



Транспорт и дороги Новосибирской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Реализовать потенциал

Конкурентоспособная экономика — залог будущего региона



— **Андрей Александрович, в последние годы Новосибирская область сохраняет положительную динамику экономического развития. Удалось ли ее сохранить в текущем непростом периоде?**

— Действительно, в текущем году экономика Новосибирской области, как и в целом страны, подверглась негативному воздействию, вызванному сложившейся непростой геополитической ситуацией, санкционным давлением. Тем не менее по итогам первого полугодия, как и по итогам 2021 года, по большинству показателей социально-экономического развития Новосибирской области сложилась положительная динамика. Незначительная негативная тенденция в рассматриваемых периодах сохраняется в оптовой торговле, что связано в большей степени с нарушением логистических процессов, обусловленных санкционным давлением со стороны недружественных стран, значительным ограничением по внешнеэкономической деятельности, а также с высоким уровнем развития отрасли в период 2017–2018 годов, когда сложилась высокая база.

— **Как оцениваете исполнение национальных проектов в условиях экономической неопределенности?**

— Динамику реализации нацпроектов оцениваем положительно. Объемы финансирования и результаты в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в регионе растут: в 2021 году объем финансирования составил 6,4 млрд руб., в 2022 году — 8,1 млрд руб. По состоянию на 5 августа 2022 года кассовое исполнение составляет 46,1%. В 2022 году успешно проведена контрактация объектов дорожной отрасли. В рамках нацпроекта БКД ведутся работы на 107 дорожных объектах, из них 96 — вводные. Уже завершены работы на 27 объектах, из них 10 введены в эксплуатацию. Всего по итогам дорожных работ, выполненных за 5 лет в Новосибирской области, отремонтированы, реконструированы и построены 960 км дорог, установлены почти 100 светофоров и более 10,5 тыс. дорожных знаков, 20 км освещения — это неплохой результат.

— **В регионе есть большой опыт реализации проектов государственно-частного партнерства (ГЧП). Насколько перспективен этот механизм в условиях новых вызовов в экономике страны?**

— Считаем, что ГЧП является перспективной формой реализации инфраструктурных проектов, позволяет повысить эффективность использования бюджетных средств, существенно снижая на-

грузку на бюджет региона, и обеспечить создание большего количества объектов социальной инфраструктуры. Механизмы ГЧП дополняют и расширяют инструменты федеральной поддержки в условиях новых вызовов в экономике страны. Особенно это актуально в отношении транспортных проектов с учетом постепенной переориентации транспортных потоков на азиатские направления, что формирует перспективы формирования в Новосибирской области новых транспортных артерий и развития старых на основе инвестиционных механизмов ГЧП с привлечением внебюджетного финансирования. В условиях возрастания нагрузки на транспортную сеть инструменты ГЧП позволяют не только строить, но и эффективно эксплуатировать объекты транспортной инфраструктуры.

На основе крупнейшего в регионе транспортного проекта — «Строительство мостового перехода через р. Обь в створе ул. Ипподромской г. Новосибирска», реализуемого на принципах концессии, регион приобрел уникальный опыт в сфере ГЧП. Наработки и компетенции, приобретенные в рамках данного проекта, используются для развития на основе ГЧП не только транспортной, но и социальной инфраструктуры в регионе. Думаю, в дальнейшем механизмы ГЧП, без-

условно, будут востребованы и эффективно использованы в условиях новой экономической реальности с целью перспективного развития Новосибирской области и страны в целом.

— **С прошлого года в Новосибирской области стартовала программа строительства инфраструктуры за счет инструментов «инфраструктурного меню». Насколько эффективен этот инструмент?**

— С конца 2020 года правительством Новосибирской области ведется работа по реализации постановления Правительства РФ № 1704 — одного из инструментов «инфраструктурного меню». Документом предполагается, что средства бюджета субъекта, высвобождаемые в 2021–2024 годах в результате снижения объема погашения задолженности региона перед Федерацией по бюджетным кредитам, будут направлены на создание новых объектов инженерной и транспортной инфраструктуры. Списанию подлежит задолженность субъекта в объеме поступления в федеральный бюджет в течение периода погашения реструктурированной задолженности налоговых доходов от реализации новых инвестиционных проектов.

Окончание на 2-й стр.



Федеральная автомобильная дорога Р-254 «Иртыш»



Реализовать потенциал

Окончание.
Начало на 1-й стр.

Механизм направлен на поддержку инвестиционной активности регионов, привлечение частных инвестиций и дополнительных налоговых отчислений в бюджеты всех уровней, а также на создание новых рабочих мест, что позволит одновременно направлять средства на развитие экономики и снижать долговую нагрузку регионов.

В настоящее время в соответствии с актуализированной заявкой Новосибирской области в сводный перечень входят 29 инвестиционных проектов, общий объем инвестиций которых составляет 202,5 млрд руб., для реализации которых планируется построить более 10 км автомобильных дорог. Общая стоимость строительства (реконструкции) объектов инфраструктуры – 14,4 млрд руб.

Общий лимит высвобожденных в результате списания долгов по бюджетным кредитам, который будет направлен на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры, составляет 15,07 млрд руб. Реализация данных проектов позволит создать 6880 рабочих мест и более 70 млрд руб. налоговых отчислений в бюджеты всех уровней за 10 лет реализации проектов.

В частности, на территории Новосибирской области в период 2021–2024 годов планируется создать объекты инфраструктуры, необходимые для развития: промышленно-логистического парка Новосибирской области; технопарка Новосибирского Академгородка на площадках по ул. Инженерная и в п. Ложок Барышевского сельсовета Новосибирского района; создаваемого индустриального парка «Южный ПЛП»; комплексной парковой зоны «Верх-Тулинский»; территорий опережающего социально-экономического развития «Линево» и «Горный».

Кроме того, в Новосибирской области реализуются инфраструктурные проекты с применением механизма предоставления инфраструктурных бюджетных кредитов. Этот механизм позволяет привлекать федеральные средства на реализацию инфраструктурных проектов под меньший процент по сравнению с банковским финансированием. На текущий момент область привлекла средства инфраструктурного бюджетного кредита на реализацию восьми проектов,



Губернатор Новосибирской области Андрей Травников и министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий Костылевский смотрят дороги

в частности в целях строительства автомобильной дороги общего пользования в рамках комплексной застройки жилого квартала на территории Новосибирска.

– **Какова политика региона в части предоставления мер государственной поддержки бизнесу в текущих условиях – в преломлении на транспортную сферу?**

– Мы принимаем беспрецедентные меры, направленные на оптимизацию совершения таможенных операций. В приоритетном порядке совершаются таможенные операции по перечню первоочередных товаров, на треть сокращено время проведения таможенных осмотров декларируемых грузов.

В части авиаперевозок с 13 июня 2022 года в аэропорту Толмачево авиакомпания «Авиастар-ТУ» после проработки с Новосибирской таможней реализует новую логистическую схему ввоза в Россию товаров из Китая воздушным транспортом.

Важную роль в работе Новосибирского транспортно-логистического узла сыграли складские комплексы и логистические парки. В настоящий момент в Новосибирской области развиты три транспортные коридора: Западный, Восточный и Южный. Основные

складские мощности располагаются на левом берегу Оби – 79%, на правом берегу – оставшийся 21%. Соответственно, запад имеет перевес по направлению выезда из новосибирского узла. В восточном направлении значительно меньше складских мощностей. В связи с этим в 2022 году идет активное развитие Восточной транспортно-логистической зоны, которая разделит грузопотоки для правой и левой частей города, разгрузит улично-дорожную сеть Новосибирска. Данное направление весьма выгодно для концентрации грузопотоков с Востока, из Забайкалья и Китая.

В 2022 году планируется начать реализацию развития железнодорожной и контейнерной инфраструктуры промышленно-логистического парка «Мошковский». В парке планируется реализовать полный логистический цикл глубокой переработки древесины: доставка сырья – переработка древесины – погрузка в контейнеры – формирование контейнерного поезда. В настоящее время реализованы первые три фазы, а контейнерный поезд формируется на «Евросиб» или в Клевшихе (в зависимости от загруженности терминала).

В конце 2022 года в промышленно-логистическом парке «Восточный» запланирован ввод первого этапа контейнерного терминала «Восточные Ворота» (входит в группу компаний «Максима Логистик», которая является одним из крупнейших логистических операторов России).

Стоит отметить, что в настоящее время в работе находится проект совместного предприятия на базе терминально-логистического центра «Евросиб-Терминал-Новосибирск» и Китайских железных дорог, основной задачей которого является обеспечение и управление контейнерным парком.

Минэкономразвития Новосибирской области совместно с минтрансом Новосибирской области, Агентством инвестиционного развития Новосибирской области и Новосибирской таможней в регулярном режиме работают с предприятиями региона над решением возникающих проблем по логистике.

Новой мерой поддержки транспортных компаний является софинансирование транспортировки продукции субъектов малого и среднего предпринимательства. Центр поддержки экспорта Новосибирской области софинансирует транспортировку продукции субъ-

ектов малого и среднего предпринимательства, предназначенной для экспорта.

Новая мера, которую очень ждали экспортеры, – субсидия до 80% транспортных расходов по российскому плечу до границы – появилась у Центра поддержки экспорта в этом году. Условия софинансирования: не более 500 тыс. руб. на один субъект малого и среднего предпринимательства и не более 5 млн руб. на статью. Эта услуга включает в себя содействие в организации и осуществлении транспортировки продукции, погрузочно-разгрузочных работ, перегрузки с одного транспорта на другой, сортировки, консолидации, разукрупнения, маркировки, паллетирования, переупаковки продукции субъекта малого и среднего предпринимательства на территории РФ в целях экспорта продукции на внешние рынки.

– **Какие приоритеты ставит в своем развитии регион на долгосрочную перспективу?**

– К 2030 году Новосибирская область станет территорией, привлекательной для жизни и ведения бизнеса, создающей условия для гармоничного развития человека и устойчивого роста экономики, опирающейся на интеграцию значительного научно-образовательного потенциала и эффективной бизнес-среды. Достичь желаемого будущего позволит реализация стратегических приоритетов, определенных Стратегией социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2030 года. Это развитие человеческого капитала и социальной сферы, развитие конкурентоспособной экономики с высоким уровнем предпринимательской активности и конкуренции, а также создание современной и безопасной среды для жизни, преобразование городов и поселков Новосибирской области. Вместе с тем в настоящее время планируется корректировка отдельных направлений Стратегии социально-экономического развития Новосибирской области с учетом национальных целей развития и целевых показателей их достижения до 2030 года, Единого плана по достижению национальных целей развития РФ на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года, факторов, оказывающих влияние на социально-экономическое развитие региона в связи с геополитической обстановкой.



Автомобильная дорога №4. Кольцово



Консолидируя ресурсы,

будет развиваться транспортный комплекс Новосибирской области



Новосибирская область совершенно справедливо считается крупнейшим транспортным узлом восточной части России. Здесь пересекаются крупнейшие железнодорожные, автомобильные, авиационные и речные маршруты. Новосибирск связывает Сибирь, Дальний Восток и Среднюю Азию с европейскими регионами России. Международный аэропорт Новосибирск (Толмачево) – крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией. Как эти сегменты развиваются в условиях меняющейся экономики – рассказывает в интервью министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий КОСТЫЛЕВСКИЙ.

Анатолий Викторович, какой объем дорожных работ запланирован на текущий год?

– Всего в 2022 году в Новосибирской области запланировано отремонтировать более 500 км автодорог, что на 84,4 км больше, чем в прошлом году. Порядка половины этого объема приходится на объекты национального проекта «Безопасные качественные дороги». В рамках проекта «Региональная и местная дорожная сеть» предусмотрен общий объем финансирования 14,42 млрд руб. В этом сезоне работы выполнялись на 129 объектах. На конец августа было выполнено устройство 2,26 млн кв. м верхних слоев дорожной одежды, что составляет 62,9% от плана на 2022 год.

Одним из самых масштабных объектов на областных дорогах текущего дорожно-строительного сезона является автодорога Новосибирск – Кочки – Павлодар. До окончания сезона дорожники планируют привести в нормативное состояние больше 40 км трассы в четырех районах Новосибирской области: Ордынском, Кочковском, Краснозерском и Карасукском. Другой объект – дорога Купино – Карасук в Татарском районе, где будут приведены в нормативное состояние 5,3 км. В текущем году будут завершены работы на трех объектах реконструкции в Новосибирске – Гусинобродском шоссе, ул. Кедровой и 2-й Станционной. В рамках нацпроекта активными темпами ведется строительство подъездных дорог, обеспечивающих транспортную доступность к Многофункциональной ледовой арене – это три крупных дорожных объекта. Завершение работ здесь запланировано на конец года.

Добавлю, что во исполнение поручения Росавтодора сейчас в области разрабатывается перечень объектов опорной сети, включающий данные по нормативному состоянию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения на ближайшую пятилетку. В Новосибирской области опорная сеть региональных дорог имеет протяженность 986,79 км, из которых в нормативном состоянии находятся 42%. Будут предусмотрены первоочередные мероприятия на автомобильных дорогах регионального значения, входящих в опорную сеть, в целях приведения до конца 2027 года в

нормативное состояние не менее 85%.

– Как видится перспектива проектирования и строительства Южного транзита?

– Создание Южного транзита г. Новосибирска началось в 2014 году с ввода в эксплуатацию его первого этапа – Бугринского моста через р. Обь. Второй этап Южного транзита позволит обеспечить транспортную связь между автомобильными дорогами федерального значения Р-254 «Иртыш» и Р-256 «Чуйский тракт», перераспределит транспортные потоки на магистральных улицах г. Новосибирска, замкнет создаваемое транспортное кольцо вокруг города, а также расширит мощность транспортно-логистических коридоров Запад – Восток и Север – Юг и Сибирского транзита грузов – и пассажиропотока между Юго-Восточной Азией и Западной Европой.

