более 210 тыс. тонн асфальтобетонных смесей за сезон и тем самым полностью удовлетворить собственную потребность в этом материале, а также в случае увеличения объемов работ в рамках новых контрактов обеспечить исполнение вновь принятых обязательств.

При выполнении работ используются технологии, соответствующие новым национальным нормативным требованиям, а также соблюдаются требования межнациональных стандартов в рамках Технического регламента Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог».

Для контроля асфальтобетонной смеси при ее выпуске и укладке оборудована дорожная лаборатория на производственной базе в селе Большие Ключищи, которая на 100% укомплектована современным оборудованием для различных методов контроля.

– Используете ли вы в работе ИТС-технологии?

– Да, используем. При устройстве земляного полотна и конструктивных слоев дорожной одежды применяется спецтехника, укомплектованная системами автоматического контроля высотных отметок, продольной и поперечной ровности. Кроме того, 90% задействованной техники оборудовано системой ГЛОНАСС.

– Из каких видов и количества специализированной техники и грузового автотранспорта состоит парк предприятия? Какова доля импортной техники и существует ли проблема с запасными частями, узлами, агрегатами для нее в силу нынешних санкционных действий?

– Парк специализированной техники и грузового автотранспорта состоит из 127 единиц, доля специализированной техники составляет 85%. Проблемы с запасными частями в силу санкционных действий, к сожалению, существуют, цены на них значительно выросли. Полностью заменить импортную технику на отечественную в данный момент нет возможности, так как из 127 единиц от общего количества 72 единицы – импортного производства, что составляет более 50% автопарка предприятия.

– Какова на данный момент штатная численность УТС и каковы ближайшие планы работы компании?

– На сегодня штатная численность ООО «Ульяновсктрансстрой» составляет 609 человек. В ближайших планах – реализация контрактов по ремонту и содержанию существующей сети дорог на территории области (в том числе «контракты жизненного цикла»). Они заключены до 2023 года. До осени 2024 года будут продолжаться работы по реконструкции моста через реку Свягу по ул. Минаева в Ульяновске.





У нас общие цели

Девиз ООО «Стройцентр»: «Хочешь сделать хорошее людям — построй дорогу»

Стройцентр — подрядная организация, которая занимается капитальным ремонтом и ремонтом автомобильных дорог Ульяновской области. На предприятии трудятся порядка 150 человек. Организация располагает двумя АБЗ производительностью 160 и 100 тонн в час, большим парком дорожно-строительной техники, хорошо оснащенной лабораторией.

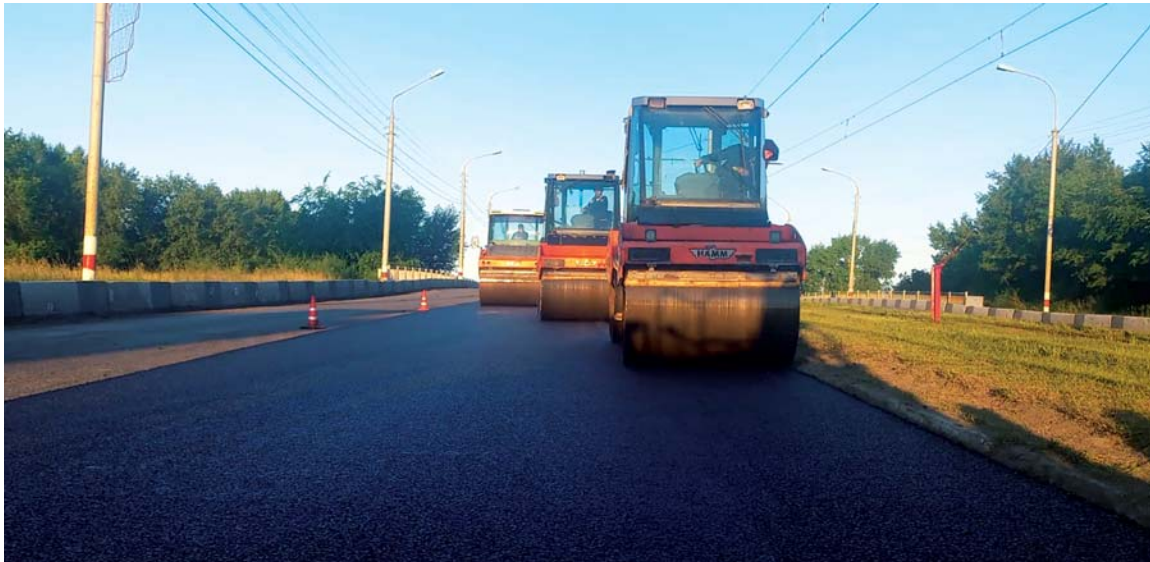
Лучший в профессии

Знакомство с предприятием началось с посещения асфальтобетонного завода, где оператор Алексей Глухов показал свое рабочее место — пункт управления и рассказал о возможностях АБЗ производства Колокшанского агрегатного завода (г. Владимир). «Я работаю оператором более 10 лет и могу сказать, что это самый лучший отечественный завод. Все железо — колокшанская разработка, вся начинка — автоматика, пневматика — немецкая и итальянская. Завод осуществляет полный комплекс сервисной поддержки: гарантийное и послегарантийное обслуживание, диагностику, реконструкцию и модернизацию оборудования, обеспечивает расходными материалами, запасными частями, узлами и агрегатами на протяжении всего срока эксплуатации оборудования. Так что в этом плане никаких проблем нет. Если надо, то специалисты завода могут проконсультировать по телефону. Мы производим асфальт разных марок не только для себя, но и для других организаций. Все делаем строго по рецептуре. Если выявляются какие-то отклонения, оперативно можем откорректировать программу. Ежедневно осуществляется лабораторный входной и выходной контроль», — рассказал Алексей Глухов.

Хороший стимул

Дорожники начинали свою деятельность с ямочного ремонта, постепенно увеличивали объемы. В этом году ООО «Стройцентр» участвует в реализации нацпроекта БКД, в работе находятся контракты общей стоимостью порядка 300 млн руб. Заказчиками выступают ОГКУ «Департамент автомобильных дорог г. Ульяновска», управление дорожного хозяйства и транспорта администрации г. Ульяновска, комитет дорожного хозяйства г. Ульяновска, МБУ «Стройзаказчик».

