



Транспорт и дорожное хозяйство Мурманской области

Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»



Сверхценности Заполярья

Регион делает ставку на инвестиции и повышение качества жизни

Мурманская область – уникальный регион. Выгодное географическое и геополитическое положение, широкие экспортные и природные возможности, а также транспортные коммуникации позволяют максимально реализовать потенциал территории. О том, что обеспечивает региону опережающие темпы развития, – интервью с губернатором Мурманской области Андреем ЧИБИСОМ.

– Андрей Владимирович, вы возглавили регион сравнительно недавно – в марте 2019 года. Эти два года были непростыми для экономики страны в целом. С какими основными экономическими показателями входит Мурманская область в 2022 год?

– За последние три года прирост частных инвестиций в экономику Мурманской области составил 30%; в развитие региона вложено 400 млрд руб. инвестиций. В целом рост экономики за это время составил 15%. Индекс промышленного производства в области за 2021 год достиг 107,5%, что выше среднероссийского (105,3%). Инвестиции в основной капитал за январь – сентябрь 2021 года составили 147,7 млрд руб., рост – 119,7% к аналогичному периоду 2020 года в сопоставимых ценах. В среднем по России за аналогичный период этот показатель равнялся 107,6%. Прирост инвестиций по региону в 2,5 раза

опережает среднероссийский. По темпу роста за 9 месяцев 2021 года регион занимает 18-е место по России и третье место по СЗФО.

Время пандемии действительно стало проверкой на прочность. Первоочередной задачей правительства области стало поддержать экономику региона, не дать закрыться малому и среднему бизнесу, чтобы люди не потеряли работу. Для этого были приняты меры налогового стимулирования, а также финансовой поддержки. Так, в 2019 году такую поддержку получили 280 компаний на общую сумму 548 млн руб., в 2020 году – 5650 компаний на сумму 865 млн руб. В 2021 году поддержку получили 306 субъектов малого и среднего предпринимательства на сумму 725 млн руб. В 2022 году мы продолжим поддерживать бизнес, расширили линейку льготных займов и объявили о старте нового этапа конкурса на предоставление грантов «Губернаторский стартап».

Чтобы противодействовать пандемии, именно Мурманская область выдвинула инициативу по обсуждению совместных мер противодействия пандемии. Она нашла свое воплощение в виде четырех видеоконференций на тему «Баренцев регион против коронавируса», проведенных под председательством губернатора области А.В. Чибиса, и получила высокую оценку главы МИД России Сергея

Лаврова, став своего рода клубом губернаторов Баренц-региона.

– Как оцениваются экономическая привлекательность региона в настоящее время и его инвестиционный потенциал в будущем?

– По прогнозной оценке, в 2022 году продолжится рост объема инвестиций в основной капитал, и объем превысит 240 млрд руб. Инвестиционный портфель региона будет формироваться проектами в сферах добычи, обрабатывающего производства, транспортной инфраструктуры, ледокольного и рыболовного флота, электроэнергетики, судоремонта и рыбопереработки, туризма, а также объектами социальной инфраструктуры. Главным генератором инвестиционного роста будут действующие на всей территории Мурманской области пакеты «арктических преференций» и преференций для резидентов ТОР «Столица Арктики». В качестве отдельного направления государственной поддержки выделяется создание инфраструктуры для реализации инвестиционных проектов за счет различных механизмов (механизмы инфраструктурного меню, арктическая концессия, заключение соглашений о защите и поощрении капиталовложений, инвестиционный налоговый вычет и др.).

– Важнейшим условием развития экономики любого регио-

на сегодня становится цифровая трансформация.

– Мурманская область поставила перед собой амбициозную цель находиться в лидерах цифровой трансформации и сейчас планомерно движется к ее достижению. В частности, в области действует проект «Умный регион», который позволяет повысить качество управления процессами и, как следствие, качество жизни населения. Особенность в том, что он охватывает как муниципальный, так и региональный уровни.

Работа началась в 2020 году с системы мониторинга передвижения общественного транспорта. Ее функционал позволяет получать объективную информацию о статусе процесса перевозок на территории всей области. Далее была развернута Единая платформа управления транспортной системой Мурманской области с первым общесистемным модулем «Цифровой двойник». Успешному внедрению способствовал и национальный проект «Безопасные качественные дороги». В прошлом году внедрен модуль Управления дорожными работами, обеспечивающий автоматизацию процессов, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования. В рамках создания АПК «Безопасный город» также реализованы некоторые дополнительные

модули интеллектуальной транспортной системы, включающие специализированное программное обеспечение «Метеомониторинг», информирование участников дорожного движения.

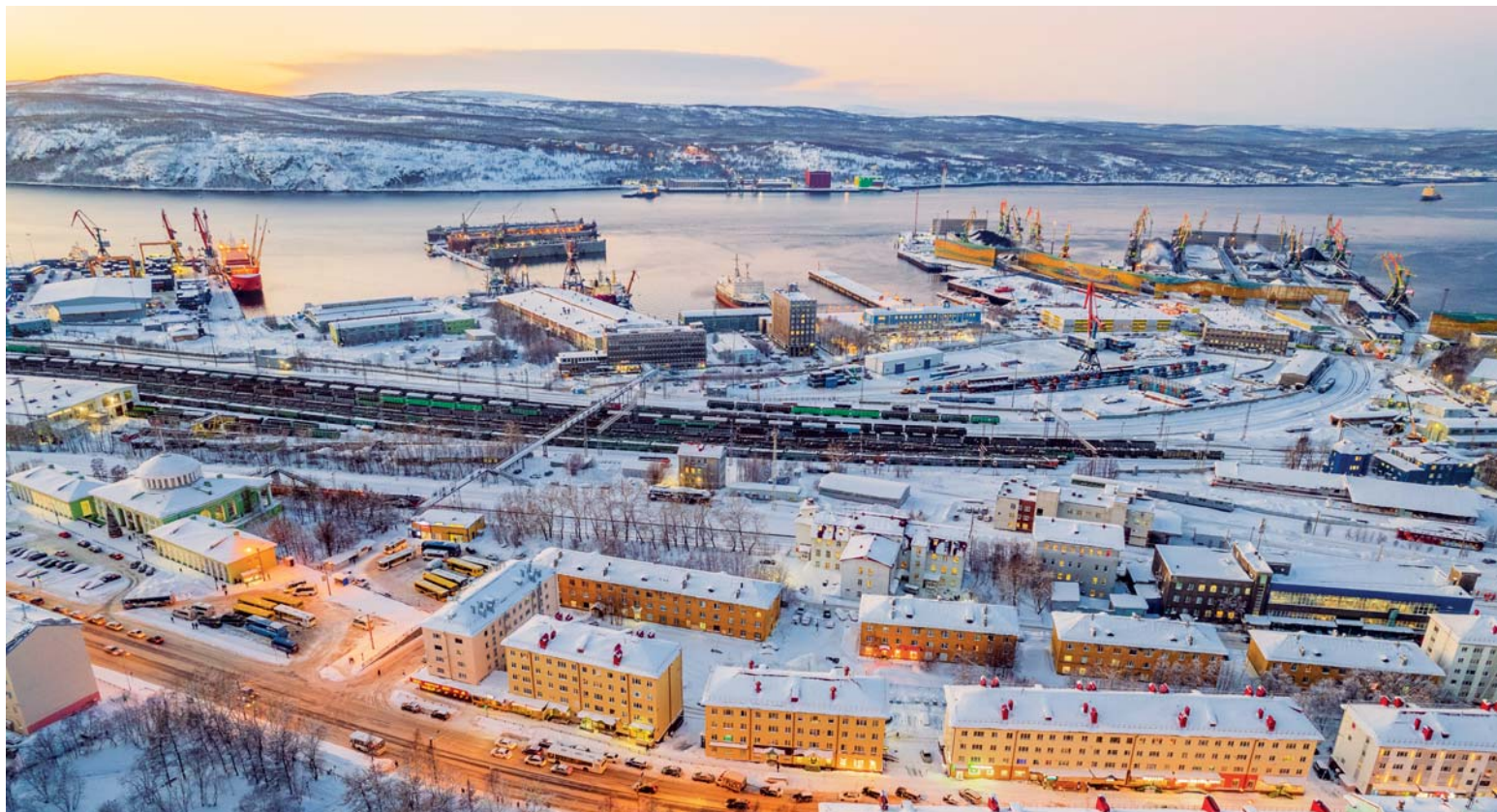
Уже сегодня Единая платформа содержит наиболее полную базу данных о дорожно-транспортном комплексе Мурманской области и передает обработанные данные в 14 внешних информационных систем.

– Вы называете Мурманскую область реальной территорией развития. Какова дорожная карта, которая позволит реально достичь заявленной цели?

– Дорожной картой развития можно назвать наш стратегический план «На Севере – жить!», утвержденный в 2019 году и катализированный в 2021-м. Наша амбициозная долгосрочная цель неизменна – поступательное сокращение сальдо миграции и перелом демографического тренда. Демографический потенциал и качество человеческого капитала – это сверхценности, которые есть у региона сегодня и которые нужно сохранять и приумножать.

В среднесрочном периоде мы нацеливаемся на обеспечение достойного качества жизни людей и создание возможностей для самореализации. Важно, чтобы жители региона связывали свое личное и профессиональное будущее с Кольским краем, чтобы видна была его перспектива и формировался устойчивый интерес развития вместе с регионом. Правительством области уже проделана большая работа в этом направлении. Сформированы драйверы закрепления населения и привлечения новых трудовых ресурсов в рамках плана. Это региональная система выплат «полярки для молодежи»; сформированная система «арктических преференций»; программа «Гектар Арктики»; реализуемые инвестиционные проекты; программа трансформации МГТУ; создание современной городской среды и высоких социальных стандартов.

На сегодня 118 действующих резидентов ТОР и АЗ РФ планируют вложить в экономику региона более 246,5 млрд руб. инвестиций и создадут более 8,6 тыс. рабочих мест. Но молодые кадры для региона, и свои, и вновь прибывшие, – это необходимое условие для проведения задуманных преобразований в области. Поэтому пристальное внимание в рамках стратегического плана мы уделяем экономическому развитию, созданию новых рабочих мест для жителей региона, качественно-му обновлению городской среды, строительству современного жилья, повышению качества услуг ЖКХ и социальной сферы.



Приоритеты региона – обеспечение достойного качества жизни людей и создание возможностей для самореализации

Фото Дмитрия Дубова



Инвестиции в будущее Заполярья

Определены приоритетные инвестпроекты Мурманской области



Экономический рост Мурманской области по итогам 2021 года составил более 6% при общем снижении показателя в целом по стране, а по параметрам инвестиционной активности регион опережает среднероссийские значения. Что позволяет поддерживать привлекательность инвестиционного климата? О том, какие проекты транспортно-логистического сегмента сейчас реализуются и что станет точками роста в будущем, рассказывает в интервью заместитель Губернатора Мурманской области Ольга КУЗНЕЦОВА.

– **Ольга Александровна, Мурманская область активно использует механизмы государственно-частного партнерства. За три года прирост частных инвестиций в экономику региона составил 30%. Какие схемы привлечения частных инвестиций на сегодня являются актуальными и действенными?**

– Преференциальные режимы являются наиболее действенными механизмами привлечения частных инвестиций. Особенно это актуально для Арктики. Сегодня в Мурманской области действуют беспрецедентные условия поддержки инвесторов, в том числе реализующих проекты в рамках ГЧП, благодаря арктическому пакету льгот, который вступил в силу 28 августа 2020 года. То есть в дополнение к региональным мерам господдержки регион получил новые возможности и серьезную поддержку бизнеса от федеральных органов власти в лице Минвостокразвития. Резидентом АЗ РФ может стать индивидуальный предприниматель и коммерческая организация, которая планирует реализовать новый инвестиционный проект или заниматься новым видом деятельности на территории Мурманской области с объемом инвестиций от 1 млн руб. Процесс получения статуса заключается в подаче заявки через электронный кабинет инвестора на федеральном портале Arctic Russia. Критерии, которые предъявляются к резиденту АЗ РФ, достаточно просты. Индивидуальный предприниматель (коммерческая компания) должен быть зарегистрирован на территории региона в муниципальном образовании, в котором собирается вести деятельность и осуществлять реализацию нового инвестиционного проекта либо нового вида деятельности.

На сегодняшний день Мурманская область – лидер среди остальных регионов АЗ РФ по количеству резидентов, инвестиций и создаваемых в рамках проектов рабочих мест. Так, общее число резидентов АЗ РФ – 118, а совокупный объем инвестиций превышает 142,7 млрд руб. При этом они предполагают проекты, реализация которых трудоустроит 4600 человек.

Развитие территорий не может осуществляться в отрыве от развития и строительства инфраструктур-

ры. В условиях Арктики вследствие высоких затрат на строительство и «северного» удорожания создание инфраструктуры без участия государства невозможно. Поэтому еще одной значимой формой поддержки стал новый механизм – инфраструктурные бюджетные кредиты (ИБК). С привлечением ИБК регион планирует реализовать проект реновации недействующего судоремонтного завода в уникальное городское пространство «Новый Мурманск». В 2022 году будет подготовлена ПСД тематического моста-парка, проект которого планируется реализовать в формате ГЧП. Общая же стоимость реализации проекта по проектированию, строительству, реконструкции и капитальному ремонту объектов транспортной, социальной, инженерной, туристической, коммунальной инфраструктуры – 16,7 млрд руб. ИБК в сумме 3,4 млрд руб. планируется направить на финансирование затрат по созданию сопутствующей инфраструктуры.

Также в 2022 году будет продолжена работа, начатая в 2021 году, по запуску реконструкции системы водоснабжения, которая улучшит качество воды в домах 3800 жителей западного берега Кольского залива и создаст инфраструктуру под четыре инвестпроекта. Общая стоимость проекта – почти 1,3 млрд руб. Проект планируется реализовать до конца 2024 года за счет ИБК, предоставленного региону.

Еще одним действенным механизмом являются концессии. По уровню развития ГЧП Мурманская область поднялась на 15 позиций по сравнению с 2019 годом и заняла 23-е место. В рамках концессий в регионе реализуются семь проектов, которые в основном касаются модернизации теплоснабжения. Также на счету региона – федеральная концессия, ставшая первой портовой. Она заключена в 2018 году между ООО «Морской торговый порт «Лавна» и Правительством Российской Федерации в лице Федерального агентства морского и речного транспорта. В ее рамках идет строительство морского порта «Лавна», запуск которого планируется в конце 2023 года.

– **Что представляет собой инвестиционный портфель Мурманской области? Какую долю в нем занимают проекты в области транспорта и логистики?**

– В инвестиционный портфель Мурманской области входят более 150 проектов на общую сумму порядка 670 млрд руб. Половина объема инвестиций приходится как раз на проекты в сфере транспорта и логистики по развитию СМП. Объем инвестиций этих проектов составляет порядка 338 млрд руб. в рамках 9 проектов. Самый крупный из них – Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в Белокаменке (реализует компания «НОВАТЭК»), в котором объем инвестиций составляет порядка 150 млрд руб.

Одним из главных проектов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры региона, является комплексная модернизация Мурманского транспортного узла. Проект включает в себя строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна (планируемый срок ввода в эксплуатацию – 2024 год), реконструкцию объектов портовой инфраструктуры на западном и восточном берегу Кольского залива, развитие железнодорожной инфраструктуры, реконструкцию автодороги «Кола». Общий объем финансирования 1-го этапа строительства (ж/д ветка Выходной – Лавна, грузовая станция Лавна) – 48,8 млрд руб.

Комплекс для перегрузки угля и генеральных грузов ООО «Морской торговый порт «Лавна» является частью комплексного плана развития Мурманского транспортного узла и включен в государственную программу РФ «Развитие транспортной системы». В рамках его реализации планируется строительство угольного перегрузочного комплекса мощностью перевалки 18 млн тонн в год; 2,3 км железнодорожной линии необщего пользования ст. Лавна – терминал; обустройство акватории порта.

– **Какие изменения в социальной жизни и экономике область связывает с их развитием?**

– Реализация проекта строительства Комплекса перегрузки угля

«Лавна» положительно скажется на социально-экономическом развитии Мурманской области, повышении конкурентоспособности и привлекательности морского порта Мурманск. По предварительным расчетам, налоговые поступления от деятельности комплекса за 10 лет составят более 500 млн руб., ожидается создание более тысячи новых рабочих мест.

Что касается проекта по созданию в Мурманской области Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений в селе Белокаменка, который реализует компания ООО «НОВАТЭК-Мурманск» с 2015 года, то в 2020 году компания стала резидентом территории опережающего развития «Столица Арктики». Фактические инвестиции уже превысили плановые показатели. ЦСКМС является уникальным для Мурманской области и России проектом, основной продукцией которого станет строительство заводов по сжижению природного газа на основаниях гравитационного типа (ОГТ). Планируется, что первое ОГТ выйдет из сухого дока ЦСКМС уже в текущем, 2022 году. Налоговые поступления в бюджеты всех уровней от реализации проекта составят 5,4 млрд руб. Реализация столь масштабных проектов на территории Мурманской области способствуют опережающему социально-экономическому развитию региона, повышению деловой активности и уровня жизни северян, делает регион более перспективным как для ведения бизнеса, так и для жизни.

– **Вы упомянули работу резидентов ТОР «Столица Арктики» и Арктической зоны РФ. Поделись, пожалуйста, примерами их последних интересных проектов в области транспорта и логистики.**

– В области транспорта и логистики проекты реализовывают резиденты как ТОР, так и АЗ РФ. Это проекты, связанные с развитием морского и воздушного транспорта. Вот резиденты Арктической зоны: АО «Аврора Логистика» занимается строительством базы обеспечения шельфовых проектов, АО «Аэропорт Мурманск» планирует реализовать масштабный проект по мо-

дернизации комплекса аэропорта и строительству нового терминала, ООО «ОБЕРОН» создаст судоходное транспортное предприятие, которое будет оказывать услуги морских перевозок на территории Арктической зоны РФ. Резиденты ТОР: ООО «Терминал «Ударник» построит рефрижераторный морской терминал, а ООО «Морской терминал «Тулома» занимается строительством морского терминала навалочных грузов в морском порту Мурманск.

– **Правительство Мурманской области ставит задачу повысить туристическую привлекательность региона. В числе существенных элементов – авиасообщение и наличие аэропортовой сети в регионе...**

– Действительно, туристическая привлекательность Мурманской области заметно возросла в последние годы. Увеличивается и пассажиропоток аэропортов Мурманск и Апатиты (Хибины). В прошлом году он составил, соответственно, более 1,35 млн и 132 тыс. человек. Оба они рассматриваются как взаимодополняющие.

В настоящее время разрабатывается проектно-сметная документация на строительство аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий аэропорта Мурманск, по результатам которой будут определены сроки выполнения работ и их окончательная стоимость. Реализация предусмотрена за счет собственных средств АО «Аэропорт Мурманск».

Что касается реконструкции аэродромной инфраструктуры, то в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года начиная с 2019 года ведутся проектно-изыскательские работы по проекту «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск), 1-й этап» с финансированием за счет средств федерального бюджета в объеме 2,8 млрд руб. Начало строительных работ планируется после получения положительного заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России». В целях предотвращения ограничения пропускной способности аэродрома необходима реализация дополнительного мероприятия «Реконструкция аэропортового комплекса (г. Мурманск), 2-й этап», включающего реконструкцию взлетно-посадочной полосы.

Аэропорт Апатиты (Хибины) находится в центре Кольского полуострова, где сосредоточены промышленные предприятия, входящие в крупнейшие холдинги страны, и имеет удобное расположение для развития регулярной и чартерной авиации. Кроме того, аэропорт Хибины является официальным перевозчиком горнолыжного курорта «Большой Вудъявр». В границах городских округов город Кировск и город Апатиты с подведомственной территорией расположен Туристско-рекреационный кластер «Хибины». В соответствии со стратегией развития туристско-рекреационного кластера Мурманской области на 2021–2025 годы прогнозируется, что туристический поток здесь составит не менее 103 тыс. человек. В настоящее время сформирован перечень предлагаемых к реализации в период 2025–2030 годов мероприятий, куда вошел и проект по реконструкции аэропорта Хибины. Кроме того, правительство региона совместно с оператором аэропорта Хибины – ОАО «Аэропорт» – рассматривает различные варианты финансирования реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропорта, в том числе с привлечением средств из федерального и регионального бюджетов.



Развитие территорий не может осуществляться в отрыве от развития и строительства инфраструктуры

Фото: Дмитрий Дубова



Налицо позитивные изменения

в системе общественного транспорта Заполярья



В последние годы в Мурманской области, и в частности в столице Заполярья, наметились позитивные тенденции в отрасли общественного транспорта. Модернизируется автобусный парк, меняется городская маршрутная сеть, совершенствуется инфраструктура. О том, с чем связаны такие изменения и каковы приоритеты региона в части дальнейшего развития этого социально значимого сегмента, – интервью с заместителем губернатора Мурманской области Юрием СЕРДЕЧКИНЫМ.

– **Юрий Валерьевич, какова динамика объемов финансирования дорожной отрасли Мурманской области в последние годы?**

– Объемы финансирования, предусмотренные на дорожную отрасль Мурманской области, ежегодно увеличиваются. Так, в 2019 году было выделено 3,6 млрд руб., в 2020 году – 4,5 млрд руб., в 2021-м – 4,8 млрд руб. В текущем году нам предстоит освоить 5,2 млрд руб. И уже можно увидеть результаты.

Впервые в 2021 году в регионе была начата реализация мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги», запланированных на 2022 год. Опережающими темпами в 2021 году был выполнен ремонт девяти объектов общей протяженностью более 27 км, восемь из которых – дороги регионального значения. Также в 2021 году в Мурманской области было уложено 1,6 млн кв. м асфальта, из них почти 900 тыс. – по нацпроекту. К слову, это на 58% больше, чем в 2020 году.

С гордостью добавлю, что 18 ноября 2021 года в Москве в рамках главного отраслевого события страны – «Транспортная неделя 2021» – Мурманская область была отмечена в числе лучших регионов России по исполнению национального проекта «Безопасные качественные дороги» и получила престижную награду «Золотой коток».

– **Какие мероприятия запланированы по приведению в нормативное состояние улично-дорожной сети города Мурманска?**

– В 2021 году в Мурманске в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» были приведены в нормативное состояние 27 участков автомобильных дорог местного значения общей протяженностью почти 14 км; в текущем году запланированы работы на 28 участках. Отдельно, в рамках реализации городом функций административного центра области, из областного бюджета муниципалитету предоставляется субсидия на осуществление дорожной деятельности, и за прошлый год в рамках данной субсидии было приведено в порядок еще 12,76 км автодорог. В текущем году запланировано заменить не менее 23 тыс. кв. м покрытия.

Проблемных вопросов, которые нам предстоит решить, еще много, и мы о них знаем. Например, есть перекрестки, на которых в пиковые часы наблюдаются пробки. Так, в текущем году мы запускаем реализацию инфраструктурного проекта «Культурно-деловой центр «Новый Мурманск» в рамках бюджетного кредита из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов. Начнем разрабатывать ПСД на реконструкцию проспекта Кольский, строительство развязки Траловая – Шмидта – Подгорная. Строительно-монтажные работы начнутся в 2023 году.

– **Важной задачей Мурманской области и столицы региона остается совершенствование городской маршрутной сети общественного транспорта. Какова ситуация на данный момент и какие первоочередные проблемы необходимо решить?**

– В целом в транспортной системе Мурманской области и ее столицы нет критичных проблем. Автотранспортная отрасль нашего региона сохранилась во многом благодаря опыту и высокой квалификации руководителей опорных транспортных организаций. Яркий пример – самая северная троллейбусная система мира, городской наземный электрический транспорт города Мурманска, который находил возможности для модернизации контактной сети и сети тяговых подстанций, капитального ремонта подвижного состава, обустройства ремонтных зон и, самое главное, сохранения крепкого коллектива. Это предприятие многие годы является безусловным лидером по количеству перевезенных пассажиров всей Мурманской области, хотя и не является единственным участником на рынке транспортных услуг города Мурманска.

Сеть муниципальных маршрутов Мурманской области также является достаточно устойчивой. У нас есть маршруты, на которых схемы движения и даже расписания не изменялись около 10 лет, при этом нареканий со стороны жителей по ним не поступает. В настоящее время на маршрутах регулярных перевозок в общей сложности работают 40 перевозчиков.

Но область активно развивается, и вся маршрутная сеть ре-

гиона также не может оставаться неизменной. По этой причине в рамках разработки документов транспортного планирования Мурманской области и агломерации был проведен комплекс социологических исследований, замеров интенсивности движения транспортных потоков и пассажиропотоков на маршрутах, автостанциях и остановочных пунктах. Эти данные позволили более точно определить принципы распределения населения при совершении ежедневных перемещений, например, по направлениям дом – работа или дом – учеба, а также смоделировать изменения транспортного спроса с учетом реализуемых на территории области проектов. В итоге был сформирован перечень мероприятий, направленных на повышение уровня мобильности населения: появились семь новых маршрутов, два действующих изменены, на 30 маршрутах увеличено количество рейсов.

Соответствующие решения нельзя назвать транспортной реформой, но эта деятельность носит стратегический характер и направлена на планомерное повышение качества транспортного обслуживания населения с очень важным условием – жители Мурманской области не должны стать заложниками изменений. Каждое решение должно быть понятно, о дате его реализации население должно быть проинформировано заблаговременно, а мотивы соответствующих решений – соответствовать интересам жителей и гостей региона.

Сегодня в Мурманской области определена целая система целевых показателей комплексного развития общественного транспорта. Большая часть из них ориентирована на достижение понятных каждому жителю истин – новый и современный подвижной состав, доступный как в физическом, так и в финансовом смысле, транспорт и транспортная инфраструктура, наличие элементов уникальности, отражающих колорит Кольского Заполярья и создающих особую атмосферу тепла и уюта.

В данном вопросе еще рано говорить о масштабных победах, но предварительные итоги 2021 года позволяют сделать вывод, что системные изменения уже наметились, реализация комплексных мероприятий дала положитель-

ные результаты, и все сомнения в правильности избранного пути развеялись. Сегодня можно с полной уверенностью сказать, что 2022–2023 годы ознаменуются очевидными позитивными изменениями в транспорте общего пользования Мурманской области.

– **В регионе принят план мероприятий по приоритетным направлениям развития Мурманской области на период до 2030 года – «На Севере – жить». Какое место в нем занимают вопросы транспорта?**

– Стратегический план «На Севере – жить!» определяет несколько основных направлений развития общественного транспорта. Это, во-первых, обновление парка автобусов и троллейбусов, во-вторых, создание безопасных и комфортных мест ожидания общественного транспорта, в том числе оборудованных информационным табло о передвижении общественного транспорта, схемами и информацией о периодичности движения. Отмечу, что с учетом особенностей региона один из главных показателей комфорта – теплые места ожидания общественного транспорта. Ну и в-третьих – это повышение уровня информирования и ориентирования пассажиров путем цифровизации сервисов для общественного транспорта.

Самое масштабное и наиболее очевидное для непосредственных пользователей направление – обновление парка автобусов. Сегодня этой теме существенное внимание уделяется на федеральном уровне. В настоящее время порядка 40% автобусов и троллейбусов, эксплуатируемых на региональных маршрутах, близки либо уже вышли за порог сроков полезного использования, а общая стоимость требуемой к закупке техники превышает 5,5 млрд руб. Понятно, что транспортные организации не имеют таких ресурсов и программа обновления исключительно на их возможности, затянется на период 5–10 лет.

Поэтому правительство области тщательно прорабатывало все известные механизмы и инструменты получения мер федеральной поддержки на обновление парка общественного транспорта, а также приняло к реализации целый комплекс мероприятий, позволяющих повысить шансы

получения федеральных средств.

Например, когда тема разработки документов транспортного планирования возникла в нацпроекте «Безопасные качественные дороги», а также появилось однозначное понимание, что наличие таких документов является важным условием не только для получения средств федерального бюджета, но и для повышения внимания к пассажирскому транспорту со стороны потенциальных инвесторов, правительство региона не стало ожидать формирования бюджета очередного финансового года, а выделило средства резервного фонда для того, чтобы максимально оперативно приступить к разработке полного комплекта необходимых документов.

Параллельно, не дожидаясь получения федеральных средств, в конце 2021 года Мурманская область запустила региональную программу обновления парка пассажирского транспорта, ориентированную на применение принципа софинансирования: если транспортная организация хочет и может закупать новый транспорт, то область готова разделить бремя финансирования, если характеристики закупаемой техники соответствуют интересам развития системы общественного транспорта. Таким образом, из бюджета области были выделены 200 млн руб., перевозчики добавили еще 300 млн руб., что позволило приобрести 11 новых комфортабельных троллейбусов и 23 автобуса большого класса. Помощь области стала драйвером для дополнительных закупок транспорта, и всего предприятия в 2021 году закупили 90 новых автобусов и троллейбусов, в том числе первый троллейбус с увеличенным автономным ходом. Это помогло обновить порядка 12% парка общественного транспорта региона.