В 2019–2021 годах минтранс Новосибирской области выполнена корректировка обоснования инвестиций на строительство магистральной дороги непрерывного движения «Южный транзит». Заключение Главгосэкспертизы о проведении технологического и ценового аудита обоснования инвестиций получено 30 сентября 2021 года. Разработка проектной документации планируется в 2022–2025 годах. Общая протяженность магистрали с учетом транспортных развязок составит 22,2 км. Автодорога проходит как в городской черте, так и за ее пределами. В черте города она соответствует магистральной дороге I класса протяженностью 14,2 км, за городом – технической категории IB протяженностью 8 км. Предусматривается устройство от 4 до 6 полос движения с расчетной скоростью не менее 120 км в час, что позволит обеспечить пропускную способность автодороги в объеме до 120 тыс. автомобилей в сутки. Выполнение строительно-монтажных работ возможно в 2025–2030 годах. Распределение средств федеральной поддержки по годам реализации будет сформировано при подготовке финансовой модели реализации проекта. В настоящее время подготовлена конкурсная документация.

– Вы упомянули о большой протяженности территориальных автодорог. Как можно оценить связанность районов с областным центром?

– Маршрутная сеть Новосибирской области состоит из 949 маршрутов регулярных перевозок, из них 785 маршрутов регулярных перевозок пассажиров по муниципальным городским (внутрипоселковым) маршрутам и муниципальным внутрирайонным маршрутам (в том числе 13 муниципальных троллейбусных маршрутов, 10 муниципальных трамвайных маршрутов и 2 муниципальных маршрута метрополитена) и 164 межмуниципальных маршрута регулярных перевозок. Всего на маршрутах Новосибирской области закреплены 3566 автобусов.



Автобусы в Колывани

Сформировавшаяся маршрутная сеть Новосибирской области в значительной степени обеспечивает потребности населения в пассажирских перевозках. Все районы области и крупные муниципальные образования Новосибирской области охвачены транспортным сообщением. В межмуниципальном внутриобластном сообщении все районные центры области связаны с городом Новосибирском. В 2022 году уровень охвата жителей населенных пунктов муниципальных районов Новосибирской области внутренним водным, пригородным железнодорожным или регулярным автобусным сообщением составил более 98%.

Для объективного анализа транспортной ситуации Минтранс Новосибирской области ежегодно проводятся социологические исследования для определения удовлетворенности населения качеством транспортного обслуживания.

– Авиаотрасль считается наиболее пострадавшей в условиях санкций. Подтверждают ли это итоги деятельности авиаперевозчиков и АО «Аэропорт Толмачево»?

– По итогам 2021 года аэропорт Толмачево обслужил рекордное количество пассажиров – 6,761 млн, что на 0,2% больше, чем в докризисном 2019 году. Причем на внутренних воздушных линиях это количество увеличилось на 23,3%. Грузопоток составил 35 111 тонн (+2,9% к предыдущему году), что также является рекордным значением и превышает показатели предыдущих лет. За первое полугодие текущего года пассажиропоток достиг 727 024 пассажиров, что на 8,6% больше аналогичного показателя июня 2021 года.

Вообще международный аэропорт Новосибирска Толмачево – это крупнейший за Уралом транзитный авиаузел на важнейших направлениях между Европой и Азией. Маршрутная сеть насчитывает порядка 100 направлений полетов. По пассажиропотоку он занимает 5-е место в стране. Сейчас ведутся работы по возведению нового аэровокзального комплекса. Его площадь составит более 100 тыс. кв. м. В первой очереди, которую планируется завершить к концу 2022 года, построят новый терминал площадью 56 тыс. кв. м, который позволит принимать порядка 10 млн пассажиров в год. Уже завершены отделочные работы всех зон, работы по устройству кровли, светопрозрачных фасадных конструкций. Смонтированы в проектное положение лифты и эскалаторы. На данный момент ведутся монтаж инженерно-технического оборудования и пусконаладочные работы, благоустройство прилегающей территории. В результате реализации первого этапа реконструкции мы получим современный и комфортный терминал, где будут производиться основные и самые видимые для пассажиров технологические операции – регистрация на рейсы, оформление и обработка багажа,

предполетный досмотр и контроль посадки на борт воздушного судна.

– Каковы показатели деятельности железной дороги за 2021 год и 6 месяцев 2022 года?

– По итогам 2021 года силами АО «Экспресс-пригород» были перевезены 19,5 млн человек, что выше уровня 2020 года на 14,2%. В I полугодии 2022 года услугами компании воспользовались 9,4 млн пассажиров, что на 1% больше, чем в том же периоде 2021 года. Росту пассажиропотока способствовали планомерная работа по расширению маршрутной сети, запуску новых маршрутов в черте города Новосибирска, предоставление новых услуг и сервисов, в том числе системы быстрой регистрации поездов для пассажиров по банковской карте. В рамках реализации I этапа проекта «Городская железная дорога» в июле 2021 года был открыт новый остановочный пункт Пригородный простор, запущены четыре новых транзитных маршрута через станцию Новосибирск-Главный на участке Новосибирск-Восточный – Пригородный простор, в декабре 2021 года запущены еще шесть маршрутов. За год с момента запуска проекта 10 городских маршрутами воспользовались более 300 тыс. пассажиров.

– В области функционирует речной транспорт. Как проходит навигация 2022 года?

– Руководствуясь действующим законодательством и в соответствии с полномочиями, министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области заключены договоры с ООО «Речфлот» на организацию транспортного обслуживания пассажиров на р. Обь на сезонных пригородных маршрутах «Речной вокзал – Седова Займка» и «Речной вокзал – Тихие зори» на период навигации 2022 года. Начало навигации – 1 мая, окончание запланировано до 30 сентября 2022 года. Речные маршруты традиционно пользуются популярностью среди населения. Ими пользуются как дачники, так и горожане, которые предпочитают добираться до места назначения без пробок. Цена проезда не увеличилась с прошлого года и составляет от 50 до 150 руб., детский билет стоит 50% от тарифа. Порядок проезда граждан на пригородной речной линии и действие всех предусмотренных законодательством льгот остается прежним. Мы считаем, что у речного транспорта в Новосибирске есть перспективы, так как Новосибирск достаточно вытянут вдоль береговой линии. В связи с этим рассматриваются различные варианты маршрутов, в том числе до микрорайонов Шлюз и ОбьГЭС. Также идет процесс оборудования платформ для посадки.

– В свете вышесказанного: для региона открываются новые возможности в сегменте туризма. Готова ли к этому транспортная инфраструктура?

– С начала 2022 года в регионе начала действовать новая государственная программа «Развитие ту-

ризма в Новосибирской области». Основными мерами поддержки, направленными на развитие туризма в регионе, стали муниципальные субсидии и гранты предпринимателям при условии 30%-ного софинансирования проекта. Средства гранта могут быть направлены на создание объектов туризма, обустройство инфраструктуры, приобретение туристского и гостиничного оборудования, обустройство турмаршрутов и реализацию проектов цифрового туризма. Благодаря грантовой поддержке удалось поддержать 22 предпринимательские инициативы, реализация которых позволит жителям и гостям Новосибирской области пользоваться обновленной туристической инфраструктурой уже в следующем году. Субсидии на реализацию мероприятий по развитию инфраструктуры досуга и отдыха не только в г. Новосибирске, но и в районах области в 2022 году были выделены четырем муниципальным образованиям.

Повышению качества предоставляемых услуг в сфере туризма Новосибирской области будет способствовать введение новых федеральных стандартов и требований в сфере гостеприимства. Так, например, в сентябре 2022 года стартует обязательная аттестация гидов и экскурсоводов, которая позволит обезопасить туристов от некачественных услуг.

– Совсем недавно в Новосибирске завершился Сибирский транспортный форум. Какие были сделаны основные выводы по итогам его работы?

– Организаторами форума выступили правительство Новосибирской области при поддержке Минтранса России и Комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры. Действительно, на форуме обсуждались ключевые аспекты функционирования всех видов транспорта, развития транспортно-логистической инфраструктуры и дорожного комплекса. Как было сказано в резолюции форума, для достижения современного уровня инфраструктуры необходимо уделять особое внимание таким параметрам как удовлетворение транспортного спроса, комплексная безопасность, качество транспортных услуг, совершенствование нормативной правовой базы на всех уровнях власти. Драйвером развития должны послужить инвестиции, привлеченные на основании государственно-частного партнерства в государственные транспортные проекты. Еще одной важнейшей задачей является создание единого транспортного пространства – стремление к достижению конкурентной и ресурсосберегающей транспортной системы, которая содержит основные направления Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Решение данных задач возможно при консолидации ресурсов, применении общего планирования и управления, в том числе и транспортным комплексом.



Городская электричка



Качество дорог — качество жизни

Приоритеты — транспортная доступность и безопасность

Транспортная доступность и связанность территорий, строительство обходов городов и повышение пропускной способности дорог на подъездах к крупным населенным пунктам определены как одни из приоритетных направлений развития дорожно-транспортного комплекса страны. Все эти задачи напрямую касаются регионов, входящих в Сибирский федеральный округ и, в частности, Новосибирской, Кемеровской, Омской, Томской областей. О том, какие значимые объекты уже стали частью опорной сети, а какие объекты найдут свое воплощение в ближайшем будущем — в интервью с руководителем Федерального управления автомобильных дорог «Сибирь» Дмитрием ТУЛЕЕВЫМ.

— **Дмитрий Аманович, как в целом можно охарактеризовать состояние сети федеральных дорог, подведомственных ФКУ «Сибуправтодор» и, в частности, автодорог, проходящих по территории Новосибирской области?**

— Уже несколько лет мы поддерживаем показатель протяженности подведомственных дорог в нормативном состоянии на уровне не менее 85%. Сегодня в оперативном управлении ФКУ «Сибуправтодор» находятся 2035 км федеральных дорог в Новосибирской, Омской, Кемеровской и Томской областях. В Новосибирской области это 805 км трасс Р-254 «Иртыш» с северным обходом Новосибирска, Р-255 «Сибирь», Р-256 «Чуйский тракт». Из них 67,5 км относятся к I технической категории, 737 км — ко II категории. В среднесрочных планах у нас значится увеличение протяженности участков I категории за счет строительства восточного обхода Новосибирска и реконструкции 20-километрового участка трассы Р-254 «Иртыш» на подъезде к областному центру — с 1422-го по 1442-й км.

— **Какие планы по выполнению дорожных работ в 2022 году?**

— Самым масштабным событием этого года для нас станет ввод в эксплуатацию после строительства и реконструкции автодороги Р-255 «Сибирь» на участке с 149-го по 158-й км. Этот объект находится на границе двух крупных промышленных регионов — Кемеровской и Новосибирской областей, сюда же примыкает дорога на Томск, поэтому интенсивность движения довольно высокая, и в перспективе будет только расти.

Чтобы сделать проезд максимально комфортным и безопасным, построили двухуровневую развязку с путепроводом на 150-м км, проложили новый участок дороги длиной 3,5 км и привели в порядок

оставшиеся 5,5 км, то есть уширили проезжую часть, заменили покрытие и элементы обустройства.

В трех километрах от новой развязки построили новый путепровод над железнодорожными путями взамен старого, пришедшего в негодность. В результате реализации проекта 9-километровый участок переходит из III технической категории во II. Сроки выполнения работ и их качество — на должном уровне. Добавлю, что это один из объектов национального проекта «Безопасные качественные дороги», точнее — федерального проекта «Развитие федеральной магистральной сети».

В Новосибирской области продолжается строительство Восточного обхода Новосибирска, это также объект национального проекта. Работы на I этапе идут в соответствии с графиком. Это 20-километровый четырехполосный участок движения с цементобетонным покрытием. В составе этапа — три транспортные развязки и семь мостовых сооружений общей длиной 1189 п. м. В том числе есть совмещенная эстакадная часть длиной 677 п. м с мостом через реку Иня, путепроводами над автомобильной дорогой и железнодорожными путями. В конце августа открыли движение по первому участку новой дороги — это путепровод с подходами к нему в составе строящейся транспортной развязки на пересечении обхода с региональной дорогой К19-р. Запуск путепровода позволил нам переключить движение с временной объездной дороги на новый участок.

По программе ремонта в Новосибирской области в этом сезоне приведем в нормативное состояние 77 км федеральных дорог и два путепровода. В Кемеровской области объем ремонта составит 120 км, в Омской — 77 км. В проекты капитального ремонта стараемся закладывать максимально возможный объем работ. Так, на участке с 6-го по 15-й км обхода города Юрги на Р-255 «Сибирь» в Кузбассе построили кольцевую развязку с линией электроосвещения. Еще на двух участках трассы Р-402 общей протяженностью 3,2 км, расположенных в заболоченной местности, подняли на два метра уровень проезжей части, чтобы ликвидировать угрозу подтопления. На двух объектах в Омской области довели проезжую часть до четырех полос движения и разделили встречные потоки. Работу по разделению встречных потоков планируем продолжать в ближайшие годы как в Омской области, так и в других подведомственных регионах. В приоритете — подъезды к областным центрам и крупным населенным пунктам, участки с высокой интен-



сивностью движения. В планах до 2026 года — завершить не менее 15 участков общей протяженностью более 200 км.

— **В оперативном управлении ФКУ «Сибуправтодор» — более 2 тыс. км, в том числе по Новосибирской области — более 800 км. При этом подавляющая часть — это участки II и III категорий. Насколько остро сейчас стоит проблема модернизации сети и увеличения ее пропускной способности?**

— Мы планомерно решаем задачу модернизации подведомственной дорожной сети путем строительства новых объектов, реконструкции существующих, а также серьезного капитального ремонта. С 2015 по 2020 годы выполнили реконструкцию 30 км трассы Р-254 «Иртыш» с 1392-го по 1422-й км, что позволило повысить техническую категорию участка с III до I. Готовимся продолжить эту работу на участке с 1422-го по 1442-й км, на подъезде к Новосибирску. Там планируем увеличить число полос с двух до четырех, а местами до шести. Проект уже разработан, строительно-монтажные работы начнем ориентировочно в 2025 году. Сюда же относятся уже упомянутые проекты строительства Восточного обхода Новосибирска и реконструкции Р-255 «Сибирь» на участке с 149-го по 158-й км. А в прошлом году в Кузбассе были введены в эксплуатацию обход города Мариинска и недалеко от него еще один реконструированный участок трассы Р-255 с 481-го по 486-й км,

где ликвидировано одноуровневое пересечение с железной дорогой путем строительства путепровода.