«Перед нами стоит задача — отремонтировать более 30 автомобильных дорог в Ульяновске, Димитровграде и Ульяновской области



общей площадью более 192 тыс. м². Ремонт двух крупных объектов в Ульяновске — проспект Созидателей (от пр-та Генерала Тюленева до пр-та Дружбы Народов) и Ульяновский проспект (от пр-та Авиастроителей до пр-та Ленинского Комсомола) в Заволжском районе, который длился в течение трех лет, мы в этом году завершили. Также отремонтированы пять улиц в областном центре», — сообщила генеральный директор ООО «Стройцентр» Сатеник Амирагян.

Кроме этого, ведутся ремонтные работы на пр-те Автостроителей (от ул. Донская до ул. Западная) в Димитровграде: протяженность участка около 900 м, площадь порядка 14,5 тыс. м².

Силами ООО «Стройцентр» будут также отремонтированы дороги в Новоульяновске, Старомайском, Чердаклинском и Ульяновском районах области.

Общество занимается благоустройством парка «Дружбы народов» и дворовых территорий в Засвияжском и Заволжском районах Ульяновска общей площадью ремонта более 20 тыс. м². «Кроме заказчиков, очень хорошо стимулируют нашу работу общественники, особенно это чувствуется, когда идет ремонт придомовых территорий. Жители близлежащих домов проявляют повышенное внимание к тому, что делают дорожники. Если по каким-то причинам был допущен брак, мы никогда не бросим объект — вернемся и переделаем, чтобы не было никаких нареканий», — заверила Сатеник Амирагян. — «Особенно приятно, когда жители звонят и благодарят нас за качественную работу. Я так считаю: хочешь сделать людям что-то хорошее — построй дорогу».

В конце сентября завершается строительный сезон, начинается подготовка к очередной кампании по контрактации. «Мы готовы взять дороги на содержание, однако одним из условий контракта является наличие опыта, — такого опыта у нас нет, и получается замкнутый круг: в торгах, где разыгрывается содержание, мы не можем участвовать, — жалеет подрядчик, — хотя располагаем всем необходимым оборудованием и кадрами. В планах — расширение производства, приобретение новой дорожно-строительной техники».

В ООО «Стройцентр» давно вынашивают идею открыть на базе своего предприятия учебный центр для обучения рабочим специальностям, работе на современной дорожной технике, поделилась планами гендиректор: «Хотим брать на практику учащихся строительного техникума с последующим трудоустройством. Средний уровень зарплаты на предприятии свыше 60 тыс. руб., те, кто работает на асфальтоукладчиках, получают до 100 тыс. руб. в месяц».

Забота наша такая

Высококвалифицированные специалисты трудятся в отделе ИТР. «Основная наша задача — определение и корректировка объемов работ, согласование с заказчиком», — рассказал начальник отдела ПТО Игорь Моисеев. — «Решаем все вопросы, которые возникают на этапе проектирования, в процессе работы и сдачи объектов, все это ложится на наши плечи. Моя зона ответственности — согласовывать объемы и решать проблемные вопросы, например, неучтенные или дополнительные работы, аварии, чрезвычайные ситуации и т. д.».

«Игорь участвует во всех торгах. Все аукционы, которые мы выиграли, — это его заслуга, — пояснила Сатеник Амирагян. — На первом этапе он занимается подготовкой и анализом документации, потому что работа начинается не тогда, когда мы взяли объект, а когда объявили конкурс. Предварительно объект нужно обшарить, понять, насколько это выгодно, сможем ли мы его потянуть, высчитать финансовую сторону, определиться по срокам, правильно оформить документы».

«Если цена контракта не отвечает реалиям на рынке, пытаемся согласовать новые цены с заказчиком через дополнительное соглашение. Закон позволяет в некоторых случаях увеличивать цену согласно определенному перечню. Но все это нужно обосновать, доказать, что цены взяты не с потолка, что поставщики именно по таким ценам поставляют материалы, из которых мы делаем асфальт, — продолжил Игорь Моисеев. — Были такие ситуации, когда из-за резкого скачка цен многие подрядчики отказывались работать уже после заключения контракта. Мы часть работ отдаем на субподряд (установка знаков, ограждения, светофоров), и субподрядчики тоже отказывались работать, так как цена на металл выросла на 30%. Где-то шли на уступки, оставляли решение вопроса до стабилизации цен, или приходилось часть работ выполнять собственными силами, ведь исполнять контракт надо, это наша забота, наши риски. С заказчиком мы находим общий язык, так как у нас одна цель — отремонтировать дорогу. Заказчик прекрасно понимает, какая ситуация с материалами, с поставками, и, где может, старается помочь как в организационном плане, так и финансово, а мы стараемся его не подвести».

Двойной контроль

Профессионалы своего дела работают и в лаборатории, которая оснащена современным оборудованием. Перед началом дорожного сезона силами трех человек проверяются все материалы, необходимые для изготовления асфальтобетонной смеси, затем в лабораторных условиях подбирается рецептура. «На заводе осуществляется пробный запуск и проверяется соответствие асфальта ГОСТам. В течение сезона ежедневно берем пробы асфальта, в лабораторных условиях проводим различные испытания. Старые марки асфальта проверяем на среднее водонасыщение, плотность при различных температурах, новые — на наличие воздушных пустот, максимальную плотность, зерновой состав. После укладки асфальта на объекте по истечении суток выезжаем на дорогу, делаем вырубку, берем керн и проверяем качество уплотнения асфальта. Если мы выходим на новый объект, то представители лаборатории заказчика тоже берут пробы асфальта и дают свое заключение», — рассказал главный технолог Владимир Миргородский.

Прибыль и не только

Сегодня многие организации с целью повышения результатов своей деятельности стараются оптимизировать и автоматизировать производственные процессы, внедряют концепцию бережливого производства.

В ООО «Стройцентр» за это отвечает Артем Бердников. Несмотря на молодой возраст — Артем учится на третьем курсе в НИУ ВШЭ на факультете «Высшая школа бизнеса» по программе «Управление бизнесом», — будущий управленец изучает опыт крупных столичных дорожных организаций, старается внедрить на предприятии стратегию устойчивого развития и реализовать свои идеи.