Добавлю, что программа только набирает обороты. На 2022 год в областном бюджете предусмотрено уже в четыре раза больше средств, чем в 2021 году. Отмечу, что ЗАТО г. Североморск уже стало муниципалитетом, в котором полностью выполнена программа обновления парка пассажирского транспорта, работающего на регулируемых социально значимых маршрутах. Все новые автобусы были приобретены при поддержке областного бюджета и приступили к перевозкам с начала текущего года.

Также отдельное внимание уделяется развитию инфраструктуры общественного транспорта. На 2022 год бюджетом области предусмотрено финансирование в размере 260 млн руб. на установку комфортабельных теплых остановочных павильонов. Сейчас ведется активное взаимодействие с производителями лучших образцов. Кстати, в прошлом году мы установили первую такую остановку и учли все нюансы, возникающие в процессе реализации такого мероприятия.

Подведу итог. Общественный транспорт и транспортная инфраструктура Мурманской области сегодня получили мощный импульс в своем развитии. Мы слышим от северян слова благодарности, видим, как растет интерес бизнеса к работе в условиях государственной поддержки и повышается доверие к власти. В своей деятельности мы руководствуемся принципами равенства на лучших и прилагаем все необходимые усилия для того, чтобы самим стать достойным примером для коллег из других регионов.



В 2021 году в Мурманской области обновлено порядка 12% парка общественного транспорта региона



Ставка на стабильность

Заполярье повышает качество транспортного обслуживания



Мурманская область является крупным транспортным узлом, занимая важное геополитическое положение по отношению к индустриально развитым регионам, с которыми она связана наземными, водными и воздушными магистралями. Как отразилась постпандемная реальность на работе транспортного комплекса? Какие сегменты получили новые стимулы к развитию? Почему регион делает ставку на новые подходы в части разработки документов транспортного планирования? На эти и другие вопросы отвечает министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Артем ГРИШИН.

– **Артем Александрович, каковы показатели работы транспортной отрасли Мурманской области в 2021 году в условиях пандемии и постпандемного восстановления?**

– Пассажиропоток на морском, железнодорожном транспорте и местных воздушных линиях оставался стабильным как в условиях пандемии, так и в постпандемный период. В условиях ограничения наибольшие потери пассажиропотока и, соответственно, выручки предприятия наблюдались именно на автомобильном транспорте. На некоторых маршрутах потери пассажиропотока составляли до 60%. В текущем году ситуация исправляется.

Законом Мурманской области № 2549–01–ЗМО перераспределены полномочия в сфере транспортного обслуживания населения. Организованы перевозки по 175 маршрутам Мурманской области, из которых 107 обслуживаются по регулируемым тарифам и 68 – по нерегулируемым. Заключены 85 государственных контрактов на выполнение работ по регулярным перевозкам пассажиров по регулируемым тарифам. Увеличено число выполняемых рейсов на отдельных маршрутах с целью рассредоточить пассажиропоток и снизить загрузку до уровня двух третей от предельной наполненности салонов (чтобы снизить распространение коронавирусной инфекции).

Все маршруты Мурманской области перешли под управление министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области, что позволило централизовать управление транспортной работой. Оплата выполненного объема работ на регулярных маршрутах по регулируемым тарифам осуществляется из областного бюджета, что позволило увеличить финансирование транспортной отрасли и стабилизировать работу перевозчиков. Также ведущим предприятиям предоставлена субсидия на обновление парка подвижного состава, в рамках которой приобретены 11 новых троллейбусов и 23 автобуса. Всего по итогам года транспортные организации области закупили в общей сложности 90 единиц пассажирского транспорта, что составляет около 12% от всего парка. Все эти усилия позволили сохранить стабильную работу транспортной отрасли Мурманской области и даже в условиях пандемии выйти на положительную динамику основных показателей.

Однако у перевозчиков сохраняется нехватка водительского состава и кондукторов, поэтому одним из показательных результатов качества региональной политики в сфере общественного транспорта мы рассматриваем повышение заработной платы работников транспорта. Так, с 1 января 2022 года все основные транспортные организации повысили заработные платы минимум на 10%.

– **В рамках главного отраслевого события страны – «Транспортная неделя 2021» – Мурманская область была отмечена в числе лучших регионов России по исполнению национального проекта «Безопасные качественные дороги». Каковы итоги года и какие задачи стоят на 2022 год?**

– В 2021 году в рамках реализации нацпроекта БКД выполнялись работы по ремонту 41 объекта, в том числе пяти региональных дорог общей протяженностью 50,3 км; трех искусственных сооружений; 33 дорог улично-дорожной сети Мурманской агломерации общей протяженностью 16,44 км. Финансирование в 2021 году составило более 1,4 млрд руб., из них средства федеральной поддержки – 540 млн руб. Успешная реализация нацпроекта в 2021 году позволила получить дополнительную федеральную поддержку в размере 100 млн руб. Все средства федерального бюджета освоены в полном объеме. Уложено более 552 тыс. кв. м нового асфальта.

В 2021 году в рамках ведомственной целевой программы «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения» государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» завершена реконструкция автоподъезда к селу Терiberка на участке с 0-го по 10-й км. В 2022 году начнем реконструкцию следующего участка с 10-го по 20-й км и приступим к капитальному ремонту участка с 20-го по 35-й км. Полностью завершить эти мероприятия планируется в 2024 году.

– **Что делается в части модернизации мостового хозяйства на автодорожной и железнодорожной сетях? У всех в памяти авария годичной давности, когда рухнул железнодорожный мост через реку Кола серьезно подорвал связность региона с большой землей...**

– На дорогах общего пользования регионального и местного значения Мурманской области расположены 166 мостов и путепроводов, из них 120 расположены на дорогах регионального значения и 46 – местного. По результатам обследований, проведенных в 2019–2020 годах, выявлена потребность в ремонтно-восстановительных работах на 23 искусственных сооружениях, находящихся в аварийном и предаварийном состоянии общей протяженностью 880 пог. м.

С 2020 года за счет средств Дорожного фонда Мурманской области мы системно приводим мостовое хозяйство в нормативное состояние. В 2020 году отремонтирован автодорожный мост через р. Терiberка на км 41+300 автоподъезда к с. Терiberка. В 2021 году велись работы по строительству моста через р. Колвица поселка Кандалакша, реконструкции регионального моста через р. Мартимьявр и через р. Белая в г. Кировск, ремонту путепровода через железную дорогу на км 4+597 автодороги Заполярный – Сальмиев, моста через р. Умба на км 4+033 автодороги Умба – Кандалакша, автодорожного моста по ул. Вокзела в с. Ловозеро. Три региональных моста ремонтировались в рамках нацпроекта БКД. В целом на приведение в нормативное состояние мостов и путепроводов в 2021 году из Дорожного фонда Мурманской области направлены 292 млн руб.

В текущем году запланированы работы по приведению в нормативное состояние 169,41 пог. м искусственных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения. Всего до 2025 года необходимо привести в нормативное состояние 849 пог. м искусственных сооружений.

– **Авиация считается наиболее пострадавшей от последствий коронавируса отраслью. Каковы показатели работы авиагосударства? Чем мотивирована необходимость строительства нового аэровокзала в Мурманске?**

– Международный аэропорт федерального значения Мурманск – один из ключевых элементов транспортной инфраструктуры как Мурманской области, так и Арктической зоны Российской Федерации. В 2019 году впервые пассажиропоток аэропорта Мурманск превысил 1 млн пассажиров в год, в 2021 году он превысил 1,35 млн пассажиров. Такой рост обусловлен открытием ряда новых рейсов по направлениям Мурманск – Казань, Мурманск – Челябинск, Мурманск – Нижний Новгород, Мурманск – Пермь, выполнением южной программы полетов АК «Аэрофлот» по направлениям Мурманск – Сочи, Мурманск – Анапа, Мурманск – Симферополь с июня 2021 года, а также открытием международного авиасообщения с Египтом в октябре 2021-го.

Согласно стратегии развития аэропорта Мурманск к 2030 году предполагается обслуживание пассажиропотока до 1,7 млн пассажиров в год. Для этого нужна готовность как аэродромной, так и аэропортовой инфраструктуры. Паспортом федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» в рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусмотрена реализация объекта «Реконструкция аэропортового комплекса

(г. Мурманск)» с финансированием за счет средств федерального бюджета в общем объеме 2,8 млрд руб. С 2019 года ведутся проектные работы, начало строительно-монтажных работ планируется в 2022 году. Идет работа по включению в этот федеральный проект второго этапа реконструкции аэропорта Мурманска.

Реконструкцию инфраструктурно-аэровокзального комплекса аэропорта Мурманск проводит АО «Аэропорт Мурманск» за счет собственных средств. В 2020 году завершена реконструкция привокзальной площади аэропорта. В настоящее время разрабатывается проектно-сметная документация на строительство аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий аэропорта Мурманск. По ее результатам будут определены сроки выполнения работ и их окончательная стоимость. Основные ожидаемые показатели в результате выполнения мероприятий по объектам как аэродромной, так и аэровокзальной инфраструктуры – дальнейшее увеличение пассажиропотока, соответствие инфраструктуры воздушного транспорта новым современным требованиям, повышение качества обслуживания пассажиров, в том числе обеспечение комфортного пребывания пассажиров в аэропорту.

– **Грамотное развитие дорожно-транспортного комплекса невозможно без формирования соответствующей методологической базы. Как идет разработка документов транспортного планирования в регионе?**

– Разработке документов транспортного планирования уделяется особое внимание в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта БКД. В 2020 году по результатам оценки текущей ситуации в сфере транспортного обслуживания населения Мурманской области мы установили две основные причины просматривающихся в ней негативных тенденций. Первая – экономическая. Было очевидно, что местным бюджетам не хватает финансовых возможностей для обеспечения высокого уровня транспортного обслуживания. Объем перевозок сокращался, подвижной состав заменялся с большого на средний или малый, обновление парка происходило в минимальных объемах. В целом первоочередные мероприятия в сфере транспорта в тот период времени были ориентированы не столько на развитие отрасли, сколько на ее сохранение. Вторая причина – кадровая. Текущие объемы задач и полномочий органов местного самоуправления не позволяли муниципалитетам выделить отдельных сотрудников для проработки мероприятий в сфере транспортного обслуживания населения.

Поэтому правительство Мурманской области приняло решение изменить управленческую модель в

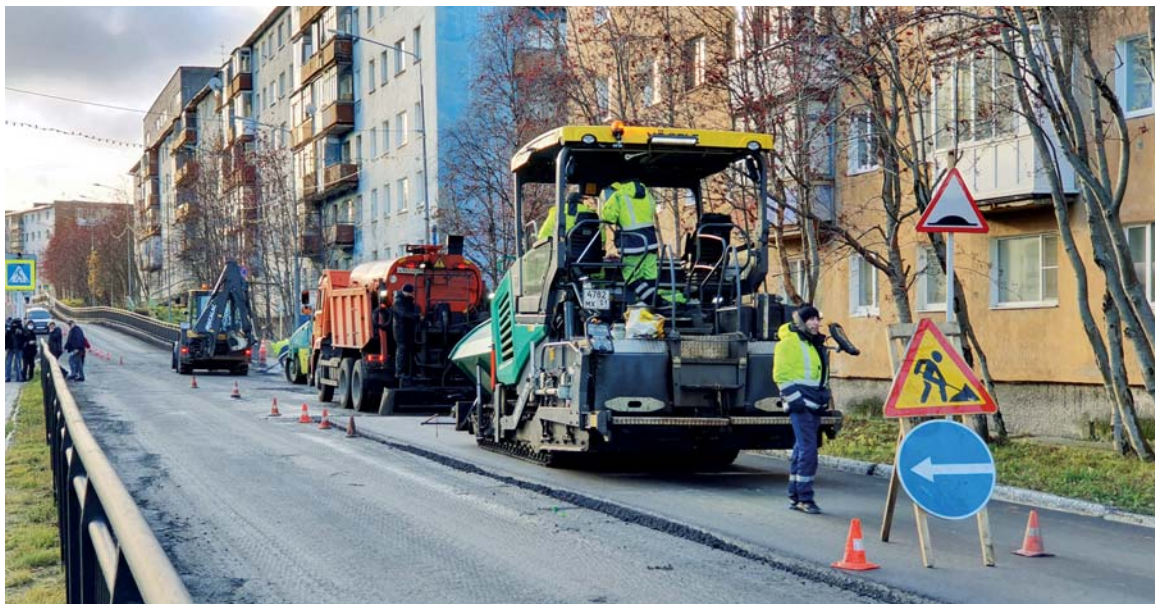
сфере регулярных перевозок путем централизации полномочий на одном уровне. В связи с этим и проявилась особая актуальность темы транспортного планирования: перераспределение полномочий после окончания переходного периода фактически состоялось 1 июня 2021 года. С этого момента минтранс принял на себя весь спектр реализуемых в 18 муниципальных образованиях области. В августе 2021 года правительство региона выделило средства Резервного фонда для разработки комплекта документов транспортного планирования, необходимого для качественного исполнения перераспределенных полномочий.

По результатам предусмотренных законодательством конкурсных процедур был заключен госконтракт, и с этого момента жизнь дорожников и транспортников Мурманской области наполнилась круговоротом событий. Был выполнен комплекс транспортно-социологических исследований, после этого последовала разработка математической модели транспортной системы, была разработана система целевых показателей развития и функционирования отрасли, подготовлены прогнозные сценарии развития транспортной системы, спланированы мероприятия по осуществлению дорожной деятельности, строительству, реконструкции и эксплуатации аэропортов, ТПУ, железнодорожных станций и вокзалов, автовокзалов и иных объектов, обеспечивающих функционирование транспортной системы Мурманской области. Сегодня комплект документов транспортного планирования разработан и активно обсуждается региональными органами власти и органами местного самоуправления, а непосредственно перед утверждением получит финальные правки в рамках публичных обсуждений с жителями Мурманской области.

– **Вы уже упомянули проблему кадров. Как область подходит к ее решению?**

– В 2020 году между правительством Мурманской области, Российским университетом транспорта и Мурманским государственным техническим университетом (МГТУ) подписано трехстороннее соглашение о сотрудничестве по подготовке специалистов для организаций, осуществляющих деятельность на территории Мурманской области в сфере логистики, проектирования, строительства, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог, тоннелей и мостов, организации транспортного обслуживания населения, строительства уникальных зданий и сооружений. В том же году на базе МГТУ открыто обучение по специализации «Автомобильные дороги».

Другое соглашение о сотрудничестве подписано между минтрансом области и Мурманским арктическим государственным университетом (МАГУ). Документ подразумевает взаимное приглашение ведущих специалистов, разработку и реализацию научных проектов, организацию и проведение научных конференций и других мероприятий, издание научной, учебной и методической литературы и т. д. Студенты МАГУ в 2020 году прошли практику в минтрансе области и на двух транспортных предприятиях. Введены три учебные дисциплины по логистике: транспортное планирование и основы организации пассажирских перевозок; экономика и управление пассажирскими и транспортными потоками; стратегическое планирование развития городов. В 2021 году осуществлен набор на отдельное направление подготовки «Транспортное планирование». На первом, опытным этапе подготовка осуществляется по заочной форме обучения, но мы уверены, что прямая связь с нацпроектом «Безопасные качественные дороги» сделает это направление одним из наиболее перспективных.



Мурманская область была отмечена в числе лучших регионов России по исполнению национального проекта «Безопасные качественные дороги»



Директор Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт»
Сергей Мажи́рин

Безопасность мореплавания — прежде всего

Это основная задача Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт»

В конце прошлого года Главгосэкспертиза России утвердила положительное заключение по проекту строительства береговой станции службы НАВТЕКС – компонента Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания – в морском порту Диксон, который реализует Мурманский филиал ФГУП «Росморпорт».

Станция в автоматическом режиме призвана обеспечивать навигационной и метеорологической информацией суда в районе пролива Вилькицкого в период навигации по Северному морскому пути. Дальность действия береговой станции Диксон службы НАВТЕКС достигает 485 морских миль.

Это лишь одно из направлений деятельности Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт». Кроме того, он предлагает ледокольные, швартовые услуги, предоставляет причалы для стоянки судов, обеспечивает связь с ними, помощь по устранению девиации и многое другое. В целом – широкий спектр услуг, в первую очередь связанных с обеспечением безопасности мореплавания в акваториях морских портов.

Причем делает это не только в столице Арктики Мурманске и Диксоне, но и в морских портах Варандей, Витино, Дудинка, Кандалакша, а также в полярных водах Арктики.

«Хозяйство» Мурманского филиала – достаточно большое и разнообразное. Скажем, незамерзающий глубоководный, защищенный от штормов морской порт Мурманск открыт для навигации круглогодично. Он используется российскими и международными перевозчиками для перевалки всех видов грузов. Порт является базой для ледокольного флота.

Морской порт Кандалакша тоже открыт для навигации круглогодично, правда, в зимний период здесь необходима ледокольная проводка. Используется для перевалки всех типов грузов, преимущественно угля.

В морском порту Варандей навигация организована в летний период, за исключением терминала по перевалке нефти, расположенного на стационарном морском ледостойком отгрузочном причале (СМЛОП) «Варандей».

Круглый год работает морской порт Дудинка, в зимний же период – с помощью ледокола или судов ледопроездностью не ниже Arc7. Здесь в основном российскими перевозчиками организована перевалка всех типов грузов. Также Дудинка может принимать иностранные суда.

Морской порт Диксон открыт для навигации лишь в летний период. В 2021 году порт пополнился прилегающим земельным участком для строительства угольного терминала в рамках развития Сырадасайского каменноугольного месторождения в Таймырском Долгано-Ненецком районе Красноярского края.

Сегодня Мурманский филиал, в котором трудятся свыше 400 человек, является крупным подразделением ФГУП «Росморпорт» в северном морском регионе России. В его ведении 24 причала и 1 пирс; 31 объект категории «здания и помещения»; 7 единиц флота, из них 3 ледокола и 4 лоцманских судна; другие объекты инфраструктуры порта: грузовые площадки, сети энерго- и водоснабжения, теплотрассы, кабели, канализация, промежу-

точные мачты, прожекторные мачты, автодороги, железнодорожные и подкрановые пути.

Недавно филиал пополнился дизель-электрическим ледоколом «Красин», ранее работавшим в Дальневосточном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт». Передача ледокола Мурманскому филиалу в дополнение к имеющимся двум ледоколам – «Капитан Драницын» и «Адмирал Макаров» – позволит оптимизировать работу ледокольного флота ФГУП «Росморпорт» на трассах Северного морского пути и в портах Арктического региона.

В последнее время успешно проведена сертификация на соответствие международным стандартам ISO 9001:2015 в отношении оказания услуг по лоцманской проводке судов и устранению магнитной девиации; началось оказание лоцманских услуг на первом в России рейдовом комплексе по перевалке сжиженного природного газа в Кильдинском проливе.

Комплекс, на котором проходила перегрузочная операция, был создан для обеспечения перегрузки СПГ с танкеров усиленного ледового класса Arc7, прибывающих из российской Арктики, на танкеры-газовозы ледового класса Arc4 с последующей поставкой в Европу.

Лоцманская служба Мурманского филиала ФГУП «Росморпорт» (лоцманы Дмитрий Чернушкин и Владимир Безерко) в августе 2021 года успешно провела операции по выгрузке и постановке на якорную стоянку полупогружной плавучей буровой установки «Северное сияние» (флаг Россия), которая была доставлена в Мурманск на борту специализированного судна-дока HLV GPO Ametist (флаг Маршалловы Острова) длиной 225 метров.

Выгрузка и буксировка несамостоятельного объекта таких габаритов представляет собой лоцманскую операцию наивысшей сложности. В операции были задействованы шесть портовых буксиров и один морской буксир-якорезаводчик, что потребовало от специалистов предприятия высокого профессионализма в деле управления таким количеством судов одновременно.



Для выгрузки буровой установки судно-док погрузилось на осадку 25,8 метра до отрыва буровой установки от палубы перевозчика. Затем плавучая буровая установка была выведена на воду с рабочей палубы судна-дока с использованием портовых буксиров и отбуксирована в запланированную точку стоянки морского порта Мурманск. В выделенном районе буровая установка позиционировалась (удерживалась на месте) с помощью портовых буксиров до полного раскрепления на четырех якорных системах. Для раскрепления на точке постановки был привлечен буксир-якорезаводчик.

При этом из-за непредвиденных обстоятельств и погодных условий лоцманам пришлось разнести две первые якорные системы без привлечения буксира-якорезаводчика, используя только портовые буксиры. Благодаря опыту лоцманов Мурманского филиала внезапно возникшие трудности были успешно преодолены.

Заблаговременно были проведены промерные работы района постановки буровой платформы и комплексные инженерные изыскания характеристик поверхности дна. В ходе работ были обнаружены и идентифицированы четыре затонув-

ших объекта, в том числе времен Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Лоцманы Мурманского филиала, используя полученные данные, спланировали и осуществили лоцманские операции по доставке и постановке буровой платформы в заданный район стоянки по маршрутам, исключаящим опасность их для буксируемого объекта.

Особое место в деятельности филиала занимают ледокольные услуги. И зачастую мурманские ледоколы осуществляют операции, которых ранее не делал никто.

Так, в феврале 2020 года «Капитан Драницын» первым среди дизель-электрических ледоколов в зимний период самостоятельно достиг самой высокой точки Арктики – 88°28' северной широты, 31°37' восточной долготы. Это единственный неатомный ледокол в мире, сумевший пробиться сквозь многолетние льды Северного Ледовитого океана. Прежде ни один ледокол, даже атомный, не заходил за такую широту зимой.

28 февраля 2020 года в окружении полярной ночи ледокол прибыл к местоположению дрейфующего научно-исследовательского ледокола Polarstern, замороженного во льды в рамках международной полярной экспедиции MOSAiC



Капитан ледокола
«Капитан Драницын»
Александр Ерпулёв

(Multidisciplinary drifting Observatory for the Study of Arctic Climate). «Капитан Драницын» доставил сменных специалистов-полярников и членов экипажа для научного судна, а также 43 тонны необходимого оборудования, снабжения и продовольствия.

Капитан ледокола Александр Ерпулев указом Президента РФ от 1 октября 2021 года был удостоен государственной награды – ему присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ».

Александр Александрович – один из ветеранов службы. Не раз советом Российской палаты судоходства он признавался лучшим по профессии в номинации «Капитан года», а возглавляемый им «Капитан Драницын» – лучшим ледоколом ФГУП «Росморпорт».

И таких людей, преданных Северу и своей профессии, здесь трудится немало. Но в последнее время, с появлением двух ледоколов, в филиале начали испытывать кадровый голод. Как отмечают специалисты, особенно остро стоит вопрос с судовыми мотористами и электриками.

– Для привлечения квалифицированных кадров и мотивирования их к дальнейшей работе мы предприняли несколько действенных шагов, – говорит директор Мурманского филиала ФГУП Сергей Мажи́рин. – Устраивающиеся во флот теперь с первого дня получают полную надбавку за работу в районах Крайнего Севера – 80%; при этом членам экипажа, которые уже работают и еще не получили ее в полном размере, она также назначена; производится оплата проезда трудоустроившегося плавсостава, но только по предварительному согласованию и после рассмотрения всех документов и анкеты на соответствие занимаемой должности. Также дополнительно с целью привлечения молодых кадров мы ввели систему компенсаций уплачиваемых процентов по ипотеке.

Помимо этого, на предприятии имеется целая программа социальной поддержки: дополнительное медицинское страхование для работника и совершеннолетних членов семьи; дополнительные выплаты в профессиональный праздник и материальная помощь два раза в год в размере оклада; компенсация расходов на занятия спортом, в том числе для всех членов семьи, и другие выплаты, предусмотренные коллективным договором.



Руководство Мурманского филиала



Путь к сердцу Арктики

лежит через аэропорт Хибин



АЭРОПОРТ «ХИБИНЫ»
АПАТИТЫ / КИРОВСК

Мурманская область – одна из немногих в России, которая может похвастаться наличием сразу двух аэропортов, способных принимать воздушные суда различных типов – от небольших канадских Bombardier до внушительных аэробусов. Хибины – воздушные ворота центра и юга Кольского полуострова, которые связывают жителей нескольких регионов нашей страны с крупными промышленными центрами и масштабным туристическим кластером. Аэропорт хорошо известен любителям зимнего отдыха и делает ближе Ловозерские тундры, Терский берег, Кандалакшский залив, что способствует развитию внутреннего туризма. Он входит в число системообразующих предприятий всего региона. Воздушная гавань играет заметную роль в развитии арктических территорий с точки зрения улучшения транспортной доступности и повышения качества жизни северян.

У подножья северных гор

Небольшой региональный аэропорт Хибины имеет явные родовые признаки старших братьев: регулярное сообщение с двумя столицами, высокое качество обслуживания и динамичный рост пассажиропотока.

Ежедневно у подножья северных гор приземляются и взлетают самолеты из Москвы и Санкт-Петербурга. В летний сезон к привычным направлениям добавляются Сочи и Анапа. До недавнего времени перелеты осуществляли только две компании – «Северсталь» и «Сибирь».

С февраля 2022 года из Северной столицы в Хибины и обратно летает компания «Россия» (группа «Аэрофлот»). Авиамаршрут субсидируется из федерального и областного бюджетов. Он входит в программу, на которую в этом году государство выделило 9,3 млрд руб., что на 21% больше лимитов прошлого года. Планируется выполнить 198 субсидируемых рейсов «России» по маршруту Санкт-Петербург – Апатиты – Санкт-Петербург.

– Мы уверены, что сотрудничество с группой «Аэрофлот» благодаря ее широкой маршрутной сети и гибким возможностям для стыковок значительно расширит географию перелетов – и для жителей региона, и для туристов, – отметила

генеральный директор аэропорта Хибины Светлана Скопина.

Взаимодействие с таким крупным авиаперевозчиком – большой шаг для развития транспортной доступности всего региона. Аэропорт находится вблизи крупного промышленного и туристического центра – города Кировска и второго по величине населенного пункта после столицы Заполярья – Апатитов и на удалении не более 100 км от большинства городов Мурманской области.

Рейс авиакомпании «Россия» в Хибины и обратно оказался настолько востребованным, что в первые 24 часа после старта продаж были куплены 1500 билетов. Изначально расписание Аэрофлота предусматривало перелеты четыре раза в неделю – по понедельникам, четвергам, пятницам и воскресеньям. Однако в связи с высоким спросом уже в феврале добавили еще и субботу. В планах – открыть продажи до конца года и предоставить трансферные тарифы через Санкт-Петербург в Сочи, Анапу, Симферополь, Болгарию, Турцию и на другие южные направления.

Уже сейчас пассажирам авиакомпаний группы «Аэрофлот» доступны международные рейсы из аэропорта Хибины (с ночевкой в Санкт-Петербурге) в Ларнак, Анталию и Дубай. При этом пассажир получит единый трансферный тариф и билет, а значит, и посадочный талон до конечного пункта маршрута. Багаж также оформляется до конечного пункта в аэропорту отправления.

Интересно, что в парке авиакомпаний «Россия» есть Sukhoi Superjet 100 имени города Кировска. Это результат открытого голосования в конкурсе «Путешествуем по России», организованного Общероссийским народным фронтом и авиакомпанией в сентябре 2021 года. Судьбу первого места решил разрыв всего в 7 голосов! Кировск едва не уступил Ангарску, но теперь имя горнолыжной столицы Мурманской области украшает фюзеляж красно-белого борта.

Уникальная точка роста

Привлечь крупных перевозчиков помогла программа развития, реализуемая компанией «ФосАгро» – флагманом горно-химической промышленности страны (активы в Мурманской, Ленинградской, Вологодской и Саратовской областях)



Генеральный директор аэропорта Хибины Светлана Скопина

и правительством региона. В соглашении о социально-экономическом партнерстве особое внимание уделяется развитию туристического кластера и повышению качества жизни населения городов Кировск и Апатиты.

Хибины – официальный аэропорт горнолыжного курорта «Большой Вудъявр», входящего в российский рейтинг топ-10 мест отдыха, рекомендованных к посещению. Здесь самый долгий сезон катания в стране, и это заслуга не только местного климата. В прошлом году на северном склоне (курорт расположен на северном и южном склонах горы Айкуайвенчорр) запустили систему искусственного снегообразования.