— **Вы несколько раз упомянули восточный обход Новосибирска. Прокомментируйте, пожалуйста, ход реализации этого проекта? На какой стадии находится III этап?**

— После смены генерального подрядчика строительство ведется плановыми темпами, наверстываем отставание, допущенное предыдущей подрядной организацией. Наряду со строительством I этапа, которое должно завершиться в 2024 году, продолжаем работу над проектом III этапа. Стараемся предусмотреть в проекте максимум технических решений для обеспечения комфорта и безопасности автомобилистов. Планируем оснащение современными средствами организации дорожного движения, рассчитываем на появление многофункциональных объектов дорожного сервиса.

— **Будут ли как-то меняться приоритеты, подходы в работе ФКУ «Сибуправтодор» в условиях новой реальности? Какие появляются новые вызовы в работе дорожного комплекса в условиях санкций, нестабильности в экономике?**

— Сегодня на федеральном уровне реализуется комплекс мер господдержки различных отраслей экономики, и дорожная отрасль не исключение. Это позволяет нам работать в плановом режиме, воплощать в жизнь те проекты, которые были запланированы ранее и строить планы на перспективу.

— **Какова статистика по аварийности на сети автодорог, подведомственной Сибуправтодору? Какие мероприятия проводятся для повышения уровня безопасности дорожного движения?**

— Основным условием обеспечения безопасности движения является соответствие дорог нормативным требованиям, и в последние годы мы поддерживаем этот показатель на уровне не менее 86%. На сегодняшний день наша подведомственная сеть протяженностью 2035 км в четырех регионах Сибири полностью отвечает требованиям безопасного проезда при условии соблюдения установленного скоростного режима. Ежегодно в плановом порядке ремонтируем порядка 15% протяженности, в круглогодичном режиме осуществляем комплекс работ по содержанию, ведем постоянную работу с собственниками объектов сервиса по испол-

нению требований федерального законодательства при устройстве и содержании территорий объектов и выездов на федеральные трассы.

В программы повышения безопасности движения входят такие мероприятия, как изменение схем организации движения; комплексное обустройство пешеходных переходов с установкой светофорных объектов с кнопкой вызова, ограничивающего пешеходного ограждения и стационарного электрического освещения; нанесение профильной шумовой разметки в местах запрещения обгона и горизонтальных шумовых полос в местах с длинными, ровными участками в продольном профиле и при подъезде к населенным пунктам; устройство шериф-балок, имитирующих сигнальное устройство патрульного автомобиля ДПС для привлечения внимания водителей. Ежегодно наращиваем количество приборов фотовидеофиксации, это действенная мера повышения водительской дисциплины.

В целом мы год от года отмечаем снижение количества ДТП и числа пострадавших. Хотя в разные периоды и в разных регионах бывают, конечно, и спады, и подъемы. Трассы Западной Сибири, соединяющие европейскую и азиатскую части страны, несут серьезную транспортную нагрузку, и сейчас, с активным развитием внутреннего туризма и перевозок, эта нагрузка увеличивается и будет расти в дальнейшем. Мероприятия по повышению безопасности движения мы совместно с региональными подразделениями ГИБДД реализуем на постоянной основе. Однако основными причинами остаются злостные нарушения правил дорожного движения, вождение в нетрезвом виде.

Отдельную группу виновников ДТП составляют дальнობойщики, нарушающие режим труда и отдыха, что приводит к засыпанию за рулем. Доля ДТП с участием грузовых автомобилей составляет около половины от всех совершенных ДТП в этом году, из них с участием грузового транзитного транспорта — около 70%. Необходимо отметить, что несколько грузовых автомобилей, попавших в ДТП, не были оснащены тахографами. Мы, со своей стороны, ведем постоянную работу по обеспечению безопасного и бесперебойного проезда по федеральной сети, однако для снижения количества ДТП срочно необходимо усиление контроля водительской дисциплины со стороны Госавтоинспекции.





В оперативном управлении государственного казенного учреждения Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» (ГКУ НСО ТУАД) находятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения протяженностью 12710,196 км. Из них, по данным на начало 2022 года, соответствовало нормативам только 42,5% – 5402,310 км. За время действия национального проекта «Безопасные качественные дороги» этот показатель увеличился более чем на 5,8%, однако дорожный комплекс региона на этом не собирается останавливаться. О том, какие знаковые объекты в ближайшее время БКД поможет привести в порядок и что поможет повысить долговечность ремонта, мы поговорили с руководителем ГКУ НСО ТУАД Владимиром Викторовичем ВОСПАНЧУКОМ.

– Владимир Викторович, расскажите, как реализуется в Новосибирской области нацпроект «Безопасные качественные дороги»?

– В этом году в рамках БКД мы ведем масштабные работы по реконструкции. Так, специалисты приводят в порядок 3-километровый участок автомобильной дороги 992 км а/д Р-254 – Купино – Карасук в Чистоозерном районе, который должны ввести в эксплуатацию до конца этого года. Также по нацпроекту подрядчики приступили к реконструкции дороги Сузун – Битки – Преображенка – 18-й км а/д К-13 (в гр. района) в Искитимском районе протяженностью 5 км с асфальтобетонным покрытием – сдавать его будут уже в следующем, 2023 году. Параллельно дорожники работают над продолжением реконструкции трассы Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий на участке км 12 – км 24 с вводом всего отрезка до 2026 года (в 2024 году сдадим 1,78 км). И продолжим реконструкцию автомобильной дороги Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пред. РФ) на участке Новосибирск – Ярково. Здесь в 2021 году уже введено 7,3 км, а до конца 2023 года сдадим еще 1,4 км.

Дороги в надежных руках

Национальный проект «Безопасные качественные дороги» успешно реализуется в Новосибирской области



– Но ваши подрядчики выполняют не только реконструкцию, но и ремонт в рамках нацпроекта. На каких участках сейчас идут работы?

– Всего в программе БКД на 2022 год запланировано выполнить работы по ремонту на 308,9 км с учетом финансирования из федерального бюджета в объеме 3,9 млрд рублей.

Основные ремонтные работы идут на дороге Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пред. РФ) в Карасукском, Кочковском, Краснозерском и Ордынском районах на участках общей протяженностью 80 км. Еще 19 км подрядчики приводят в порядок на а/д 104-й км а/д Р-256 – Сузун в Сузунском и Черепановском районах. Параллельно прово-

дятся работы в Чановском районе на отрезке дороги Чаны – Венгерово – Кыштовка протяженностью 7,8 км. Примерно такой же участок сейчас ремонтируют на а/д 22-й км а/д К-29 – Бобровка – Шайдуново – Чингис (в гр. района) в Сузунском районе. На а/д 992-й км а/д Р-254 – Купино – Карасук в Татарском и Купинском районах дорожники проводят ремонт на участке 11,4 км. Еще 17 км приводят в порядок в Тогучинском районе на трассе Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий (в границах НСО), 11,8 км – в Усть-Тарском районе на дороге Куйбышев – Венгерово – гр. Омской области (старый Московский тракт), по 8 км – в Чулымском районе на а/д 103-й км а/д К-17р – Петровский – Большевикское – Чулым

(в гр. района) и в Здвинском районе на дороге а/д Здвинск – Нижний Чулым. Кроме того, по БКД ремонтируем участки на а/д Баган – Палеецкое – Кучугур (в гр. района) и а/д Новосибирск – Колывань – Томск (в границах НСО) в Новосибирском районе.

– На что следует обратить внимание, чтобы отремонтированные участки как можно дольше сохраняли нормативное состояние?

– На объектах ремонта расчет прочности дорожной одежды не производится: мы выполняем его по конструкции уже существующей дорожной одежды, то есть ее несущая способность не повышается. При строительстве автодороги (еще в период действия СНиП 2.05.02-85 с нагрузкой 6 т/с) не учитывалось, что нагрузки многократно возрастут, а состав транспортного потока значительно изменится. В связи с этим автодороги, отремонтированные в настоящее время, сразу несут повышенные нагрузки. При этом на жизненный цикл объекта напрямую влияет качество, с которым выполнена проектно-сметная документация для проведения ремонтных работ. В случае, если проект был выполнен некачественно – даже при соблюдении качества производства работ – объект обречен на уменьшение срока эксплуатации. Играть роль и безусловное соблюдение гарантийных обязательств, и своевременное устранение дефектов в случае их возникновения, и качественное (полное) выполнение работ по текущему содержанию объекта.

Все работы, а также периодичность проведения работ по текущему содержанию должны выполняться

ся в объемах, предусмотренных ГОСТ Р 58862-2020 «Дороги автомобильные общего пользования». Но в настоящий момент периодичность выполнения работ ограничена лимитами бюджетных ассигнований: коэффициент бюджетной обеспеченности в среднем по области составляет 0,45. В связи с этим некоторые виды работ статьи «Содержание» не выполняются. Это устройство слоев износа с заданной периодичностью, добавление каменного материала на переходном типе покрытия согласно норме, заливка трещин и швов в полном объеме, добавление каменного материала в обочины и многие другие работы.

Ежегодно Новосибирская область должна ремонтировать более 1,4 тыс. км и примерно столько же капитально ремонтировать, но линейные объемы ремонтов и капремонтов значительно ниже установленных нормативами протяженностей, в связи с чем ежегодно растет недоремонт, падает пропускная способность дорожной сети. Ремонты и капремонты выполняются не линейно от начала дороги до ее конца, а с растягиванием срока работ на несколько лет по 1–2 км в год, в связи с чем создаются впечатление, что ремонт на дорогах идет непрерывно и в планах работ звучат одни и те же названия дорог – различаются только участки. Решением данной проблемы было бы увеличение срока планирования работ с составлением плана на 10 лет с соответствующей разработкой проектно-сметной документации и ее реализацией в рамках как контрактов жизненного цикла, так и выполнения работ опережающими темпами.

Эффективный инструмент

Система фотовидеофиксации помогает в снижении уровня ДТП



По данным статистики, до 80% ДТП вызваны человеческим фактором. Эффективным инструментом снижения аварийности на автодорогах является внедрение системы автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. В Новосибирской области ее развитие осуществляется в рамках регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта БКД. Это направление находится в компетенции ГКУ «Центр организации дорожного движения». О работе организации рассказывает начальник ГКУ НСО ЦОДД Вячеслав ТРЕЩЕВ.

– В настоящее время на территории Новосибирской области эксплуатируются 194 комплекса фотовидеофиксации. Из них 108 – стационарных, 83 – передвижных и 3 мобильных. В текущем году закуплены 9 стационарных комплексов, планируется приобретение еще 15. Также приобретены 20 передвижных комплексов для замены морально устаревших и с закончившимися сроками эксплуатации приборов. Модельный ряд включает в себя такие аппаратно-программные комплексы как «Автоураган», «Аре-

на», «Вокорд», «Призма», «Кордон», «Крис», «Кречет», «Скат» и др. При выборе мы исходим из тех задач и возможностей комплексов, которым они должны соответствовать.

На сегодняшний день комплексы ФВФ фиксируют: нарушение установленного скоростного режима; выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу встречного движения; движение по выделенной полосе для маршрутных транспортных средств; разворот, поворот налево, движение задним ходом в местах, где такие маневры запрещены; нарушение требований дорожных знаков и дорожной разметки; проезд на запрещающий сигнал светофора; невыполнение требования об остановке перед стоп-линией при запрещающем сигнале светофора; невыполнение требования уступить дорогу пешеходам.

Выбор мест установки комплексов ФВФ происходит по согласованию с Госавтоинспекцией региона. Этому предшествует анализ аварийности, в ходе которого определяются аварийно-опасные участки,

а также основные виды нарушений ПДД, послужившие причинами совершения ДТП на этих участках. В результате для каждого выбранного участка или рубежа контроля определяется необходимый тип комплекса фотовидеофиксации и его способность фиксировать определенные виды нарушений ПДД.

В целом в Новосибирской области установлены 531 рубеж контроля, а также 349 вандализационных боксов. Для оперативного автоматического контроля на различных участках дорог распространена практика установки передвижных комплексов на служебных автомобилях ЦОДД. Передислокация комплексов проводится на основании утвержденных план-заданий. Весь массив информации, полученный от комплексов после предобработки, передается в специализированное подразделение Госавтоинспекции (ЦАФАПОДД) для вынесения постановлений по делам об административных правонарушениях.

Учитывая, что общая протяженность сети автомобильных дорог

в Новосибирской области превышает 13,5 тыс. км, полностью покрыть автоматическим контролем соблюдения ПДД все дороги пока не представляется возможным. К относительно недорогому и эффективному решению на данном этапе можно отнести использование активных муляжей. Они абсолютно схожи с реальными комплексами ФВФ, имитируют частотный диапазон, улавливаемый радар-детекторами, которые используют автомобилисты. Ежедневно производится смена расстановки реальных комплексов и муляжей.

Главным критерием для оценки работы комплексов ФВФ нарушений ПДД является их влияние на уровень аварийности. Согласно статистике, в местах их работы отмечается стабильное снижение общего количества ДТП и тяжести их последствий. Для примера: с 2015 по 2021 годы 47 стационарных комплексов были установлены в местах концентрации ДТП. В итоге на 41 рубеже контроля работа комплексов оказала положительное влияние на дорожно-транспортную

обстановку, эти места исключены из перечня мест концентрации ДТП. Только в течение 2021 года ликвидированы 17 мест концентрации ДТП с применением стационарных и передвижных комплексов.

Еще одним практическим и эффективным способом применения системы ФВФ нарушений ПДД является ее сопряжение со специальными программным обеспечением «Паутина», позволяющим правоохранительным органам в оперативно-служебных целях отслеживать передвижение транспортных средств. Эта работа осуществляется в рамках информационного взаимодействия правительства Новосибирской области и МВД России.

Стоит добавить, что в 2022 году Центром организации дорожного движения заключен контракт на создание интеллектуальной транспортной системы Новосибирской агломерации. Построение системы рассчитано на 2022–2024 годы. Результатом внедрения станет оптимизация условий движения транспортных потоков на автомобильных дорогах городской агломерации для повышения их пропускной способности и снижения риска возникновения ДТП. Подсистема контроля соблюдения ПДД и контроля транспорта – набор средств фотовидеофиксации нарушений ПДД – будет одной из составных частей единой платформы управления транспортной системы.

Как видим, потребность в расширении и совершенствовании системы фотовидеофиксации нарушений ПДД велика, и это является эффективным инструментом при решении задач по повышению уровня безопасности дорожного движения. Мы готовы делиться своим опытом работы, и конечно, ознакомиться с успешным опытом других регионов.