«Никто не будет отрицать, что главная цель любого частного предприятия — это извлечение прибыли. В дорожной сфере важно не только получить прибыль, но в целом подходить ответственно к конечному результату с точки зрения устойчивого развития, повышения качества работы, стремиться к оптимизации экономических издержек и совершенствованию производства с учетом интересов общества и окружающей среды, — убежден Артем. — Если многие традиционные предприятия стараются на чем-то сэкономить, чтобы побольше положить себе в карман, суть бережливого производства состоит в том, чтобы создавать что-то полезное для потребителей при одновременном сокращении расходов, — это заставляет думать не только о себе, уделять больше внимания качеству производственных процессов. Работа такого предприятия, как наше, предполагает большое количество вредных выбросов, поэтому необходимо грамотно выстраивать логистику, чтобы не было перепроба автотранспорта, заниматься распределением и сбором мусора на объектах, совершенствованием производства, внедрением передовых технологий, чтобы показывать наилучший результат».

Вникая во все производственные процессы, учитывая специфику дорожной деятельности, начиная от качества производимого асфальта и заканчивая технологией его укладки, Артем вносит конкретные предложения по улучшению экономических и производственных показателей работы предприятия, на практике применяет полученные теоретические знания.

«Отличительная черта Артема — целеустремленность и ответственный подход к делу. Он разбирается во многих вещах, особенно что касается организации производства, это экономит очень много времени», — заключила Сатеник Амирагян.



В Майнском АТП на первом месте дисциплина

Константин Ярославский: «Плохих водителей на работу не берем»



Генеральный директор
АО «Майнское АТП»
Константин Ярославский

Недавно АО «Майнское АТП», расположенному в поселке городского типа Майна в Ульяновской области, исполнилось 75 лет. История предприятия началась в марте 1946 года, когда в Майне организовали автороту. Предприятию было передано 22 ленд-лизских Форда и два автомобиля ГАЗ-АА, трудоустроено 40 человек. На тот момент это автомобильное оснащение новой автороты было как нельзя вовремя: страна только-только стала приходить в себя после окончания Великой Отечественной войны. И весь автопарк был задействован на сельскохозяйственных работах.

За минувшие десятилетия АТП не раз меняло свой статус, название, но дислокация оставалась неизменной – Майнский район, образованный в 1930 году и вошедший в состав Ульяновской области в 1943 году. Сегодня площадь района составляет 2306 км². Именно на этой территории осуществляет свою деятельность АО «Майнское АТП».

– Маршрутная сеть включает 22 маршрута, – рассказал генеральный директор АО «Майнское АТП» Константин Ярославский. – В том числе 12 маршрутов внутримуниципальных, 9 межмуниципальных и один городской в границах поселка Майна. По этому маршруту – «Майнская центральная районная больница – поселок Сельхозтехника – Лесокомбинат» – наш автобус за день совершает пять «кругорейсов», охватывая все удаленные микрорайоны поселка. С администрацией района мы заключили договор на бесплатный провоз по этому маршруту школьников к местам учебы. Все затраты на этот счет нам компенсирует районная администрация.

Сегодня парк АТП включает 30 единиц подвижного состава, в их числе 22 автобуса, благодаря которым предприятие охватывает 98% территории или 42 населенных пункта района.

Помимо пассажирских перевозок, АТП занимается доставкой продуктов питания в образовательные учреждения и детские сады района. Среди них Майнский многопрофильный лицей, детские сады № 2 и № 5 и другие.

Поэтапное обновление парка АТП началось в 2015 году, когда были приобретены новые автобусы ПАЗ – 32053 в количестве 8 единиц. В 2016 году для перевозки продуктов – ГАЗ-28245. В 2017-м был приобретен УАЗ-390995-04 для перевозки запчастей. В 2020 году предприятие закупило два автобуса средней вместимости, произведенных на территории Ульяновской области.

– Все наши автобусы работают на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе, – пояснил Константин Ярославский. – Причем заправочная станция является собственностью АТП, что дает возможность заправлять подвиж-

ной состав без задержек. Кроме того, в нашем распоряжении собственная современная автомойка, работа которой также благоприятно влияет на экологию. Не отстаем мы и в отношении оснащения автобусов ИТС. На новых автобусах установлены тревожные кнопки, видеокамеры, которые в онлайн-режиме передают информацию в единую диспетчерскую службу. Причем не только в районную, но и в службу Ульяновска.

За последние четыре года на территории АО «Майнское АТП» произведен ремонт административного здания, автобусного гаража, ремонтной зоны, обгорожена территория предприятия. Все производственные участки, где осуществляются обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, оборудованы автоматическими воротами, установлены фонари естественного освещения. С учетом того, что основная часть парка – это автобусы ПАЗ, которые не в полной степени защищены от коррозии, все антикоррозийные работы также осуществляются непосредственно на предприятии. Здесь есть даже слесарь-рихтовщик. И восстановление кузова тоже производится на АТС. Так что помощь сторонних предприятий не требуется.

Очень серьезное внимание в АТП уделяется условиям работы и отдыха коллектива, численность которого на 1 июня 2022 года составляла 53 человека. Из них 19 водителей. Водительский стаж у большинства – более 10 лет.

В основном это жители Майны, есть четыре водителя из отдаленных районов. Обстановка на предприятии спокойная, пассажиры довольны. Это и понятно: каждого водителя они знают в лицо. Большинство жителей поселка и района, а их порядка 24 тыс. человек, пользуются автобусами очень часто. Поэтому водители АТП стали для них чуть ли не родственниками.

– Было время, когда водительский состав менялся довольно интенсивно, – рассказал Константин Ярославский, – причины на то были разные. Сейчас ситуация нормализовалась, появилась стабильность. Между тем хоть и не часто, но все же водительский состав предприятия меняется. Это естественно. На смену уходящим на пенсию приходит молодежь. Но есть среди наших ветеранов такие, кто остается на предприятии и работают в качестве наставников, поскольку в АО «Майнское АТП» вопрос подготовки кадров основной, и в качестве наставников лучше наших профи вряд ли можно кого-то найти.

Прежде чем принять человека на работу, администрация знакомится с его послужным списком через ГИБДД. Не привлекался ли он к административной ответственности за, скажем, управление транспортным средством в состоянии алко-



гольного опьянения. Или не был ли наказан за грубые нарушения ПДД. Особенно, если это происходило систематически. Словом, будущий работник не должен быть замечен в каких-либо нарушениях, поскольку девиз АТП – «Мы плохих водителей на работу не берем».