– Теперь курорт может работать с конца октября до начала июня. На высотах до 1000 м у нас будет самый длинный сезон в стране. С точки зрения комплексного кластерного развития – это уникальный для России пример: хорошая транспортная доступность, в отличном состоянии федеральная трасса, рядом аэропорт Хибины и железнодорожная станция «Апатиты-1», – рассказывает Александр Сергиенко, специалист ГК «Большой Вудъявр».

Средства на реализацию проекта по искусственному оснежению трасс выделены Федеральным агентством по туризму. Объем вложений составил около 500 млн руб. Привлекательным для программ софинансирования «Большой Вудъявр» стал во многом благода-

ря тому, что компания «ФосАгро» много лет инвестирует в развитие инфраструктуры. Как следствие – курорт становится все популярнее среди любителей зимнего отдыха, а лыжники и сноубордисты составляют львиную долю пассажиропотока аэропорта Хибины.

«Большой Вудъявр» предлагает любителям горнолыжного отдыха разнообразие маршрутов. Общая протяженность трасс превышает 30 км. Горнолыжный комплекс оснащен современными подъемниками разных типов. На вершине горы Айкуайвенчорр расположен панорамный комплекс «Плато». Светящийся консольный диск второго этажа уникального здания – пример современной архитектуры. Открытие «Плато» – важная веха в развитии всего туристического кластера Мурманской области.

– Помню, как мы презентовали этот проект Председателю Правительства РФ, и вот он уже реализован. Это очень сложный технологический проект. Он уникален не только для Мурманской области, но и для всей страны. Я очень благодарен «ФосАгро», и не только за немалые инвестиции, а и за то, сколько души и эмоций вложено в этот панорамный комплекс! Благодарен Правительству Российской Федерации, потому что часть инвестиций в инфраструктуру была получена через госпрограммы из федерального бюджета. Мы со своей стороны предоставили проекту как резиденту Арктической зоны все необходимые льготы. Хибины – это действительно уникальная точка роста и для туризма, и для спорта! – говорит губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

За последние девять лет на развитие воздушной гавани компания «ФосАгро» направила более 1 млрд 150 млн руб. Благодаря этому в Хибины произошли масштабные качественные перемены. Полностью обновили парк специализированной техники. Ежегодно направляются значительные средства на улучшение взлетно-посадочной полосы и обеспечение безопасности полетов. На аэродроме установлены курсо-гладисадная система посадки воздушных судов (ILS) и светосигнальное оборудование с огнями высокой интенсивности, что позволило аэропорту получить первую категорию ИКАО. Современное радиомаячное оборудование закуплено и установлено на федеральные средства. Аэропорт Хибины попал в программу развития гражданских аэродромов Российской Федерации. Активную поддержку оказало правительство Мурманской области. Теперь экипажи выполняют посадку в условиях ограниченной видимости и не уходят на

запасные аэродромы, как это было несколько лет назад. Яркий пример – в середине января во всей Мурманской области погода была нелетная: сильный буря и низкая облачность парализовали транспортную инфраструктуру на небе и на земле. Однако пассажиры, летевшие до Апатитов (Кировска), в пункте назначения успешно приземлились. Ни один рейс в аэропорт Хибины отменен или задержан не был.

Перемены и ноу-хау

Сейчас ведется модернизация помещений аэровокзала. Площадь зоны регистрации увеличилась вдвое, ее интерьер с недавнего времени украшают панорамные окна. Открыли дополнительные стойки регистрации, что позволило одновременно обслуживать три рейса. Настоящий тест-драйв обновленная зона регистрации прошла в новогодние каникулы, когда все борты на прибытие и вылет имели 100%-ную загрузку. Справиться помог новый багажный конвейер, исключающий столкновение и деформацию багажа.

Растущий пассажиропоток потребовал организации второго зала вылета. После досмотра пассажиры попадают в галерею, разделяющую уже знакомый гостям аэропорта зал вылета № 1 и новый зал № 2. В нем установлены более комфортные кресла, точно такие же, как в Шереметьево. Еще одна особенность этого зала – фотозона в духе зимнего курорта: ансамбль открытых кресел, снятых с горнолыжного подъемника «Большого Вудъявра». Интересно, что для установки этого арт-объекта в здании аэропорта пришлось разобрать часть стены и затаскать кресла с помощью тяжелой техники.

Кроме этого, в Хибирах изменился подход к подготовке взлетно-посадочной полосы и прилегающей к аэровокзалу территории. Там провели уникальный эксперимент, результаты которого прижились и вошли в постоянную практику. За очистку территории вдоль летной полосы теперь отвечает необычная для авиации техника – ратрак, предназначенный для подготовки горнолыжных склонов!

В условиях Крайнего Севера для аэропорта, оснащенного курсо-гладисадной системой, такое решение оказалось максимально эффективным. При высоте снега более 3 см механизмы, необходимые для посадки бортов в отсутствие видимости полосы, автоматически отключаются. А значит, своевременная и оперативная расчистка – залог бесперебойной и безопасной работы всей воздушной гавани. Этот же ратрак помогает содержать территорию у аэровокзала с автостоянкой на 100 парковочных мест, бесплатной для пассажиров.

О планах

Воздушные ворота Хибин чутко реагируют на увеличение туристического потока. Рост количества рейсов, связанный с приходом новых авиакомпаний, требует развития возможностей принимающей стороны. В ближайших планах – масштабная реконструкция.

Усовершенствование взлетно-посадочной полосы предусматривает организацию дополнительной рулежной дорожки, замену покрытия, укрепление основания и комплексную модернизацию водосточно-дренажной системы. На месте действующего склада ГСМ построят новый автоматизированный большего размера. Строительно-монтажные работы начнутся уже этим летом. Масштабный ремонт коснулся аварийно-спасательной службы. К весне построят быстровозводимый ангар для спецтехники.

Параллельно со всем вышеперечисленным заключается договор на реконструкцию всего аэровокзала.



Первый рейс авиакомпании «Россия» в аэропорт Хибины



Необходимо полностью заменить устаревшие коммуникации, расширить функциональные площади, полностью обновить фасад. Проект модернизации аэровокзала уже прошел Главгосэкспертизу. Дополнительно прорабатывается техническая возможность размещения там нового терминала с двумя телескопическими трапами.

Инфраструктурный проект

Все работы по развитию инфраструктуры аэрогавани проводятся совместно с группой «ФосАгро» в рамках социальной стратегии и ради диверсификации экономики города Кировска путем развития туристического кластера. Инвестиции в инфраструктурные проекты курорта уже привели к рекордной для зимнего сезона в Хибинах отметке по туристическому потоку в четверть миллиона гостей.

При этом красота заполярных мест привлекает не только любителей зимних видов спорта. Регион набирает все большую популярность среди поклонников экотуризма, древней истории и самобытной культуры саамов и русских поморов.

О повышенном интересе к Хибинам свидетельствует возрастающий пассажиропоток. Например, в 2019 году через воздушные ворота Кировска и Апатитов прошли 66,8 тыс. пассажиров. В 2020 году по понятным причинам, связанным с пандемией COVID-19, число гостей не возросло и составило 56,5 тыс. человек, но уже в 2021-м в Хибинах побывали 133 тыс. пассажиров, что составило 126% роста. Только за прошлый год аэропорт обслужил 1145 рейсов: 969 регулярных и 176 чартерных.

– Инвестируя в развитие горнолыжного курорта «Большой Вудъявр» и аэропорт Хибин как неотъемлемую часть курорта, «ФосАгро» способствует диверсификации экономики всего Кировско-Апатитского района Мурманской области, создавая базу для развития малого и среднего предпринимательства, прежде всего, в сфере услуг. Для нас это одно из приоритетных направлений работы в рамках реализации стратегии социальной ответственности, – комментирует заместитель директора Кировского филиала АО «Апатит» (группа «ФосАгро») Сергей Свинин. – Активно поддерживают эту работу губернатор Мурманской области Андрей Чибис, региональное правительство и местные власти.

Качественных перемены требует и сопутствующая транспортная инфраструктура воздушной гавани. Сегодня от Хибин до склонов «Большого Вудъявра» туристы добираться 40–50 минут, проезжая через весь город Апатиты и по междугородной трассе Апатиты – Кировск. При этом горнолыжные склоны находятся практически за взлетно-посадочной полосой. Открытие альтернативного автомобильного маршрута сократило бы время в пути до 10 минут.

Существенный прирост пассажиропотока ожидается и в случае развития дорожной инфраструктуры, связывающей аэропорт Хибин с федеральной трассой и соседними крупными населенными пунктами, такими как Полярные Зори и Кандалакша. Сейчас жители этих городов добираться в Хибин по трассе Е-105 и маршруту Апатиты – Экостровский пролив. К примеру, путь из Полярных Зорь составляет 105 км. Кстати, еще в 90-е годы обсуждалась возможность строительства короткой дороги от этого города до аэропорта. По линии Полярные Зори – Африканда – Хабозеро существует автодорога, которая требует усовершенствования. От этой ветки можно продлить дорогу прямо к аэропорту. В этом случае путь сократится до 60 км.

Также немаловажную роль играют поддержание и развитие междугородных автобусных маршрутов. Аэропорт Хибин выступал с предложением о вводе регулярного маршрута, который свяжет воздушную гавань с крупными городами Мурманской области, в том числе Оленегорском, Мончегорском и Мурманском.

Так, с приходом авиакомпании «Сибирь» перелеты Москва – Апатиты – Москва осуществляются



на вместительных авиалайнерах Airbus A320. Стоимость билетов по указанному направлению зачастую ниже, чем по аналогичному маршруту из Мурманска. Однако, по отзывам в социальных сетях, северяне делали выбор не в пользу Хибин из-за отсутствия удобного рейса общественного транспорта, связывающего аэропорт с муниципальными образованияами Мурманской области.

С нового года ситуация изменилась. Региональный минтранс запустил новые маршруты автобусов. Появились три рейса, о которых просили жители: автобус из Ковдора через Апатиты в аэропорт Хибин и обратно, автобус из Ковдора в Кандалакшу с заездом в Апатиты. А с мая заработает сезонный маршрут Кандалакша – Полярные Зори – Апатиты – аэропорт Хибин.

Планомерное выстраивание правильной логистической цепи и комплексная модернизация позволят второй авиагавани Заполярья и горнолыжному курорту совершить рывок в своем развитии.

– Задача развития въездного туризма предъявляет повышенные требования к обеспечению нормативного состояния пропускной способности элементов аэропортовой инфраструктуры, в первую очередь плоскостных сооружений, а также терминальной инфраструктуры. Аэродромные покрытия в последние годы требуют все больших ежегодных вложений в поддержание эксплуатационной пригодности аэродрома. Это приводит к небоснованным операционным затратам, повышает стоимость обслуживания авиакомпаний, что отражается на

стоимости авиабилетов. Поэтому нам важно попасть в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на 2024–2030 годы, говорит генеральный директор аэропорта Хибин Светлана Скопина. – Наш аэропорт успешно прошел ранжирование, необходимое для участия в федеральной программе. Средства, которые мы можем получить от государства, будут направлены на реконструкцию объектов аэродромной и терминальной инфраструктуры. Снятие ограничений в результате реализации проекта реконструкции позволит аэропорту укрепить свой потенциал и увеличить пассажиропоток к 2035 году до 400–500 тыс. человек. Инвестиционный проект путем привлечения дополнительных пассажиров в Мурманскую область, развития деловых связей и туристического бизнеса положительно повлияет на развитие как городов Апатиты, Кировск и сопредельных районов, так и региона в целом.

Хибин на высоте

Команду аэропорта не раз отмечали отраслевыми премиями и наградами. В феврале 2020 года аэропорт стал лауреатом премии Федерального агентства воздушного транспорта «Воздушные ворота России», заняв второе место в номинации «Лучший «малый» аэропорт (социальный проект)».

Год спустя аэропорт Хибин победил во всероссийском конкурсе на лучший логотип 100-летия гражданской авиации России. Символ юбилея разработал Денис

Лосицкий. Жюри единогласно проголосовало за его работу, отметив ее среди более чем сотни предложенных эмблем. Теперь логотип родом из Хибин будет красоваться в воздушных гаванях, на сувенирной продукции и даже на официальных бланках.

Денис Лосицкий по роду службы курирует работу сайта аэропорта, его социальных сетей и другого рода представительства аэропорта Хибин в Social Media Marketing. Графический дизайн и разработка логотипов не входят в его основной круг задач, но, как человек творческий, он не мог пройти мимо интересного проекта.

Несколько лет назад с легкой руки Дениса появился новый символ воздушных ворот в Хибинах – те самые снежинка и самолет. Новый логотип сразу полюбился команде и гостям аэропорта.

Немного истории

Строительство современной воздушной гавани Хибин началось в 1986 году. До этого времени работал аэропорт Кировск. Особую значимость он приобрел в 50–60-х годах – в период интенсивного развития авиации в Заполярье. Тогда из Кировска в Ленинград и Архангельск летали самолеты Ил-14. Одновременно с этим прекратили свое существование, выполнив задачу, гидроаэропорт в Апатитах и первый аэропорт на Кольском полуострове, созданный в 30-х годах, – в поселке Тик-Губа. С ноября 1969 года открылось прямое сообщение самолетами Ан-24 с Москвой из Кировска.

В 1986 году началось строительство современной воздушной гавани Хибин. К 1990 году построили взлетную полосу, способную принимать пассажирские и грузовые самолеты марок Ту, Ан, Ил, возводились здания самого аэропорта, подсобных служб, приобретались необходимые машины, системы и агрегаты.

Как в 30-е годы трест «Апатит» материально поддерживал перелеты первых аэропланов-амфибий, приводившихся в Тик-Губе, так и в 80-е годы ПО «Апатит» взяло на себя очень большую долю финансовых и других издержек, связанных со строительством нового аэрокомплекса. 4 ноября 1993 года новая «бетонка» приняла и выпустила первый самолет.

Начавшаяся в стране перестройка сильно осложнила положение аэропорта. В 1996 году полеты прекратились. Пассажиры летали только из Мурманского аэропорта, что доставляло большие неудобства. В этой ситуации группа специалистов ГУАП «Хибин» обратилась к руководству комбината «Апатит» (группа «ФосАгро») с просьбой о помощи. В конце 90-х ГОК «Апатит» полностью взял на себя финансирование аэропорта. Появился перевозчик «Сибавиатранс», который возобновил полеты на Ан-24. В 2001 году Архангельские авиалинии ввели рейсы на Ту-134 до Сочи и Анапы через Москву.

Активное усовершенствование аэропорта началось больше десяти лет назад. За период 2012–2021 годов компания «ФосАгро» инвестировала более 5 млрд руб. в развитие всего туристического кластера Хибин.





Старший брат города

Мурманский морской торговый порт: акцент — на устойчивое развитие



**Исполнительный директор
АО «ММТП»
Алексей Рыкованов**

Акционерное общество «Мурманский морской торговый порт» (ММТП) – предприятие особое. Рожденное в 1915 году и давнее решающий импульс строительству Мурманска, в наши дни – это крупнейшая стивидорная компания в Арктической зоне Российской Федерации с уникальным опытом работы в северных условиях. Она входит в структуру Национальной транспортной компании, ключевыми партнерами которой являются АО «СУЭК», АО «МХК «ЕвроХим», группа СГК. АО «ММТП» успешно обеспечивает круглогодичное сообщение с важнейшими логистическими центрами во всем мире. Предприятие внедряет наилучшие доступные технологии в сфере транспортной логистики и экологии, выполняет сложнейшие технологические операции, поддерживает и принимает активное участие в реализации общественно значимых проектов. И вполне закономерно, что АО «Мурманский морской торговый порт» является одним из признанных лидеров отрасли.

О секретах успеха компании мы побеседовали с исполнительным директором АО «ММТП» Алексеем Рыковановым.

– **Алексей Евгеньевич, Мурманский морской торговый порт является ключевой стивидорной компанией в Российской Арктике. Как вы оцениваете работу предприятия на арктическом направлении?**

– Опыт работы Мурманского морского торгового порта в арктических условиях – это уникальный ресурс, причем не только нашего предприятия. Он формировался на протяжении многих десятилетий, более века, а с приходом в 2012 году

в Мурманск Сибирской угольной энергетической компании и – чуть позже – Национальной транспортной компании получил качественно новый импульс для развития. За минувшие с этого момента десять лет в ММТП были реализованы проекты, аналогов которым в Арктической зоне нашей страны не было. Не случайно опыт АО «ММТП» лег в основу разработанного в России справочника наилучших доступных технологий, которые должны применяться при перевалке навалочных грузов в морских портах России. Они опробованы в суровых условиях Арктики, а это значит, – соответствуют максимально высокой шкале требований.

На основе опыта и стремления к развитию мы каждый год делаем шаги вперед. В 2021 году успешно выполнили масштабную производственную программу, перевалив планку в 700 тысяч тонн каботажных грузов в арктическом направлении. Обеспечили перевалку порядка миллиона тонн железорудного концентрата (ЖРК) для транспортировки по Северному морскому пути между терминалами Мурманского морского торгового порта, Мурманского балкерного терминала (ООО «МБТ») и портами Китая. Отправка судовых партий ЖРК по Северному морскому пути через причалы ММТП и МБТ по сравнению с предыдущим годом увеличилась более чем в два раза и составила рекордные 968 тысяч тонн (+ 124 % к 2020 году) – в 2020 году по СМП было отправлено 432 тысячи тонн. Основой для успеха в развитии этого направления послужила совместная упорная работа мурманских портовиков и наших партнеров из компаний АО «СУЭК», АО «МХК «ЕвроХим», ОАО «РЖД».

Мы исходим из того, что сегодня перед нашим государством стоит амбициозная задача по развитию Арктики. И освоение Севморпути является одним из ключевых элементов для ее решения. С увеличением грузопотоков по этому маршруту СМП становится по-настоящему важной мировой транспортной артерией.

– **ММТП – универсальный порт. Что это означает в практическом плане для успешной работы предприятия?**

– Наш порт является универсальным и уникальным с разных точек зрения. Плюс к этому совместно с нашими коллегами и партнерами из НТК, СУЭК мы внимательно следим за тенденциями на рынке и всегда готовы искать самые оптимальные транспортно-логистические решения.



Так, ММТП – один из немногих портов в европейской части России, где можно круглогодично принимать и обрабатывать суда класса Capesize. Суда класса Capesize, от англ. «cape» – мыс, «size» – размер (Прим. ред.), являются одними из самых больших в современном торговом флоте. Своё название они получили, потому что из-за своих больших размеров не могут проходить через Панамский или Суэцкий каналы и вынуждены обогнуть мыс Горн в Южной Америке и мыс Доброй Надежды на юге Африки. В 2021 году мы значительно расширили программу работы с такими морскими гигантами, обработав 22 судна за год (3,3 млн тонн); для примера: в 2020 году было 14 судов (2,1 млн тонн).

Увеличение количества судозаходов в ММТП морских гигантов позволило поставить еще один рекорд. 1 сентября 2021 года – в день, когда мы отмечали 106-летие Мурманского морского торгового порта, – на борт судна Seaforce было погружено 160 300 тонн угля. Это максимальная грузовая партия за всю историю порта! Отмечу, что при работе с железорудным концентратом также увеличился тоннаж судовых партий: в 2021 году в ММТП и МБТ были обработаны три судна типа BabyCape с судовыми партиями более 100 тысяч тонн, что стало частью важной тенденции укрупнения судовых партий.

Но и это еще не все. В минувшем году в АО «Мурманский морской торговый порт» успешно выполнена масштабная транспортно-логистическая операция по обработке основного оборудования для ветропарка Кольской ВЭС, поставившегося через причалы ММТП. Особенность этого проекта была обусловлена уникальной спецификой груза. Она состояла как в его больших размерах, так и в требованиях особо деликатной обработки тяжёловесных крупногабаритных грузов. Работа по праву считается филигранной.

Подготовка к реализации проекта перегрузки через ММТП началась более чем за два года до его начала. Для безопасной транспортировки оборудования была подготовлена специальная портовая и дорожная инфраструктура. Некоторые ее элементы были реконструированы. Поставленные задачи были выполнены качественно и своевременно. Всего мурманские портовики обеспечили 17 судозаходов в Мурманский морской торговый порт с оборудованием для 57 ветроустановок, которыми будет оснащён самый крупный ветропарк в России за полярным кругом: секциями башен, высокотехнологичными гондолами с генераторами, ступицами и трансмиссиями. Вес только одной секции башни ветроустановки составляет 79,94 тонны. Общий вес

всех компонентов для одного лишь ветрогенератора – 374,36 тонны. Длина одной секции башни – 29,95 метра. Эту гигантскую машину нужно было не только выгрузить с судна, но и провезти по всей территории порта. Общий вес обработанных грузов составил 21 256 тонн.

Все это наглядно иллюстрирует уникальные, универсальные возможности ММТП в обработке различных грузов.

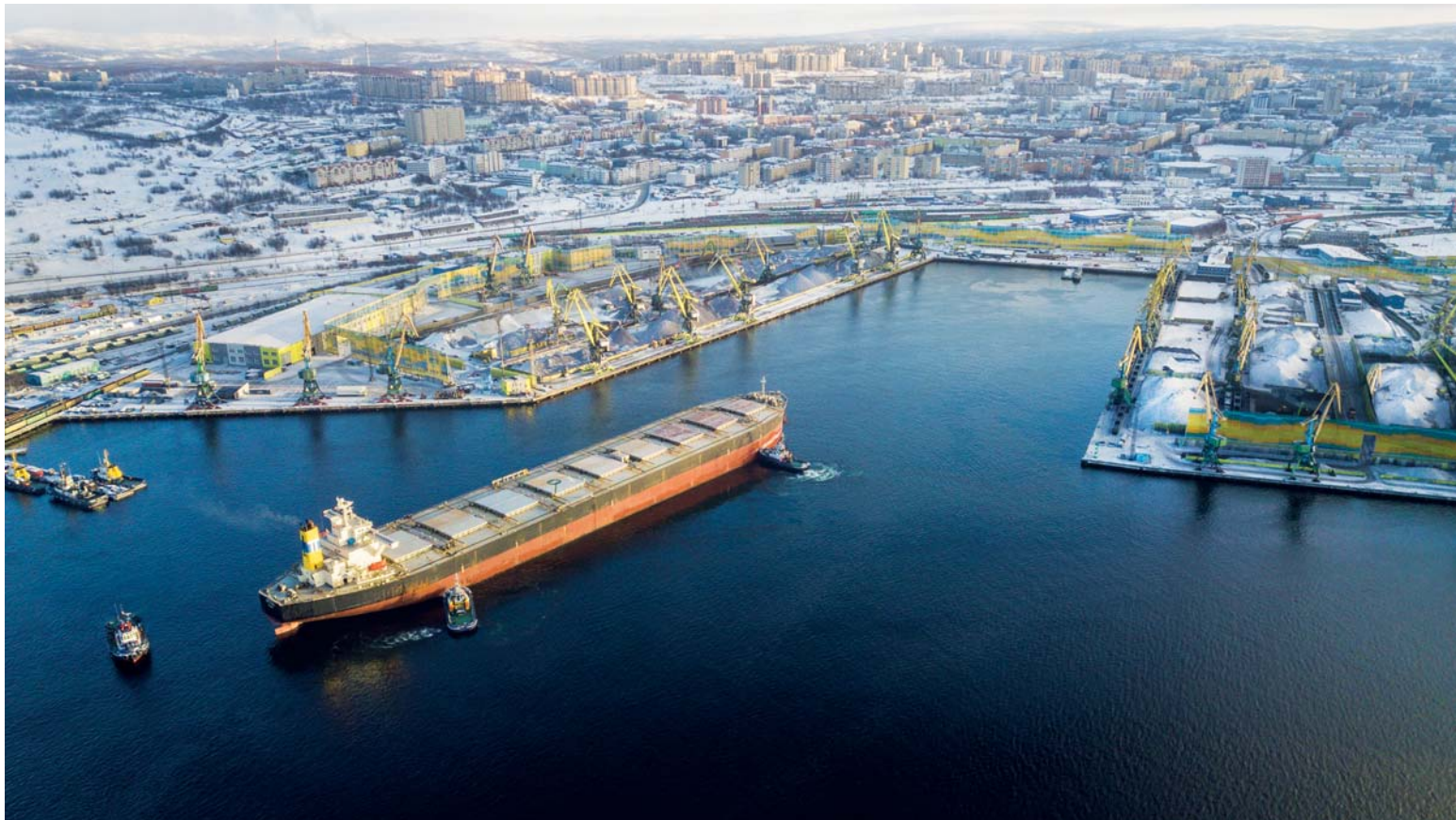
– **Есть ли какой-то секрет поданных прорывных достижений?**

– Да, это отношение к делу и понимание наших конкурентных преимуществ. Уникальные географические и климатические особенности Кольского залива, постоянное внимание к его развитию на основе лучших мировых достижений – это основа всех наших достижений. Они позволили порту занять лидирующие позиции в отрасли. Сегодня ежегодный грузооборот составляет порядка 17 млн тонн навалочных и генеральных грузов. Прежде всего это уголь, железорудный концентрат, марганцевая руда, окатыши, технологическое оборудование, строительные материалы. Средняя интенсивность погрузки навалочных грузов составляет около 35 тысяч тонн в сутки. Наши мощности позволяют осуществлять перевалку любых генеральных и навалочных грузов, в том числе крупногабаритных, длинномерных и тяжёловесных весом до 80 тонн.

Еще один из важных секретов успеха, о котором нужно сказать, – это применение прогрессивных технологий, модернизация инфраструктуры, внедрение современной техники, а также высокий уровень технической подготовки работников, готовых к решению любых производственных задач. В качестве примера скажу, что в минувшем году на площадке Мурманского морского торгового порта был введен в эксплуатацию первый в нашей стране кран российского производства с максимальной грузоподъемностью 124 тонны. Сигнал для начала работы суперкрана дал губернатор Мурманской области Андрей Чибис. Запуск в эксплуатацию – это часть программы технической модернизации предприятия. Мы реализуем ее с учетом самых современных требований, в том числе в вопросах экологии.

– **Какое место в стратегии развития компании занимает экологический аспект?**

– Он является одним из ключевых. Вопросам защиты окружающей среды в АО «ММТП» уделяется особое внимание. Экологическая программа предприятия включает 13 проектов. В порту оборудовали и наладили работу уникальной экодиспетчерской, установили снего- и туманогенерирующие пушки,





высадили сотни деревьев, по всему периметру терминала установили пылеветрозащитные экраны, которые выполняют защитную функцию, а также задают яркую художественную доминанту в городе, доказав, что порт – это не только эффективно со всех точек зрения, но и красиво: вокруг производственной площадки ММТП установлены 1553 метра конструкций экранов высотой 20 метров.

В 2021 году за достигнутые успехи АО «Мурманский морской торговый порт» удостоено диплома в номинации «Морская стивидорная компания» конкурса Федерального агентства морского и речного транспорта «Лидер отрасли» и признано победителем в номинации «Лучшее экологическое предприятие». В числе наиболее ярких достижений предприятия, отмеченных экспертами, – успешная реализация масштабной экологической программы и стабильная работа в период пандемии. А в самом начале 2022 года АО «ММТП» прошел ресертификационный аудит на соответствие требованиям стандарта ISO 14001:2015 по системе экологического менеджмента (СЭМ). Аудиторы проверили и подтвердили работоспособность системы экологического менеджмента на предприятии, убедились в наличии улучшений работы системы, ее развитии и совершенствовании. Полученный по итогам аудита сертификат подтверждает устойчивое развитие предприятия, в том числе в социальной и экологической сферах.

Мы считаем, что высокая оценка деятельности Мурманского морского торгового порта со стороны органов государственной власти и профессионального сообщества – это, с одной стороны, констатация достигнутого уровня, а с другой – стимул для движения вперед.

– Мурманский морской торговый порт реализует активную социальную политику. Насколько это направление работы является важным для одного из ведущих транспортных предприятий России?

– Мы гордимся тем фактом нашей истории, что Мурманск был построен и получил развитие благодаря Мурманскому морскому торговому порту. Нас даже называют «старшим братом города». В этом одна из важных составляющих миссии нашего предприятия. Осознавая высокую социальную ответственность, АО «Мурманский морской торговый порт» активно участвует в реализации масштабной социальной программы, адресатами которой являются как работники нашего предприятия, так и все жители нашего города–порта.

В прошлом году в рамках совместной с органами государственной и муниципальной власти работы по формированию комфортной городской среды была завершена масштабная реконструкция одной из дворовых территорий в Мур-

манске. Там было уложено асфальтобетонное покрытие, проложены пешеходные дорожки, выложены бордюры, установлены скамейки, сделаны современные сетиливной канализации, которые позволили избавиться двор от поверхностных сточных вод. Во дворе появилось современное светодиодное освещение, спортивная и детская площадки, тренажеры. Один из старейших дворов города полностью преобразился. Ранее нашими силами были обновлены знаковые для города места – площадь перед памятником Герою Советского Союза Анатолию Бредову, скверы перед Морским вокзалом и др.