Аэропорт Толмачево: создается будущее

Работы по строительству нового терминала в Новосибирске выполнены на 92%



Еще до реконструкции международного аэропорта Новосибирска (Толмачево) имени А.И. Покрышкина являлся крупнейшим за Уралом транзитным авиаузлом на важнейших направлениях между Европой и Азией. Его пропускная способность на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных – 1,3 тыс. пассажиров. Ежегодно аэропорт обслуживает более 6,761 млн человек. Ожидается, что после завершения масштабной реконструкции цифра увеличится до 10 млн человек в год. Каких результатов за счет этого удастся добиться и как продвигаются работы по строительству нового терминала, рассказал генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений ЯКИЛЕВИЧ.

– Евгений Якирович, в настоящее время идет реконструкция аэропорта. Расскажите об этом.

– Последние два года на территории аэропорта идут грандиозные строительные работы. Подрядчики уже возвели новый терминал и готовятся завершить первый этап реконструкции аэропорта в четвертом квартале 2022 года. Высота здания аэровокзала превышает 30 м, что выше девятиэтажного дома, а в центре здания за панорамными окнами уже сейчас можно увидеть четыре конструкции, которые по замыслу архитекторов символизируют турбины самолетов – в скором времени они будут светиться. Впрочем, реконструкция не ограничивается только возведением нового терминала. С 2020 года на скрытой от посторонних взглядов территории специалисты Новосибирскавтодора приводят в порядок вторую взлетно-посадочную полосу, где уже появились новый перрон площадью 266 700 кв. м и рулежные дорожки. После завершения второго этапа реконструкции в 2025 году общая площадь аэровокзального комплекса должна составить более

100 тыс. кв. м. На проектирование и строительство в целом будет потрачено порядка 20 млрд руб. частных инвестиций.

Работы по реконструкции аэропорта ведутся в соответствии с графиком строительства. Практически завершены отделочные работы всех зон: выполнены работы по устройству кровли, светопрозрачных фасадных конструкций, смонтированы в проектное положение лифты и эскалаторы. На данный момент ведутся монтаж инженерно-технического оборудования и пусконаладочные работы. Ведутся работы по благоустройству прилегающей территории и устройству новых парковочных мест.

– Каким должен стать аэропорт после реконструкции? Какие новые возможности у него появятся?

– Объект «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)» представляет собой комплекс зданий и сооружений, предназначенный для выполнения технологических сложных процессов, позволяющих обслуживать различные категории пассажиров. Данное решение позволит увеличить уровень востребованности воздушного транспорта и повысит уровень комфорта обслуживания пассажиров. Значительно увеличатся объем пассажиропотока, пропускная способность аэропорта и скорость обработки багажа.

– Что предполагает первый этап реконструкции аэропорта? И что представляет собой второй этап?

– Реконструкция аэровокзального комплекса пройдет в два этапа. В первой очереди построят новый терминал площадью 56 тыс. кв. м. Это больше, чем весь действующий аэровокзал, включая соединительную галерею между секторами А и В (53 тыс. кв. м). Предусматривается кардинальное изменение схемы обслуживания пассажиров внутренних авиалиний, а также изменение схем трансфера и транзита с увеличением пассажиропотока. На втором этапе будут предусмотрены изменение схемы обслуживания пассажиров международных рейсов и сокращение времени прохождения всех трансферных операций. Площадь нового строительства на втором этапе составит 24 тыс. кв. м.

– Как появилась архитектурная концепция нового терминала? Это типовый проект или созданный специально под потребности новосибирского объекта?

– Возведение нового терминала разделено на два этапа строительства с учетом возможного развития. Концепция фасадов всех этапов подразумевает возведение единого протяженного со стороны



взлетно-посадочного поля трехэтажного объема с выдвинутой и выделенной по высоте центральной частью главного входного вестибюля. Фасады представляют собой единую непрерывную стеклянную «ленту». Главной доминантой многоцветного пространства зала прилета/вылета являются четыре декоративные колонны, состоящие из ребер. В верхней части ребра образуют структурную капитель, напоминающую собой подобие турбин. Декоративные колонны перекрыты светопрозрачными куполами. Основная идея фасадного решения – это максимальное взаимопроникновение интерьера в экстерьер, поддержанное и в темное время суток за счет отсутствия внешней подсветки, что позволяет полностью просматривать внутреннее освещенное пространство. Установленные светильники на ребрах декоративных колонн усиливают эффект прозрачности.

– Видела информацию о том, что обновленный аэропорт будет выполнять функцию хаба. Что представляет собой эта концепция и как она реализуется в Новосибирске?

– Аэропорт Толмачево и на сегодняшний момент является хабом. Если говорить простым языком, то хаб – это узловой аэропорт, который авиакомпании используют как пункт пересадки пассажиров, тем самым создавая обширную маршрутную сеть. В силу географического расположения Новосибирск является центром пересечения транспортных потоков, что дает большие перспективы для развития аэропорта Толмачево как крупнейшего хаба за Уралом. Уже сейчас существуют постоянные потоки пассажиров с восточной части страны на запад, а также по многим региональным направлениям. Особо хотелось бы отметить наличие трансферных маршрутов между Средней Азией и российскими городами. Большую роль в этом играет и наличие базовой авиакомпании S7 Airlines в аэропорту Толмачево, совместно

с которой ведется постоянная работа по расширению маршрутной сети. Строительство нового аэровокзального комплекса нацелено именно на обеспечение комфортного и оптимального процесса обслуживания пассажиров, которые используют аэропорт Толмачево в качестве трансферного узла.

– Ощущаете влияние санкций на ход реконструкции?

– Оно, безусловно, ощущается. Проектными решениями изначально были предусмотрены европейские производители основного оборудования. В связи с санкциями проведена частичная переориентация на отечественных производителей и азиатский рынок. Также увеличились сроки поставки оборудования. Но на сроки завершения строительства санкции практически не повлияли, так как большую часть основного оборудования успели закупить заранее.

– Несмотря на реконструкцию, действующие терминалы продолжают работать. Какая у них загрузка на сегодняшний день?

– Оба терминала аэропорта Толмачево работают в штатном режиме. По итогам июня 2022 года пассажиропоток аэропорта Толмачево составил 727 024 пассажира, что на 8,6% больше аналогичного показателя июня 2021 года. На внутренних российских рейсах обслужены 655 888 пассажиров, что на 6,6% больше показателя июня 2021 года, а на международных рейсах – 71 136 пассажиров (+31,2%).

– Как будет построена работа аэропорта после завершения первого этапа реконструкции? Как распределится нагрузка между терминалами?

– В результате реализации первого этапа реконструкции мы получим современный и комфортный терминал, где будут производиться основные и самые видимые для пассажиров технологические операции – регистрация на рейсы, оформление и обработка багажа, предполетный досмотр и контроль посадки на борт воздушного судна.

Именно качество и своевременность выполнения этих процедур создают впечатление от работы всего аэропорта. Просторное здание, современное оборудование, комфортные зоны ожидания, удобные маршруты передвижения – это то, что будет создано в ходе реализации первого этапа реконструкции.

Новый терминал возьмет на себя основную нагрузку, поскольку в нем будут осуществляться основные технологические процессы. Далее потоки пассажиров будут распределяться на внутренний и международный и при помощи организованных трансферных потоков распределяться по терминалам аэропорта.

Пассажиры внутренних линий смогут воспользоваться зонами ожидания в новом терминале. Те же, что следуют на международные рейсы, с минимальными временными потерями смогут пройти в терминал международных вылетов. Соответственно, нагрузка на внутренний терминал будет более значительной, но реализация первого этапа реконструкции поможет пассажирам без ощутимых проблем отправиться в путешествие.

– Каким вы видите аэропорт будущего? Какие функции он будет выполнять?

– Будущее аэропорта Толмачево – это реализованный проект самого большого и удобного транспортного узла Российской Федерации за Уралом. У аэропорта имеется огромный потенциал для реализации этой мечты. Большая надежда на то, что будут воплощены современные технологии обслуживания пассажиров, создана комфортная атмосфера для путешественников. И очень важно, чтобы с аэропортом вместе росли и город, и регион в целом. Аэропорт – это не отдельная планета, это часть большой системы, поэтому важно, чтобы людям было удобно добираться туда, чтобы Новосибирск стал для них не только точкой трансфера, но и целью поездки.





Интересы пассажиров — прежде всего

Эта основополагающее правило в компании «Экспресс–пригород»



Генеральный директор
АО «Экспресс–пригород»
Екатерина Куфарева

Компания «Экспресс–пригород» 24 года обеспечивает перевозку населения пригородным железнодорожным транспортом на территории Новосибирской области. В следующем году у компании юбилей – 25 лет. Четверть века – это промежуток времени, многогранный и значимый для пассажиров и перевозчика. В летописи компании немало значимых событий: организация частичного тактового движения на южном направлении, строительство новых платформ в черте города Новосибирска, оборудование станций турникетами, поэтапное развитие цифровых сервисов.

Пригородная пассажирская компания «Экспресс–пригород», не входящая в систему МПС РФ, была создана в мае 1998 года. В качестве единственной пригородной компании на сети дорог просуществовала в течение пяти лет. С 2003 года на территории Российской Федерации стали создаваться новые пригородные компании. Сегодня АО «Экспресс–пригород» – крупнейший за Уралом пригородный перевозчик, пятая по объему перевозок компания на сети железных дорог России, около 20 млн отправленных пассажиров в год.

Длина маршрутов, по которым идут поезда, составляет 950 км. Каждый день на пять направлений выходят 32 поезда, по 140 маршрутам. Максимальные размеры движения пригородных поездов по Новосибирскому региону Западно–Сибирской железной дороги составляют 82 пары по будням и 75 пар по выходным.

Пригородным железнодорожным сообщением обеспечивается маятниковая миграция населения: 50 тыс пассажиров в сутки за счет граждан, прибывающих из пригорода на работу в Новосибирск и обратно. В летний период пассажиропоток увеличивается до 70 тыс. человек за счет доставки жителей Новосибирска к садово–дачным участкам и местам массового отдыха.

– Миссия компании – улучшение транспортного обслуживания жителей Новосибирской области, гарантия безопасных и комфортных перевозок пассажиров в поездах пригородного сообщения. Это не просто цель, которую поставили себе работники пригородной компании. Это повседневная практика, неизменное требование, которое реализуется всеми от руководства до билетного кассира в процессе перевозки и обслуживания пассажиров. Пассажир для нас главная фигура, и его мнение о качестве предоставленных услуг определяет дальнейшие направления развития для компании, – рассказывает генеральный директор АО «Экспресс–пригород» Екатерина Куфарева. – Ежеквартально проводится оценка уровня удовлетворенности

пассажиров качеством услуг железнодорожного транспорта, на постоянной основе – различные опросы и исследования. Расширение маршрутной сети, удобный график, комфорт и скорость передвижения – основные вопросы, которые важны для всех пассажиров.

По итогам прошлого года компания «Экспресс–пригород» перевезла в Новосибирской области более 19,5 млн человек, что превысило показатели 2020 года на 14,2%. Пассажирооборот составил 772,2 млн пассажиро–километров, что выше уровня 2020 года 10,9%.

Росту отправления пассажиров способствовала планомерная работа по расширению маршрутной сети, по запуску новых маршрутов в черте города Новосибирска, предоставлению новых услуг и сервисов, в том числе системы быстрой регистрации поездки для пассажиров по банковской карте.

Тенденция роста востребованности пригородных перевозок отмечена и в этом году. Пригородными поездами, курсирующими по маршрутам Новосибирской области, за 8 месяцев 2022 года воспользовались более 13,6 млн пассажиров. Это на 2,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

При поддержке субъекта компания ежегодно работает над комфортом проезда для пассажиров, развивая бесконтактные способы оплаты. Доля продажи билетов на новосибирские электропоезда через безналичный расчет возросла с 39% в 2021 году до 49% за 8 месяцев 2022 года и составила почти половину от общего объема оформленных билетов.

Современный способ оплаты проезда – мобильное приложение «Экспресс–пригород», внедренное в 2016 году, с каждым годом становится все более востребованным среди пассажиров. Так, за 8 месяцев 2022 года через мобильное приложение оформлено 1,6 млн билетов, что на треть выше аналогичного периода 2021 года. Компания на регулярной основе проводит стимулирующие акции для пользователей мобильного приложения. Каждый второй пассажир оформляет билет через безналичный расчет, каждый седьмой – через мобильное приложение.

Пользуется популярностью у пассажиров введенная в мае прошлого года инновационная система быстрой регистрации поездки на пригородном электропоезде по банковской карте или любому бесконтактному платежному устройству. Для совершения такой поездки пассажиру не требуется покупка билета в билетной кассе, билетопечатающем терминале самообслуживания или через мобильное приложение; достаточно



Полина Машикова typicalpolina.blogspot.ru

поднести к турникетной стойке или валидатору банковскую карту, смартфон, часы на станции отправления и на станции прибытия. Сервисом быстрой оплаты оборудованы уже 11 городских станций Новосибирска. Всего до конца 2022 года в рамках инвестиционной программы данной системой будут оснащены 34 крупные станции в пределах Новосибирской агломерации.

– Компания, следуя в ногу со временем, ежегодно укрепляет материально–техническую базу, обеспечивая пассажиру удобные, экономичные по времени и современные способы оплаты проезда. Разнообразие способов оплаты позволяет обеспечить комфорт покупки билета каждому пассажиру в разной возрастной группе, – подчеркивает Екатерина Куфарева.

Большое внимание уделяется живому общению с клиентом, в компании реализуется широкий спектр инструментов программы лояльности.

– Поездка каждого нашего пассажира начинается не с момента посадки в вагон электрички, а с той минуты, когда он пришел на пригородный вокзал или остановочную платформу, – говорят в компании. – И здесь его ждет много интересного.

Пригородный вокзал на станции Новосибирск–Главный традиционно является коммуникационной

площадкой для пассажиров пригородного сообщения Западно–Сибирской железной дороги. АО «Экспресс–пригород» регулярно проводит для своих клиентов «Дни пассажира» с привлечением представителей различных организаций из сферы обслуживания, праздничные мероприятия и различные акции, а также концерты творческих коллективов, выставки рисунков и фотографий.