Перед тем, как вновь принятый водитель самостоятельно сядет за руль, он вместе с наставником в течение месяца должен объехать все 22 маршрута, познакомиться с остановочными пунктами, опасными участками, изучить правила, по которым необходимо обслуживать пассажиров. Бывает так, что работать в АТП приходят специалисты с богатым водительским опытом, но не работавшие ранее на пассажирском транспорте.

Все необходимые условия предусмотрены Приказом Минтранса России от 29 июля 2020 г. № 264 «Порядок прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Новый документ заменил предшествующий ему приказ министерства с таким же названием, и вступил в силу 1 января 2021 года, но с измененным содержанием. В част-

ности, традиционная «стажировка» заменена на «испытание», которое проходит водитель на транспортных средствах того типа и модели, на тех маршрутах, на которых он будет в дальнейшем самостоятельно работать. Информация о проведенных испытаниях содержится в листах испытаний. Храниться они должны у работодателя не менее 5 лет.

– Стабильности ситуации в АТП способствует также его устойчивое финансовое состояние, – отметил Константин Ярославский. – Вполне приличная по нашим меркам зарплата. Плюс социальный пакет, денежные вознаграждения по различным знаменательным событиям. Рост зарплаты водителей в 2021 году по сравнению с 2020-м составил 16,1%. По итогам полугодия 2022 года – уже 18%. До конца года планируем поднять заработок еще на 10%. При сохранении стабильности в 2023 году планируется повышение зарплаты работникам в два этапа. Первый – с 1 января 2023 года на 5% и с 1 июля 2023 года на 10%. Все это стимулирует работу наших водителей, у которых подчас рабочий день не нормирован. Взять тот же городской маршрут, который за день совершает пять «кругорейсов». Бывает, что в 5.00 автобус уже на линии. Водитель должен собрать детишек, чтобы развезти их по учебным заведениям, а после учебы доставить домой. Поэтому

водители АТП имеют отпуск 43 рабочих дня и пользуются рядом привилегий.

В АО «Майнское АТП» есть благоустроенная комната для отдыха водителей, функционирует собственный медицинский пункт, где один раз в два года проводится комплексный профилактический осмотр, предусматривающий вакцинацию от гриппа. Администрацией и профсоюзным комитетом большое внимание уделяется приобщению работников к физкультуре и спорту. Результатом мероприятий, направленных на охрану и укрепление здоровья работников АТП, стало сокращение производственного травматизма и профессиональной заболеваемости.

– Стабильная деятельность предприятия напрямую зависит от бережливого отношения к подвижному составу, – подчеркнул Константин Ярославский. – Под строгим контролем находится расход топлива и смазочных материалов, использование электрооборудования, ведется мониторинг цен на запчасти, материалы и автошины для их приобретения. Кстати, запчасти в рамках прямых договоров АО «Майнское АТП» получает от Павловского автобусного завода и Нижегородского автомобильного завода. Доставка осуществляется попутно через логистические центры.





Директор муниципального бюджетного учреждения (МБУ) «Горсвет» Михаил Чабан

Светлые планы Горсвета

В Ульяновске началась модернизация уличного освещения

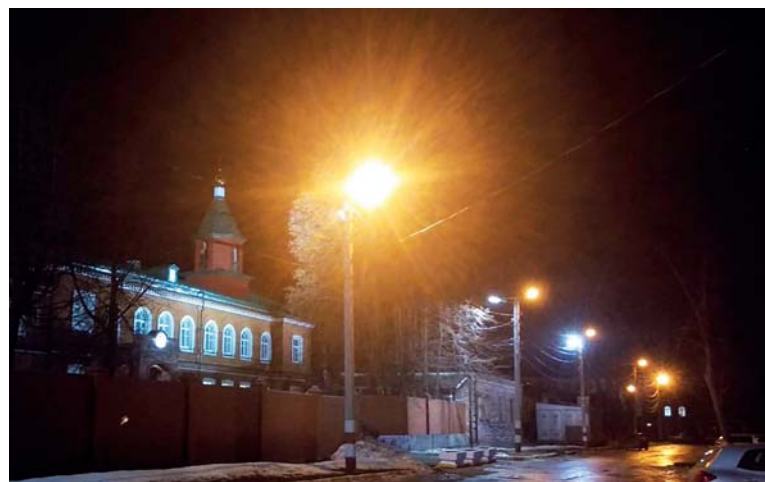
Предстоящий 2023 год для Ульяновска – особый: исполнится 110 лет, как в городе, тогдашнем Симбирске, открылась первая городская электростанция. Впрочем, начало развития здесь уличного освещения приходится на первую половину XIX века. С тех пор и до 1913 года улицы в городе освещались фонарями, заправленными различными горючими смесями.

Большинство пунктов питания наружного освещения, светильников, опор, воздушных и кабельных линий в Ульяновске было введено в эксплуатацию в 1970–1980 годах. На тот момент они отвечали всем необходимым требованиям, но сегодня состояние этой инфраструктуры оставляет желать лучшего. Основная ее часть – пункты питания наружного освещения, светильников, опоры, воздушные и кабельные линии – морально и физически устарели. Соответственно, имеют место серьезные расходы на ремонт, которые несет городской бюджет и, как следствие – высокие расценки на оплату электроэнергии.

По состоянию на сегодняшний день система уличного освещения города представляет собой сложный технологический комплекс. Общая протяженность сетей освещения более 1 тыс. км. Из них порядка 150 км – это кабельные линии, проложенные в грунте. Система включает в себя 526 пунктов питания и телемеханического управления, более 30 тыс. опор и свыше 33 тыс. светильников разного типа и мощности. При этом 67% светильников и 80% опор наружного освещения имеют сверхнормативный срок эксплуатации.

Большая часть воздушных линий сети наружного освещения выполнена неизолированным проводом. При неблагоприятных погодных условиях происходят схлесты и короткие замыкания, частые обрывы проводов, что нарушает работоспособность системы наружного освещения.