Мы активно участвуем в поддержке и пропаганде здорового образа жизни, физической культуры и спорта. Наше предприятие является одним из драйверов развития хоккея с мячом в регионе, в том числе самой северной профессиональной команды по хоккею с мячом и единственной в Мурманской области, выступающей в высшем дивизионе отечественного спорта, – хоккейного клуба «Мурман». Помимо спонсорской поддержки клубу, мы содействуем развитию детско-юношеского спорта, помогаем содержать и готовить к матчам домашнюю арену клуба стадион «Строитель».

В подшефной гимназии № 8 г. Мурманска, в которой по инициативе АО «ММТП» начиная с 2017 года успешно ведется преподавание в первом в России транспортно-логистическом классе, в 2021 году проведен ремонт столовой, закуплены новые и современные столы и стулья. Ранее с помощью предприятия в учебном заведении были отремонтированы кабинеты физики и робототехники, транспортно-логистический класс, холл, модернизирована библиотека, отремонтировано и оформлено помещение для шахматного клуба.

Отмечу в целом, что мы уделяем большое внимание различным аспектам работы с подрастающим поколением. Они – будущее города, будущее порта. Именно поэтому вопросы воспитания кадров для предприятия воспринимаем как свой профессиональный и человеческий долг. Для нас эта работа чрезвычайно важна, потому что мы понимаем, что являемся флагманом отрасли и лучше нас никто не передаст молодежи знания в этой сфере. В этом проявляется курс на комплексное устойчивое развитие предприятия, наша ответственность перед будущим наших детей, предприятия, города и региона.



Северное сияние над причалами Мурманского порта



Генеральный директор
АО «МАСКО»
Александр Мальков

От Роттердама до Дудинки

Она, собственно, так и называется – «Малая судоходная компания» или сокращенно «МАСКО». Компания образовалась 1 июня 1995 года на базе портфлота Мурманского морского торгового порта и стала его правопреемником. За неполные 27 лет благодаря правильно выбранной стратегии развития, качественному исполнению заказов, умелому подбору кадров компания АО «МАСКО» зарекомендовала себя как ответственный и надежный участник рынка портовых услуг. Сегодня АО «МАСКО» – крупнейшая буксирная компания на севере России со сферой деятельности, охватывающей Баренцево, Белое, Карское, Северное моря. Буксиры компании работают от Роттердама на западе до Дудинки на востоке.

Но приоритетным направлением в развитии АО «МАСКО» остается обеспечение потребностей Мурманского морского торгового порта в буксирном обслуживании. Наметившийся в последние годы рост грузопотока в порту Мурманск дает надежду на укрепление позиций компании на этом рынке. Развитие Мурманского транспортного узла открывает новые возможности по увеличению объемов выполняемых работ. Реализуются крупные проекты, создающие новую инфраструктуру, в результате чего Мурманск становится опорным портом Северного морского пути.

Сегодня в собственности компании 12 судов различного типа, в том числе 8 буксиров мощностью 1600–5072 л. с., три обслуживающих судна и одно пассажирское вместимостью до 70 человек.

– Уникальность флота компании заключается в том, – отметил генеральный директор АО «МАСКО» Александр Мальков, – что это флот малых, но сильных и маневренных судов общей мощностью свыше 30 тыс. л. с. Любое морское судно при входе в порт становится беспомощным без портовых буксиров. Они первыми встретят крупнотоннажные суда еще на рейде Кольского залива, доставят их к терминалам под портовые краны, проведут необходимые швартовые операции.

Большие дела малой компании

Буксиры АО «МАСКО» работают во многих портах Севера России

А по окончании загрузки отведут от причалов и помогут снова выйти в море.

И не только встречать, швартовать и сопровождать суда приходится МАСКО, но и буксировать гигантские плавающие доки, танкеры, ледоколы, устанавливая в погруженные суда нефтяные платформы в сложной обстановке, характерной для стесненной акватории. Буксиры «Грумант», «Гелиос», «Капитан Шебалкин», «Бизон» с азимутальным принципом управления винтами – флагманы компании в ряду самых мощных буксиров в Мурманском бассейне. Они способны ошвартовать у причала суда дедеветом от 100 тыс. тонн и более. Буксиры-кантовщики осуществляют быструю и безопасную перестановку транспортных, нефтеналивных и ледокольных судов в порту и на рейде.

В своей работе компания «МАСКО» неуклонно придерживается принципа эксплуатации судов на уровне международных стандартов безопасности мореплавания. Следуя нормам международных конвенций, принятых Россией, практически ежегодно суда компании оснащаются дополнительными техническими средствами – Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения мореплавания (ГМССБ), спутниковыми радиобуями, специальными спасательными средствами и пр. Бесспорно, это является существенной статьей расходов, но в то же время дает гарантии безопасности на море, а также делает предприятие более конкурентоспособным и востребованным на рынке оказываемых услуг.

Есть чем гордиться

По словам Александра Малькова, 2021 год компания завершила с хорошими финансовыми результатами, которыми работники АО «МАСКО» по праву могут гордиться.

– Навигация 2021 года прошла хорошо, без потрясений. Как обычно, буксиры в Кольском заливе выполняли швартовые операции с балкерами, ледоколами, баржами на акватории Мурманского морского торгового порта, с рыбопромысловыми судами в акватории морского рыбного порта. Кроме того, в прошлом году у нас была долгосрочная аренда, мы



Ледокол «СИБИРЬ» и буксиры «МАСКО 2022»

работали в районе Диксона. Этот порт расположен в юго-восточной части Карского моря у входа в Енисейский залив. Летняя морская навигация возможна с середины августа до конца сентября. Зимняя навигация возможна круглогодично при обеспечении проводки судов ледокольным флотом. Компания «Северная звезда» арендовала у нас два буксира, которые доставили туда плавучий кран и баржу с различными грузами. Эта компания (входит в холдинг AEON) реализует проект по освоению Сырадасайского месторождения. В конце октября 2021 года буксиры «Кайман» и «Капитан Шебалкин» вернулись в порт Мурманск после трехмесячного рейса. Буксиры занимались обеспечением швартовых операций на строящемся угольном терминале в 110 км юго-восточнее поселка Диксон. Буксир «Капитан Шебалкин» выполнил безопасную буксировку ПК «Черноморец-18» из порта Мурманск в порт Диксон и обратно. Экипажи буксиров показали высокий профессионализм, слаженность в работе и умение решать сложные задачи в условиях Крайнего Севера. Руководство компании «Северная звезда» выразило благодарность АО «МАСКО» и высказало надежду на продолжение сотрудничества.

В конце августа – начале сентября 2021 года буксир «Бизон» провел морскую буксировку танкера «Генрих Гасанов» из порта Мурманск в порт Архангельск (Соломбальская верфь) для дальнейшей утилизации.

Буксировка проходила по акваториям Баренцева и Белого морей. На заключительном этапе экипаж «Бизона» осуществил безопасную проводку буксирного каравана общей длиной 270 м в условиях ограниченной осадки по рекам Северная Двина и Маймакса.

– Самое сложное было провести танкер по Северной Двине, – говорит Александр Мальков. – Там масса изгибов. Сам буксир, буксирная короткая линия, потом танкер 170 метров, итого весь караван длиной почти 300 метров. И мы его провели по Северной Двине без проблем. Сложность была в том, что объект буксировки может из-за течения или в силу инерции отклоняться в разные стороны. А это же не море с его просторами, на реке масса барж, катеров, плотов и т. д. И надо никого не задеть и соблюдать ограничения по осадке. Осадка у танкера – 7,5 метра. А ограничения – до 8,5 метра. При этом мы долго ждали разрешения от лоцманской службы капитана порта – слишком длинный получился караван. Раньше

тут ходили караваны протяженностью не более 150 метров, а наш – почти в два раза длиннее. Наш «Бизон» шел впереди, как основной буксир, вспомогательный буксир, который шел сзади, одерживал караван, обеспечивая безопасность и позволяя избегать таких столкновений при прохождении узких мест.

Таким образом, компания АО «МАСКО» в очередной раз подтвердила свой профессионализм и умение осуществлять сложные морские буксировки при различных погодных и навигационных условиях плавания.

В конце января 2022 года компания АО «МАСКО» выполнила буксировку дока ПД-42 «Паллада» из акватории судоремонтного завода «Нерпа» губы Оленья в акваторию ФГУП «Федеральный экологический оператор» в губе Сайда и обратно. При этом было задействовано 6 буксиров компании АО «МАСКО». Работы были выполнены в Кольском заливе в условиях узкостей и стесненного пространства согласно проекту и плану буксировки, профессионально и без замечаний со стороны заказчика.

Раньше мурманские буксиры нередко работали в норвежском порту Киркенес. Работа в течение нескольких лет заключалась в том, чтобы встретить балкер-сухогруз, поставить его к причалу балкерного терминала под загрузку рудой и потом вывести груженое судно из порта. У норвежцев не было здесь своих мощных буксиров. Чтобы вывести своих мощных буксиров, чтобы вывести балкер длиной 220 м, который может взять на борт от 60 до 100 тыс. тонн сыпучего груза, нужно как минимум два буксира мощностью по 4 тыс. л. с. Задача эта нелегкая. Конечно, можно было бы вызвать буксиры с юга Норвегии, но это далеко и долго. Одни переходы будут стоить немало. А рядом порт Мурманск, где есть опыт работы с такими судами. Компания «МАСКО» как раз работает с такими балкерами. Здесь уже начали обслуживать суда длиной 290 м. Мурманские буксиры после погрузки балкера отводили его на чистую воду. Сухогруз шел налево, а буксиры – направо, домой в Мурманск.

– С Норвегией нас связывало еще одно общее дело, – продолжает Александр Мальков. – МАСКО много лет успешно сотрудничает с компанией «Русское море – Аквакультура», которая занимается товарным выращиванием красной рыбы. Как правило, буксиры «Бизон» или «Кайман» по заявке компании принимают в порту Вадсе для буксировки в порт Мурманск (Ура-Губа) 5–6 садков. Раньше садки





Буксир «Кайман»

были в диаметре 38 м, но с ростом производства размер увеличился до 50 м. Чтобы не порвать и не потерять садки, буксировка их к российскому побережью проводится с минимальной скоростью 2,5 узла, не более.

Главная работа – дома

– Основная загрузка у нас, повторяю, по Мурманскому торговому порту, – говорит Александр Мальков. – Если раньше приходили пароходы водоизмещением 30–40–50 тыс. тонн, то теперь и 100 тыс. и 150. Сухогрузы Ranaмах длиной до 250 м приходят в порт за насыпными, навалочными и прочими грузами. Чем больше пароход, тем больше буксиров нужно для его швартовки, все буксиры работают по команде капитана/лоцмана с мостика транспортного судна. При этом портовым буксирам приходится маневрировать между судами, судами и причалами, проходить вблизи швартовых бочек, натянутах швартовых концов и кормовых подзоров транспортных судов, то есть работать в весьма сложной обстановке.

Если с утра у нашего причала нет ни одного буксира – это балзам на сердце. Значит, буксиры кому-то нужны, они работают и зарабатывают.

Кроме порта Мурманск, работаем и в других. В 2017–2018 годах трудились в Архангельске, в Обской губе и порту Сабетта. В 2019 году буксировали пассажирский пятипалубный речной теплоход «Максим Горький» в Дудинку. Так далеко мы еще не забирались!

Если пароходы загружаются по максимуму, их надо выводить по приливу на полную воду. В Кольском заливе приливы/отливы достигают 3,5 м. Как отмечают в карантинной службе, плавание причалы хороши тем, что они поднимаются вместе с приливами и опускаются при отливах. Иначе попасть на небольшое судно проблематично, если оно пришвартовано к стационарному причалу. Компания арендует плавучий причал, который служит уже почти 40 лет стараниями специалистов, наладивших уход за ним, и, надеемся, еще послужит.

Раньше суда МАСКО перевозили пассажиров по маршрутам Североморск – Полярный, Мурманск – Абрам-Мыс (13 миль). Это поселок городского типа на противоположном берегу Кольского залива. По прямой – не более 3 км. На машине через Кольский мост – 22 км. Как отмечают в компании, сейчас говорить о возобновлении регулярных морских перевозок сложно, потому что нет пассажиров. Во-первых, это трудно сделать, поскольку осталось одно пассажирское судно. И замены ему нет. Во-вторых, разрушена инфраструктура, нужен ремонт причалов и т. д. И, наконец, в-третьих, – сомнительно, что будет прежний пассажиропоток на этом маршруте. А если его не будет, поездка будет очень дорогой.

А вместе – экипаж

Главное в эксплуатации флота, по мнению Александра Малькова, это подбор персонала. Специалисты в офисе обязаны обеспечить подготовку судов к навигации, запланировать все виды технического обслуживания и ремонта, а судовые специалисты должны грамотно обслуживать все механизмы, системы и судно в целом. Все это напрямую влияет на увеличение срока службы судна.

Острой остается проблема кадров для работы на буксирах и катерах. В основном они так на-

зываются совмещенники. То есть судоводитель – он же механик, матрос – он же моторист. Судоводителей-механиков уже не одно десятилетие на северо-западе готовила Архангельская мореходка, но в последние годы процесс нарушен. В АО «МАСКО» вынуждены были пойти на разсовмещение этих профессий, то есть вместо одного судоводителя-механика набирать чистого судоводителя и чистого механика. Конечно, судоводителей готовят многие учебные заведения, но для больших рыболовческих или транспортных судов, для дальнего плавания. Часто, отслужив свое на таких судах, они решаются перейти на буксиры. Конечно, здесь тоже есть своя специфика, нужна стажировка для работы на буксирных судах. Ведь работа на буксире не менее сложна, чем на большом судне. Во-первых, акватория порта ограничена, во-вторых, буксировка в порту и на рейде требует особых навыков капитана и команды буксира, которые приобретаются с опытом.

В компании заслуженно гордятся тем, что большая часть коллектива без потерь прошла сложные времена 90–х годов и начала XXI века. Как заметил капитан буксира «Грумант» Василий Зимин, отмеченный грамотой администрации Мурманска и медалью «За безаварийную работу на морском транспорте», «еще с конца 90–х годов вместе со мной больше половины экипажа работает. Знаем друг друга много лет и доверяем друг другу. У каждого свои обязанности согласно нормативам, уставу и штатному расписанию. Каждый – специалист своего дела, а вместе – экипаж».

К слову говоря, отмеченных различными грамотами администрации города и области, палаты судостроения, почетными знаками в коллективе немало. Это, к примеру, капитаны Евгений Валерьевич Ляшко, Александр Робертович Кляйн, Андрей Владимирович Макаренко, Дмитрий Анатольевич Долиба, Андрей Леонидович Тимофеев, старший помощник капитана Вячеслав Станиславович Киселев, сменные помощники капитана Леонид Владимирович Щербинин, Сергей Николаевич Родионов, Сергей Евгеньевич Паньков, Виктор Джаватович Хайбуллов, старший механик Николай Анатольевич Флимин, боцман Игорь Владимирович Кома-



ров, мотористы-матросы Кирилл Николаевич Елисеев, Валентин Александрович Приколота, Андрей Владимирович Процик, Виктор Анатольевич Устюгов, Эдуард Александрович Чельшев, диспетчер Максим Александрович Борисов и многие другие.

Кстати, интересный факт. Как рассказал сменный помощник капитана/сменный механик на буксире «Капитан Шебалкин» Вениамин Максимов, эта фамилия – Максимова – самая распространенная в компании «МАСКО». Всего Максимова пятеро, причем трое из них – родственники (отец с сыновьями: Вениамин Александрович Максимов и Артем и Глеб), а двое – однофамильцы. Среди Максимова – капитан, два штурмана, механик и матрос.

– Чтобы нормально действовал буксир или катер, нужно возвращаться к старым требованиям: судоводитель отдельно, механик отдельно, – говорят в компании. – На часть буксиров, прежде всего морских, мы набрали команды из людей без совмещения. Для механиков, к примеру, это важно в плане профессионального роста. Потому что мощность главных двигателей позволяет вырасти с вахтенного механика до стармеха. И неважно, что двигатель буксира и, скажем, парохода, несопоставимы по габаритам и мощности. В основном у них мало отличий. И после нескольких дней ознакомления механик может самостоятельно стоять вахту. У судоводителей, конечно, все немного сложнее. Мы берем на эти должности людей с дипломами капитанов и старпомов. У нас вахтовый метод работы. Самостоятельную вахту на буксире, при работе в акватории порта Мурманск, может нести только судоводитель, имеющий диплом не ниже старшего помощника.

Раньше капитанами становились годами к 50, пройдя обязательно многоступенчатую карьерную лестницу. Но чем старше возраст, тем труднее человека научить чему-то новому. На больших судах, как пра-

вило, самостоятельную швартовку капитаны не делают – заказывают лоцмана. Не хотят рисковать. А приходят молодые – у них многое получается быстрее.

Сегодня установленный порядок не позволяет взять молодого старпома и вырастить из него капитана буксира. Потому что он должен набраться опыта. Но мы не можем долго ждать, люди нужны нам сегодня. Если брать судоводителей катеров, которые «совмещенники», то по сути они дорабатывают свой срок – им почти всем за 60. Мы с них пылинки сдуваем. Потому что таких специалистов мы больше не наберем. Катер мощностью 150 л. с. длиной 14,5 м – и кого мы туда посадим? Судоводителя с высшим образованием? Никто на это не пойдет, потому что мы не сможем предложить им ту зарплату, на которую они рассчитывают.

Есть и другая проблема. Не все молодые готовы становиться капитанами, потому что это ответственность не только за себя, но и за команду, судно, выполняемую работу и т.д.

Что завтра?

Объемы перевалки в порту Мурманск растут. Развивается порт Лавна. Как говорит Александр Мальков, надо подумать о пополнении флота и приобретении новых буксиров.

Развитие компании напрямую связано с обновлением. Время идет, флот стареет, перестает соответствовать духу времени. Планы на обновление флота у компании есть. В первую очередь это касается буксирного флота для работы в акватории Мурманского морского порта. Увеличивается тоннаж входящих под уголь и железорудный концентрат балкеров, соответственно требуются буксиры большей мощности.

Обновлять флот планируется обязательно, без этого компании развития не добиться. Это может

быть приобретение на вторичном рынке судов не старше пяти лет или покупка новых. МАСКО тесно сотрудничает с судостроительной компанией DAMEN (Нидерланды), они строят суда высокого качества с конкурентной ценой. В Мурманске эксплуатируются в данный момент три буксира постройки судостроительной компании DAMEN. Это буксиры «Грумант», «Гелиос» мощностью 5072 л. с. каждый и «Кайман» мощностью 3300 л. с. с ледовым классом Arc 4, что дает ему преимущество при выполнении операций в акватории Северного морского пути. Обладая серьезным ледовым классом, «Кайман» способен ходить в арктических морях и спокойно работать за ледоколом на мелкобитом льду до 80 см, поэтому его экипаж нередко задействован в дальних переходах и операциях в портах российской арктической зоны.

И напоследок – несколько поэтических строк, написанных мотористом/матросом с буксира «Штиль» Виктором Устюговым. Больше 20 лет трудится он в порту, ни сам, ни его коллеги не подозревали наличие у него поэтического дара. Но однажды, как рассказал Виктор Анатольевич, «ночью шли по заливу, и вдруг снизошло наитие, какое-то поэтическое восприятие нашей работы. И сами собой стали складываться образы и рифмы, полились стихи о катерах и буксирах, о море и работе – обо всем...»

Никого ни впереди, ни сзади.
Ночь, залив... И только мы одни
Держим курс по темной водной глади

На мигающие створные огни.
Слева спят на якорной стоянке
Корабли, пришедшие с морей.
Справа дремлет Мурманск легкой дымкой

В россыпи неоновых огней...
...А буксиры МАСКО работают
круглосуточно и круглогодично, не
смотря на полярный день или полярную
ночь. Суда, пришедшие в Мурманск,
простаивать не должны. Их ждут моря и океаны...



Швартовка к причалу 10 ММТП



Все для пассажиров —

электрички, готовые в рейс...



Какие сервисы развиваются на Северо-Западе для пассажиров железных дорог в пригороде? Что ждать жителям Мурманской области? На эту тему и состоялся наш разговор с генеральным директором АО «СЗППК» Артемом МИРОНОМ.

Приоритет — качественный сервис

— **Артем Сергеевич, каковы приоритеты в организации обслуживания пассажиров в пригородных поездах для компании?**

— Прежде всего мы нацелены оказать качественный сервис пассажирам, включая маломобильные группы населения, и удобный доступ к объектам инфраструктуры железнодорожного транспорта. Для этого в АО «СЗППК» проводят соответствующую работу с фронтлайн-персоналом.

В частности, регулярно проводятся технические занятия по этике и культуре обслуживания пассажиров. В компании готовят обучающий ролик на эту тему и для кассиров на станциях и вокзалах, и для контролеров автоматических пропускных пунктов, и для контролеров-касси́ров билетных разъездных (ККБР) на линиях курсирования поездов.

— **Чему учат работников компании?**

— Как корректно вести себя в той или иной ситуации, чтобы предупреждать возможные конфликты и принимать оптимальные решения. Например, как лучше организовать передвижение маломобильных граждан.

Особо отмечу: все наши пригородные поезда оснащены переносными пандусами. Они размещаются в головных вагонах поездов. А всего для обеспечения посадки и высадки маломобильных групп населения предусмотрено 244 единицы такого оборудования.

Ставка на цифру

— **Как в компании реализуются проекты в сфере цифровизации? Что это дает пассажирам?**

— Развитие современных бесконтактных технологий подталкивает транспортные компании 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. Универсальное решение — оплата пассажирами через банковские карты (в т. ч. виртуальные — интегрированные с гаджетами). СЗППК предполагает уже в 2022 году вывести на старт пилотный проект по оплате проезда картами непосредственно в момент прохода через турникет, что сократит процедуры.

С декабря 2021 года доступна новая версия мобильного приложения «Яндекс.Электрички» с опцией по приобретению билетов на поезд СЗППК. Всего с начала запуска проекта было продано около 20 тыс. электронных билетов. Более 11 тыс. из них приобретены пассажирами в январе 2022 года.

Для контроля оплаты в пути следования и при проходе турникетов достаточно вывести на экран мо-

бильника в «Яндекс.Электричках» штрих-код. Технология исключает повторное предъявление проездного документа и его передачу на другие гаджеты, в связи с чем показывать документ, удостоверяющий личность, при контроле необязательно.

СЗППК ведет переговоры об аналогичных сервисах с платформами «Датапакс», «Озон.Тревел» и «Туту.ру», чтобы пассажиры пользовались привычными для них приложениями. Например, «Датапакс» совместно с субъектами РФ и перевозчиками готовит пилот по приобретению билетов в едином цифровом инструменте по оплате проездных документов.

Совместно с Пенсионным фондом России и ОАО «РЖД» реализуется проект для федеральных льготников. Они могут с 31 января 2022 года оплачивать проезд через мобильное приложение «РЖД Пассажирам». СЗППК выбрана площадкой и для другого аналогичного пилотного проекта, касающегося уже региональных льготников. Он осуществляется во взаимодействии с субъектами РФ и стартует в текущем году.

Также мы с подразделениями ОАО «РЖД» планируем сервис «Виртуальное транспортное требование» — возможность приобретения проездных документов в мобильном приложении «РЖД Пассажирам» работникам ОАО «РЖД». Таких пассажиров на полигоне СЗППК немало — в том числе в Мурманской области.

— **В свое время планировалось, что результаты данных видеоконтроля работы кассиров-контролеров в поездах будут потом анализироваться. Для чего это нужно?**

— В настоящее время все ККБР обеспечены устройствами для видео- и аудиофиксации обслуживания пассажиров. Это помогает проверять работу ККБР, уровень культуры и качества обслуживания на линии.

Видеофайлы регистратора позволяют уточнить уровень заполняемости пригородных поездов, их сверяют с записями в контрольных журналах, а еще — анализируют специалисты отдела технологического контроля. Отснятый видеоматериал также используют при проведении служебных проверок в случае поступления обращений граждан или официальных запросов различных силовых ведомств. Все это делается для совершенствования технологии обслуживания пассажиров.

В добрый путь — на дачу и в турпоездку

— **Какие новые проекты в сфере пригородных перевозок имеются в планах компании на 2022 год и перспективу?**

— Хотим, чтобы пригородные поездки были максимально удобными. Понятно, что это напрямую связано с обновлением подвижного состава. Поэтому взаимодействуем с субъектами РФ по расширению сети «Ласточек» и открытию новых маршрутов — включая территорию Мурманской области.



В зоне обслуживания СЗППК с момента запуска «Ласточек» в сентябре 2015 года этими поездами перевезено более 52 млн пассажиров. На первом таком маршруте Санкт-Петербург — Выборг в 2021 году пассажиропоток превысил 3,2 млн человек. Сегодня «Ласточки» курсируют на 13 маршрутах. В 2021 году объем перевозок вырос на 43% по сравнению с 2020 годом. В среднем «Ласточки» перевозят около 43 тыс. пассажиров ежедневно.

Пассажиры скоростных поездов получают бесплатный доступ в Интернет и к мультимедийному информационно-развлекательному ресурсу «Ласточка.Центр». К нему ежемесячно подключаются более 47 тыс. человек. Но чаще всего пассажиры используют Интернет в поездах для выхода в мессенджеры и просмотра видео. В последнем случае ресурс предлагает более 20 фильмов, подборки музыки, популярных аудиокниг и СМИ.

На маршрутах СЗППК все более востребованным становится внутренний туризм. Совместно с субъектами РФ мы совершенствуем расписание. Учитываем при этом стыковки «пригорода» с поездами дальнего следования. Развиваем туристические инициативы. Например, летом можно отправиться в Выборг в «Туристическом вагоне» — это совместный проект СЗППК с Гильдией экскурсоводов Выборга, который реализуется с 2018 года. А в текущем году запустим новый мультимодальный туристический маршрут до парка Монрепо.

Бесплатно аудиоэкскурсии в пригородных поездах СЗППК доступны в приложении Izi.Travel: нужен только смартфон и наушники (чтобы не мешать другим пассажирам). В 2021 году аудиогидами воспользовались более 67 тыс. пассажиров, что на 10% больше, чем годом ранее. Самыми популярными стали маршруты в Выборг, Петергоф и Гатчину.

В серии «Экспресс в историю» представлены аудиогиды, рассказывающие о популярных маршрутах: кроме Выборга, это Павловск, Ораниенбаум, Гатчина, Белоостров, Луга, Невская Дубровка и Великий Новгород. Аудиогиды доступны так-

же на английском языке и частично — на китайском.

Наш проект отмечен призами Всероссийской премии «Маршрут года» (II место в номинации «Лучший туристический путеводитель» в 2018 и 2021 годах), Международного конкурса путеводителей, туристских карт и smart-приложений. В текущем году будут разработаны два новых аудиогиды и завершится перевод аудиогидов на китайский язык.

Сегодня набирают обороты путешествия на небольшие расстояния. Северо-Запад обладает огромным потенциалом для развития всех существующих видов туризма: от культурно-исторического и экологического до гастрономического и индустриального. Наша сеть маршрутов охватывает важнейшие и интереснейшие места региона.

Можно отправиться в горнолыжные комплексы в Ленинградской области — «Орлиная гора» в Токсово или «Охта Парка» в Мистолово (остановочный пункт Кузьмоллово). Добраться до горнолыжных курортов можно на «Ласточках» в Сосново и Кузнечное.

— **Какие сервисы ориентированы на жителей Мурманской области?**

— Из новинок зимнего сезона 2021–2022 годов можно отметить запуск с 18 декабря «Лыжной стрелы» Мурманск — Апатиты.

В минувшем году мы впервые предложили мультимодальный маршрут на Валаам — с пересадкой на речные «Метеоры» в период летней навигации. Пассажиры могли добраться до пристани из Москвы, Петербурга и Петрозаводска по железной дороге. Расписание «Метеоров» и поездов было состыковано. Сервисом в 2021 году воспользовались более 22 тыс. пассажиров.

— **А что можно сказать о подвижном составе, курсирующем в Мурманской области?**

— Здесь на линии — 4-вагонные электрички переменного тока серии ЭД9М(Т), средний возраст которых 18 лет (при назначенном сроке службы — 28 лет). По заказу министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области СЗППК обеспечивает 3 маршрута: Мурманск — Кандалакша, Кандалакша — Лоухи и Мурманск — Апатиты.