Ежегодно на пригородном вокзале проводится выставка детских рисунков, посвященная Победе в Великой Отечественной войне, здесь учат оказывать первую медицинскую помощь, организуются экспресс–тестирование на ВИЧ, акции «Узнай о своих долгах» совместно с налоговой службой, «Будь здоров!», «Экспресс не курит!», которые проводят совместно со специалистами клиники «РЖД–Медицина» и т.д.

В мае этого года на пригородном вокзале к Дню Победы открылась выставка «Великая Отечественная. Судьба моего поколения» народного художника России, ветерана Великой Отечественной войны Вениамина Карповича Чебанова – совместный проект Сибирской мемориальной картинной галереи и компании «Экспресс–пригород». В июне в зале ожидания пригородного вокзала станции Новосибирск–Главный прошел патристический концерт «Россия – это мы!», приуроченный к государственному празднику – Дню России.

Обеспечивая перевозку электропоездами по Новосибирской области, компания «Экспресс–пригород» как крупный работодатель входит в перечень 106 системообразующих организаций, имеющих региональное значение и оказывающих в том числе существенное влияние на занятость населения и социальную стабильность в Новосибирской области.

Возрастает роль пригородного железнодорожного транспорта в общей системе городских перевозок Новосибирска. Первый этап проекта «Городская железная дорога» стартовал летом прошлого года – была открыта остановочная платформа Пригородный простор, организовано движение шести электропоездов по диаметальному маршруту Пригородный простор – Новосибирск–Восточный. В 2022 году назначены еще четыре транзитных маршрута.

В среднем в сутки 10 городскими маршрутами пользуются более 1800 пассажиров. Всего за год с момента реализации проекта перевезено более 300 тыс. пассажиров. «Городская железная дорога» является альтернативой наземному транспорту и дает возможность связать прямыми и удобными маршрутами левый и правый берег Новосибирска, удаленные микрорайоны между собой и с центром Новосибирска. Новая схема пригородного железнодорожного сообщения через реку Обь в Новосибирске позволяет не только сократить время в пути, но и уменьшить в два раза финансовые затраты на дорогу для пассажира, исключая пересадку в пути следования.

С 2023 года будет изменена схема обслуживания пассажиров западной части области. В 2021 году в соответствии с законодательной базой введены прямые маршруты электропоездов дальностью свыше 200 км до станции Барабинск, тарифные зоны пригородного сообщения Новосибирской области продлены до 310 км.

В декабре этого года в рамках реализации проекта «Дальний пассажир» запланирован ввод прямых маршрутов протяженностью 458 км, которые свяжут Новосибирск с Татарском. Это расширит возможность проезда в Усть–Тарский, Кыштовский, Венгеровский, Северный, Куйбышевский, Здвинский районы Новосибирской области. Межмуниципальные маршруты Усть–Тарка – Татарск, Кыштовка – Чаны, Венгерово – Чаны, Северное – Барабинск, Куйбышев – Барабинск, Здвинск – Барабинск будут согласованы со временем прибытия и отправления электропоезда в направлении Татарска и Новосибирска. Таким образом, пассажиры получат возможность добраться до областной столицы не только на прямом автобусе, но и с пересадкой на электропоезд в транспортно–пересадочных узлах Татарск, Чаны, Барабинск.

Впереди еще много проектов, которые компания «Экспресс–пригород» будет реализовывать при поддержке акционеров компании, Новосибирской области и Западно–Сибирской железной дороги, повышая доступность и качество обслуживания пассажиров пригородного железнодорожного транспорта на территории Новосибирской области.





Магистралли истории

Новосибирскавтодор подтверждает лидерство

Возведение объектов транспортной инфраструктуры является важнейшим условием развития экономики отдельно взятого региона и страны в целом. Передовая инженерная мысль, техническая и технологическая оснащенность и многолетний опыт – составляющие, которые делают АО «Новосибирскавтодор» одной из ведущих дорожно-строительных организаций России.

От проектирования до эксплуатации

История предприятия начинается с 1926 года, когда было создано Сибирское окружное управление местного транспорта для строительства и реконструкции автомобильных дорог на всей территории Сибири. С этого времени с участием компании построены важнейшие трассы областного и федерального значения. Важной вехой стал 2005 год, когда было принято решение перейти от функций дорожно-эксплуатационной компании к строительству дорог и искусственных сооружений на них. В настоящее время инженерная группа компаний АО «Новосибирскавтодор» выполняет работы по содержанию 795 км федеральных и более чем 10 тыс. км территориальных дорог, а также выполняет полный комплекс работ в сфере проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации автомобильных дорог и инженерных сооружений.

На сегодняшний день в структуру компании входят 12 филиалов, расположенных в Сибирском федеральном округе, а также проектный институт ООО «РосИнсталПроект». География присутствия включает в себя 21 субъект РФ в Сибирском, Уральском и Дальневосточном федеральных округах. Наиболее крупные объекты последних лет: реконструкция и строительство автомобильной дороги М-51 «Байкал» на участке с 1392-го по 1422-й км; строительство автомобильной дороги Р-255 «Сибирь» Новосибирск – Кемерово – Красноярск – Иркутск на участке с 481-го по 486-й км, реконструкция аэропортового комплекса Толмачево, строительство Восточного обхода г. Новосибирск. «По итогам 2021 года выручка АО «Новосибирскавтодор» составила 14,2 млрд руб., в этом году планируется сопоставимый объем», – рассказал генеральный директор АО «Новосибирскавтодор» Анатолий Воробьев. – Все работы выполняются в высоком темпе, многие объекты будут сданы раньше указанного в контрактах срока». Приоритетными направлениями развития компании по-прежнему являются расширение регионов присутствия, диверсификация портфеля заказов, поддержание высокого профессионального уровня сотрудников и повышение качества выполняемых работ. Кроме того, в числе основных задач



компании – развитие компетенции в проектах государственно-частного партнерства, в том числе в качестве концессионера, что подразумевает реализацию проекта на всех стадиях от проектирования до эксплуатации.

Ремонты и капремонты

Вот уже несколько лет подряд Новосибирскавтодор выполняет госконтракты в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». В текущем году силами предприятия выполнялись работы на главных улицах Новосибирска, в частности, улицах Ватутина, Кедровая, Волочаевская, Гусинобродское шоссе и других. Производились такие работы как фрезерование покрытия, устройство выравнивающего и верхнего слоя асфальтобетонного покрытия, ремонт тротуаров и колодцев ливневой канализации, нанесение горизонтальной дорожной разметки, замена дорожных знаков. Учитывая интенсивность трафика на городских улицах, работы большей частью проводились в ночное время суток, чтобы снизить неудобство для участников дорожного движения.

Разными подразделениями компании проводился ремонт ряда территориальных дорог, в том чис-

ле Новосибирск – Кочки – Павлодар; К-02 – Филошенка; Бакмасыха – Таскаево; 17-й км автодороги Н-3105 – Чаечье – Елизаветинка; 27 км автодороги Н-3108 – Павловка – Мироновка – Мухино и др. Что касается федеральных объектов, то это ремонт трассы Р-254 «Иртыш» на участке с 1225-го по 1233-й км и трассы Р-255 «Сибирь» на участке с 55-го по 67-й км. В частности, производилось фрезерование существующего покрытия, устройство выравнивающего слоя и покрытия из асфальтобетонной смеси, замена направляющих устройств, устройство обочин. Стоит подчеркнуть, что традиционно работы завершаются раньше контрактных сроков благодаря высокой технической оснащенности и современной организации производства работ.

В 2022 году Новосибирскавтодор расширил географию присутствия – заключены контракты с ФКУ Упрдор «Алтай» на проведение работ по капитальному ремонту участка трассы Р-256 «Чуйский тракт» со 135-го по 143-й км в Тальменском районе Алтайского края. С весны 2022 года на восьмикилометровом участке производится расширение дороги до четырех полос. К середине июля дорожники выполнили работы по снятию плодородного слоя земли, валке леса и срезке кустарника, переустройству комму-

никаций, устройству земляного полотна и его доводке высокоточным 3D оборудованием. Сейчас на объекте выполняются работы по отсыпке подстилающего слоя из песка, устройству прослойки из геотекстиля и нижнего слоя основания из щебеночно-песчаной смеси. Продолжается укладка основания из низкомарочного бетона и подготовка работ к устройству слоев из асфальтобетона. Завершить работы планируется до ноября 2023 года.

Реконструкция

В портфеле заказов компании в текущем году есть и капиталоемкие объекты. Так, продолжается реконструкция автодороги Р-254 «Иртыш» на участке с 1072-го по 1077-й км в Новосибирской области. Дорожники выполняют работы по устройству оснований дорожной одежды, устройству прилегающих участков вертикальной планировки. Ведутся работы по укреплению защитного сооружения – дамбы. Также в планах текущего года – начать работы по устройству цементно-бетонного покрытия. На начало августа график выполнения работ составлял 79%. С начала исполнения обязательств по контракту – 66%. На сегодня строительный участок в полном объеме обеспечен дорожно-строительной техни-

кой, автомобильным транспортом, специалистами и материальными ресурсами.

Отдельно стоит упомянуть о другом масштабном проекте – реконструкции аэропортового комплекса Толмачево. Проект реализуется в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Работы разбиты на три этапа, а 2-й этап поделен на этапы 2.1 и 2.2. В декабре 2019 года Новосибирскавтодор выиграл тендер на выполнение 2.2 и 3 этапов. Проект включает развитие летной зоны взлетно-посадочной полосы со строительством соединительных рулевых дорожек, перрона с дополнительными 15 местами стоянок воздушных судов, сооружением других объектов аэродромной инфраструктуры в целях повышения пропускной способности аэродрома Толмачево. Общая площадь перрона с рулевыми дорожками по плану составляет около 266 700 кв. м. Искусственное покрытие достигает 1,6 м толщины, из них от 40 до 44 см – это собственно цементно-бетонное покрытие. На данный момент выполнено 95% объема работ, а по некоторым этапам работ готовность уже стопроцентная.





Строительство

Продолжается строительство восточного обхода города Новосибирск. Это большой и значимый проект не только для города и области, но и всей транспортно-логистической системы страны, поскольку через Новосибирскую область обеспечивается связь между дорогами центральной России и дальневосточным регионом. Общая протяженность Восточного обхода – 80 км, он соединит северный обход с федеральной трассой М-52 (Чуйский тракт). Его строительство призвано разгрузить город от транзитных транспортных потоков и как следствие – от пробок.

Строительство разделено на несколько этапов. Сейчас идет реализация первого этапа: с 14-го по 34-й км (Раздольное – Барышево – трасса Академгородок – Кольцово). Он, в свою очередь, разбит на четыре участка. Аукцион по строительству первых трех участков Новосибирскавтодор выиграл в 2021 году (заказчик – ФКУ «Сибирь»). В августе 2022 года организация стала подрядчиком на последний – четвертый участок первого этапа.

В настоящее время работы выполняются на первом этапе общей протяженностью 10,7 км с устройством двух транспортных развязок. Проектом предусмотрено цементобетонное покрытие на всем протяжении строящегося участка. Ширина проезжей части составит две полосы по 7,5 м, ширина земляного полотна – 25,5 м. Дорожники продолжают работы по устройству цементобетонного покрытия на подходах к путепроводу в составе транспортной развязки на пересечении с региональной автодорогой К19-р и по основному ходу дороги – на 18-м км будущего обхода.

«Строительство идет опережающими темпами, и при условии стабильного финансирования планируется открыть рабочее движение по путепроводу Восточного обхода на пересечении с региональной автодорогой К19-р уже в этом году», – отметил Анатолий Воробьев. Полностью завершить первый этап строительства планируется в 2024 году.

Меры поддержки

Усилия Новосибирскавтодора сосредоточены на ключевой задаче, которую поставил регулятор – приведение в нормативное состояние 85% автомобильных дорог в городских агломерациях и не менее 50% региональных автомобильных дорог до конца 2024 года. Однако ощутимой проблемой для дорожного комплекса страны стал рост цен на строительные дорожные материалы в последние годы. Одной из мер поддержки отрасли является постановление Правительства РФ № 1315, которое предусматривает возможность компенсации роста цен на стройматериалы при исполнении государственных контрактов. «На данный момент Новосибирскавтодор обладает всеми необходимыми техническими ресурсами для того, чтобы качественно выполнить все заключенные контракты, причем досрочно», – подчеркнул Анатолий Воробьев.

В целях компенсации удорожания строительных материалов



было заключено дополнительное соглашение с увеличением цены контракта по объекту реконструкции автодороги Р-254 на участке с 1072-го по 1077-й. Проходят подготовку к заключению аналогичных дополнительных соглашений объекты: строительство I этапа Восточного обхода; реконструкция аэропортового комплекса Толмачево; реконструкция автодороги Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий на участке с 12-го по 24-й км; реконструкция автодороги по ул. Кедровая. Еще по четырем объектам капитального ремонта уже получено положительное заключение экспертизы и сейчас идет процесс выделения лимитов финансирования.

Однако компенсация роста цен не решает всех проблем. «На наш взгляд, сегодня нужно предпринять следующие шаги для стабилизации ситуации, – перечисляет Анатолий Воробьев. – Во-первых, это установление упрощенного порядка и сроков предоставления участков недропользования в рамках исполнения контрактов до 1 месяца. Согласно действующим нормативным актам этот срок составляет более года. При этом четыре месяца отводится на геологию, два – на экспертизу и получение новой лицензии и еще полгода – на проект. Во-вторых, для районов Сибири необходимо ведение научной деятельности с целью поиска новых материалов для строительства дорог в условиях вечной мерзлоты и других климатических особенностей различных регионов. В-третьих, для поддержания парка дорожно-строительной техники в исправном состоянии необходимо обеспечить поиск новых поставщиков и наладить отечественное производство дорожно-строительной техники. В-четвертых, необходимо регулирование роста цен на ресурсы и возможность доступа к банковскому финансированию в качестве снижения ставок. И наконец, необходимой мерой является введение весогабаритного контроля при эксплуатации дорог».

Техника и технологии

Важным условием поддержания лидирующих позиций на рынке дорожно-строительных работ страны являются постоянное совершенствование техники и технологий выполнения дорожных работ, а также повышение эффективности управления проектами. Как отмечают в компании, выбор и внедрение методов и технологий осуществляются в Новосибирскавтодоре в результате их тщательного анализа и изучения передового мирового и отечественного опыта. При выборе технологии, прежде всего, отдается предпочтение отечественным разработкам и технике. Если возникает необходимость более детальной проработки вопроса, то заключаются договоры на выполнение НИР со специализированными организациями или ведется инженерное сопровождение проекта. Важнейшую роль играет также центральная испытательная лаборатория Новосибирскавтодора, аккредитованная в 2017 году.