– До настоящего времени работы по ремонту сетей наружного освещения и работы по автоматизации обслуживания сетей наружного освещения проводились точечно, без применения комплексного подхода по модернизации наружного освещения, в том числе по повышению энергоэффективности, –



пояснил директор муниципального бюджетного учреждения (МБУ) «Горсвет» Михаил Чабан. – В адрес главы города Ульяновска Дмитрия Вавилина неоднократно поступали представления об устранении нарушений в части ненадлежащего исполнения полномочий, относящихся к вопросам местного значения. Поэтому в 2021 году было создано МБУ «Горсвет».

Как отметил Михаил Чабан, деятельность учреждения направлена на выполнение работ и оказание услуг по организации освещения улиц на территории муниципального образования «город Ульяновск». В число этих работ и услуг входит осуществление комплекса организационно-технических мероприятий по проектированию и строительству сетей уличного (наружного) освещения, реконструкция и эксплуатация технических средств его организации, освещение автомо-

билных дорог, направленного на повышение эффективности использования улично-дорожной сети в Ульяновске.

Был разработан соответствующий проект «Оказание услуг финансовой аренды (лизинга) системы уличного освещения для нужд г. Ульяновска». Проект направлен на полную модернизацию системы уличного освещения города. Его реализация позволит решить очень важные задачи. В их числе – ликвидация территорий, где освещение полностью отсутствует. Далее, крайне необходима полная замена устаревшего энергозатратного светового оборудования: светильников с ртутными и натриевыми лампами на светодиодные светильники, аварийных опор освещения, замена неизолированного провода на самонесущий изолированный провод (СИП), иного пришедшего в негодность оборудования.



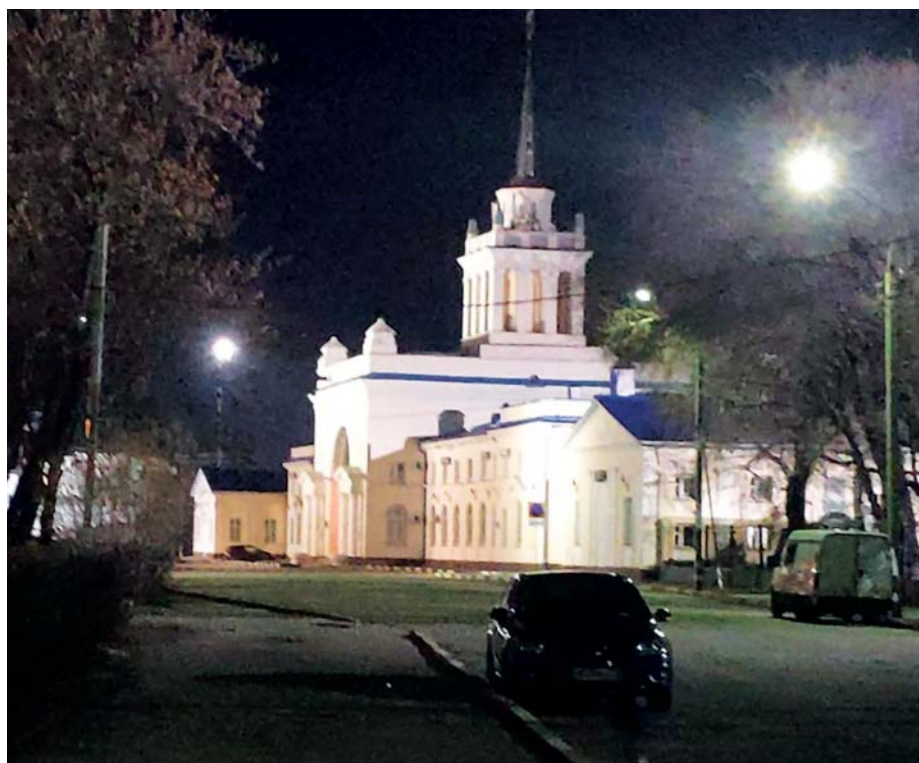
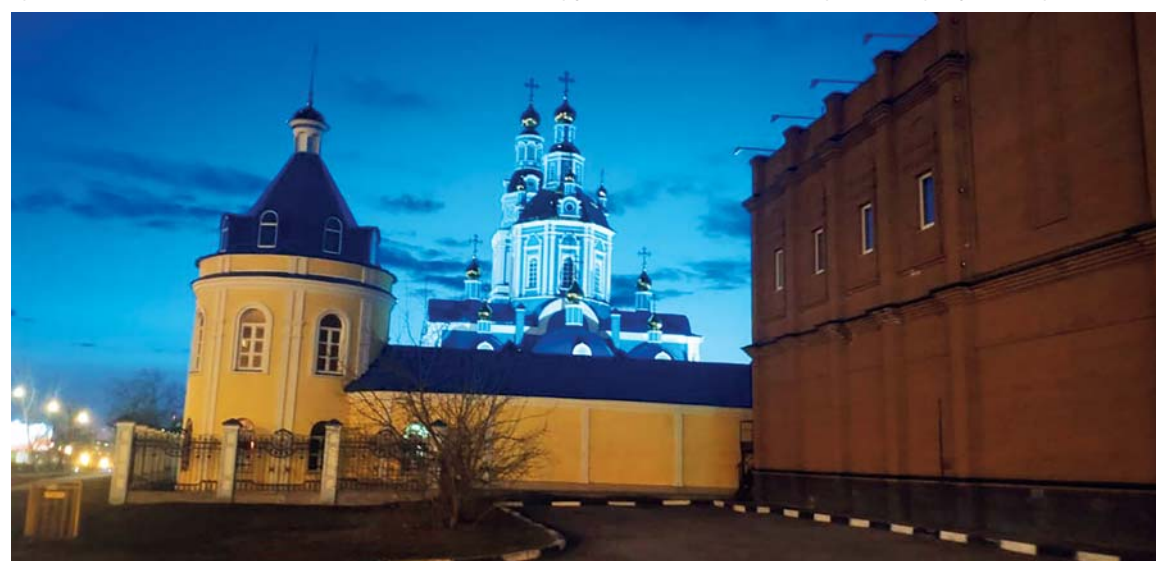
Еще одна составляющая проекта – создание эффективной автоматизированной системы управления наружным освещением. Устаревшие системы уже не позволяют получать оперативную информацию о состоянии установок наружного освещения, отказах по включению, а также осуществлять мониторинг установок в текущем режиме. Реализация намеченных мер даст существенный энергосберегающий эффект, позволит сократить время на ликвидацию аварий, общие затраты на обслуживание.