Взаимодействие с региональным минтрансом позволило организовать маршрут «Лыжные стрелы» Мурманск — Апатиты — для желающих провести выходные на горнолыжных курортах: электричка прибывает в Апатиты в первой

половине дня субботы и возвращается в Мурманск вечером в воскресенье. Расписание поездов и автобусов из Апатитов до курорта в Кировске согласовано.

Еще один нюанс: в электричке установлен вендинговый аппарат с горячими напитками. Остается добавить, что нам удалось сократить время в пути следования поездов «Лыжная стрела», следующих по маршруту Мурманск — Апатиты, на 18 мин. по прибытию в Апатиты и на 24 мин. — по прибытию в Мурманск.

Стараемся развивать и новые направления. Скажем, в текущем году СЗППК представит пакетный тур в Великий Новгород, его разработка уже идет совместно с компанией «РЖД Тур».

— **Как будет обновляться парк подвижного состава?**

— Этот вопрос прорабатывается с Министерством транспорта РФ и ОАО «РЖД». Рассматриваются два варианта замены старого подвижного состава: по мере истечения срока службы и темпами, опережающими динамику списания. Первый вариант — по сути, это минимум, необходимый для поддержания объема пригородных перевозок, заказанных субъектами РФ. А второй — предполагает улучшение качества обслуживания за счет инновационного подвижного состава. Выбор — за субъектами РФ.

— **Насколько эффективно развивается взаимодействие компании с органами власти субъектов РФ по вопросам тарифной политики?**

— СЗППК обеспечивает перевозки на территории 6 субъектов РФ. Мурманская область в этом списке — самый северный регион. Несмотря на суровый климат, взаимодействие с органами власти Мурманской области у нас сложилось теплым и конструктивным.

Что касается тарифов на 2022 год, то СЗППК установила тарифы в зависимости от политики субъекта РФ. Например, Санкт-Петербург и Новгородская область сохранили тарифы на уровне 2021 года. В Мурманской области в I полугодии 2022 года тоже установлены тарифы на уровне прошлого года, а вот что будет дальше — определит Комитет по тарифному регулированию Мурманской области по итогам рассмотрения тарифной заявки компании.

В настоящее время с властями региона прорабатываются варианты замены обычных электричек на скоростные электропоезда, а также рассматривается вопрос о назначении нового маршрута Кандалакша — Ковдор.

Справка

Вагоны поездов СЗППК, используемые для пригородных перевозок, ежедневно проходят дезинфекцию. В среднем в сутки дезинфицируются более чем 2 тыс. вагонов — работы проводят в 37 пунктах оборота пригородных поездов и 4 парках отстоя моторвагонного подвижного состава. Только в январе 2022 года продезинфицировано более 70,2 тыс. вагонов, что на 34% больше, чем в аналогичном периоде 2021 года (это связано с увеличением количества подвижного состава в графике маршрутов).



Железная дорога и регион

Перспективы сотрудничества и взаимодействия

аналогичного показателя предыдущего года.

Таким образом, тренд на восстановление и увеличение грузопотока, заданный в 2020 году, сохраняется. Тогда, несмотря на неблагоприятные факторы, связанные с пандемией и разрушительным воздействием стихии на инфраструктуру дороги, удалось добиться значительного прироста. Примечательно, что 20 октября 2020 года железнодорожники смогли установить абсолютный рекорд по суточной выгрузке на станции Мурманск. В этот день общая суточная выгрузка на станции Мурманск по всем номенклатурам грузов составила 1221 вагон, что до сих пор является наивысшим показателем за всю историю работы Мурманского транспортного узла. До этого подобный рекорд был установлен 5 мая 2020 года. В тот день суточная выгрузка составила 1212 вагонов с грузами различных номенклатур.

В Мурманской области, как и везде по стране, отмечается устойчивый рост объемов пассажиропо-

тока на железнодорожном транспорте.

Стабильно пользуется большой популярностью ежедневный поезд № 21/22 сообщением Мурманск – Санкт-Петербург. Осенью 2020 года он стал первым двухэтажным поездом на Мурманском направлении, полностью сформированным из вагонов нового поколения. Благодаря модернизации инфраструктуры поездка на поезде № 21/22 от Мурманска до Петербурга сейчас занимает менее суток, а ведь еще относительно недавно пассажиры этого поезда проводили в пути 28 часов, а раньше – и еще больше.

Оживление наблюдается на туристических маршрутах, в частности, зимой ощутимо растет пассажиропоток на горнолыжные трассы Хибинских гор. Специально для лыжников и туристов на декабрь и январь в расписание был введен дополнительный поезд № 99/100 сообщением Москва – Апатиты «Поморский экспресс». В декабре также специально для туристов начал курсировать пригородный поезд № 6369/6370 Мурманск – Апатиты – Мурманск «Лыжная стрела»,

адаптированный для удобства лыжников и сноубордистов.

В декабре 2021 года, после длительного перерыва, связанного с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, вновь был запущен пассажирский поезд №65/66 сообщением Мурманск – Минск формирования Белорусской железной дороги.

Между ОАО «Российские железные дороги» и правительством Мурманской области 25 марта 2021 года было заключено соглашение о стратегическом партнерстве и взаимодействии в 2021 – 2025 годах, предусматривающее развитие железнодорожной инфраструктуры региона. Документ подписали начальник Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Виктор Голомолзин и губернатор Мурманской области Андрей Чибис. Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие железнодорожной инфраструктуры в Мурманской области до 2025 года составят более 43 млрд руб.

В числе приоритетных задач сотрудничества – реализация проекта развития участка Мурманск – Вол-

ховстрой и реконструкции участка Мурманск – Оленегорск со строительством вторых путей. Работы на этом направлении продолжаются.

По итогам 2021 года сумма налоговых отчислений ОАО «РЖД» в региональный бюджет Мурманской области составила 1 млрд руб.

2021 год был объявлен в ОАО «РЖД» Годом экологии, и в этом направлении Мурманский регион тоже продемонстрировал неплохие результаты. В 2021 году объем выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников подразделением Мурманского региона Октябрьской железной дороги сократился на 19% по сравнению с 2020 годом.

Уже более трех лет в локомотивном депо Мурманск работает новый уникальный комплекс очистных сооружений производственных стоков. За три года работы новые очистные сооружения переработали свыше 56 тыс. куб. м сточных вод, содержащих нефтепродукты.

Фото Виктора Казарина



Генеральный директор АО «Аэропорт Мурманск» Руслан Степанец

Пандемии вопреки

Пассажиропоток аэропорта Мурманска растет

ление Мурманск – Краснодар, по которому по сей день выполняются круглогодичные регулярные рейсы. Всего за 2020 год мы обслужили 899 853 пассажира.

Важно отметить, что в 2020 году был полностью перестроен парковочный комплекс аэропорта, организована долгосрочная крытая и краткосрочная открытая парковки, общая вместимость которых составляет 500 машин. Это позволит повысить комфорт путешествующих, которые предпочитают добираться до воздушной гавани на личном автотранспорте. В ближайших планах – работа по ее дальнейшему расширению.

2021 год начался стабильно, пассажиропоток рос, несмотря на отсутствие иностранных туристов. Напомним, Мурманская область проводит большую работу по развитию региона как рекреационного направления. Граждане нашей страны ввиду закрытия границ стали активно путешествовать по России, в том числе и в Мурманскую область. Необычная природа, знаменитая Териберка и побережье Баренцева моря, горнолыжные курорты и охота за северным сия-

нием, арктическая кухня – все это привлекает гостей в Заполярье.

Количество рейсов неуклонно растет, открываются все новые региональные направления, такие как Казань, Нижний Новгород, Пермь, Челябинск, Ростов-на-Дону. С весны активной популярностью традиционно пользуются южные направления, в том числе Черноморское побережье – Сочи, Анапа, Симферополь. Количество рейсов значительно увеличилось. В самые пиковые периоды мы обслуживали 21–22 рейса в день.

Одним из ярких событий прошлого лета стало прибытие самолета авиакомпании «Победа» с особой ливреей «Мурманск – столица Арктики». Этот самолет теперь знаком жителям других регионов с нашим краем, совершая перелеты по всей России.

2021 год был для нас юбилейным: аэропорт Мурманск делает стремительные шаги для развития авиагавани и региона в целом. Так, в июле глава ООО «Новаяпорт Холдинг» Сергей Рудаков и губернатор Мурманской области Андрей Чибис подписали соглашение о строительстве нового аэровокзального

комплекса внутренних воздушных линий. Новый терминал, отвечающий современным реалиям, призван повысить пропускную способность аэровокзального комплекса, развести поток международных и внутренних рейсов, поднять качество и организацию обслуживания перевозок, обеспечить комфорт и удобство пассажиров.

Новый терминал повысит пропускную способность до 400 пассажиров в час и свыше миллиона – в год. Современный комплекс будет оборудован телескопическими трапами для более комфортной посадки и высадки пассажиров, что очень актуально в наших климатических условиях. Первый этап строительства начнется весной 2022 года и будет готов в III квартале 2023 года. Второй этап запланирован на 2028 год и предусматривает увеличение площади аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий в два раза. В целом программа перспективного развития аэропорта Мурманск включает в себя совершенствование инфраструктуры вплоть до 2035 года.

Осенью 2021 года гости аэропорта Мурманск смогли отправиться

прямыми чартерами в Шарм-эш-Шейх. Шесть с половиной часов, и наши земляки, не изнуряя себя дополнительными пересадками и ожиданиями, попадают на один из самых знаменитых курортов Египта. Спрос порождает предложение, и в расписании появился второй популярный курорт этой восточной страны – Хургада.

Всего за 2021 год услугами главной авиагавани Заполярья воспользовались 1 355 600 пассажиров. Эта цифра наглядно иллюстрирует, что несмотря на ограничения, вызванные коронавирусной инфекцией, наши соотечественники открывают для себя все новые регионы России и, безудержно соблюдая санитарные и эпидемиологические нормы, посещают доступные для путешествий страны зарубежья.

Планы на ближайшее будущее определенно оптимистичные. Спрос на авиаперевозки растет. В 2022 году мы ожидаем открытия новых региональных направлений, таких как Воронеж и Белгород, а также рассматриваем вопрос о возобновлении чартерного авиасообщения с турецким курортом – Анталией.





Р–21 «Кола» современная, комфортная, безопасная

Начальник ФКУ Упрдор «Кола» Михаил Овчинников:
«Позитивные изменения заметны невооруженным глазом»



Мурманскую область, как и граничащую с ней Республику Карелия, соединяет с большой землей федеральная автомобильная дорога Р–21 «Кола» Санкт–Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия. От ее состояния зависит не только связанность двух регионов, но и шире – России с сопредельными государствами. Управлением и содержанием этой магистрали занимается ФКУ «Управление автомобильной магистрали Санкт–Петербург – Мурманск Федерального дорожного агентства». О развитии сети федеральных автодорог Мурманской области и Карелии – интервью с начальником ФКУ Упрдор «Кола» Михаилом ОВЧИННИКОВЫМ.

– **Михаил Александрович, каковы итоги работы ФКУ Упрдор «Кола» за 2021 год?**

– В общей сложности на территории двух регионов – Карелии и Мурманской области – мы обновили порядка 300 км автодорог. Работы велись в рамках капитальных ремонтов и ремонтов, а также реконструкции и строительства. Помимо этого выполнялась защита участков дорог слоями износа.

На нашей главной трассе – Р–21 «Кола» – работы велись как в Карелии, так и в Мурманской области.

Если говорить именно о Заполярье, здесь завершены ремонты на участке автодороги «Кола» с 1388–го по 1408–й км. Выполнен капитальный ремонт участка с 1081–го по 1093–й км, продолжаются масштабные работы по реконструкции участка с 14–го по 19–й км подъезда к Североморску, эта дорога также защищена слоями износа. Реконструированы участок с 1519–го по 1547–й км трассы «Кола» и почти 200–метровый мост через Тулому. Уверен, позитивные изменения заметны невооруженным глазом.

– **Как проходит текущий зимний сезон? Сказалась ли пандемия на деятельности подрядных дорожных организаций?**

– Безусловно, те ограничения, в которых приходится жить последние несколько лет, внесли серьезные коррективы в работу всей отрасли. Тем не менее можно констатировать, что дорожники успешно адаптировались к условиям пандемии.

Наступивший осенне–зимний сезон не стал чем–то особенным. По количеству выпавших осадков нынешняя зима превосходит предыдущую. Но, по–совести, аномальной все же следует назвать зиму 2019–2020 годов, когда в Карелии почти не было снега, а то, что мы наблюдаем сейчас, – нормальные зимние условия для европейского Севера. Было несколько сильных снегопадов, когда специальная техника практически не уходила с обслуживаемых участков дорог, од-

нако нештатной такую ситуацию назвать нельзя.

В декабре неприятный сюрприз преподнесла небольшая река Лупче–Савино рядом с Кандалакшей: из–за быстрого промерзания русла вода потекла поверх льда, возникла опасность подтопления участка трассы «Кола». Благодаря оперативным действиям специалистов Мурманского филиала управления и дорожных подрядных организаций ледяной затор был ликвидирован в максимально короткий срок.

В январе из–за сильных метелей приходилось временно ограничивать и даже перекрывать движение по нескольким участкам «Колы» в Мурманской области, но последствия снежных бурь быстро устранялись. Большую помощь в обеспечении безопасности на участках дорог с ограничением движения оказывали сотрудники ГИБДД – так же, как и минувшим летом, когда из–за дыма от лесных пожаров приходилось вводить кратковременные ограничения на некоторых участках трассы «Кола» в Карелии.

– **Какова программа плановых дорожных работ в 2022 году? Более подробно хотелось бы остановиться на Мурманской области.**

– Общий объем работ – строительство и реконструкция, капитальный ремонт и ремонт, которые запланированы на дорогах двух регионов на 2022 год, оценивается более чем в 10 млрд руб.

В Мурманской области будет завершен ремонт более чем 60 км трассы «Кола», продолжится реконструкция участка с 14–го по 19–й км подъезда к Североморску: завершение работ запланировано на 2023 год, в итоге вокруг Мурманска появится современная комфортная и безопасная дорога. Обновление предыдущего участка – с 0–го по 14–й км – завершено в 2016 году, к столетию юбилею столицы Заполярья. Это современная скоростная четырехполосная трасса первой категории с разделением встречных потоков движения, специальным ограждением, оборудованная тремя транспортными развязками, мостами, путепроводами, надземным пешеходным переходом и искусственным освещением на всем протяжении. Есть долгосрочные планы по ее дальнейшему обновлению.

Безусловно, дорожные работы в условиях Заполярья нельзя сравнивать с аналогичными работами в средней полосе России: короткое лето, частая и резкая смена погоды (зачастую в течение суток), сложные геофизические условия – все



Мост через реку Тулому

это многократно усложняет любые мероприятия. Например, при реконструкции пятикилометрового участка подъезда к Североморску, который еще ведется, объем необходимых буровзрывных работ составил почти 300 тыс. кубометров.

В последнее время серьезным очагом аварийности стал 700–метровый участок на 1327–м километре трассы «Кола», где дорога делает крутой поворот. Совместно с ГИБДД мы разработали несколько экстренных мероприятий, направленных на увеличение уровня безопасности этого отрезка. В их числе – нанесение новой разметки и установка указателей направления опасного поворота.

– **Повышение безопасности движения на дорогах всех уровней – один из приоритетов деятельности Росавтодора. Напомним, что Президент России поставил амбициозную задачу по снижению аварийности. Какие показатели в этом смысле на сети дорог, подведомственной ФКУ Упрдор «Кола»?**

– Действительно, сокращение количества тяжких дорожно–транспортных происшествий – приоритет для нашего управления. По итогам 2021 года отмечено снижение погибших в ДТП (по отношению к 2020 году) в пределах Мурманской области. К сожалению, на территории Карелии этот показатель увеличился. Статистика показывает, что основное количество тяжких происшествий случается по причине грубейших нарушений Правил дорожного движения: несоблюдения скоростного режима, правил обгона и очередности проезда, неправильного расположения транспортных средств на дороге. Отдельная причина роста числа ДТП – вожде-

ние в состоянии алкогольного опьянения или в сильно утомленном состоянии и управление транспортными средствами людьми без водительских прав.

– **Важнейшим элементом безопасности на автомагистралях является система фото– видеofиксации и другие элементы ИТС. Как сегодня вы можете оценить их вклад в уменьшение числа ДТП и повышение культуры водителей пользователей автомобилей?**

– Мы продолжаем работу, направленную на повышение безопасности на дорогах. Ведется монтаж светофорных объектов; на аварийно–опасных участках, выявляемых совместно с сотрудниками ГИБДД, устанавливаются дополнительные дорожные знаки, сигнальные столбики и информационные щиты.

Одним из новшеств стала продольная шумовая разметка, которую в качестве эксперимента нанесли на отрезке с 292–го по 313–й км автодороги «Кола» в Карелии. На наиболее сложных участках дорог устанавливаем проблесковые маячки синего и красного цветов, увеличиваем количество освещенных отрезков федеральных автодорог: их общая протяженность в Карелии и Мурманской области превысила 200 км. Разрабатывается проектно–сметная документация для расширения до четырех полос почти 50 км федеральных дорог в двух регионах.

По согласованию с сотрудниками автоинспекции на аварийно–опасных отрезках устанавливаются камеры фото– и видеofиксации, которые фиксируют не только превышение скорости, но и проезд на запрещающий сигнал светофора, выезд на встречную полосу. В настоящее время в зоне ответственности ФКУ Упрдор «Кола» установлены 58 камер ФВФ и четыре их муляжа. Использование этих технических средств дает хороший эффект: в прошлом году в зоне действия камер фото– и видеofиксации не произошло ни одного серьезного ДТП.

– **Сейчас остро стоит вопрос подорожания строительных материалов. Сказалось ли это на текущих контрактах?**

– Резкий рост цен на стройматериалы не мог не отразиться на всей дорожной отрасли. Тем не менее ни один из заключенных нами контрактов не был сорван, все запланированные работы выполнены. Сейчас ведется экспертная оценка расходов, которые понесли подрядные организации, для дальнейшей их компенсации.

– **В настоящее время Росавтодор особое внимание уделяет мостовому хозяйству. Есть ли**

проблема ветхих и аварийных мостовых сооружений на сети дорог, подведомственной ФКУ Упрдор «Кола»?

– Вопрос с аварийными мостовыми сооружениями и теми, что находятся в предаварийном состоянии, характерен для передаваемых из региональной собственности автомобильных дорог. В их числе – автодорога А–215, подъезды к МАПП Суоперя и к городу Беломорску (Карелия), подъезд к МАПП Лотта (Мурманская область). Стараемся оперативно включать их в программы планово–предупредительных работ, ремонта и капитального ремонта.

Если говорить о Мурманской области, в прошлом году здесь завершены работы по двум масштабным проектам: реконструирован и введен в эксплуатацию почти 200–метровый мост через реку Тулому, капитально отремонтирован мостовой переход через Кильдинский ручей на 1373–м километре трассы «Кола» – более чем 50–метровое сооружение.

В Карелии продолжается ремонт мостов через реки Немеина, Куржа и Лукджма на автодороге А–119 «Вологда – Медвежьегорск – автомобильная дорога Р–21 «Кола». В этом году планируем завершить ремонт мостов через реки Мегрега (Карелия) и Западная Лица (Мурманская область) – оба в составе трассы Р–21 «Кола».

– **Как известно, с 2022 года при проектировании необходимым элементом стало использование технологий информационного моделирования (ТИМ). Как этот переход прошел в ФКУ Упрдор «Кола»?**

– Для нас применение этой технологии не новость: метод проектирования, основанный на технологии информационного моделирования, был использован в 2021 году при подготовке к строительству участка автодороги А–121 в Пряжинском районе Карелии – обходе деревень Маньга и Новая Маньга. Так что и мы, и наши подрядчики готовы к работе в новых условиях.

Напомним, ТИМ – комплекс процессов, дающих проектировщикам возможность создавать объемную компьютерную модель будущей дороги и ее инфраструктуры с учетом различных характеристик: как самой трассы, так и окружающего ландшафта. Более того, уже на стадии проектирования при помощи специализированных программ определяются потенциальные нагрузки на дорогу с учетом прогнозируемого транспортного потока, временных и климатических параметров, факторов, связанных с объектами, расположенными вблизи трассы.

В итоге еще до стадии начала воплощения проекта специалисты определяют наиболее сложные моменты – как в плане выполнения строительных работ, так и в вопросах последующей эксплуатации дороги и обеспечения безопасности движения по ней, заранее разрабатывают и принимают меры по решению всех потенциальных проблем. Именно благодаря ТИМ–проектированию разработана точная схема нанесения на строящемся участке горизонтальной разметки, установки там дорожных знаков и ограждений – не только с учетом свойств ландшафта, но и различных погодных условий, времени года и времени суток.

В целом деятельность ФКУ Упрдор «Кола» скоординирована с программой Росавтодора и учитывает современные тренды в развитии дорожной отрасли России.



Р–21 вблизи г. Полярные Зори, Мурманская область



**Начальник
ГОКУ «Мурманскавтодор»
Владислав Алиев**

Мурманский край – особенный регион. Приграничное положение и значительные экспортные возможности создают хорошие условия для расширения сотрудничества с зарубежными странами, но при этом возникают особые требования к транспортным коммуникациям внутри самого региона. Управлением автомобильными дорогами регионального и межмуниципального значения здесь занимается ГОКУ «Мурманскавтодор».

В оперативном управлении Мурманскавтодора находятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения общей протяженностью чуть более 2 тыс. км. «В целом состояние сети можно оценить как удовлетворительное, – рассказал начальник Мурманскавтодора Владислав Алиев. – Динамика объемов ремонтов, капитальных ремонтов и реконструкции региональных автомобильных дорог в последние годы остается хорошей. Так, в 2020 году были отремонтированы в общей сложности 77,75 км автомобильных дорог, в 2021 году – 93,84 км. В частности, это дороги Мишуково – Снежногорск, Снежногорск – Гаджиево, Пиренга – Ковдор, Умба – Кандалакша, Умба – Варзуга, Кола – Верхнетумуловский – МАПП «Лотта», Оленегорск – Ловозеро, подъезд к г. Апатиты и др. Также произведен капитальный ремонт на 10 км автодорог. Проблемой остаются грунтовые разрывы, общая протяженность которых на сегодня составляет порядка 500 км. Однако постепенно они все будут переводиться в асфальтобетон, в первую очередь – участки с высокой интенсивностью движения».

Задачи определены

Контракты на 2021 год были заключены еще в конце предыдущего года, финансирование для этого было доведено заранее, отметил первый заместитель начальника Мурманскавтодора Андрей Шварцкоп. Это позволило подрядчикам выполнить все работы опережающими темпами. В текущем году активная контрактация началась в середине февраля. Как и в прежние годы, будет осуществляться плановый ремонт, а также упор сделают на ряд масштабных объектов. Один из них – продолжение капитального ремонта автоподъезда к селу Териберка, где продолжается ликвидация грунтовых разрывов и доведение его до нормативного состояния. Важность этого объекта заключается в том, что интенсивность движения здесь сильно возросла в последние годы из-за увеличения потока туристов, который достигает тысячи автомобилей в сутки. Протяженность дороги составляет 41 км. В 2021 году был капитально отремонтирован участок с 0-го по 10-й км. В текущем году начнется реконструкция участка с 10-го по 20-й км. Планируется, что в 2024 году при наличии финансирования дорога будет полностью в асфальтобетонном исполнении.

Второй объект – реконструкция автомобильной дороги Мишуково – Снежногорск на участке с 0-го по 19-й км. На этой дороге располагается село Белокаменка, где в настоящее время возводится специализированная верфь – Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений. И для реализации этого объекта требуется транспортная доступность – для до-

Обновление ради будущего

Мурманскавтодор модернизирует региональную сеть дорог

ставки как грузов, так и людей. Проект довольно сложный, поскольку предусматривает перевод дороги из IV в III категорию. Это подразумевает спрямление радиусов, а с учетом скальных грунтов получают довольно дорогостоящие и технически сложные работы. Третий объект – реконструкция автомобильной дороги Апатиты – Кировск на участке с 3-го по 15-й км. В настоящее время интенсивность движения по ней очень высока, что объясняется деятельностью крупных производственных предприятий в Апатитах. Как следствие – повышенный уровень ДТП. Чтобы снизить аварийность и улучшить транспортную доступность территории, планируется довести эту дорогу до норм I категории с четырьмя полосами движения и разделительной полосой. В ближайшее время проект будет направлен на рассмотрение Госэкспертизы.

Особое внимание уделяется искусственным мостовым сооружениям. В составе сети региональных дорог, обслуживаемых Мурманскавтодором, располагаются 145 мостов общей протяженностью 7944 пог. м, в том числе мост через Кольский залив – самый большой в мире автодорожный мост за полярным кругом. «Состояние мостового хозяйства мы оцениваем как удовлетворительное. Ежегодно в необходимые сроки производится его диагностика, – отметил Андрей Шварцкоп. – Разработан план по ремонтам, капитальным ремонтам и реконструкции, реализация которого позволит привести мосты и путепроводы в нормативное состояние». В частности, в 2021 году завершён ремонт моста через реку Умба на км 4+033 автодороги Умба – Кандалакша, путепровода через железную дорогу на км 4+597 автодороги Заполярный – Сальмиевский. На очереди – реконструкция трех мостов на автодороге Кола – Серебрянские ГЭС: через реку Мартимьявр на км 97+935, через реку Канентъявр на км 49+100 и через реку Эйч на км 102+814.

Kolarctic

Одним из важных этапов модернизации сети региональных дорог стала реализация проекта Kolarctic CBC, который успешно завершился в Мурманской области в 2021 году. В данном случае это – совместный международный проект по модернизации дорожной инфраструктуры северных европейских стран и арктической части России. В рамках проекта местной подрядной организацией производился ремонт наиболее изношенных участков автодороги Кола – Верхнетумуловский – МАПП «Лотта», а также обустройство дороги элементами безопасности –



**Первый заместитель начальника
ГОКУ «Мурманскавтодор»
Андрей Шварцкоп**

барьерными ограждениями. Общий бюджет составил 4,5 млн евро, вклад области – 15%. Реализация проекта стала возможна при поддержке правительства Мурманской области и Федерального агентства по транспорту Финляндии. Мурманскавтодор выступил ведущим партнером проекта.

Также в рамках проекта Kolarctic была доукомплектована лабораторная база Мурманскавтодора. За счет средств Евросоюза был приобретен асфальтоанализатор – прибор для быстрого определения состава смеси. Если раньше на это исследование уходило 1–2 дня, то сейчас 40 минут. Остальное оборудование закуплено за счет дорожного фонда: пресс для испытаний асфальтобетонных образцов на водостойкость по новым требованиям; прибор для определения старения битума RTFOT; вакуумный пикнометр, уплотнитель Маршалла для изготовления образцов из асфальтобетонной смеси и др. Кроме того, два десятка специалистов Мурманскавтодора и подрядных организаций прошли курсы повышения квалификации в ведущих строительных вузах Москвы, Санкт-Петербурга и Астрахани. Был организован обмен опытом между российскими, финскими, норвежскими дорожными специалистами, проведены совместные обучающие и информационные мероприятия.

«Долгосрочными результатами участия российской стороны в программе Kolarctic CBC должны стать повышение безопасности движения по сети автомобильных дорог области, увеличение грузопотока и пассажиропотока, а также рост туристической привлекательности Мурманского края, – прокомментировал Андрей Шварцкоп. – Как ожидается, в текущем году дорога будет передана в федеральную собственность».

От метели до метели

Важнейшим направлением работы Мурманскавтодора является содержание сети региональных и межмуниципальных дорог. Зимнее содержание на северных территориях – непростая задача. Согласно районированию по трудности снегоборьбы на автомобильных дорогах северная часть Мурманской области относится к четвертой группе. Это означает частые осадки, порывистые ветра, сильные метели. Зимний сезон 2021/2022 года это наглядно показал: уже к началу января по области выпало до 130% осадков от нормы. Фактически каждая зима наглядно подтверждает положения этого отраслевого дорожного документа. По метеоусловиям производится частое закрытие участков автомобильных дорог. К примеру, в течение зимних периодов с 2019 по 2022 годы участки на автодороге Кола – Серебрянские ГЭС и автоподъезд к селу Териберка закрывались в общей сложности 56 раз почти на 2800 часов. В этом году сложная ситуация была зафиксирована на участках автодорог Заполярный – Сальмиевский, Мишуково – Снежногорск, Мишуково – Гаджиево, автоподъезд к селу Ура-Губа.