В компании действует инвестиционная программа, в рамках которой ежегодно сотни миллионов рублей идут на приобретение техники для строительства и содержания автомобильных дорог. В последние годы особое внимание уделялось современным системам нивелирования, позволяющим делать дорожное покрытие более ровным. Так, Новосибирскавтодор – первая компания в России, которая применила уникальную 3D-систему управления строительной техникой TopCon. Двухсистемный спутниковый приемник обеспечивает прием сигналов как GPS, так и ГЛОНАСС, позволяет получать точнейшее 3D положение выравнивающей плиты в реальном времени, а компоненты mmGPS позволяют получить высотную компоненту с точностью менее сантиметра. Оборудование механизмов автоматически позиционируется по трем пространственным координатам от-

носительно цифровой модели создаваемой поверхности. Параметры проекта загружаются посредством облачных технологий или флеш-накопителя. Это еще один шаг в сторону повышения качества производства работ.

В поисках альтернативы

Парк дорожно-строительной техники Новосибирскавтодора насчитывает более 3 тыс. единиц – это машины отечественного и импортного производства. В условиях санкционного давления одним из рисков становится увеличение сроков поставки запасных частей, а также снижение качества обслуживания спецтехники. Не секрет, что многие зарубежные бренды ушли с российского рынка, а прежние логистические схемы нарушены. В целях обновления парка в Новосибирскавтодоре рассматриваются производители китайской техники: самосвалы и комбинированные машины для зимнего содержания на базе HOWO, автогрейдеры и фронтальные погрузчики SDLG, бульдозеры Shantui, экскаваторы и асфальтоукладочные комплексы Sanly. Часть из них уже эксплуатируется в компании, зарекомендовав себя с положительной стороны.

«На данный момент мы максимально пополнили собственные склады запасными частями для текущего содержания импортной техники, и рисков невыполнения работ в этом сезоне не предвидится, – говорит Анатолий Воробьев. – Вместе с тем, проблема поставки запасных частей сохраняется, и подготовка техники, в основном немецкой и итальянской, к следующему сезону конкретно не определена». Он добавил, что ситуация с импортозамещением в отрасли на самом серьезном уровне обсуждалась на недавнем международном Сибирском транспортном форуме. «Сегодня Росавтодор ведет активную работу с отечествен-

ными производителями. К этому подключены подрядчики, которые берут на эксплуатацию опытные образцы техники и дают обратную связь производителю. Уверен, что без техники российская дорожная отрасль не останется», – заявил руководитель.

Новые подходы в управлении

В текущих условиях рынка компания старается максимально повысить эффективность операционной деятельности, сократить непредвиденные потери. Для этих целей в Новосибирскавтодоре внедрена автоматизированная система управления проектами (АСУП), которая охватывает каждый этап выполняемых работ, начиная от стадии планирования производственных и управленческих процессов до формирования исполнительной документации. Впервые она была применена еще в 2017 году на объектах капитального ремонта автомобильной дороги Р-254 «Иртыш», и с тех пор хорошо себя зарекомендовала.

В настоящее время АСУП включает в себя несколько модулей, в том числе это: система автоматического взвешивания; бортовая система взвешивания; система учета производительности техники; система контроля персонала; 3D система управления строительной техникой; автоматизированный строительный контроль. «С каждым годом проекты дорожного строительства усложняются технически и организационно, меняется их география, – объясняет Анатолий Воробьев. – Именно современные требования по качеству и срокам мотивировали нас внедрить эту систему управления проектами. В результате мы повысили качество работ, сократили сроки выполнения работ на 17%, повысив выработку на одного сотрудника на 19%». Следующий шаг – это автоматизация бизнес-процессов, строительного контроля, которая позволяет обеспечивать внутреннюю проверку полного соответствия материалов и конструктивов параметрам проекта и нормативно-технологической документации.

Важно отметить, что повышение качества производства работ и эффективности работы предприятия в целом невозможны без совершенствования профессиональных навыков каждого сотрудника компании. Повышение квалификации происходит в собственном специализированном учебном центре, в котором проходят курсы внедрения лучших практик отечественных и зарубежных компаний, а также традиционный ежегодный инструктаж сотрудников ДРСУ в преддверии зимнего сезона. Цель – актуализация профессиональных знаний у работников, отвечающих за качество и безопасность работ по содержанию дорог. Стоит добавить, что общая численность коллектива Новосибирскавтодора на сегодня превышает 3 тыс. человек. При этом компания остается социально ориентированной и системообразующей для Новосибирской области. Сегодня дороги как никогда нуждаются в профессионалах – только с их помощью можно качественно развивать территории, экономику регионов и делать жизнь людей лучше.





Компания «Новосибирскгипродорнии» образована в 2008 году. Почти за 15 лет работы коллективом наработаны уникальный опыт и компетенции, которые позволяют выполнять проекты любой сложности. Применение новых технологий, эффективных методов организации труда и управления работами в проектно-строительной деятельности – вот те факторы, которые отличают компанию от конкурентов и помогают ей сохранять лидирующие позиции на рынке проектно-изыскательских работ в Западной Сибири.

Приоритеты определены

В настоящее время компания осуществляет полный комплекс проектно-изыскательских работ на объектах транспортной инфраструктуры. Это инженерные изыскания, выполнение проектно-сметной документации строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог всех категорий, городских и сельских улиц, транспортных развязок любой сложности, искусственных сооружений, а также выполнение кадастровых работ и осуществление авторского надзора. География объектов не ограничивается Новосибирской областью. Это также Кемеровская, Иркутская, Омская, Магаданская, Сахалинская области и Республика Саха (Якутия). Выручка предприятия последние годы остается стабильной, портфель заказов ежегодно пополняется новыми объектами.

«В настоящее время большинство наших заказов на проектирование касаются региональных дорог районного значения Новосибирской области, – рассказал генеральный директор ООО «Новосибирскгипродорнии» Виталий Косяков. – В свою очередь список объектов ремонта или реконструкции формируется заказчиком исходя из целей сохранения сети существующих автомобильных дорог. Первоочередное внимание уделяется тем участкам, где увеличивается транспортный поток и требуется повышение категории дороги или качества условий движения. Кроме автодорог общего пользования, объектами заказов являются участки трасс, расположенные в населенных пунктах, – это позволит улучшить качество жизни местных жителей в рамках транспортной доступности и наладить транспортную связь с основными региональными и федеральными дорогами общего пользования».

Основные силы специалистов компании будут сосредоточены на проектах строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог и мостов, устройства новых объектов инфраструктуры

Уникальный опыт и компетенции

Будущее создается профессионалами



в рамках реконструкции автомобильных дорог области. В настоящее время руководство региона делает акцент на строительстве и развитии логистических парков вокруг города Новосибирска. Отсюда возникнет необходимость строительства объездных и распределительных путей к этим объектам с выходом на автомобильные дороги, соединяющие с другими регионами. Новосибирскгипродорнии готов принимать участие во всех конкурсах на создание качественной транспортной инфраструктуры Новосибирской области и соседних регионов.

Знаковые проекты

В текущем году в числе выполняемых работ компании – проведение инженерных изысканий, разработка проектной и рабочей документации на ремонт участков региональных дорог в различных районах Новосибирской области; проведение проектных и изыскательских работ на капремонт федеральных автодорог Р-504 «Колыма» и Р-255 «Сибирь».

Одним из наиболее важных проектов для региона является реконструкция автомобильной дороги регионального значения Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий

на участке с 12-го по 24-й км (заказчик – Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области). Проектом предусматривается реконструкция существующей автодороги III категории, перевод ее в IV категорию с устройством транспортной развязки в двух уровнях в с. Раздольное в условиях существующей застройки. Проект непростой, что объясняется особенностями инженерно-геологических условий, сложным рельефом местности, расположением автомобильной дороги в с. Раздольное, высокой интенсивностью движения. На данном

объекте впервые в Новосибирской области будут вводиться армогрунтовые стенки.

Не менее значим для региона проект строительства автомобильной дороги «Обход с. Сарапулка» с мостом через реку Иня в Мошковском и Тогучинском районах Новосибирской области. Окончание строительства позволит осуществить автотранспортную связь между региональной автомобильной дорогой Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий и федеральной дорогой Р-255 «Сибирь», минуя г. Новосибирск, придать импульс в развитии муниципальных образований Тогучинского и Мошковского районов, значительно сократит пробег автотранспорта из р.п. Горный на автомобильную дорогу Р-255 «Сибирь», в том числе пробег грузового автотранспорта, доставляющего инертные грузы с основных щебеночных карьеров Новосибирской области. В целом это приведет к снижению стоимости затрат по доставке щебеночных материалов, необходимых для строительства транспортной инфраструктуры Новосибирской области.

Еще один важный для области инфраструктурный проект – вторая очередь строительства автодороги Барышево – Орловка – Кольцово. Она является продолжением разработанной в 2013 году и уже реализованной первой очереди строительства, в ходе которого по разработанному проекту было выполнено строительство тоннеля под железной дорогой с устройством четырех полос движения. Минимальный высотный габарит составил 5,1 м, а полная длина – 45 м. Технология проходки тоннеля была применена уникальная – под действующим железнодорожным полотном, без остановки движения поездов на одном из самых грузонапряженных перегонов железной дороги не только в регионе, но и в России. Строительство тоннеля под железной дорогой с автомобильными подходами имеет социальное и транспортное значение для наукограда Кольцово, сел Ба-





рышево и Орловка. Многочасовые автомобильные заторы на железнодорожном переезде ушли в историю, транспортная доступность наукограда и прилегающих к нему других населенных пунктов значительно улучшилась. Вторая очередь строительства дороги Барышево – Орловка – Кольцово реализуется в настоящее время, специалисты компании осуществляют авторский надзор за этим объектом строительства.

Специфика и особенности

Проектирование автомобильных дорог – начальный и самый ответственный этап создания дорожно-транспортной инфраструктуры. Любая ошибка и неточность, заложенная в проекте, может стоить многого строителям, заказчикам и участникам дорожного движения. Тем более если речь идет об автодорогах, пролегающих по территории Сибири в сложных климатических и инженерно-геологических условиях. «Мы используем современные технологические решения и материалы, которые позволяют нивелировать негативные эффекты», – отметил Виталий Косяков. – В частности, при работе используется «Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторно-применения», созданный ФАУ «РОСДОРНИИ», с учетом особенности условий проектирования в Сибири».

Применение инноваций приводит к ощутимой экономии стоимости строительства, уменьшает сроки строительства, упрощает технологию производства работ, улучшает качество, безопасность, долговечность, эстетику автомобильных дорог. В частности, в проектах предусматривается укрепление откосов матрацно-тюфячными габионными сетчатыми изделиями с заполнением щебнем на подтопленных насыпях у искусственных сооружений или геосотовыми материалами. Также используются защитные и разделяющие прослойки между грунтом и дренающим слоем дорожной одежды, что создает условия для снижения влажности грунта рабочего слоя земляного полотна. Кроме того, применяется укладка армирующих прослоек из георешеток пластмассовых экструдированных двухосноориентированных в нижние слои основания дорожной одежды для ее усиления и снижения толщин конструктивных слоев дорожной одежды.

Однако проектировщики отмечают, что применение некоторых несистематизированных материалов и технологий, еще не отраженных в добровольных или обязательных нормативных документах, которые дают возможность их свободного применения, становится проблематичным по причине малого количества лет практического применения и сложно доказуемой экономической эффективности в долгосрочной перспективе эксплуатации.



Старый новый ГОСТ

Можно констатировать, что регулятор задал новый – инновационный – вектор в проектной и строительной деятельности. Так, последние несколько лет был существенно переработан фонд нормативно-технической документации в части проектирования и расчета дорожных одежд, требований к выполнению дорожных работ и дорожно-строительным материалам. В целях обеспечения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) в 2014 году вступил в силу комплекс межгосударственных стандартов, в том числе устанавливающих новые требования к дорожно-строительным материалам. По заказу ФДА были разработаны стандарты на системы проектирования асфальтобетонных смесей, удовлетворяющих высоким требованиям к эксплуатационным характеристикам в зависимости от транспортных нагрузок и климатических условий на конкретном участке строительства, что достигается за счет сочетания наиболее подходящего битумного вяжущего и минеральных материалов.

«Впрочем, полнота новых ГОСТов на материалы иногда недостаточна и не учитывает наличие той или иной продукции на рынке, к которой можно применить новый ГОСТ Р на-

ционального регулирования», – комментирует Виталий Косяков. – Применяемые ГОСТы на добровольной основе по материалам, отвечающим требованиям ТР ТС 014/2011, применяются в технической части без особых сложностей, чего не скажешь про сметную часть проекта, где сталкиваешься с отсутствием в прайс-листах производителей того или иного материала, применяемого для конъюнктурного анализа стоимости, ввиду отсутствия материала в Федеральном сборнике сметных цен (ФССЦ)».

Специалисты отмечают, что ГОСТы на проектирование элементов автомобильных дорог также не отличаются полнотой и точностью для применения при проектировании, что снова относит проектировщиков к старым нормативным документам или типовым проектам, где есть недостающая информация. Замечания к данным ГОСТам направляются в ТК 418 «Дорожное хозяйство» и имеют положительную динамику. То, что в настоящее время актуализируются нормативные документы, это, конечно, правильно. Безусловно, изменения нормативной базы отразились в проектах. Нормативная документация охватывает и рассматривает все аспекты проектирования автомобильных дорог общего пользования и дорог в населенных пунктах, учитывая новые технологии, материалы, применение новых конструктивов. Но при

этом увеличилась емкость и насыщенность проектной документации, подчеркивают эксперты.

Риски и возможности

Переход на инновационные рельсы призван дать новый толчок развитию дорожной отрасли, увеличению межремонтных сроков и в конечном итоге повышению эффективности расходования бюджетных средств. Однако, чтобы выполнить все поставленные задачи, необходимо обратить внимание на ряд важных факторов.

Во-первых, необходимо снизить острый дефицит специалистов в строительстве и проектировании. На первый план выступает задача качественной профессиональной подготовки специалистов в этих областях, пока же уровень выпускников профильных вузов оставляет желать лучшего.