Рассказывая о предполагаемом экономическом эффекте в результате реализации проекта, Михаил Чабан привел такие данные: среднечасовая нагрузка на обновленную сеть уменьшится почти в два раза, расчет годовой потребности электроэнергии показал, что она также сократится в два раза. Таким образом, в результате реализации

проекта предполагаемая высвобождаемая мощность составит порядка 12 млн кВт, что позволит на электроэнергетику и эксплуатационных расходах экономить порядка 100 млн руб. в год.

– Мы просчитали и эффект социальный, – пояснил Михаил Чабан. – Важно не то, сколько на улицах города установлено ламп. Основное – это безопасность населения, имидж, экология города, туристическая привлекательность. Поэтому вопрос о модернизации уличного освещения должен решаться в приоритетном порядке. При качественной освещенности жители преодолевают страх перед ночными улицами. Яркое освещение в вечерние часы дает возможность родителям не беспокоиться за безопасность детей, организовывать их досуг оптимальным образом. К примеру, посещение спортивных секций, музыкальных школ и т. д.

Повышение уровня освещенности напрямую влияет на улучшение криминальной обстановки в городе, снижая число уличных преступлений. Кроме того, большая часть ДТП с участием пешеходов происходит в темное время суток, на неосвещенных или малоосвещенных участках дорог. Поэтому именно в этот период времени фиксируется немало дорожных аварий, среди которых преобладают наезды транспортных средств на пешеходов и велосипедистов, когда водитель в силу различных обстоятельств слишком поздно замечает идущего или едущего на велосипеде по дороге человека. Соответственно, качественное освещение проезжей части автодорог города будет способствовать снижению аварийности, травматизма и смертности жителей Ульяновска.



Система контроля — надежная

Но для обеспечения ее безотказной работы нужны профессионалы



**Заместитель начальника
Средне-Волжского МУГАДН
Федеральной службы
по надзору в сфере транспорта
Александр Астапенко**

Как только очередной большегруз пересек Президентский мост, въехав на правый берег Волги, он тут же попал в зону системы динамического контроля. Необходимые данные мгновенно были переданы на компьютер, установленный в пункте транспортного и весового контроля Средне-Волжского МУГАДН. Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, расположенная тут же, возле моста.

— Если фура движется с превышением осевых нагрузок, система оповещает об этом сигналом, — пояснил государственный инспектор Алексей Бармин. — Затем грузовик въезжает на контрольные весы, где взвешивание происходит уже в статическом режиме, поосно. Полученные данные на каждую ось сравниваются с требуемыми параметрами согласно постановлению Правительства РФ № 2200 о новых правилах перевозки грузов автомобильным транспортом.

Как пояснил инспектор, разрешенная максимальная нагрузка на ось на данном участке дороги соответствует 11 тоннам. А вообще, если брать пятиосный автомобиль, то с учетом определенных погрешностей, общий вес в среднем должен соответствовать 44 тоннам. Если же большегруз тяжелее, то это очень пагубно сказывается на дорожном покрытии. Особенно летом, которое, кстати, в 2022 году в Ульяновске было весьма жарким.

— Перегруженный грузовик давит на мягкий асфальт всей своей тяжестью, в результате чего образуется колея — непроходящая головная боль дорожников, — отметил Алексей Бармин. — Но справедливости ради скажу: за последнее время по части перегруза нарушений стало меньше.

— На законодательном уровне в Ульяновской области делается очень многое, чтобы улучшить движение как большегрузного, так общественного и личного транспорта, — подключился к разговору заместитель начальника Средне-Волжского МУГАДН Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Александр Астапенко. — За 2021–2022 годы вступили в силу законы Ульяновской области, согласно которым степень административной ответственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за неисполнение требований, установленных нормативными правовыми актами, стала жестче.

В 2022 году исполнилось пять лет, как УГАДН по Ульяновской области вошло в состав Средне-Волжского МУГАДН. Эта реорганизация, как объяснил Александр Астапенко, прежде всего изменила в лучшую сторону материальное состояние инспекторов. Увеличение зарплаты — существенный фактор, сыгравший важную роль в том числе и по части повышения ответственности сотрудников при выполнении ими своих служебных обязанностей. А обязанностей этих много: контроль за соблюдением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, разрешающих им садиться за руль, выполнение профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых не только водителям, но и работникам автотранспортных предприятий, контроль за соблюдением требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств, наличие или отсутствие тахографов, контроль за нарушениями правил их использования и многое другое.

В рамках специального режима, предусмотренного федеральным законодательством, инспекторами территориального отдела госавтонадзора совместно с сотрудниками ГИБДД УМВД и регионального минтранса проводятся постоянные рейды по проверке транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов. Так, за первое полугодие 2022 года таких рейдов было проведено 214, проверено 1090 транспортных средств, из них 567 оказались с нарушениями. Наиболее типичные — отсутствие документа, подтверждающего прохождение медицинского контроля, отсутствие тахографов либо нарушение правил их эксплуатации, отсутствие карты маршрута регулярных перевозок, уклонение от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов, нарушение лицензионных



требований, невыполнение требования об остановке транспортного средства на пунктах транспортного контроля и т. д.

— Практически по всем статьям КоАП РФ, входящим в полномочия Ространснадзора, выявлены нарушения транспортного законодательства, — подчеркнул Александр Астапенко. — В отношении лиц, допустивших эти нарушения, возбуждено 630 дел об административном правонарушении, вынесено 626 постановлений о привлечении к административной ответственности, что на 105% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Мера достаточно действенная, тем не менее расслабиться нам не позволяет. Не до всех можно достучаться. Поэтому путем организации встреч, разъяснительных бесед, профилактических визитов, информирования о размещении на официальных сайтах перечня нормативных правовых актов, содержащих обязательные требования к управлению транспортным средством, мы стремимся ситуацию держать под контролем. Кстати, на помощь нам приходят современные технологии.

Из последних новаций — комплексная информационно-аналитическая система контроля транспортных средств Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, которая позволяет в режиме реального времени отслеживать местоположение, направление и скорость движения автобусов и

транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов. Информация передается в Ространснадзор по сигналам не менее двух действующих глобальных навигационных спутниковых систем, одной из которых является ГЛОНАСС. Кстати, на территории региона продолжают все еще эксплуатироваться автобусы некоторых перевозчиков, не оснащенные этой аппаратурой. Но и в отношении их составляются протоколы об административном правонарушении.