Информация о состоянии дорог оперативно публикуется на официальном сайте Мурманскавтодора и других интернет-ресурсах. Кроме того, водителей предупреждают табло переменной информации непосредственно на дорогах. Однако проблема в том, что неорганизованные туристы, поток которых серьезно возрос за последние годы из-за закрытых границ, не обращают внимания на запреты. Самый показательный пример – автоподъезд к селу Териберка, которое негласно стало местом «паломничества» к северному сиянию. Именно здесь разворачивались самые драматичные эпизоды, когда нерадивые туристы застревают и теряются в снегах, поскольку видимость снижается до нуля. В такой ситуации не может проехать не только легковой транспорт, но даже и специализированная техника, которая очищает проезд согласно регламентам. При этом подрядной организации приходилось отвлекать технику с других участков, чтобы вытянуть из кювета или провести в снежном тоннеле очередную машину. Для решения проблемы дорожники в ежедневном режиме обеспечивали организованное сопровождение колонн по самым сложным участкам.

В летнем содержании тоже есть своя специфика, которая объясняется коротким летним сезоном. Фактически сроки проведения дорожно-ремонтных и строительных

работ ограничиваются периодом с конца мая по сентябрь. А на некоторых участках подрядная организация фактически может приступить к работам лишь в июле. Но, несмотря на сложности, все подрядные дорожные организации, которые заняты на содержании региональной сети автодорог, достойно справляются со своими обязательствами, подчеркивают в Мурманскавтодоре.

Переход на новые ГОСТы

Прошедший, 2021 год ознаменовался для дорожной отрасли Мурманской области переходом на новые стандарты по производству асфальтобетонных смесей – по системе Маршалла. Этому предшествовала серьезная работа по перевооружению имеющихся мощностей. В частности, дорожная лаборатория Мурманскавтодора была доукомплектована необходимым оборудованием. Подрядчикам тоже пришлось пересмотреть свои технологические процессы. Так, асфальтобетонная смесь по новому ГОСТу предусматривает использование щебня более дробных фракций. Между тем не все поставщики перестроились под новые потребности смежников и не смогли обеспечить их нужной номенклатурой. Дорожникам не оставалось ничего другого, как собственными силами передрабывать инертный каменный материал, чтобы обеспечить необходимые технические характеристики смеси. Часть проектов, реализуемых муниципальными заказчиками, по-прежнему предусматривают использование традиционных стандартов, но постепенно и они перейдут на новые ГОСТы.

«Новые стандарты включили в себя международный и отечественный опыт в части технологий ремонта и строительства автомобильных дорог, – прокомментировал Андрей Шварцкоп. – Все эти нововведения направлены на увеличение межремонтных сроков службы дорожных покрытий, поскольку рецепты разрабатываются с учетом конкретных условий эксплуатации. Именно поэтому появились новые виды испытаний на колееобразование – определение степени сопротивления асфальтобетонной смеси истиранию под действием движущегося транспорта. Надеюсь, что это положительно скажется на обновлении сети региональных дорог». В целом Мурманскавтодор держит руку на пульсе всех современных тенденций в части новых технологий и материалов, прилагая максимальные усилия для обеспечения безопасности, скорости и комфорта передвижения по региональной сети автомобильных дорог Мурманского края.





Дело профессионалов

Мурманская земля не терпит дилетантов



Руководитель группы компаний «Кольское дорожное управление» и ООО «Мурманавтотдор» Вячеслав Кузнецов

Компания «Кольское дорожное управление», образованная в 2013 году, является одним из лидирующих дорожных предприятий Мурманской области. Она выполняет полный комплекс работ по ремонту, реконструкции и содержанию автомобильных дорог муниципального, регионального и федерального уровней. В 2014 году ООО «КДУ» выступило учредителем ООО «Мурманавтотдор». Почти за десять лет работы портфель группы компаний пополнился десятками успешно реализованных проектов. Среди заказчиков – государственные и частные коммерческие структуры: ФКУ Упрдор «Кола», Мурманскавтодор, а также ОАО «Кольская ГМК», ПАО «Новатэк», Кольская АЭС, НК «Роснефть» – Мурманскнефтепродукт» и др.

«Русская рулетка»

2021-й год оказался довольно насыщенным для дорожной отрасли Мурманской области. Благодаря оптимизации процессов финансирования заказчику удалось завершить контрактацию еще в ноябре 2020 года. «Мы смогли не только полностью выполнить всю программу по ремонту, но и завершить работы на всех объектах раньше предусмотренного срока», – рассказал руководитель группы компаний Вячеслав Кузнецов. В частности, были завершены работы по реконструкции автомобильного подъезда к с. Териберка на участке с 0-го по 10-й км. В рамках нацпроекта БКД выполнены ремонты автодороги Пиренга – Ковдор на участке с 0-го по 101-й км (отреставрированы в общей сложности 29 км). Выполнен ремонт автомобильной дороги Оленегорск – Ловозеро на участке с 0-го по 80-й км (отреставрированы 9,4 км). Также произведен ремонт региональных дорог общей протяженностью 10 км и участков улично-дорожной сети практически во всех населенных пунктах области и городе Мурманск.

Объемы выполняемых работ в группе компаний по итогам 2021 года составил порядка 2 млрд руб. Это хороший показатель, который можно удерживать, если закрепить практику заблаговременной контрактации. Ведь кроме процедурных и бюджетных процессов на «северах» есть и вполне осязаемая материя: суровые погодные условия. Снег выпадает уже начиная с середины октября и не тает до середины мая (в горных районах с конца сентября до середины июня). Это значит, что и без того короткий летний сезон, когда можно проводить дорожно-строительные ремонтные работы, еще больше сжимается. Подрядные дорожные организации должны заранее подготовиться и максимально организованно и быстро провести необходимые виды работ. «Чтобы контракты не стали «русской рулеткой», нужно проторговывать все объемы заранее, – подтвердил Вячеслав Кузнецов. – Опыт прошлого года необходимо сделать постоянным».

Одно из направлений работы группы компаний – содержание автомобильных дорог общей протяженностью 1200 км. Из них 200 км – федеральная автомобильная дорога Р-21 «Кола», на которой ежегодно производится ликвидация колеиности и заделка deformаций и повреждений покрытия. Кроме того, силами ООО «Кольское дорожное управление» осуществляется содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области «ЦЕНТР». В общей сложности это 46 дорог общей протяженностью порядка 1 тыс. км, а также мостовой переход через Кольский залив. В зоне притяжения региональной сети автодорог проживают сотни тысяч людей, в том числе в отдаленных населенных пунктах.

Полярное сияние ценою жизни

Специфика содержания сети автодорог на Кольском полуострове определяется климатом: вся территория Мурманской области относится к районам Крайнего Севера. Средняя температура воздуха зимой в центральных районах составляет от минус 12–15 до минус 45 градусов на беломорском побережье. Из-за высокой влажности воздуха и сильных ветров даже небольшие морозы переносятся крайне тяжело. На морском побережье и горных плато ветер может дуть с порывами до 55–60 метров в секунду. Зимой – полярная ночь, летом – полярный день. В таких суровых условиях важнейшее значение для социальной жизни и экономики региона имеют связность районов, возможность беспрепятственного и безопасного перемещения людей и грузов. Это могут обеспечить лишь профессиональная и слаженная работа дорожников.

У ООО «Мурманавтотдор» и ООО «Кольское дорожное управление» накоплен десятилетний опыт работы в этом направлении. Особенно неоценимой оказалась помощь дорожников в зимнем сезоне 2021 – 2022 года. С учетом закрытых границ Кольский полуостров стал центром притяжения туристов со всей России, которые приезжают в Мурманскую область за уникальными впечатлениями – северным сиянием и полярной ночью. Конечной точкой многие выбирают село Териберка, расположенное на побережье Баренцева моря. Это идеальное место, чтобы увидеть полярное сияние во всей красе. Однако проблемой становится фактическая транспортная недоступность села: зимой автоподъезд к Териберке заносит снегом в считанные часы. Дорожники не только выполняют регламентные работы по расчистке дорог от заносов, но и практически ежедневно спасают



Дорожники используют самую мощную и передовую технику

жизни застрявших на личном транспорте туристов, которые вопреки запрещающей информации выезжают в бурю и метель и сразу теряются. Подрядчикам приходится отвлекать специализированную технику, дополнительные трактора, шнекороторные снегоочистители, привлекать дополнительные людские силы, чтобы вырвать нерадивых путешественников.

Чтобы снизить риски несчастных случаев, в особо сложные погодные условия некоторые участки приходится закрывать. Но, учитывая значимость автомобильного сообщения, дорожники совместно с заказчиком ГОКУ «Мурманскавтодор» организовали проводки автоколонн по автомобильной дороге Кола – Серебрянские ГЭС с 32-го км до села Териберка. Такие же проводки есть и на других сложных участках: автодорога Кола – Серебрянские ГЭС до поселка Туманный; от поселка Туманный в город Мурманск и другие. Это существенная помощь в организации безопасности дорожного движения. Информация о времени проводок публикуется на официальном сайте Мурманскавтодора и других ресурсах.

Меняя правила игры

Учитывая значимость автоподъезда к селу Териберка, власти региона продолжают его реконструкцию, постепенно меняя грунтовое покрытие на асфальтобетонное. Протяженность дороги составляет 41 км. В 2019 году ООО «Кольское дорожное управление» произво-

дило ремонт первых 7 км дороги. В 2020–2021 годах компания выступила субподрядчиком (у ООО «Технострой») на реконструкции этой дороги на участке от 0-го до 10-го км. В рамках контракта специалисты произвели полный комплекс дорожных работ, в результате которых техническая категория дороги была доведена до IV с расчетной скоростью движения 80 км в час, ширина земляного полотна составила 10 м. В настоящее время продолжается разработка проектов на реконструкцию и капитальный ремонт участков км 10 – км 20, км 20 – км 35.

«Мы заинтересованы в реализации последующих этапов по реконструкции автоподъезда к Териберке, даже несмотря на то, что это довольно сложный объект с учетом сжатых сроков, – отметил Вячеслав Кузнецов. – Так, в сезоне 2021 года из-за обильных снегопадов и низких температур нам удалось выйти на строительную площадку только в июне, а приступить к активным действиям – в июле. Однако, несмотря на капризы природы, нам удалось мобилизоваться и выполнить все работы в сроки, обозначенные контрактом».

Новые задачи в старых ценах

Прошедший год оказался важной вехой еще и потому, что дорожная отрасль Мурманской области перешла на новые ГОСТы по производству асфальтобетонных смесей.

Они использовались на объектах регионального значения, а также объектах, выполняемых в рамках БКД. Этому переходу предшествовал период подготовки: закуплено необходимое оборудование для асфальтобетонных установок, оснащена дорожная лаборатория, а также разработан рецепт асфальтобетонной смеси. Требования к качеству асфальта стали жестче: если раньше основными показателями были его плотность и водонасыщение, то сейчас – воздушные пустоты и образование колеи. К примеру, испытание на колеиность на специальной установке новый асфальт проходит в течение 6–12 часов. Если образец его выдерживает, то асфальтобетонная смесь идет в работу, если нет – дорабатывается.

«Важным условием производства качественной смеси стал щебень. Местные производители не смогли обеспечить поставку необходимой фракции в нужном объеме, поэтому мы приняли решение самостоятельно его дорабатывать, чтобы достичь требуемых показателей, – рассказал Вячеслав Кузнецов. – Также в конце сезона на локальном рынке образовался дефицит основных строительных дорожных материалов – битума, песка, щебня. Нам приходилось работать, что называется, с колес. Это стало одной из причин повышения цен на материалы». Впрочем, рост цен стал проблемой не столько региональному, сколько федеральному масштабу. Битум и металл подорожали в несколько раз, остальная номенклатура – на десятки процентов. В то же время проекты разрабатывались и утверждались несколько лет назад, и такой рост цен не предусматривался в принципе. А сейчас цена контракта остается неизменной, и подрядчик должен оперировать новыми задачами в старых ценах.

Несмотря на это, дорожники настроены позитивно и готовы не искать отговорки, а решать поставленные задачи. «У нас достаточно ресурса, чтобы обеспечить реализацию всех взятых на себя обязательств. Мы всегда идем навстречу заказчикам, – подчеркнул руководитель группы компаний. – Так, одновременно с производством новой асфальтобетонной смеси типа А16 мы продолжаем по необходимости выпуск смеси по традиционным стандартам, поскольку некоторые заказчики работают по старым нормам. Мы исходим из того, что все объекты надо завершить, ведь от этого зависит, прежде всего, безопасность и комфорт северян – пользователей автомобильных дорог».



Так происходит снегоборьба на подъезде к с. Териберка



Чтобы город стал лучше

Дорожники ООО «Север Строй» делают для этого все возможное

Эта компания появилась на рынке дорожных работ неожиданно для многих и буквально за два года нарастила объемы осваиваемых средств в несколько раз. Скажем, только с главным заказчиком – муниципальным бюджетным учреждением «Управление дорожного хозяйства» города Мурманска – заключено свыше 20 договоров на сумму более 500 млн руб. А общая сумма договоров ООО «Север Строй» составляет без малого 859 млн руб. Среди его заказчиков – муниципальные казенные учреждения «Управление Кировским городским хозяйством», аналогичные организации Колы, Кандалакши, Полярных Зорь и т. д.

Внимание муниципалитетов именно к этой организации понятно. В перечне видов ее деятельности, помимо дорожных работ и мероприятий по благоустройству, строительство жилых и нежилых зданий, подготовка строительных площадок, производство электро-монтажных, санитарно-технических, отделочных и прочих работ. То есть, обратившись в одну компанию, можно получить целый комплекс необходимых услуг в различных сферах.

Потому что, по словам управляющего группой компаний «Север Строй» Оганеса Геворкяна, это давно и осознанно принятая стратегия развития. Как он говорит, «компания должна быть самодостаточной и не зависеть от других. Потому что порой срываются сроки поставок, или качество нас не устраивает, и это сказывается на нашей работе. По возможности стараемся все делать сами, чтобы у нас был полный цикл производства – от проектирования и подготовки к работам до сдачи готового объекта».

И надо сказать, что стратегия эта последовательно реализуется в деятельности компании «Север Строй». Здесь своя проектная группа, своя строительная лаборатория, свой асфальтобетонный завод производительностью 180 тонн смеси в час, большой парк дорожной и строительной техники – 120 единиц. Причем техники в основном достаточно новой. Это и асфальтоукладчик Voegeli, и катки Ammann, и автосамосвалы Volvo, и много других специализированных машин.

В конце прошлого года Мурманская область была награждена дипломом Правительства РФ и Минтранса России за достижение наилучших показателей при реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги». Как отметил глава региона Андрей Чибис, по итогам 2021 года в области были отремонтированы рекордные 95 км автодорог, что на 58% больше, чем в предыдущем году. Обновлены пять региональных дорог, уложены 553 тыс. кв. м нового асфальта и т.д.

Мы не случайно упомянули эти цифры. Потому что немалая доля дорожных работ в области выполнена именно специалистами ООО «Север Строй». К примеру, за год дорожники компании уложили асфальт на площади 320 тыс. кв. м. Компания занималась выполнением работ по ремонту автомобильных дорог общего пользования в Мурманске, Кандалакше, Кировске, Полярном. В 2021 году в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» компания реализовала контракт в городе Мурманске. Стоимость исполненных обязательств составила свыше 150 млн руб. В том же году был заключен контракт в городе Кола с реализацией в 2021–2022 годах. Цена контракта составила более



**Управляющий группой компаний «Север Строй»
Оганес Геворкян**

28 млн руб. На начало 2022 года он исполняется с опережением на месяц, сумма освоенных средств уже составила около 18 млн руб.

В общей сложности за прошлый год выполнено работ на 750 млн руб.

И эти объемы год от года растут. Причин тут несколько. Об обеспеченности компании современной техникой мы уже сказали. О комплексном подходе к реализации контрактов – от проектирования до нанесения дорожной разметки – тоже. Кроме того, как всякая компания, рассчитывающая на серьезные перспективы, «Север Строй» немало внимания уделяет подбору профессионалов, укреплению кадровой работы. С особым уважением здесь отмечают технического директора Евгения Александровича Руша, директора асфальтобетонного завода Александра Сергеевича Клименко, руководителя лаборатории Аллу Александровну Кустову, прораба Гайра Бандикяна и многих других.

Эти люди и создают компании репутацию, которая дорогого стоит и которая, вполне возможно, и определяет роль и значение «Север Строй» на рынке дорожных работ региона.

При этом компания постоянно совершенствуется, потому что остановиться в своем развитии – значит отстать и, возможно, навсегда. Но здесь понимают, что репутация зарабатывается годами, а потерять ее можно в момент. И потому делают все, чтобы качество работ компании ни у кого не вызвало вопросов.

Для этого усовершенствован асфальтобетонный завод: добавили



**Директор асфальтобетонного завода
Александр Клименко**

емкости под хранения битума, для хранения минерального порошка, закуплен дробильно-сортировочный комплекс для повышения качества фракционного щебня. Кроме того, приобретена битумно-эмульсионная установка производительной мощностью 8 куб. м в час. А к концу мая 2022 года запланирован запуск второго бетонного завода мощностью 80 куб. м в час.

Этого требуют и возросшие требования к качеству. Контроль качества дорожно-строительных материалов является в компании неотъемлемой и одной из самых важных сторон процесса дорожного строительства. Новые, повышенные требования к эксплуатационным характеристикам асфальтобетона требуют новых методов контроля качества дорожно-строительных материалов.

С выходом в свет новых ГОСТов на компоненты асфальтобетона в 2014 году и введения в действия Технического регламента Таможенного Союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог», а также технические условия на асфальтобетон и щебеночно-мастичный асфальтобетон (ЩМА) – ГОСТ Р 58406.2–2020 и 58406.1–2020, пришедшие на смену ПНСТ 183/184–2019, дорожно-строительные лаборатории получили широкий набор новых методов испытаний, а также методик проектирования состава асфальтобетона и ЩМА. В связи с этим потребовалось переоснащение лаборатории под новые стандарты, компанией закуплено необходимое оборудование.

Как мы уже отмечали, основной заказчик компании – Мурманское МБУ «Управление дорожного хо-



**Руководитель дорожной лаборатории
Алла Кустова**

зяйства». Помимо собственно ремонта и содержания автодорог в столице Заполярья, «Север Строй» выполняет немало работ по реконструкции дворов города. Как объяснили в компании, по сути речь идет о полном капитальном ремонте: дорожники убирали все ветхое и сломанное, укладывали новый асфальт на дороги, благоустраивали детские площадки, устраивали освещение, ливневую канализацию, сажали деревья и т. д. Словом, после ремонта двор выглядел как новенький.

Конечно, для Мурманска характерны некоторые особенности, которые определяют специфику региона. Да, дороги будут всегда и необходимость их ремонта тоже будет всегда. Но постоянно появляются новые потребности, растет спрос то на одно, то на другое. И этот момент надо использовать. Например, в городе явно не хватает серьезного предприятия по изготовлению железобетонных изделий. Есть местное производство, но объемы продукции небольшие и не удовлетворяют растущий спрос. Пока в основном такие изделия возят из Петербурга. А доставка порой обходится в несколько раз дороже, чем само изделие. Скажем, бордюрный камень покупают за 300 рублей, но в Мурманске с учетом транспортных затрат он будет стоить уже 800–900 руб.

Область и город развиваются, а производство не успевает за этими темпами, – говорит Оганес Геворкян. – Имею в виду прежде всего железобетонные изделия: бордюры, плитку и т. д. Существующие мощности не могут удовлетворить постоянно растущий спрос. С эти-



**Прораб
Гайр Бандикян**

ми проблемами сталкиваются все подрядчики, занятые в дорожной сфере.

Но, пожалуй, главная проблема, характерная для многих предприятий и организаций региона, – дефицит кадров. Для «Север Строй» она была и остается особенно острой. В полной мере она проявилась в период пандемии. Дело в том, что численность компании – 450 человек. Но в летний дорожный сезон она увеличивалась до 600 за счет того, что в Мурманск приезжали бригады дорожников одной из республик бывшего Союза. Но границы из-за эпидемии были закрыты, и это серьезно осложняло деятельность компании. А с набором местных сотрудников были большие проблемы, потому что рынка рабочей силы в Заполярье практически нет.

Однако справились и с этим...

Профессия дорожника становится дефицитной, – считает Оганес Геворкян. – Конечно, это ощущается во многих регионах, но здесь, на Севере, этот дефицит особенно острый. Сегодня многими организациями востребованы механизаторы, управляющие различной дорожной техникой – экскаваторами, фрезами, асфальтоукладчиками. Острая необходимость в региональных дорожных кадрах возникла из-за национального проекта «Безопасные качественные дороги», благодаря которому увеличивается объем дорожных работ в регионе. Поэтому совершенно своевременным было решение правительства области и Российского университета транспорта (МИИТ) в Мурманском государственном техническом университете начать подготовку специалистов по направлению «Строительство» (профиль «Автомобильные дороги»). Работать со студентами привлечены профессорско-преподавательский состав ведущего транспортного вуза страны и основного технического университета региона, а также руководители и сотрудники организаций дорожно-транспортного комплекса. Уверен, это даст свои результаты. Мы готовы брать студентов на практику, подбирать себе кадры на будущее. Если же говорить про сегодняшний день, то не сказать, чтобы стало легче. Просто мы адаптировались к новым непростым условиям и нашли пути их преодоления.

Глава региона Андрей Чибис на недавнем совещании в правительстве области призвал готовиться к росту объемов дорожных работ. Мурманская область – регион, где многое еще надо сделать, чтобы его благоустроить, сделать жизнь мурманчан более комфортной. Компания «Север Строй» с ее опытом, потенциалом и перспективами к этому готова, – заверил Оганес Геворкян.





Акционерное общество «ВАД» основано в Санкт-Петербурге в 1994 году и на сегодняшний день является одной из крупнейших в России дорожно-строительных компаний, выполняющей полный комплекс работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог. За это время успешно завершены более 830 государственных контрактов, в 14 регионах построены и отремонтированы тысячи километров дорог.

Регионы присутствия

В настоящее время подразделениями компании в разных регионах России реализуются сразу несколько масштабных проектов. Это строительство восьмого этапа федеральной автомобильной дороги А-291 «Таврида» в г. Севастополь; строительство и реконструкция автомобильной дороги Симферополь – Евпатория – Мирный (на участке Скорцово – Евпатория с обходом озера Сасык-Сиваш); строительство скоростной трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, III этап, с 116-го по 224-й км во Владимирской области; строительство и реконструкция участков автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» от Санкт-Петербурга до Выборга; в Республике Карелия ведутся работы по строительству автомобильной дороги А-121 «Сортавала» Санкт-Петербург – Сортавала – автомобильная дорога Р-21 «Кола» на участке км 445 – км 469; в Вологодской области идет реконструкция участков трассы А-114 Вологда – Тихвин – автомобильная дорога Р-21 «Кола», осуществляется строительство мостового перехода через реку Шексну в створе улицы Архангельской в г. Череповце. Кроме того, в 2021 году завершён первый этап строительства северного обхода Калининграда – от транспортной развязки на Московском проспекте до транспортной развязки на город Зеленоградск.

Мурманская область

Кольский полуостров связывает с Большой землей единственная автодорога федерального значения Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия. Ее протяженность по Мурманской области составляет 572,4 км, включая подъезды к г. Мурманск, г. Североморск и мурманскому аэропорту. Выход в новый регион – всегда большая ответственность. Тем более что Кольский полуостров – непростая территория из-за особенностей сурового климата и геологического многообразия: сопки, скалы, болота. Все это требует от подрядной организации высоких стандартов производства и качества дорожно-строительных работ. В этом плане АО «ВАД» удалось зарекомендовать себя надежным партнером в реализации самых сложных проектов.

Созданное в 2013 году Строительное управление по Мурманской области укомплектовано квалифицированными специалистами, современным оборудованием, дорожно-строительной и специализированной техникой и механизмами, имеет необходимые мощности и производственную базу. В летний период количество сотрудников, участвующих в реализации объектов, достигает 400 человек, а количество дорожно-строительной техники превышает 100 единиц.

«Основные силы подразделения сосредоточены на приведении в нормативное техническое состояние федеральной автомобильной дороги Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия (заказчик – ФКУ Упрдор «Кола»). За это время были успешно выполнены работы на 21 объекте, в том числе ремонт участков общей протяженностью 163 км, капитальный ремонт и реконструкция участков общей протяженностью более 71 км, произведено устройство защитных слоев более чем на 29 км автодороги» – рассказывает заместитель генерального директора АО «ВАД» Андрей Антощенко.

Первым «боевым крещением» по реализации и вводу объектов в эксплуатацию стал для Строитель-

Современный подход АО «ВАД»

к реализации сложных проектов на Крайнем Севере

ного управления в 2014 году объект «Ремонт автомобильной дороги Р-21 «Кола», км 0 – км 17, подъезд к аэропорту г. Мурманск». Важность объекта состояла в том, что дорога к воздушным воротам всегда считается лицом города и визитной карточкой всего дорожного комплекса региона. Новая команда успешно справилась с поставленными задачами, сумела проявить себя и открыла широкие перспективы для будущих проектов.

Гордость компании вызывает реконструкция 14-километрового участка трассы Р-21 «Кола» (подъезд к г. Мурманск), в народе называемой «Ленинградкой», с повышением категории дороги с III до IV. Объект был досрочно завершен в 2016 году. Благодаря опыту и новым технологиям компании «ВАД», столица Заполярья получила подарок к своему столетию – первую в области магистраль высшей категории.

Следующим значимым событием стал ввод в эксплуатацию в 2020 году трассы Р-21 «Кола» на участке с 1378-го по 1381-й км (на подъезде к Мурманску с южной стороны, в месте примыкания подъезда к аэропорту). В рамках реконструкции проезжая часть автодороги была расширена с двух до четырех полос движения, встречные потоки транспорта разведены раздельной полосой, возведена двухуровневая транспортная развязка, в состав которой вошел путепровод тоннельного типа. При строительстве производился комплекс буровзрывных работ: взорваны свыше 250 тыс. кубометров скальных пород, а полученная горная масса была использована в качестве строительного материала для укрепления откосов и устройства слоев земляного полотна. Верхний слой покрытия проезжей части выполнен из ЩМА, устойчивого к суровым условиям Крайнего Севера. Также на участке возведены десять искусственных сооружений, в том числе мост через ручей и водопропускные трубы, установлены линии освещения и шумозащитные экраны. Это позволило не только улучшить пропускную способность дороги, но и повысить уровень безопасности дорожного движения на данном участке.

В настоящее время силами АО «ВАД» продолжается реконструкция трассы Р-21 «Кола» на участке с 14-го по 19-й км, который с декабря 2020 года называется «Автоподъезд к городу Североморск». В ходе работ категория участка автодороги будет повышена с III до IV, что предусматривает расширение проезжей части с двух до четырех полос движения с устройством наружного освещения и раздельной



Масштабы работ на объектах ВАДа впечатляют

ной полосы. Реконструкция участка завершит обход Мурманска с восточной стороны и позволит разгрузить улично-дорожную сеть города от транзита, улучшит экологическую обстановку и повысит безопасность дорожного движения.

Особенности и ход реализации

Особенностью реализации проекта является то, что автодорога расположена в городской черте, в условиях промышленной застройки и высокой интенсивности движения. К тому же захватывает охранную зону надземных и подземных инженерных коммуникаций, подлежащих переустройству, – восемь воздушных линий электропередачи 35–150 кВ и семь линий волоконно-оптической связи, сети водопровода и канализации, кабельные линии 0,4–6 кВ.

В 2022 году дорожникам предстоит серьезно потрудиться: завершить буровзрывные работы, демонтировать 11 и установить 20 новых опор ЛЭП, выполнить монтаж электропроводов и волоконно-оптических линий связи. Разработка скальных грунтов и обеспечение безопасности объекта, а также прилегающих зданий и сооружений, – это необходимый вид работ в дорожном строительстве на Севере. При этом подрядной организации надо учитывать и климатические особенности региона – дорожный сезон здесь длится с мая по октябрь: в то время, когда в Центральной России вовсю кипит работа, здесь только начинает сходить снежный покров. Поэтому дефицит

времени компенсируется тем, что в теплое время года, в том числе благодаря «белым ночам», работы ведутся в круглосуточном режиме, а зимние месяцы используются для проведения земляных работ, подготовки материалов и подготовки оборудования.

Также до конца текущего года будет завершено устройство земляного полотна автодороги, конструкции дорожной одежды с асфальтобетонным покрытием. Применяемые смеси запроектированы по новым ГОСТ Р 58406.1 – 2020 и ГОСТ Р 58406.2 – 2020, которые являются инновационными для Мурманской области. Проектом также предусмотрено укрепление откосов земляного полотна работ и долговечность конструкций. В реализации технически сложных проектов помогают инновационные технологии, повышающие качество работ и долговечность конструкций. В частности, у компании есть обширный опыт применения системы 3D-нивелирования, которая отслеживает положение рабочих органов дорожно-строительных машин и техники в пространстве, таким образом контролируя заданные проектом отметки и размеры конструктивных элементов земляного полотна и дорожной одежды непосредственно в ходе работ. Тем самым повышаются темпы и качество работ.