Во-вторых, стоит еще раз обратить внимание на состояние нормативной базы. Зачастую нормативные документы противоречат друг другу, за короткий срок вносятся множество изменений в один документ, что не повышает качество проектов.

В-третьих, важным моментом остается финансирование проектной деятельности. На сегодняшний день стоимость проектирования в России занижена, и это приводит

к тому, что любая корректировка влечет за собой потери для проектировщика и срыв его финансовой модели. Более того, проектным компаниям приходится выполнять большой объем бросового труда и при этом решать вопросы, которые по умолчанию должны осуществляться другими участниками инвестиционно-строительного проекта.

В-четвертых, актуальным вопросом является переход с базисно-индексного метода определения цены объекта строительства на ресурсный, который затягивается на неопределенное время.

Решение этих и других вопросов позволит повысить качество проектирования и, как следствие, долговечность и безопасность объектов транспортной инфраструктуры в регионах России. Тем более что именно эту задачу поставил перед отраслью Президент России Владимир Путин в своем призыве форсировать темпы инфраструктурного строительства: «Кроме строительства современного, качественного дорожного полотна, важно обустроить сопутствующую инфраструктуру, открывать заправки, места отдыха, устанавливать вышки связи, создавать площадки для объектов сервиса, где может развернуть свою активность малый бизнес. Словом, передвигаться по скоростным трассам и другим дорогам должно быть по-настоящему удобно и комфортно».





**Руководитель предприятия
«Агропромдорстрой»
Александр Барсуков**

За 42 года Новосибирск-агропромдорстрой прошел путь от подрядчика по строительству технологических дорог и площадок под зернохранилища до компании, которая отвечает за содержание и ремонт, в том числе капитальный, региональных трасс. Сегодня у организации огромный потенциал: подразделения в различных районах Новосибирской области, четыре асфальтобетонных завода и 240 единиц спецтехники. О том, какие пути развития предприятию открываются сейчас и какие задачи еще необходимо решить, рассказал бессменный руководитель предприятия Александр Барсуков – депутат Законодательного собрания Новосибирской области, заслуженный строитель РФ, почётный дорожник России, заслуженный работник транспорта Новосибирской области, победитель конкурса «Директор года. Предприятие года» в 2013 году, удостоенный благодарности Президента России, почётных грамот Минсельхоза России, губернатора, Законодательного собрания Новосибирской области, медали «За вклад в развитие Новосибирской области», знаков отличия «За милосердие и благотворительность» и многих других наград.

Драйвер развития экономики

По мнению Александра Барсукова, за последние годы ситуация в дорожной отрасли кардинально поменялась, и это еще раз говорит о том, что строительство определено как драйвер развития экономики России. «Если лет десять назад мы говорили о том, что денег катастрофически не хватает, то сегодня средств выделяется достаточно, что, безусловно, влияет на все, начиная от дорожной организации до транспортной сети в целом», – подчеркивает председатель совета директоров Новосибирскагропромдорстрой.

За прошлый год объем работ компании в регионе вырос практически на 30% благодаря тому, что значительно увеличилось федеральное финансирование по программам «Жилье и городская среда» и «Безопасные качественные дороги». В результате в 2021 году Новосибирскагропромдорстрой ввел в эксплуатацию более 18 км дорог, пять искусственных сооружений и провел благоустройство десятков поселений. «Особую гордость вызывает строительство территориального оздоровительного многофункционального природного комплекса «Савка» в городе Карасуке, – рассказывает Александр Барсуков. – За возведение этого уникального объекта мы взяли на свой страх и риск, так как никто из строителей на торги не выходил. Объект очень тяжелый, пришлось отдать много сил и энергии, но это того стоило. И теперь, видя результаты, я чувствую особую удовлетворенность, ведь этот комплекс буквально преобразил поселение своей органичностью, красотой, многофункциональностью! И благодаря этому снижалась особую популярность у местных жителей». Комплекс «Савка» состоит из 17 объектов и включает в себя парковую зону, культурно-развлекательные аттракционы, площадки для занятий физкультурой и детских игр, пирс, причал и лодочную станцию. Компания возвела его за семь месяцев.

Уверенно смотрят в будущее

Славное прошлое, достойное настоящее, перспективное завтра

С такими объемами работ подрядчику помогает справиться собственная производственная база, в районах имеются железнодорожные тупики для приемки инертных материалов. В прошлом году щебеночный завод увеличил выпуск продукции на 20% – до 1 млн тонн.

Основу автопарка спецтехники составляют отечественные марки, при этом импортные образцы – скорее исключение, чем правило: подрядчик использует асфальтоукладчики и погрузчики от проверенных китайских производителей и зарекомендовавшие себя южнокорейские экскаваторы.

Санкциям вопреки

В конце июня этого года в Новосибирске прошел IX Международный транспортный форум. Как отмечает руководитель предприятия, после подведения итогов форума дорожники с уверенностью смотрят в завтрашний день, развивают производство. В частности, в связи с переориентацией транспортных потоков и объемов перевозок на восток и юго-восток предстоит значительное развитие дорожной сети. При этом новосибирский транспортный узел получит особую роль, став крупным перевалочным пунктом. «Новосибирск и раньше был важным центром, а сейчас в связи с будущим ростом объемов перевозок увеличит свое значение и потребует серьезного развития», – подчеркивает значение принятых решений Александр Барсуков.

На Международном транспортном форуме обсуждали проблемы, которые возникают в отрасли в связи с санкциями. Для того чтобы их нивелировать, в Новосибирской области поставлена задача досрочно сдавать объекты дорожного строительства (особенно по федеральным программам), если такая возможность есть. Впрочем, у Новосибирскагропромдорстрой подобный опыт имеется: в прошлом году подрядчик ввел в эксплуатацию три объекта практически на год раньше намеченных сроков.

Александр Барсуков обращает внимание, что в существующей международной нестабильной обстановке задачи выполняются благодаря тому, что федеральные и региональные власти оперативно решают возникающие вопросы и принимают антикризисные меры. Например, существенно облегчило участь подрядчиков постановление Правительства РФ № 1315 от 9 августа 2021 года «О внесении изменений в некоторые нормативные

акты Правительства РФ», которое корректирует цены на строительные ресурсы, и постановление № 1148 от 28 июля 2022 года «Об изменении существенных условий государственных контрактов, предметом которых являются ремонт и (или) содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения, и о внесении изменения в постановление Правительства Российской Федерации от 9 августа 2021 года № 1315». Документы дают ответы на многие антикризисные вопросы и помогают дорожникам вести работы на объектах по нацпрограммам.

Дороги сельхозназначения

Новосибирская область является сельскохозяйственной: в 2021 году в регионе собрали 3,5 млн тонн зерна, из которых 600 тыс. ушло на экспорт. «Ежегодно расширяются посевные площади, и отсюда, что сельхозпроизводители стали обращаться к нам с просьбами о строительстве зернотоков, технологических дорог, зерноплощадок, складов и многого другого», – рассказывает Александр Барсуков, добавляя, что в декабре 1980 года компания изначально и была создана для решения задач по возведению объектов сельхозпроизводства и благоустройства сел. – В дальнейшем мы полностью перешли на содержание, строительство и ремонт областных дорог, так как в те годы сельхозпроизводители оказались в сложной финансовой обстановке. В конце 80-х – начале 90-х мы ежегодно строили более 300 км внутрихозяйственных, технологических дорог и укладывали асфальтобетон под зерносклады, зернотоки и производственные помещения общей площадью до 150 тыс. кв. м. Для этого мы создали и развили мощный производственный потенциал, который способен решать любые задачи в области. Причем недорого – на основе типовых и зональных проектов».

Однако сегодня ситуация в части строительства сельхозобъектов меняется и становится актуальной в связи с ростом сельхозпроизводства. На уровне Правительства РФ принято решение разделить финансирование, которое идет на возведение дорог общего пользования и тех, что необходимы для работы сельскохозяйственного сектора. Последние теперь будет формировать и строить Минсельхоз России. Александр Барсуков поясняет, что раньше фактически

происходила фальсификация, так как за счет средств, которые Минсельхоз передавал Минтрансу, возводились исключительно дороги общего пользования, например от села к селу. Они важны, но задач сельхозпроизводителя не решают. Чтобы исправить положение, сегодня принято решение вернуться к опыту прошлых лет.

Цена нового ГОСТа

Озабоченность профессионалов дорожного строительства вызывают новые ГОСТы на асфальтобетон, которые уже вступили в действие. «Практика и жизнь показывают, что они не в полной мере себя оправдали, но мы боимся это признать», – сказал Александр Барсуков, зачитывая выдержки из отчета контрольно-счетной палаты: «Результаты мониторинга участков автомобильной дороги М-4 «Дон», находящихся в доверительном управлении госкомпании, за период 2017–2020 годов свидетельствуют об отсутствии преимуществ новых асфальтобетонов. Так, по информации госкомпании, показатели состояния дорожного покрытия участков, на которых применялись традиционные и новые стандарты, практически не отличаются, при этом колеи от отдельных участков с применением новых асфальтобетонов оказывается выше».

По словам руководителя Новосибирскагропромдорстрой, большинство строителей сходятся во мнении, что новая технология не дала ожидаемых результатов, но зато обеспечила удорожание асфальтобетона (например, во Владимирской области – на 40%, в Самарской – на 31%, а в Свердловской – на все 97%). И одновременно с этим была нарушена работа щебеночных заводов: при переходе на новые стандарты остается много невостребованных материалов, а подрядчикам проблемно закупить необходимое лабораторное оборудование, потому что оно производится за границей. Многие отдаленные районы, где потребность в асфальтобетоне 30 тыс. тонн, останутся без необходимого материала. Практически переоснастить старые заводы, например ДС-117, невозможно, а приобретать новые дорогостоящие установки экономически нецелесообразно, они никогда не окупятся.

«У нас в области 1,5 тыс. дорог к населенным пунктам грунтовые. И вызывает удивление, когда заказчик проектирует ремонт, ориентируясь на новые ГОСТы. В результате работы на участке протяженностью 1,9 км между населенными пункта-

ми Убинка – Кундран подорожали на 36 млн рублей! Заоблачно, особенно если учесть, что интенсивность движения на нем 350 автомобилей в сутки, большегрузов единицы и колеиности никогда не было. Разве можно такие суммы переплачивать?» – говорит Александр Барсуков. По его мнению, следует внимательно изучить ситуацию и при необходимости внести в нее коррективы. Например, применять новые ГОСТы на дорогах I, II или III категории, но не IV и V, то есть сохранить на сельских дорогах действовавшие ранее ГОСТы – 9128 и 31015. При этом может иметь смысл передача региональным властям полномочий в части выбора технологий на сельских дорогах.

Также, по мнению дорожников, следует изучить эффективность стандарта ТС-0142011, на который рекомендуется переходить. «Его пользу декларируют, но результатов его испытаний нет: к необходимости его использования пришли каким-то виртуальным способом и выдают желаемое за действительное, – говорит Александр Барсуков. – К ГОСТам сегодня надо подходить очень осторожно. Надо 10 раз отмерить, испытать, убедиться в эффективности и необходимости – и только после этого внедрять. На мой взгляд, применение различных добавок в асфальтобетон дало бы положительный результат».

При нестабильности экономики, неустойчивой, неотрегулированной ценовой политике стоит обратить внимание на финансовые издержки, которые накладываются на подрядчика и продолжают расти. Непонятно, почему забыли включить в постановление Правительства РФ № 800 от 10 июля 2018 года «О проведении рекультивации и консервации земель» временные затраты на ремонт автодорог. «За отводы площадок под складирование материалов, расположение строительных площадок мы вынуждены нести дополнительные затраты. В результате прибыль на уровне 3%, что не позволяет поддерживать, а тем более развивать и обновлять основные фонды. Многие проблемные вопросы можно было бы решить при включении этих затрат в проектную документацию», – говорит Александр Барсуков.

Уважаемые коллеги, поздравляю с наступающим праздником – Днем работника дорожного хозяйства! Желаю успехов в работе, обеспечить выполнение федеральных программ и поставленных перед нами масштабных задач.

Энтузиазма, здоровья и благополучия!





В самом сердце России

Хорошие дороги — для нового качества жизни

Дорожный комплекс Новосибирской области относится к числу важнейших отраслей жизнеобеспечения региона. От его работы зависит эффективность деятельности многих отраслей экономики и качество жизни населения. Безопасность и комфорт передвижения по автодорогам обеспечивают дорожные организации, которые выполняют работы по содержанию и ремонту дорожной сети. В Краснозерском районе Новосибирской области этим видом деятельности занимается ООО «ИнвестСтройПроект».

В следующем году компания «ИнвестСтройПроект» отметит 20-летие со дня образования. Это солидный срок для дорожного предприятия, которое было создано фактически с нуля. На сегодняшний день оно является одним из системообразующих для Краснозерского района. Его успешная деятельность во многом связана с основателем и бессменным руководителем компании — Василием Викторовичем Иваковым. Юрист по образованию и производственник по призванию, он вывел из состояния банкротства существующее дорожное предприятие и в целом задал вектор эффективности управления, увеличения объемов и повышения качества производства работ. На все это потребовалось время и сплоченная команда единомышленников. Но деятельная натура и сила характера не позволяют стоять на месте. В 2010 году Василий Иваков избирается депутатом районного Совета депутатов Краснозерского района, а в 2015 году — депутатом законодательного собрания Новосибирской области по избирательному округу № 6 от Краснозерского, Кочковского и Карасукского районов области (комитет по транспортной, промышленной и информационной политике).

В настоящее время «ИнвестСтройПроект» — единственное дорожное предприятие Краснозерского района. Его основное направление деятельности — содержание и ремонт сети автодорог территориального и муниципального значения общей протяженностью порядка 600 км. «Объемы работ год от года увеличиваются, и как следствие — заметно улучшается состояние нашей дорожной сети», — рассказала директор ООО «ИнвестСтройПроект» Наталья Бровкина. — Это стало возможным в том числе благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги», в реализации которого наша компания принимает участие вот уже несколько лет».

Системная работа заказчика и усилия дорожников позволяют постепенно приводить в порядок дороги района, а также улично-дорожную сеть в самом районном центре — поселке Краснозерское.