Для грамотного использования новых цифровых технологий нужны соответствующие квалифицированные кадры. Конечно, в управлении они есть, но мало. Специалисты в этой сфере — люди высокооплачиваемые, и найти таких очень нелегко.

— Средний возраст наших сотрудников — 50–55 лет, и некоторым инспекторам компьютерные технологии даются довольно тяжело, — пояснил Александр Астапенко. — Конечно, они их постепенно осваивают и далее работают вполне успешно.

Из-за непростой эпидемиологической ситуации ряду сотрудников пришлось работать в онлайн режиме, но на деятельности Средне-Волжского МУГАДН это практически не отразилось. Текучести кадров не было и нет. Мало того, есть у нас такие инспекторы, чей стаж работы в госавтонадзоре превышает четверть века.

Кстати, сам Александр Астапенко, отметивший недавно свой 60-летний юбилей, человек с очень богатым послужным списком. Выпускник Ульяновского высшего военного командного училища связи, он отслужил в Вооруженных силах России более 35 лет, занимал должности среднего и старшего начальствующего состава. Заместителем начальника Средне-Волжского МУГАДН является четыре года. Ответственно, с кадровыми проблемами сталкиваться ему приходилось часто и также часто их решать. Есть решения для утоления определенного кадрового голода и сегодня.

— Во-первых, руководством Федеральной службы по надзору в сфере транспорта достигнута договоренность с Российским университетом транспорта об обучении 3 тыс. федеральных государственных гражданских служащих по дополнительной профессиональной программе повышения квалификации «Организационно-правовые основы контрольной (надзорной) деятельности на транспорте», а также по многим другим направлениям, а во-вторых, Ространснадзор ежегодно организует для инспекторов курсы повышения квалификации. Так что есть реальная возможность в недалеком будущем пополнить наши ряды молодыми и хорошо подготовленными специалистами, — резюмировал Александр Астапенко.



Главный показатель — сокращение ДТП

Под контролем Центра организации дорожного движения — 100% транспорта региона



Директор АНО «ЦОДД»
Дмитрий Аксененко

В 2022 году автономная некоммерческая организация (АНО) «Центр организации дорожного движения» отмечает свой, хоть и небольшой, но, исходя из результатов проделанной работы, весьма значимый юбилей. Единогласное решение о регистрации организации было принято в 2017 году ее учредителями, в числе которых министерство транспорта Ульяновской области.

Основное направление деятельности АНО «ЦОДД» — участие в реализации актуальной на сегодняшний день программы «Создание аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» на территории Ульяновской области». Комплекс этот включает в себя такие основные направления, как внедрение автоматизированных и роботизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением ПДД, повышение уровня общественной безопасности, правопорядка и безопасности среды обитания путем создания общей системы видеонаблюдения на территории Ульяновской области, создание системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру 112.

Благодаря успешной реализации основных направлений программы усилиями 58 специалистов, составляющих штат АНО «ЦОДД», удалось заметно снизить смертность на дорогах региона в результате ДТП, уменьшить количество преступлений, совершаемых на улицах и в других общественных местах, внедрить на всей территории Ульяновской области систему обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру 112.

Сегодня все усилия коллектива организации направлены на внедрение ИТС в Ульяновской области. Общий объем федеральных субсидий на реализацию проекта автоматизации процессов управления дорожным движением в регионе на 2022–2023 годы составляет свыше 317,2 млн руб. Из них на 2022 год — 148 027 500 руб. (г. Ульяновск — 118 027 500 руб.; Ульяновская область — 30 000 000 руб.), на 2023 год — 169 182 400 руб. (город Ульяновск — 139 182 400 руб., Ульяновская область — 30 000 000 руб.). Итого: город Ульяновск за два года получит финансирование в размере 257 209 900 руб., Ульяновская область — 60 000 000 руб.

На сегодняшний день 1791 единица пассажирского транспорта региона оснащена системой ГЛОНАСС. В том числе 1554 автобуса, 59 троллейбусов и 178 трамваев. Кроме того, к системе подключены 900 единиц дорожной и коммунальной техники, 208 единиц скорой помощи и медицины катастроф и 336 школьных автобусов.

Таким образом, в результате слаженной работы нам удалось оснастить современными датчиками передачи сигналов ГЛОНАСС 100% указанных видов транспорта, то есть 3205 единиц, и оказаться в числе передовиков в рейтинге организаций, подобных нашей, в регионах России по степени обеспеченности транспорта системой ГЛОНАСС, — пояснил директор АНО «ЦОДД» Дмитрий Аксененко.

Особое место в деятельности центра занимает профилактическая работа с несовершеннолетними. Направлена она на формирование у детей социально ответственного отношения к личной безопасности и безопасности других участников дорожного движения, обучение детей и их родителей навыкам безопасного пребывания на дороге, а также на формирование законопослушного поведения участников дорожного движения. Так, с начала 2022 года проведены 225 выездов, в профилактических мероприятиях приняли участие свыше 18 тыс. человек. Организаторами выездов стали дирекция безопасности дорожного движения Ульяновска совместно с ГИБДД УМВД России по Ульяновской области, профильными ведомствами, правительством Ульяновской области и администрацией города Ульяновска.

В рамках организации и реализации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения осуществляется работа для наибольшего охвата целевой аудитории. Были изготовлены 12 тыс. экземпляров раздаточной продукции (листовки), приобретены 20 тыс. светоотражающих значков и брелков для раздачи детской аудитории, на 78 остановочных комплексах Ульяновска размещены баннеры на тему соблюдения ПДД и скоростного режима. Широко освещаются материалы по безопасности дорожного движения на ведомственных сайтах и в новостных порталах, на радио. Тематическая печатная и видеоинформация в рамках взаимодействия с исполнительными органами государственной власти и администраций муниципальных образований размещена в местах массового скопления граждан, на общественном транспорте, в спортивных учреждениях, учреждениях образования и медицины. Была организована трансляция видеороликов на экранах дорожно-уличной сети Ульяновска, задействованы экраны автозаправочных станций «Татнефть» с наибольшей проходимостью для показа видео на тему детской безопасности в машине.