Планы на будущее

Следующим и, пожалуй, самым важным этапом реконструкции трассы Р-21 «Кола» на автоподъезде к городу Североморск должна стать двухуровневая транспортная развязка, которая является продолжением участка с 14-го по 19-й км. Она призвана распределить потоки машин, обеспечить удобный и безопасный разворот автомобилей и беспрепятственное передвижение потока машин между двумя центрами притяжения региона. Эти строительные работы выделены заказчиком в отдельную стадию из-за своей сложности. Пока что четыре полосы скоростной магистрали упираются в дорогу третьей категории и проб-

лемный перекресток, который без реконструкции рискует стать «бутылочным горлышком» и свести на нет все усилия в создании важной транспортной артерии. В настоящее время проект развязки уже получил положительное заключение Главгосэкспертизы, однако перспектива его реализации зависит от возможностей федерального бюджета. Согласно проектной документации будущему подрядчику потребуются серьезные ресурсы, чтобы реализовать проект в стесненных и сложных условиях города: только буровзрывные работы запланированы в объеме около 250 тыс. кубометров.

Комплексный подход

АО «ВАД» обладает многолетним практическим опытом дорожной деятельности, обеспечен профессиональными кадрами и мощностями. В реализации технически сложных проектов помогают инновационные технологии, повышающие качество работ и долговечность конструкций. В частности, у компании есть обширный опыт применения системы 3D-нивелирования, которая отслеживает положение рабочих органов дорожно-строительных машин и техники в пространстве, таким образом контролируя заданные проектом отметки и размеры конструктивных элементов земляного полотна и дорожной одежды непосредственно в ходе работ. Тем самым повышаются темпы и качество работ.

Обязательным критерием деятельности АО «ВАД» является культура производства с учетом местных особенностей.

«На Мурманскую землю мы принесли свои подходы: не только безупречное качество производства работ, строгое выполнение договорных обязательств, но и высокие стандарты в области охраны труда, – говорит Андрей Антощенко. – Наши сотрудники полностью обеспечены спецодеждой, индивидуальными и коллективными средствами защиты. Выполняются требования к отдельным опасным производственным процессам, осуществляемым при выполнении строительных работ. Забота о людях – профессионалах своего дела – необходимое условие, которое позволяет нам реализовывать проекты любой сложности».

Такой подход не может остаться незамеченным профессиональным сообществом и государственным заказчиком. Остается только пожелать компании реализации новых инфраструктурных проектов, важных для развития экономики и улучшения качества жизни населения Мурманской области.



Путепровод тоннельного типа транспортной развязки на участке км 1378 – км 1381, Р-21 «Кола»



**Директор ММБУ «Управление
дорожного хозяйства»,
г. Мурманск,
Маргарита Ковалева**

В январе 2022 года в Мурманске выпало полторы месячной нормы осадков. Снегопады и метели – дело для климата Заполярья привычное. Но нынешней зимой жители города окрестили этот природный катаклизм «снегогеддоном».

В последние годы, по данным местной гидрометеослужбы, количество осадков в регионе растет. А поскольку зима здесь длится долго, главный враг водителей и коммунальщиков – снег. Его вывозят с городских улиц и дворов тысячами тонн, но количество жалоб жителей на плохую уборку не сокращается.

Адресуются они прежде всего в управление дорожного хозяйства администрации Мурманска, чьи заботы – содержание муниципальных дорог, элементов оборудования дорог, объектов внешнего благоустройства и инженерной инфраструктуры, осуществление мероприятий в сфере дорожной деятельности, выполнение работ по благоустройству. Словом, как принято говорить в определенной чиновничьей среде, должность руководителя такой структуры – «растительная». Ибо недовольные будут всегда.

Вот уже полтора года управление дорожного хозяйства города возглавляет Маргарита Ковалева – че-

Любить работу. Верить в себя!

Таково кредо руководства Управления дорожного хозяйства Мурманска

ловек молодой и энергичный. Какое хозяйство ей досталось – говорить не будем, потому что описывать разруху сложно. Здания и производственные помещения напоминали трущобы, техника, как говорится, знавала лучшие времена, во многом оттого и люди здесь долго не задерживались. К тому же уровень зарплаты сильно отставал от родственного предприятия, сверхурочные оплачивались в мизерном размере. Муниципалитет выделял средства на фактическую численность, а не на штатную. На момент прихода Ковалевой по штату здесь должны были работать 900 человек. Но трудились чуть менее 600. Причем средний возраст был ближе к пенсионному. Текучесть кадров, например, за прошлый год составила 43%. В общем, полная безнадёга.

Но снег надо было убирать, улицы и дворы чистить, дороги ремонтировать, благоустройство проводить, ливневку приводить в порядок и делать еще много других дел, чтобы город жил нормально, а его жители не испытывали серьезных неудобств.

Маргарита Александровна сразу определила для себя главные задачи: решить вопрос с зарплатой сотрудников, улучшить условия труда, выработать систему стимулов для привлечения молодежи, улучшить микроклимат в коллективе.

– Нас очень поддержал губернатор Мурманской области Андрей Владимирович Чибис, – рассказывает Маргарита Александровна. – Работая на федеральном уровне, он серьезно занимался проблемами строительства и жилищно-ком-



мунального хозяйства. Прежде всего надо было найти пути повышения заработной платы. Она была неоправданно низкой, такой по ряду должностей и остается пока что. Зарплата, условия труда – только этим можно привлечь людей. У нас муниципальный уровень, и это многое объясняет. После решения губернатора глава города Мурманска поднял уровень заработной платы на 20–25% для некоторых категорий работников, которые непосредственно заняты уборкой улиц и дворов. Мы начали ремонт и приведение в порядок производственных и бытовых помещений, стараемся наладить взаимоотношения в кол-

лективе. Много работы предстоит еще проделать. И повышение заработной платы централизованно – «для всех» – одна из главных задач, без решения которой как ни старайся, но ситуацию кардинально не исправить, текучесть кадров еще серьезная.

Сейчас медленно, но верно ситуация меняется. Ежемесячно прибывают люди, численность увеличилась на 55 человек. Почти все они заняты содержанием территории города – механизаторы, водители, инженеры, мастера, техники и т. д. Управление заключило договор с двумя учебными организациями на подготовку кадров. Средний воз-

раст рабочих снижается, что не может не радовать. Это одна из целей Ковалевой как руководителя. Но не всех устраивает характер и система работы. Часто приходится привлекать сотрудников к работе в выходные дни. Весь январь этого года, например, работали вообще без выходных.

– У меня огромное желание, чтобы мы стали эффективным учреждением с хорошей материально-технической базой, современной техникой, нормальной заработной платой. За прошлый год мы приобрели 8 комбинированных дорожных машин, в этом году заявили 373 млн руб. на обновление техники – как уборочной, так и дорожно-строительной. Люди видят эти изменения и поддерживают мои усилия, что не может не радовать и не придавать сил для дальнейшей работы.

Конечно, сделать еще предстоит немало. Слишком много накопилось проблем, и много требуется усилий, чтобы изменить ситуацию. Но Ковалева руки не опускает и говорит:

– Я получаю удовольствие от этой работы. Она интересная, динамичная, каждый день преодолеваешь какие-то трудности, решаешь массу вопросов, но это и затягивает, увлекает, и хочется сегодня добиться чего-то большего.

Маргарита Александровна как-то призналась, что ее любимое выражение: «Я этого хочу, значит, это будет!»

И очень хочется верить, что все у нее получится. Потому что на такой должности человеку без оптимизма и веры в свои силы делать нечего...



**Исполняющая обязанности
ректора МГТУ
Мария Князева**

Мурманский государственный технический университет (МГТУ) – ведущий технический вуз по подготовке высококвалифицированных кадров для экономики Мурманской области, Арктического региона и страны в целом. В его состав входят четыре института, один факультет и три филиала, обучение ведется более чем по ста образовательным программам морского и инженерно-технического профилей. В университете готовят также специалистов среднего звена. В настоящее время в вузе проходят обучение студенты и курсанты из 50 регионов РФ и 15 зарубежных государств.

Проект «Мурманский государственный технический университет – кадры будущего для экономики Мурманской области» презентовал губернатор Мурманской области Андрей Чибис в Москве на форуме «Сильные идеи для нового времени» в 2020 году. Проект направлен на подготовку специалистов, способных реализовывать национальные и международные проекты в Арктике. Инициатива главы региона предполагает трансформацию легендарной Мурманской «высшей мореходки», отметившей недавно 70-летний юбилей, в глобальный университет с международной кооперацией и исследователями мирового уровня. В задачи проекта входит и создание среды для фор-

«Дорожная карта» МГТУ

Где в Мурманске готовят строителей–автодорожников

мирования, развития и реализации инноваций и технологий для решения глобальных вызовов Арктики, рассказала и. о. ректора МГТУ Мария Князева.

Тогда же, осенью 2020 года, в МГТУ началась подготовка по новому образовательному направлению в сфере автодорожного строительства. Введение новой и современной образовательной программы проводилось с участием правительства Мурманской области и Российского университета транспорта (МИИТ).

25 июня 2021 года состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между МГТУ, министерством транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области и ГОКУ «Мурманскавтодор». «Региону нужны высококвалифицированные кадры, в том числе для реализации таких важных нацпроектов, как «Безопасные качественные дороги». Новая образовательная программа даст Мурманской области подготовленных инженеров–строителей, получивших знания, соответствующие современным взглядам на качество и развитие дорожного строительства», – отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Артем Гришин.

Это открывает для обучающихся множество возможностей в части практической подготовки. Например, спустя несколько недель после церемонии подписания команда Мурманского государственного технического университета посетила уникальную передвижную автолабораторию РосдорНИИ «Эскандор». Подобных машин всего около 20 в мире, эта – первая в России. Мурманская область стала первым в стране субъектом, где система со сканерами и радарными выполняет



Главный корпус МГТУ

диагностику дорожного покрытия по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Студенты МГТУ теперь принимают участие в этих исследованиях и их последующей обработке.

Наряду с традиционными для университета с морским признанием специальностями, а также направлением «Эксплуатация транспортно–технологических машин и комплексов» сегодня в МГТУ реализуются такие востребованные образовательные программы, как «Строительство». При этом в процессе обучения студенты смогут выбрать профиль и получить диплом бакалавра в сфере промышленного и гражданского строительства или автомобильных дорог. К составлению программы и ее реализации университет активно привлекает индустриальных партнеров и специалистов ведущего транспортного вуза страны – РУТА.

«Направление традиционно пользуется большим интересом у абитуриентов, и за образованием в сфере строительства в МГТУ приезжают студенты из других регионов России. С каждым годом наша ка-

федра получает все больше заявок от различных строительных организаций, работающих в регионе, – говорит заведующий кафедрой строительства, энергетики и транспорта Александр Челтыбашев. – Мы

тесно сотрудничаем с такими компаниями, как АО «ВАД», АО «Институт Оргэнергострой», ММБУ «УДХ». При этом процент трудоустройства наших выпускников очень велик: зачастую еще во время прохождения практики студенты получают предложения о работе».

На Кольском полуострове, несмотря на большое число привлеченных специалистов из других регионов, наблюдается нехватка квалифицированных инженеров–строителей. Косвенным подтверждением тому является постоянный спрос на выпускников профильной кафедры Института арктических технологий МГТУ. Более того, студенты активно привлекаются к реализации многочисленных проектов разного уровня во время производственных практик. И спрос на молодые кадры значительно превышает их количество.



Студенты МГТУ



**Генеральный директор
ООО «Управляющая компания
«Мурманское дорожное
управление»
Иван Здорников**

«Ты узнаешь, что напрасно называют Север крайним, ты увидишь, он бескрайний...» – эти слова из известной песни сразу приходят на ум, когда видишь просторы Кольского полуострова. Связность внутри территорий Мурманской области гарантирует сеть автодорог регионального значения. От того, насколько профессионально и качественно дорожники обеспечивают безопасный и беспрепятственный проезд по ним, зависят деятельность предприятий и повседневная жизнь людей.

Надежный партнер

ООО «УК «Мурманское дорожное управление» образовано в 2008 году. За это время из небольшого предприятия оно выросло до ведущей дорожно-строительной компании Мурманской области. На его счету – сотни километров отремонтированных дорог региона. Сложившийся коллектив профессионалов своего дела, оптимальная структура предприятия и собственные производственные мощности позволяют выполнять полный комплекс дорожно-строительных работ любой сложности – от нулевого цикла до сдачи объекта в эксплуатацию и постгарантийного обслуживания вне зависимости от условий производства работ. Также УК МДУ оказывает услуги в сфере инженерного, геодезического, лабораторного сопровождения, технического надзора, занимается содержанием сети автомобильных дорог федерального и регионального значения. В числе заказчиков – ФКУ «Кола», ГОКУ «Мурманскавтодор», Спецстрой России, администрации ЗАТО

На благо людей и региона

Сохраняя дороги Крайнего Севера

городов Североморск и Александровск.

«Объем выполняемых работ составляет порядка 1 млрд руб. ежегодно, – рассказал генеральный директор ООО «Управляющая компания «Мурманское дорожное управление» Иван Здорников. – Прошедший 2021 год не стал исключением. Более того, он оказался в каком-то смысле образцово-показательным в части заключения контрактов: большая часть торгов завершилась еще зимой 2020 года. Это позволило нам, как исполнителям, заблаговременно подготовить технику и оборудование, сделать запас дорожно-строительных материалов и, как следствие, досрочно выполнить планы не только 2021 года, но и почти полностью 2022 года. Мы приветствуем инициативу заказчика в отношении ранней контрактации и предлагаем сделать эту практику постоянной. Это позволит увеличить объемы выполняемых работ в полтора раза. Ранние торги необходимы на «северах» еще и из-за сжатых сроков выполнения работ: морозы могут начаться уже в октябре. Начало же работ смещается на начало и даже конец мая (на севере Кольского полуострова). К сожалению, в текущем году активные торги начались лишь в феврале».

Вот уже многие годы УК МДУ остается надежным партнером для государственных заказчиков в части содержания автодороги. Так, в настоящее время в портфеле госконтрактов – содержание федеральной автодороги Р-21 «Кола» протяженностью 140 км (заказчик – ФКУ «Кола») и 15 автодорог регионального и межмуниципального значения Мурманской области «ЮГ» общей протяженностью 340 км. Это дороги Кандалакша – Алакертти – КПП «Салла», Кандалакша – Полярные Зори, Умба – Кандалакша, автоподъезды к 12 населенным пунктам. Ежегодно в рамках содержания проводится ремонт и ямочный ремонт, замена верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. В 2020 году силами компании были произведены работы по ремонту участков авто-

дороги Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта» в рамках программы приграничного сотрудничества Россия – ЕС «Коларктик 2014–2020». В числе заказчиков есть также коммерческие структуры. К примеру, в 2021 году УК МДУ обустроила подъездную дорогу и площадку к Центру строительства крупнотоннажных морских сооружений в селе Белокаменка (заказчик – ПАО «НОВАТЭК»).

Объекты и километры

Если говорить более конкретно о деятельности компании в последние годы, то необходимо упомянуть об участии УК МДУ в реализации нацпроекта БКД, начиная с 2019 года. Общая протяженность отремонтированных автодорог в рамках БКД составляет более 42 км. Только в 2021 году силами предприятия производились ремонты участков дорог регионального значения Мишуково – Снежногорск на участке с 0-го по 25-й км; Кола – Верхнетуломский – КПП «Лотта» на участке с 153-го по 165-й км; Мишуково – Снежногорск на участке с 0-го по 25-й км (все – выборочно), а также ремонт автодороги Снежногорск – Гаджиево. «Основная задача по объектам БКД – приведение дорог в нормативное состояние, – пояснил Иван Здорников. – Выполнялись такие виды работ, как фрезерование покрытий, устройство выравнивающих слоев, устройство верхних слоев покрытий из современного асфальтобетона по новым стандартам марки А16Вн, а также нанесение горизонтальной разметки, устройство обочин, вырубка и мульчирование кустарника в полосу отвода».

Ремонтные работы проводились также в городах и населенных пунктах в рамках муниципальных контрактов. Особенность выполнения таких проектов в том, что, как правило, участки улично-дорожной сети находятся в стесненных условиях, и это затрудняет производство работ. Прежде чем

выйти на строительную площадку, требуется проведение множества подготовительных работ, а также разработка проекта организации дорожного движения из-за высокой интенсивности трафика. Это еще более сокращает и без того сжатые сроки ремонтов. Для своевременного и успешного проведения всех работ подрядной организации требуется не только высокая организованность и техническая оснащенность, но и профессиональная команда, готовая работать круглосуточно.

Кроме того, силами компании в 2021 году осуществлялся ремонт федеральной автодороги Р-21 «Кола» на участке с 1051-го по 1071-й км в соседнем с Мурманской областью регионе – Республике Карелия. В рамках проекта производилось фрезерование покрытия и устройство выравнивающих слоев из регенерируемой смеси из отфрезерованного материала с добавлением щебня и обогащением битумной эмульсией. «Работы проводились на субподряде, однако мы планируем выходить на подобные федеральные контракты в качестве генерального подрядчика, поскольку имеем все необходимые мощности, технику, а также опыт содержания федеральной автодороги», – отметил руководитель.

Берег левый, берег правый

Непосредственным элементом дорожной сети являются искусственные сооружения. В последние годы Мурманская область более плотно начала заниматься приведением мостового хозяйства в нормативное состояние. Часть работ выполняет УК МДУ. Например, в 2020 году силами компании был отремонтирован мост через реку Териберка на автоподъезде к одноименному селу. Длина искусственного сооружения – 176 пог. метров. Мост является жизненно важным объектом для населенного пункта, поскольку связывает его исторический центр с новой ча-

стью – микрорайоном Лодейное. Техническое состояние четырехпролетного автодорожного моста 1995 года постройки давно требовало ремонта. Модернизация тем более была актуальна в свете всевозрастающего потока туристов в сторону побережья – через село Териберка. Интенсивность движения по дороге увеличилась многократно, вследствие чего было решено реконструировать ее на всем протяжении. Мост стал бы узким горлышком на пути туристического потока к Баренцеву морю. Так что специалисты компании разобрали существующие элементы мостового полотна, отремонтировали опоры пролетных строений, установили опоры освещения со светильниками, обеспечив беспрепятственный и безопасный проезд по данному участку.

В 2022 году продолжаются работы по реконструкции на другом объекте – мостовом переходе через реку Мартимьявр на км 97+935 автомобильной дороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами. Мост был построен еще в 1964 году, находился в предаварийном состоянии и требовал ремонта. Полная длина однопролетного строения составляет 30,40 метра, ширина по свесам поперечин – 7,25 метра. Поскольку установлены временные технические средства для организации дорожного движения в виде моста, по которому организован временный объезд, движение через реку не прекращается. В ходе работ дорожники соорудили опоры моста, выполнили ремонт пролетного строения, устроили водоотвод на подходах к путепроводу и наружные сети, заменили дорожное покрытие на усовершенствованный облегченный асфальтобетон, установили дорожные знаки. Полностью все работы будут завершены в текущем году. Также продолжается ремонт моста через реку Западная Лица на км 1463+879 автомобильной дороги Р-21 «Кола» в Мурманской области. В ходе ремонта будет обновлено дорожное полотно, отремонтированы



Город Апатиты. Региональные дороги могут содержаться внакат



Мост через реку Териберка



опоры моста, ограждение заменено на металлическое. Завершение работ планируется до декабря 2022 года.

Опыт и профессионализм дорожников помогает в чрезвычайных и непредвиденных ситуациях, а также при ликвидации последствий стихийных бедствий. Например, участок автоподъезда к селу Ковда регулярно затапливает во время весеннего паводка. Водосброс ГЭС-11 Ляхкоминского гидроузла открывают, и бурный поток разрушает участок дороги, отрезая село от Большой земли. Изоляция жителей Ковды может длиться по несколько месяцев. В это время всем необходимым северян обеспечивают Центр Государственной инспекции по маломерным судам Главного управления МЧС России по Мурманской области. Специалисты УК МДУ приступают к восстановительным работам и ремонту дороги сразу же, как только вода спадает. От их действий зависит не только комфорт проживания на отрезанной территории, но и жизнь людей, поэтому работать они должны быстро и профессионально.

Сложности содержания

Специфика работы подрядной дорожной организации такова, что даже повседневная деятельность требует от ее сотрудников самоотверженности и высокого мастерства в своем деле. Речь идет о таком направлении работ, как содержание сети автомобильных дорог, особенно в зимний период. Вся сеть региональных дорог Мурманской области «ЮГ» характеризуется сложными погодными условиями в зимний период. Минусовая температура с перепадами до нуля, снегопады и сильные ветры требуют от дорожников быстрого и четкого реагирования – своевременной расчистки дорожного полотна и обеспечения беспрепятственного проезда до населенных пунктов. Но есть ряд направлений, где возникновение предпосылок к ДТП происходит наиболее часто, – это перевалы в горной местности: на автодорогах Кандалакша – Алакуртти – КПП «Салла» и Умба – Кандалакша.

Что касается направления на поселок Умба, то здесь проблема стоит наиболее остро: при небольшом перепаде высот в 200 метров перевал довольно крутой. Большегрузы, особенно с прицепами, не могут одолеть подъем и в лучшем случае останавливаются, перекрывая всю двухполосную дорогу, а в худшем – могут перевернуться. «В текущем зимнем сезоне подобных аварий не

было, – говорит Иван Здорников. – Мы стараемся предотвратить возникновение таких ситуаций. Наша техника и специалисты всегда наготове и выполняют все регламентные работы. Но предпосылки были: например, в конце января на район обрушился ледяной дождь. Дорога полностью обледенела, поэтому пришлось закрыть движение по ней на 12 часов». Эта информация оперативно передается в Мурманск-автотодор, и затем службы МЧС посредством рассылки сообщений оповещают жителей о закрытии. «Очень важно, чтобы сами водители грузового транспорта более ответственно относились к своей работе, соблюдали ПДД и требования знаков, а также пользовались цепями для передвижения по сложным участкам. Пока такая практика – редкость. Дальнбойщики предпочитают рисковать своей жизнью и безопасностью других участников движения», – отмечает гендиректор.

Чтобы обеспечить своевременность всех работ, УК МДУ обладает парком необходимой техники – КДМ, тракторами, грейдерами, оснащенными приборами ГЛОНАСС. Более 30 машин ежедневно выходят на региональную и федеральную сеть. Вся информация о местонахождении каждой единицы автотранспорта и о проделанной работе оперативно поступает и обрабатывается в диспетчерской и после этого передается в Мурманск-автотодор. Кстати, работа по содержанию – круглогодичная, и если зимой это больше борьба со стихией, то летом все упирается в человеческий фактор: вандализм, мусор, бескультурное отношение к местной природе и животному миру. В частности, в летнем сезоне 2021 года туристы со всей России массово приезжали на рыбалку за лососевыми, но делали это довольно хищнически, оставляя после себя мусор и тонны остатков гниющей рыбы прямо на берегу у дорог. «Мы призываем рыбаков вести себя более культурно, не загрязнять северную природу и места общего пользования», – подчеркивает в разговоре Иван Здорников.

Экономика предприятия

Несмотря на то, что ремонт и содержание сети автомобильных дорог является важнейшей задачей для области, пока проблемой остается недофинансирование этого вида работ. Если на содержание федеральной сети выделяется 100-процентное нормативное финансирование, то региональной – в половину меньше от необходимого. «Этот вопрос неоднократно обсуждался про-



Дорога Умба – Кандалакша характеризуется крутыми поворотами

фессиональным сообществом совместно с государственным заказчиком, но быстро решить его не получается, – прокомментировал руководитель компании. – Пока эти виды работ в лучшем случае не приносят убыток исполнителю. Еще более низкие расценки на содержание сети муниципальных автодорог. Не все можно механизировать, в нашем деле остается много ручной работы, поэтому нужен постоянный штат специалистов. А заработная плата остается одной из основных статей расходов дорожно-эксплуатирующей организации».

Если продолжать тему экономики предприятия, то невозможно еще раз не сказать о пагубной практике падения на торгах. В собственности компании – укомплектованный автопарк спецтехники, три карьера по добыче щебня, современный мобильный дробильно-сортировочный комплекс, позволяющий выпускать щебень различных фракций с прочностными характеристиками 1200. «Но даже имея собственный щебень и асфальт, мы не можем позволить себе сильно снизить первоначальную цену контракта, иначе пострадает экономика предприятия, – объясняет Иван Здорников. – Я считаю, что регулятор должен в законодательном порядке ограничить уровень ценового падения на торгах, иначе потеря качества дорожных работ станет неизбежной и в конечном итоге пострадают область и люди, проживающие на этой территории».

К этому добавляются общие для дорожно-строительного рынка России тенденции, к примеру, существенный рост цен на дорожно-строительные материалы, который начался в прошлом году. Это не может не сказаться на эконо-

мике предприятия, если учесть, что контракты на содержание заключаются на 3–5 лет, а проекты на капитальные ремонты и реконструкцию разрабатывались в ценах пятилетней давности. Взять хотя бы стоимость битума – основного компонента асфальтобетонной смеси: если в 2020 году он стоил 20 тыс. руб. за тонну, то в зимнем сезоне 2021–2022 годов – 32–36 тыс. руб. Конечно, такой «ценовой удар» смягчает наличие у компании собственной ресурсной базы, но цена асфальтобетонной смеси все равно растет, и это должно отражать сметно-нормативная база.

Новые подходы – старые кадры

Нормативы должны меняться еще и потому, что дорожная отрасль делает технологический рывок, переходя на новые ГОСТы. Так, в 2021 году УК МДУ впервые использовала на объектах ремонта новый тип асфальтобетона. К такому переходу компания готовилась заранее, дооснастив дорожную лабораторию, модернизировав и переоборудовав АБЗ и дробилку, обучив специалистов и подготовив технику. Но первая тонна асфальтобетона по требуемым характеристикам получилась лишь после долгих подборов. Основную трудность представлял показатель по колеобразованию, которого никак не удавалось достичь. После месяца обсуждений с авторами методических указаний, представителями заказчика и коллег по цеху удалось решить проблему путем добавления в битум присадки – пластификатора на базе полипропилена. В итоге состав смеси был

утвержден заказчиком. Всего в сезоне 2021 года на АБЗ компании было произведено 50 тыс. тонн асфальтобетонной смеси по новому ГОСТу. Однако мощности позволяют без труда удвоить эти объемы при необходимости. За качеством входящих строительных материалов и асфальтобетонной смеси постоянно следят специалисты собственной аккредитованной лаборатории, в которой есть все необходимое оборудование.

И если с подбором смеси предприятие справляется на ура, то сложнее дело обстоит с подбором профессиональных кадров. Это проблема не одного отдельно взятого дорожного предприятия, а дорожной отрасли страны в целом. Учебные заведения среднего профессионального образования не могут обеспечить требуемое число молодых специалистов для дорожного хозяйства. Особенно остро ощущается дефицит таких специальностей, как грейдеры, машинисты спецтехники, асфальтоукладчиков, катков. Несмотря на достойную заработную плату, а также предоставление жилья и питания, молодежь все чаще покидает Север, предпочитая столицы. И если основной персонал приходится нанимать из других регионов – соседней Карелии или средней полосы России. Но, несмотря на все трудности, коллектив предприятия остается значимым участником регионального рынка дорожного строительства, из года в год подтверждая репутацию профессионалов своего дела и оставаясь надежным партнером для заказчика. Это подтверждают многочисленные благодарственные письма и награды от государственных и коммерческих структур.





Сергей Коробков

В феврале предприятие АО «Электротранспорт» Мурманска отметило свое 60-летие – для транспортников столицы Заполярья эта дата весьма значимая и важная.

Дело в том, что электротранспорт в Мурманске вообще мог не появиться. Главный аргумент его противников – нигде в мире в городах с таким климатом и таким рельефом троллейбусов нет. Но после долгих дебатов решение было принято: мурманскому троллейбусу быть! Тем более что существовавшее автобусное предприятие уже не справлялось с ростом пассажиропотока.

И 11 февраля 1962 года в городе был настоящий праздник – по улицам Мурманска пошли первые троллейбусы. Так вспоминал водитель первого мурманского троллейбуса Владимир Киселев: «Нам было даже немного боязно – не ударить бы в грязь лицом перед тысячами жителей города, которые собрались на остановках... Салоны были наполнены до предела. А мы радовались, что внесли приятную новизну в жизнь нашего заполярного города». А водитель Николай Коротков добавил: «Нашим пассажирам так понравился новый вид транспорта, что многие из них долго не выходили из троллейбусов, хотели еще и еще покатаются: день был воскресный. Особенно радовались дети».

Более 36 лет предприятие возглавляет Сергей Коробков – депутат Совета депутатов Мурманска, Заслуженный работник транспорта России, Почетный работник электротранспорта России. Как признают в городе, во многом это его заслуга, что троллейбус как вид городского электрического транспорта в Мурманске не только выжил в сложные времена, но и развивается и крепнет.

– **Сергей Евгеньевич, так почему в Мурманске троллейбус пользуется такой популярностью?**

– Потому что горожане любят этот вид транспорта, а мы отвечаем им тем же. Вот посмотрите, что пишут наши пассажиры. Возьмем не-

Единственный за полярным кругом

Мурманскому троллейбусу – 60 лет

сколько сообщений с нашего сайта. Ирина Лебедева: «Мы постоянно пользуемся услугами вашей компании. Очень нравятся хорошо разработанные маршруты движения, благодаря чему мы можем вовремя добраться до своей работы и домой. Также удобна система оплаты проезда, например, если приходится ехать с пересадкой, то не нужно переплачивать благодаря единому проездному. Спасибо вам огромное!» Владимир Казаков: «Очень благодарен вам за вашу работу. Сравниваю с тем, что было, и не перестаю приятно удивляться!» А вот что пишет один из гостей города Денис Карамушко: «Был приятно удивлен отличной работой городского транспорта. Короткие интервалы, работа до поздней ночи, возможность отслеживать транспорт онлайн, значительное количество остановок с электронными табло, автоинформаторы во всех автобусах и троллейбусах – все это выгодно отличает транспорт Мурманска от других городов».

Поверьте, мы взяли эти сообщения наугад. Их много, и это нас радует. Эта любовь очень нам дорога. Северяне – особые люди. Один пример. Некоторое время назад в городе обсуждалось предложение увеличить движение автобусов, а троллейбус убрать с части маршрутов, поскольку кое-где они дублируют друг друга. Так нас чуть не съели! Сколько было призывов: «Не трогайте троллейбус!» Предлагали даже поставить памятник троллейбусу в центре города.

– **Вы сказали, что отвечаете горожанам на их любовь...**

– Мы стараемся сделать все, чтобы поездка на городском транспорте была для мурманчан удобной и безопасной. В отличие от многих городов наши горожане в основном пользуются проездными билетами. То есть это наши постоянные пассажиры. Причем троллейбусы ходят с четким соблюдением графика. Как выразился в свое время первый всенародно избранный мэр Мурманска Олег Петрович Найденов, которого у нас поминают добрым словом, горожанам время можно сверять по движению троллейбусов. Для комфорта граждан и улучшения транспортного сообщения используем новые технологии производства. В 2008 году одним из первых предприятий в России АО «Электротранспорт» внедрило на всех троллейбусах систему GPRS,



речевую и SMS-связь, позволяющую отслеживать нахождение техники в режиме реального времени. Регулярно происходит обновление парка автобусов и троллейбусов. Причем последние модели троллейбусов работают с асинхронными двигателями и транзисторной системой управления, что позволяет потреблять до 35% меньше электроэнергии. Автобусы предприятием приобретаются экологического класса ЕВРО5, что дает минимальные выбросы в атмосферу. Уже в январе этого года в Мурманске вышли на маршруты 11 новых троллейбусов, в том числе один с увеличенным автономным ходом, и 5 автобусов.

АО «Электротранспорт» постоянно ищет пути улучшения качества обслуживания пассажиров, так как понимает, что в условиях значительного уменьшения населения города и появления новых перевозчиков только надежность, качество и комфорт перевозок позволяют предприятию сохранить позиции на рынке.

По итогам 2018 года Мурманск попал в пятерку городов с лучшим общественным транспортом, жители которых в наибольшей степени удовлетворены его работой.

– **Хотя предприятие называется АО «Электротранспорт», немало пассажиров вы перевозите автобусами. Как так получилось?**

– Троллейбусные маршруты идут по основному городским магистралям, не захватывая некоторые, в основном новые спальные, районы. Поэтому и было решено в 2008 году организовать подвозку пассажиров к этим основным магистралям,

чтобы люди могли пересест на троллейбус и ехать дальше. Скажем, есть у нас район больничного городка. Туда запустили микроавтобус, который подвозил людей, причем человек мог тогда проехать по одному билету в автобусе и в троллейбусе. Сейчас, правда, правила проезда изменились. В 2014 году Автоколонна 1118, которая занималась автобусными перевозками, практически прекратила свое существование, поэтому все городские маршруты и часть подвижного состава мы забрали сначала в аренду. Автобусные перевозки надо сохранить – такая задача была поставлена властями города. И в короткое время мы ее решили: расширили базу предприятия, закупили новые автобусы, 470 человек из автоколонны перешли в наш штат.

Было сложно адаптировать этих людей в новом коллективе. Там существовал долг по зарплате в десятки миллионов рублей. Это сказывалось на настроениях коллектива. Водители автобусов и водители троллейбусов по определению конкуренты, и отношения были сложные. Несколько лет понадобилось, чтобы сплотить коллектив, убедить, что у нас общие задачи и общая цель. Что не надо автобусу обгонять троллейбус, чтобы перехватить пассажиров. К примеру, в Электротранспорте существовали надбавки к зарплате за стаж работы. Мы распространили их и на работников бывшей автоколонны. Внедрили и другие новшества.

И автобусы вышли на линию, на привычные маршруты. За два года мы подняли реализацию проездных билетов в 10 раз. А в 2017 году вне-



дрили единый проездной билет на автобус и троллейбус, потому что людям так удобнее, без увеличения цены.

– **Вы сказали, что трудно было адаптировать новых работников в коллективе. Атмосфера у вас практически семейная, много родственников, целых династий...**

– И я считаю, что такую семейственность надо всячески приветствовать. От этого коллектив только крепче. Ведь действуют не только служебные отношения, но и личные, которые порой более крепкие и результативные. А перспективы для роста людей молодых и амбициозных у нас есть. Скажем, Буряк Владимир Николаевич начинал слесарем, потом работал ревизором по безопасности, возглавлял эту службу, теперь мой первый заместитель.

Главный инженер Немченко Анатолий Александрович начинал у нас мастером, работал старшим мастером, был заместителем, теперь главный инженер. У него вообще на предприятии трудились десятки родственников разных профессий.

Практически все руководители основных служб прошли путь от рабочего до руководителя.

– **Для многих транспортных предприятий очень остро стоит проблема кадров. Коснулась она АО «Электротранспорт»?**

– К сожалению, да. Сегодня кадровая проблема даже более актуальна, чем обновление подвижного состава. За последний год проделана очень большая работа по привлечению новых сотрудников. Но проблема остается очень острой.

Раньше у нас на одно место в группе обучения профессии водителя троллейбуса по 60 человек было. На 30 мест было почти 2 тыс. заявлений. И это не считая звонков горожан и жителей других населенных пунктов. Так что отбор был очень строгий: обязательно собеседование с каждым, выяснение мотивов, семейного положения, перспектив с жильем и т.д.

Со временем мы решим и эту проблему. Мы никогда не впадали в панику, что бы ни происходило. Никогда не обманывали пассажиров. Никогда не плыли по течению. Бывало, что некоторые руководители пытались на нас давить, чтобы мы сделали что-то, что шло вразрез с нашими интересами. Но мы чувствовали, что если примем такое решение, пострадают и коллектив, и дело. Поэтому стояли на своем. Наверное, это и помогает предприятию жить и развиваться.



Диспетчерская: идет смена Татьяной Адаменко Оксане Тужиковой

Ольга Коробкова, начальник службы движения АО «Электротранспорт»:

– Центральная диспетчерская – это сердце предприятия, так как контролирует и координирует все его структурные подразделения и обеспечивает их слаженное взаимодействие круглосуточно.

Диспетчеры – это шесть человек с опытом работы на предприятии от

8 до 43 лет, которые доказали свои высокие профессиональные навыки в должности маршрутных диспетчеров и были назначены центральными: Нина Дмитриевна Кондрашова, Татьяна Николаевна Ковыршина, Оксана Елисеевна Тужикова, Наталья Геннадьевна Светлова, Татьяна Николаевна Адаменко, Татьяна Васильевна Белозерова. Все они обладают важными качествами – уме-

Диспетчерская — сердце предприятия

От его работы зависит многое

нием подобрать нужные слова, дать грамотные распоряжения, а также настроить исполнителей на выполнение поставленных задач.

Ответственность и значимость центральных диспетчеров велика, особенно в последнее время. С 2014 года число обслуживаемых маршрутов увеличилось с 5 до 19. Количество обрабатываемых сообщений, решение различных транспортных задач, доклады руководству предприятия растут с каждым годом. Вместе с тем требования к качеству предоставляемых услуг со стороны пассажиров и организаторов перевозок также увеличиваются. Профессионализм центральных диспетчеров, их оперативность и четкость выверенных действий – залог обеспечения стабильных пассажирских перевозок города Мурманска.

Слаженное взаимодействие с маршрутными диспетчерами позволяет выполнять плановые задания

и минимизировать возникающие потери. Одна из важных задач центрального диспетчера – взаимодействие с городскими структурами: дорожными службами, скорой помощью, ГИБДД. Ежедневный контроль состояния проезжей части и своевременные заявки на устранение замечаний могли бы обеспечить безопасную и стабильную работу маршрутов. Однако уровень взаимодействия в последние годы ослабевает: некоторые подрядные организации не только своевременно не выполняют свою работу по обслуживанию маршрутной сети, но даже не принимают заявки, а в дежурную часть ГИБДД вообще невозможно дозвониться. И при блокировании работы маршрутов центральный диспетчер вынужден направлять сообщения в полицию. Кстати, там тоже принимают звонки неохотно...

По каким критериям отбирают диспетчеров? Образование должно

быть не ниже среднего специального, необходимо умение в стрессовой ситуации быстро принять решение, и вообще очень важна стрессоустойчивость. Готовность новичков к самостоятельной работе определяют более опытные коллеги, которые наблюдают их в деле на разных участках.

Некоторое время назад возник дефицит диспетчеров. Пожалуй, впервые дали объявление о наборе работников на эту должность. Пришли человек двадцать. Со всеми побеседовали, отобрали двоих.

У нас работают юристы, экономисты, преподаватели, люди самых разных профессий. Причем в основном женщины. Мы ведем постоянный учет работы водителей и кондукторов. Это требует скрупулезности и добросовестности – черт, присущих именно и прежде всего женщинам.



Как сказал один из водителей АО «Электротранспорт»: «Троллейбусы любому мурманчанину знакомы и привычны с детства, город без них невозможно представить. Это главный транспорт Мурманска, наиболее надежный и экологически чистый, а стало быть, и перспективный. Кроме того, у нас не только самый северный в мире троллейбус, но еще и самый добрый и отзывчивый».

С этим в Мурманске вряд ли кто будет спорить. Но и здесь есть проблемы, о которых стоит поговорить.

Юлия МАТАСОВА, начальник службы эксплуатации № 1:

– Нам, как и автобусникам, тоже знакома проблема нехватки кадров. Приходится приглашать водителей из Петрозаводска. Троллейбусное движение там сокращается. К тому же зарплата у нас выше, чем в столице Карелии. Наше предприятие частично оплачивает проживание новым сотрудникам. Также обучаем свою группу водителей троллейбусов. Но с каждым годом набирать ее все труднее.

Владимир Олейник, водитель-наставник, заместитель начальника службы эксплуатации № 1:

– Многие ссылаются на нелегкие условия труда, кто-то – на уровень зарплаты, кое-кто – на большую ответственность водителей.

Матасова:

– Молодежь сегодня эта профессия особо не интересует. Профессия действительно сложная и ответственная. Когда я хотела поступить на работу водителем троллейбуса, пришлось два года отработать кон-

Троллейбус — визитная карточка города

Поэтому ему особое внимание

дуктором, и только потом, после учебы, стала водителем.

Сергей Жариков, водитель:

– Когда много лет назад я пришел с завода работать в Электротранспорт, зарботки здесь были весьма завидные. На заводе я тоже работал водителем, зарплату часто задерживали, а здесь платили и больше, и вовремя, к тому же раз в квартал повышали. Поэтому люди сюда шли, и никакого дефицита кадров не было.

Олейник:

– Троллейбус в Мурманске любят так же, и гордятся, как москвичи гордятся своим метро. Это наша визитная карточка.

Жариков:

– Когда бываю в других городах, всегда ревниво смотрю на местные троллейбусы, где они еще остались. Наши выгодно отличаются своим опрятным видом, чистотой, хорошим техническим состоянием, даже если машине много лет. На предприятии за этим строго следят все, начиная от руководства и кончая слесарем-ре-



монтником. Поэтому даже старые троллейбусы стараются привести в приличный вид в меру сил и уровня оборудования ремонтной

базы. К тому же Сергей Евгеньевич Коробков – депутат горсовета, на нем двойная ответственность за транспортное обслуживание

жителей Мурманска. Можно сказать, в том, что троллейбус в городе сохранился, огромная заслуга Коробкова.

Главная проблема — кадры

Особенно водителей автобусов

Анатолий Немченко, главный инженер АО «Электротранспорт»:

– В сфере пассажирских перевозок сложилась ситуация парадоксальная. Есть разные участники рынка – параллельно работают несколько малых перевозчиков – и отношение к ним и между ними разное. Поскольку мы предприятие большое и у всех на виду, нас контролируют регулярно и с пристрастием. В отношении конкурентов такого контроля нет. Отношения не равные. Они едут перед нашими автобусами и троллейбусами и собирают наших пассажиров. Они видят расписание нашего транспорта и опережают его буквально на минуту–две.

И второе. Наша деятельность подлежит госрегулированию в части тарифов. Но этот процесс должен быть адекватным. Пока подход мало учитывает состояние заработной платы транспортников. Это основная беда наших работников. Себестоимость же у конкурентов ниже, потому что они не содержат ремонтную базу, зачастую у них нет медицинских предрейсовых и послерейсовых осмотров и многого другого, что вынуждены делать мы, чтобы соответствовать всем требованиям транспортного законодательства. Отсюда кадровый голод.

Геннадий Сидоренко, водитель-наставник, стаж работы 31 год:

– На дорогах города год от года становится все сложнее работать. Рост количества личного транспорта приводит к огромным проблемам в



Галина Кубасова и Геннадий Сидоренко

движении. Стремление приехать побыстрее на собственном авто приводит в конечном итоге к затору на дороге, и опаздывает не только сам частник, но и все вокруг. Личностная ориентированность приводит еще к одному явлению: если раньше общественный транспорт уважали, то сейчас могут себе позволить и перекрыть дорогу, и подрезать, не осознавая, что это ведет к падению в салоне, то есть к ДТП. Случалось даже рукоприкладство, были случаи нападения на водителей и кондукторов. Давно напрашивается потребность выделения полосы для общественного транспорта. Постепенное, поэтапное выделение таких полос позволило бы мягко внедрить их по всему городу.

Галина Кубасова, нарядчик поездных бригад, работает на предприятии свыше 33 лет:

– Я давно работаю на автотранспортном предприятии, разные должности занимала, но всегда была близка моя работа именно к водителям. Огромный почет был у специальности водителя общественного транспорта. Во многом на это влиял размер заработной платы, порядка 500 руб. зарабатывал водитель автобуса, что было выше среднего заработка по области. Сейчас это совсем другая история. Заработок водителя не удовлетворяет многих работников. К тому же напряженность рабочего процесса возросла. Ежедневно ощущается нехватка людей. Если



Перед выходом на линию

в прежние времена подготовка кадров была организована государственной системой образования, которая имела тесную связь с нашим предприятием, и на предприятие приходили готовые к труду специалисты-профессионалы, то сейчас поиском и зачастую обучением людей занимается само предприятие. Да и современные ценности не ориентируют молодежь к труду. Совсем недавно на нашем предприятии удалось поднять всем сотрудникам заработную плату, которую мы действительно ощутили, и это дало свой результат: водители, ранее уволившиеся, заинтересовались, и буквально вчера двое сотрудников написали заявление о приеме на работу.

Владимир Климов, начальник участка ремонта, стаж 48 лет:

– Костяк коллектива составляют работники с большим опытом. Молодежь идет к нам неохотно. Основная причина – низкий уровень заработной платы. От меня, например, уходили слесари работать продавцами-консультантами. Вторая причина – слабая система образования. Молодой специалист на работу приходит с низким уровнем знаний. Огромный багаж он получает непосредственно на рабочем месте. За последние 3 месяца несколько поправилась ситуация с зарплатой, люди в коллективе почувствовали улучшения и даже отношения улучшились.

АО «Электротранспорт»: цифры и факты

Сегодня АО «Электротранспорт» – стабильное, финансово устойчивое предприятие. На предприятии трудятся 1 500 человек, имеются 4 ремонтных депо, в которых обслуживаются 111 троллейбусов, 142 автобуса, около 40 единиц прочей техники. Имеется физкультурно-оздоровительный комплекс. В 2019 году введены 2 новых цеха, в январе 2022 начато строительство цеха для ремонта автобусов. В городе Мурманске работают 4 троллейбусных и 15 автобусных социально значимых маршрутов общей протяженностью 471,6 км, имеются 328 остановочных пунктов. На остановочных пунктах установлены 40 электронных остановочных табло. Служба энергоснабжения обслуживает 11 телеуправляемых тяговых подстанций, 64,6 км контактной сети в однопутном исчислении, 1609 опор.

Предприятие в 2021 году обновило парк техники: получены 13 троллейбусов, 20 автобусов. Пандемный период 2020

года позволил приобрести лишь 14 автобусов. В 2019 году приобретены 12 троллейбусов, 9 автобусов, 2 единицы спецтехники.

Общий пробег троллейбусов по дорогам города за всю историю предприятия составил свыше 350 млн км.

Ежегодно троллейбусы АО «Электротранспорт» перевозят 43–45 млн пассажиров.

За 60 лет перевезено 3 млрд 350 млн человек – это почти половина населения планеты Земля.

С 2019 года введена безналичная система оплаты проезда банковскими картами.

В 2021 году низкопольный троллейбус «Авангард» с увеличенным автономным ходом впервые в истории города Мурманска совершил рейс в Росту – северную часть города.

В 2022 году на обновление парка автобусов и троллейбусов планируется направить более 450 млн руб. На эти средства

из бюджета области и предприятия предполагается закупить не менее 35 единиц автобусов и троллейбусов. Цель – за три ближайших года обновить автобусно-троллейбусный парк до уровня, при котором средний возраст одной единицы транспорта не превысит пяти лет.

АО «Электротранспорт» принимает участие в национальном проекте «Производительность труда». По словам Сергея Коробкова, участие в проекте – дополнительный стимул повысить эффективность своей работы, получить большую доходность, потратив меньше ресурсов.

Предприятие являлось лауреатом Международного конкурса «Золотая колесница», конкурсов «Лучшие товары и услуги», «Наша марка», «Лучший потребитель тепловой энергии», находилось в верхних строках рейтинга городов, где население довольно услугами общественного транспорта в 2018–2021 годах.



Преодолевающая кризис

АО «Мурманскавтотранс» уверенно наращивает объемы перевозок



**Генеральный директор
АО «Мурманскавтотранс»
Зоя Фатова**

В Мурманской области в последнее время стабильно увеличивается количество рейсов на популярных автобусных маршрутах. По результатам анализа пожеланий и предложений жителей минтрансом Мурманской области в новом году решено было увеличить объемы перевозок.

Программа обновления общественного транспорта также набирает обороты. С начала года на муниципальных маршрутах ЗАТО город Североморск, например, работают только новые автобусы, закупленные при поддержке из областного бюджета. С 11 февраля новые автобусы начнут курсировать на межмуниципальных маршрутах.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис подчеркнул, что 90 единиц новой пассажирской техники, полученной в прошлом году, – только начало масштабного обновления и в течение 2022–2023 годов общественный транспорт Кольского Заполярья существенно преобразится. На эти цели ежегодно предусматривается выделять около 800 млн руб.

Сегодня крупнейший пассажирский перевозчик на социально значимых муниципальных и межмуниципальных маршрутах в Мурманской области – АО «Мурманскавтотранс».

Акционерное общество обеспечивает перевозку населения по 37 маршрутам, из которых 10 городских, 24 пригородных, 3 междугородных. Общая протяженность маршрутной сети – 1,5 тыс. км. В распоряжении АО «Мурманскавтотранс» 200 автобусов. Ежедневно на маршруты выходят до 140 единиц транспорта, которые перевозят 20 тыс. пассажиров.

На начало 2022 года на предприятии работают 570 человек (в 2019-м – 678, в 2020-м – 536 человек.). Непосредственно сами перевозки обеспечивают 190 водителей и 100 кондукторов.

С изменением экономической ситуации произошли большие перемены в структуре АО «Мурманскавтотранс». Из 22 предприятий, работавших прежде, остались четыре: автоколонна № 1378 (г. Апатиты), автоколонна № 1442 (г. Мончегорск), автоколонна № 1443 (г. Кандалакша), Североморское АТП (г. Североморск и представительство в г. Мурманске).

Илья Демидович, первый заместитель генерального директора АО «Мурманскавтотранс»:

– Когда весь транспорт региона в прошлом году передали в ведение областного министерства, мы сразу ощутили перемены к лучшему. Если раньше за перевозки в границах каждого города отвечал муниципалитет: проводил конкур-

сы, разыгрывал контракты, в том числе финансировал эту работу, – то теперь всем этим занимается областное министерство транспорта и дорожного хозяйства. И сразу все почувствовали, что в системе наведен порядок. В Кировске мы, например, получаем возмещение по контрактам от Минтранса около 8,5 млн руб. в месяц. А в 2019 году от города получали всего 6,5 млн в год. Все от нас требовали, но никак не помогали. Работа была тяжелая и нервная.

А сейчас нам не надо ездить по городам и весям, участвовать в совещаниях с людьми, которые порой не имеют четкого понимания решения вопроса. Сейчас если минтранс собирает совещание, на нем знающими людьми принимаются решения, определяются пути и способы выполнения этих решений и система контроля. Трудиться стало и легче, и интереснее, а самое главное – стало эффективнее. Конфликтов стало меньше, понимания – больше.

В 2021 году мы впервые получили весьма ощутимую помощь – около 100 млн руб. на приобретение новой техники. В конце прошлого года получили 20 единиц этой новой техники – большие низкопольные автобусы НеФАЗ. На ближайшие годы зарезервированы дополнительные средства на покупку новой техники для пассажирских перевозок.

Конечно, мы и сами многое сделали, ощущая такую серьезную поддержку.

Прежде всего нас волновала ситуация с кадрами. Мы запустили программу обучения водителей категории Д в учебно-курсовом комбинате. Если в 2018 году водители массово бежали работать на маршрутки, то теперь идут обратно. Мы обеспечили людям достойные условия труда, с 2019 года начали обновление подвижного состава, навели порядок во внутренней работе. Поначалу было много недозволенных, но когда мы выложили, что называется, карты на стол, объяснили людям, чего мы хотим и чего ждем от них, – дело пошло.

За последние два года за счет собственных средств предприятия мы подняли зарплату водителей на 25%. Мы понимали, что если этого не сделаем, просто потеряем людей.

Навели порядок, теперь меньше переработок, людям стало легче трудиться. Мы одновременно снижали количество отработанных часов и повышали зарплату. То есть, отработав меньше, в зарплатке наши сотрудники не теряли.

Начиная с середины 2021 года очень много занимались улуч-



Олег Ушаков (слева), директор Североморского АТП АО «Мурманскавтотранс», и Илья Демидович, первый заместитель генерального директора АО «Мурманскавтотранс»

шением условий труда, стараясь сделать их более комфортными. Помимо обновления подвижного состава, закупали новые спецовки, средства индивидуальной защиты и прочее. Усилили ремзону. Прежде водители сами зачастую ремонтировали автобусы, теперь это исключено. Водитель должен работать на маршруте. Максимум, что он может сделать, – отбуксовать колесо или поменять лампочку. Все остальное должно делаться в ремзоне. Мы стали тратить значительные средства на покупку запчастей, печек, чтобы водителю и кондуктору было тепло. Пересмотрели нормы расхода топлива, чтобы они на этом не экономили. Все делалось для того, чтобы водитель пришел и спокойно работал, а не нервничал себе трепал.

Олег Ушаков, директор Североморского АТП АО «Мурманскавтотранс»:

– Мы перешли на контрактную систему работы. Полностью вошли в режим работы по этой схеме. Минтранс выделяет средства, финансирование увеличивается.

На наших предприятиях выплачивается полностью белая зарплата. В прошлые годы у нас были сильно занижены тарифы, мы несли серьезные потери. Было немало судебных дел, кстати, многие из них мы выиграли. Еще раз скажу, что нам сильно помогли областные власти. Мы получили льготы по налогам, средства на зарплату, приобретение техники и т. д.

Сегодня мы планируем участие в национальном проекте «Производительность труда». В прошлом году у нас не получилось, но в этом мы уже подготовили документы для участия.

Правда, есть одна проблема, которая давно нас волнует и до сих пор не решена.

Дело в том, что наш автовокзал, с 60-х годов занимавший помещение в центре Мурманска и обслуживавший пригородные и междугородные маршруты, ныне практически перестал существовать. Хотя автовокзал зарекомендовал себя добросовестным арендатором, всегда своевременно оплачивал все арендные платежи, за свой счет провел серьезный ремонт и реконструкцию помещения. Также за свой счет была отремонтирована часть улицы. Теперь автовокзала по сути нет. Остались лишь автокассы, и автовокзал совершенно не соответствует всем требованиям, предъявляемым к подобным объектам.

Илья Демидович:

– В Мурманске автовокзал приписывается к железнодорожному вокзалу, рядом морской вокзал. Так сложилось исторически, и это было удобно для пассажиров. Автовокзал всегда был структурным подразделением «Мурманскавтотранса». В 2000-х годах он выделился в отдельное юридическое лицо, стал ООО и с 2004 года арендовал помещение по договору с муниципалитетом.

Сегодня мы снимаем небольшое помещение в соседнем жилом доме, где расположены наши автокассы. С минтрансом области работаем над тем, чтобы получить на основе договора аренды территории в городе, которую мы готовы обустроить за свой счет, и сделать там нормальный автовокзал, соответствующий всем требованиям, предъявляемым к предприятиям такого типа.

Олег Ушаков:

– Там, где был автовокзал, сейчас работает пивной ресторан. Видимо, для города это более важный объект, чем социально значимый автовокзал. И раньше на территории автовокзала было не особенно просторно, а теперь и вовсе стало тесно. Естественно, там теперь отсутствует какой-либо порядок, автобусы – и наши, и коммерческие – стоят в плотных рядах, и пассажирам приходится бегать и искать нужную машину: ни посадочных площадок, ни навесов, ничего, что делало бы пребывание пассажира на автовокзале удобным и безопасным. Да и такое соседство, согласитесь, не вполне уместно...

Илья Демидович:

– Дело еще и в том, что в Мурманске в данный момент запланирован проект объединения в единый транспортно-пересадочный узел морского, железнодорожного и автовокзала.

Любой транспортный узел – ворота города. С учетом того, что в области активно развивается туристический бизнес, нормальный автовокзал городу просто необходим. На большинстве межмуниципальных и междугородных маршрутов работаем мы, и нам не безразлична ситуация вокруг автовокзала. Причем часть маршрутов, в основном социально значимых, обслуживаем только мы. Коммерческие же направления обслуживают другие перевозчики. Там в основном идет погоня за деньгами. О транспортной безопасности, комфорте и прочих преимуществах общественного транспорта речь не идет.

РЖД продвигает идею забрать эту территорию себе – мы были категорически против, но им удалось добиться своего. Теперь территория будет со всех сторон закрыта шлагбаумами, а автобусники обложены новой данью.

Мы на всех уровнях доказывали, что при таком развитии событий все расходы лягут дополнительным бременем на бюджет. Потому что коммерческие перевозчики туда не пойдут, чтобы не увеличивать за счет новых сборов стоимость проезда, и будут подбирать пассажиров там, где им удобно. И тут уж не до какой-то транспортной безопасности.... В результате крайними останутся легальные автобусы, потому что им деваться некуда. Они предсказуемо нарастят расходы, чтобы просто выжить. А у минтранса появится новая головная боль.

Мы же стараемся просто честно и добросовестно выполнять свою непростую работу. Внедрение новых технологий оплаты проезда, улучшение качества обслуживания наших пассажиров, сокращение интервалов движения автобусов, – все эти задачи решает предприятие сегодня, а эффективность, надежность и безопасность остаются главными приоритетами в работе АО «Мурманскавтотранс».



Над спецвыпуском работали:

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

Юрий Бурылин – главный редактор

**Людмила Изъюрова,
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»**

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

На правах рекламы