Сотрудниками АНО «ЦОДД» проведена кропотливая работа по прорисовке всех маршрутов с указанием остановочных пунктов и



загрузке расписаний следования транспорта. Система разграничена как по отраслевым направлениям, так и по организационной структуре государственного управления в регионе. Такой подход позволяет детально анализировать работу каждого вида транспорта и отдельного перевозчика на конкретной территории региона. В результате достигается дифференцированный подход к управлению, что позволяет выявлять возникающие проблемы на начальном этапе и применять превентивные решения.

Начиная с 2020 года пассажиры в Ульяновске и Димитровграде имеют возможность отслеживать местоположение автобуса нужного маршрута в режиме реального времени в приложениях «Яндекс.Транспорт», 2ГИС, а с 2021 года — узнавать о времени прибытия автобуса с помощью информационных табло, установленных на ряде остановочных павильонов, — прокомментировал Дмитрий Аксененко. — Все это позволяет добиться оптимизации транспортных потоков, что увеличивает мобильность населения, максимизирует показатели использования дорожной сети, повышает безопасность и эффективность транспортного процесса, улучшает комфорт водителей и пользователей общественного транспорта.

В рамках внедрения ИТС реализуется новый проект по созданию и внедрению на территории Ульяновской области Единой региональной информационной системы учета пассажирских перевозок на территории Ульяновской области. Суть проекта в том, что на общественном транспорте (любой формы собственности) размещается специализированное оборудование для приема всех видов оплаты за проезд. Главной целью является

прозрачность системы учета перевозок пассажиров.

С помощью данного проекта будет автоматизирован сбор платежей на пассажирском транспорте, получена актуальная информация о количестве транспортных средств, выполняющих регулярные перевозки по маршрутам, для анализа загруженности пассажирских маршрутов и пассажирского транспорта различными категориями пассажиров; создано удобство покупки билетов и оплаты проезда на общественном транспорте; снижена нагрузка и получена экономия бюджетных средств на создание и обслуживание инфраструктуры по продаже билетов. К концу 2022 года планируется в качестве пробного старта запустить систему на базе частного автопредприятия, осуществляющего регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным и городским наземным транспортом по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок на территории Ульяновской области.

Не менее важной составляющей работы ИТС является мониторинг погодных условий и состояния дорожного покрытия, что способствует снижению числа ДТП. На данный момент в регионе функционируют пять метеостанций. В целях снижения аварийности из-за нарушения скоростного режима, выезда на полосу встречного движения на территории Ульяновской области установлены и успешно функционируют 224 камеры фотовидеофиксации нарушений ПДД, интегрированных в 192 стационарных комплекса. Эксплуатируются 31 передвижной комплекс и 9 мобильных. Места установки камер определяются в соответствии с методикой, утвержденной протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» от 19 ноября 2019 г. № 8, согласуются с Госавтоинспекцией Ульяновской области и приближены к местам концентрации ДТП, а также к местам, представляющим потенциальную опасность.

Указанные технические средства автоматической фотовидеофиксации осуществляют фиксацию правонарушений по следующим статьям КОАП РФ: 12.9 «Превышение установленной скорости движения», 12.12 ч. 1 «Проезд на запрещающий сигнал светофора», 12.12 ч. 2 «Невыполнение требования Правил дорожного движения об остановке перед стоп-линией, обозначенной дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, при запрещающем сигна-

ле светофора», 12.15 ч. 4 «Выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления», 12.16 «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги», 12.17 «Движение транспортных средств по полосе для маршрутных транспортных средств или остановка на узкой полосе в нарушение ПДД», 12.18 «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения», 12.19 «Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств».

Дополнительно реализуются мероприятия по передислокации технических средств автоматических пунктов фотовидеофиксации с участков с устойчивым снижением аварийности и количества зафиксированных правонарушений.

По итогам 2021 года были выявлены 19 мест концентрации ДТП и 33 потенциальных места их концентрации. С учетом анализа причин происшествий и технической возможности фиксации соответствующих нарушений ПДД 28 участков на данный момент оборудованы стационарными комплексами фотовидеофиксации, на 13 планируется установка оборудования до конца осени 2022 года, в пяти местах, где отсутствует техническая возможность установки стационарных технических средств автоматической фиксации правонарушений, применяются передвижные комплексы. Все это оборудование интегрировано в специальное программное обеспечение МВД России «Паутина», что позволяет наряду с составлением административных материалов заинтересованным службам производить оперативно-разыскные мероприятия.

В текущем году совместно с ЦАФАП ГИБДД Ульяновской области было проведено тестирование стационарных ТСАФ на предмет фиксации нарушений правил применения ремней безопасности. При условии согласования со стороны ГИБДД планируется фиксация данного типа правонарушений на территории Ульяновской области. Дополнительно проводится тестирование мобильных ТСАФ, позволяющих осуществлять фиксацию нарушений остановки и стоянки ТС, в том числе в местах, отведенных для остановки или стоянки транспортных средств инвалидов.

Уровень и качество развития ИТС осуществляется с политической динамикой в соответствии с федеральными требованиями к ранжированию заявок на финансирование и локальным проектам ИТС, — отметил Дмитрий Аксененко.

В текущем году АНО «ЦОДД» по результатам открытого конкурса, проведенного министерством транспорта Ульяновской области, выступает оператором по приему заявок на перемещение задержанных ТС в соответствии со ст. 27.13 КоАП РФ. В рамках выполнения этой задачи планируется повысить эффективность управления дорожным движением на улично-дорожной сети, обеспечить бесперебойный процесс мониторинга и диспетчеризации работы эвакуаторов на территории Ульяновской области и повысить уровень информирования населения о перемещении задержанных транспортных средств.



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

Юрий Бурылин — главный редактор
Татьяна Ларионова,
Валерий Будумян — спецкоры «ТР»

Редакция благодарит за помощь в подготовке спецвыпуска: правительство Ульяновской области и руководителей предприятий, ведущего специалиста по связям с общественностью ОГКУ «Департамент автомобильных дорог» Левченкову Марию Руслановну

Сергей Лебедин — верстка
Редакция газеты «Транспорт России» —
rustransport@mail.ru, goldasn@mail.ru

На правах рекламы