Конечно, в деятельности дорожных организаций в глубине Сибири есть свои особенности. Во-первых, состояние дорожной сети в целом далеко от идеального: недофинансирование предыдущих периодов привело к тому, что ряд участков автодорог не обеспечивает требования безопасности и нуждается в капремонте. Во-вторых, не надо забывать, что большая часть автодорог в районах — это трассы III, IV и V категорий, то есть имеют грунтовое или щебеночное покрытие. Например, лишь одна дорога в Краснозерском районе относится к III категории — это К-17р Новосибирск — Кочки — Павлодар. Летом эти дороги еще выдерживают нагрузку, но после обильных осадков, а также в межсезонье становятся непроходимыми. Поэтому основная задача дорожников — обеспечивать оперативное и качественное выполнение полного комплекса работ, предусмотренного нормативами, для поддержания сети автодорог в хорошем транспортно-эксплуатационном состоянии. Это подразумевает ежегодные ямочные и плановые ремонты, а также более материалоемкие виды работ.

В текущем году объемы выполняемых работ «ИнвестСтройПроект» увеличились. В частности, если в предыдущие годы удавалось производить ремонт 4–5 км автодороги Новосибирск — Кочки — Павлодар, то в текущем году протяженность ремонтируемого участка составила 18 км благодаря БКД. Такое внимание к этой дороге объясняется тем, что это очень важная транспортная артерия: она имеет выход на Алтайский край и обеспечивает межрайонную и межгосударственную транспортную связь России с Республикой Казахстан. На сегодняшний день она практически исчерпала пропускную способность из-за колеевности, ямочности и общего уровня износа асфальтобетонного покрытия от прохождения грузового транспорта. Сейчас дорога находится в собственности Новосибирской области и передана в оперативное управление ГКУ ТУАД, которое прилагает максимум усилий, чтобы привести ее в хорошее состояние. В текущем году дорожниками производился полный комплекс работ: фрезерование существующего асфальтобетонного покрытия, устройство выравнивающего слоя, далее — устройство нового асфальтобетонного покрытия. Также были установлены дорожные знаки, устроены обочины, произведена горизонтальная разметка, также был произведен ремонт девяти труб.

Такое состояние характерно в целом для сети автодорог в районе. Взять хотя бы другую трассу — 296-й км автодороги К-17р — Полойка — Травное — Довольное в



Краснозерском районе. Общая ее протяженность — 32 км, она соединяет Краснозерский район с Довольным и проходит мимо поселка Луговой, села Полойка. То есть автодорога обеспечивает связь территорий, и значимость ее для повседневной жизни работы сельчан очень высока. В то же время она является проблемной: в межсезонье ее сильно размывает, так что проехать по ней становится трудно или даже невозможно. В 2021 году силами «ИнвестСтройПроекта» были отремонтированы 6,6 км дороги, в 2022-м году — еще 4 км. На участках выполнена планировка основания, исправлен профиль дороги, устроено щебеночное покрытие, обустройство дороги, установлены дорожные знаки. Ремонт также выполнялся по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Также в текущем году произведен ремонт участка протяженностью 4 км подъезда к поселку Луговой.

Своеобразным подарком жителям Краснозерского района к началу нового учебного года стало строительство остановочного пункта в рамках реконструкции участка автодороги Краснозерское — Половинное. Стоит отметить, что ремонт многих участков дорог производится благодаря тому, что попали в список депутатских наказов Василия Ивакова. С этим объектом произошло так же: впервые эту проблему он взял «на карандаш» еще в своем предыдущем созыве. Несколько лет потребовалось для того, чтобы провести все необходимые процедурные и бюджетные процессы, спроектировать объект, добиться финансирования. Помогли сами сельчане: в прошлом году с просьбой установить новый автобусный павильон обратилась к Президенту России одна из жительниц поселка Красный Хутор. Он был очень нужен для комфорта передвижения населения общественным транспортом и безопасности дорожного движения. Сейчас остановочный павильон уже введен в эксплуатацию, облегчает жизнь сельчан и главное — детей, поскольку по этому маршруту курсирует школьный автобус.

Конечно, сейчас экономика страны переживает непростой период, вызванный ограничениями и санкциями. Несмотря на это «ИнвестСтройПроект» не отступает от планов по выполнению своей инвестиционной программы. Как и было запланировано, вот уже несколько лет подряд удается планомерно производить модернизацию производства, закупку новой дорожной техники. Так, в начале текущего года был приобретен новый АБЗ и запущен на полную производственную мощность — 110 тонн в час. Он заменит два уже отслуживших завода: один из них был полностью демонтирован, а второй переориентирован на выпуск производства асфальта по старым ГОСТам — этот тип асфальтобетона до сих пор используется в частных заказах. Что касается нового АБЗ, то он выпускает продукцию по новым ГОСТам, на которые перешла дорожная отрасль всей страны.

Для этой цели дорожникам пришлось полностью изменить технологию производства асфальтобетонных дорожных покрытий. Главное во всех современных системах проектирования асфальтобетона — это требования рецепта: сейчас асфальтобетон изготавливается из более узких фракций. Для производителей это означает, что если раньше требовалось два бункера для хранения, то сейчас необходимо пять. Поменялись и показатели асфальтобетонных смесей: теперь выделяют физические, эксплуатационные и дополнительные показатели. Все это требовало модернизации дорожной лаборатории, ведь теперь у нее появляется гораздо больше функционала.

Также важным условием оперативной и качественной работы по новым ГОСТам является наличие современной производственной техники. В парке «ИнвестСтройПроекта» в настоящее время — более ста единиц техники: бульдозеры, экскаваторы, тягачи, асфальтоукладчик, катки. Осенью текущего года парк удалось пополнить еще одним экземпляром — тягачом, который нужен для оперативной транспортировки и переброски техники с объекта на объект. Все мощности сосредоточены на собственной базе в поселке Краснозерский на площади 6 га. Стоит добавить, что благодаря высоким стандартам производства работ, профессионализму и личной ответственности каждого работника вся территория дорожного предприятия идеально чистая и ухоженная. Здесь не встретишь не только грязных выбоин, но даже и окурка на дороге. Порядок здесь — негласный закон для всех.

...Есть пословица, что талантливого человека талантлив во многом. Про хорошего управленца можно сказать то же самое. Это в полной мере относится и к Василию Ивакову. С 2005 года он избран и с тех пор является председателем совета Краснозерского районного потребительского общества (РайПО). Это большая потребительская система, включающая в себя более 50 магазинов в Краснозерском районе. Сегодня Краснозерское РайПО уверенно удерживает лидерство по всем показателям среди других потребительских обществ области. Сейчас силами сельчан в десятке мини-пекарен выпекается около 70 тонн хлебобулочных изделий в месяц. Общепит представлен школьными столовыми, буфетами, а кафе «Астория» в центре Краснозерского — любимое место для встреч для сельчан. При этом нужно учитывать, что конкуренция повышается: в район зашли крупные торговые сети. Достойным ответом стало открытие магазина «Наш кооператор» площадью в тысячу квадратных метров. Всего в системе потребительской кооперации Краснозерского района трудятся 369 человек.

Вообще, работа у Василия Ивакова хлопотная и очень ответственная. Напомним, что основным направлением экономики района является сельское хозяйство, здесь работают коллективные предприятия, сотни крестьянских (фермерских) хозяйств, сельчане также держат личные подворья. Основной функционал депутата — это всегда решение частных и общественных проблем, участие в жизни каждого предприятия. К народному избраннику обращаются многие, и каждому уделяется внимание и помощь. Зачастую и бюджетных средств не хватает, а по велению сердца помочь хочется. Например, в феврале Василий Иваков от себя подарил Кочковской центральной библиотеке деньги на приобретение литературы для пополнения и обновления книжного фонда. Как говорится — книга растит человека. Хочется, чтобы новое поколение сельчан не просто осталось на малой родине, но и на малой родине с хорошими дорогами и новым качеством жизни.





Подрядчик для знаковых объектов

Смелость, опыт и инновации «Дорсиб плюс»

В 2019 году Новосибирск начал готовиться к тому, чтобы достойно провести молодежный чемпионат мира по хоккею – 2023. Для грандиозного мероприятия в городе появился Ледовый дворец спорта, а на подходах к нему – новая дорожная инфраструктура. В частности, власти обеспечили строительство новой станции метро «Спортивная» в непосредственной близости от объекта и реконструкцию близлежащей площади им. Лыщинского с примыкающими участками улиц Блюхера, Немировича-Данченко и проспекта Карла Маркса. Для работы на знаковых объектах выбрали самых достойных подрядчиков – первый среди которых «Дорсиб плюс». Компания уже более 20 лет занимается строительством, реконструкцией и ремонтом дорог, а лидирующих позиций ей удалось добиться за счет использования передовых технологий.

«Применение современного оборудования способствует росту производительности труда и повышению качества продукции и производимых работ. В результате снижается себестоимость и растет конкурентоспособность предприятия», – подчеркивает генеральный директор «Дорсиб плюс» Иван Дингес. Это он лично в конце 90-х собрал коллектив нового подрядчика: многие целыми бригадами присоединились к команде, зная подход руководителя к делу еще со времен совместной работы в «Сибкакадемстрое», поскольку были уверены: если Иван Яковлевич сказал, что впереди их ждут большие дела и достойные зарплаты, значит, так и будет. «В ту пору для человека важнее всего была гарантия стабильности», – вспоминает Иван Дингес, добавляя, что люди из тех бригад и составили костяк коллектива. Сегодня в компании сформированы два полноценных асфальтоукладочных комплекса, отряд вспомогательных и подготовительных работ. При этом специалисты ежегодно повышают свою квалификацию, освоили производство асфальтобетонных смесей с улучшенными характеристиками SP, SMA на битумах PG и с 2020 года используют исключительно их при проведении работ.

Реконструкция площади им. Лыщинского

Одной из самых значимых для компании – и для Новосибирска в целом – стала реконструкция площади им. Лыщинского, которая, по сути, представляет собой крупную одноуровневую развязку, расположенную на месте соединения улиц Немировича-Данченко, Блюхера и



проспекта Карла Маркса. К работе над непростым объектом специалисты «Дорсиб плюс» приступили в 2019 году, начав с создания рабочей документации. «Этого требовали условия контракта», – рассказывает первый заместитель генерального директора компании Валерий Полозов. – Разработчики передали нам проект, на основе которого наши специалисты сделали рабочую документацию и учли все множество обустроенных под площадью коммуникаций, так как при реконструкции требовалось, помимо всего, провести переустройство контактной сети троллейбусов, теплосети, линий водопровода, обычной и ливневой канализаций».

Работы шли в течение трех лет в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Так, сначала специалисты перенесли с площади троллейбусные контактные сети, водопровод, ливневую канализацию и освещение, после чего дорожники перестроили конфигурацию площади, расширили дорожное полотно, уложили выравнивающий слой асфальта и установили новые опоры освещения по всей территории развязки. В результате на участке практически полностью изменилась схема движения транспорта.

Первоначальный проект предполагал также и строительство надземного пешеходного моста над тремя улицами, примыкающими к развязке, который должен был обеспечить доступ к пешеходной зоне, ведущей к новой ледовой арене. Но в процессе городские власти остановили реализацию этого решения из-за высокой стоимости задуманного (по проектно-сметной документации возведение объекта оценивалось в 300 млн руб.), хотя и не отказались полностью, указав, что планируют вернуться к данному вопросу чуть позже.

Реконструкция площади им. Лыщинского обеспечила необходимую транспортную доступность к Многофункциональной ледовой арене в Кировском и Ленинском районах. Впрочем, данная развязка имеет особое значение для Новосибирска не только из-за близости важного спортивного объекта. По улице Немировича-Данченко транзитный транспорт попадает в город со стороны Казахстана и идет дальше в направлении Томска и Кемерово.

Проспект Карла Маркса с велодорожкой

Сегодня специалисты «Дорсиб плюс» ведут работы на нескольких примыкающих к площади им. Лыщинского участках: реконструируют дамбу Октябрьского моста и приводят в порядок проспект Карла Маркса на всем его протяжении вплоть до одноименной площади. Здесь к 30 сентября 2022 года рабочие должны усовершенствовать тип дорожного покрытия проезжей части: обновить полотно и разметку, заменить светофорные объекты, а также скорректировать планировку так, чтобы жители не оставляли автомобили вдоль обочин. При этом часть слишком широкой тротуарной зоны городские власти решили отдать велосипедистам и любителям самокатов – именно здесь данный вид транспорта пользуется особой популярностью, если учесть расположенные неподалеку вузы, студенческие городки и центры притяжения молодежи. Так что к намеченному сроку по обеим сторонам магистрали подрядчик отремонтирует пешеходные зоны и обустроит велосипедные дорожки с инновационным для Новосибирска красным покрытием. Для этого «Дорсиб плюс» на своей производ-

ственной базе уже наладил производство асфальтобетона красного оттенка на прозрачном полимерном вяжущем для цветных материалов B2Color 100/130.

«В нашем регионе уже был опыт использования цветного асфальта, но тогда подрядчик делал его на обычном битуме – и на выходе получил цвет переспелой вишни. Мы решили использовать другую технологию, чтобы получить смесь ярко-красного насыщенного оттенка», – поясняют в руководстве компании «Дорсиб плюс», показывая сделанный в лаборатории образец. – У производителя из Санкт-Петербурга АБЗ-1 мы заказали необходимый компонент – прозрачное полимерное вяжущее со свойствами битума. Пусть далеко, но в нашем регионе никто подобное не делает».

Производить красный асфальт дорожники будут на своей производственной площадке в Новосибирске, где у «Дорсиб плюс» работают два асфальтобетонных завода общей мощностью порядка 200 тонн в час. В процессе создания материала к полимерному вяжущему дорожники добавляют пигмент нужного цвета, чтобы на выходе получить ярко-красную асфальтобетонную смесь.

Вообще, компания стала одним из лидеров Новосибирска по производству асфальтобетона еще в 2006 году, когда запустила собственную установку южнокорейской фирмы DMI Engineering&Manufacturing Co., LTD. Тогда генеральный директор Иван Дингес лично летал в Южную Корею, чтобы посетить завод-производитель и детально изучить плюсы и минусы оборудования и выпускаемого материала. Новая установка позволила организации заметно увеличить не только мощности производства асфальтобетона, но и его качество.

Объездные дороги Новосибирска

Основная масса работ «Дорсиб плюс» сосредоточена в границах Новосибирска, поэтому подрядчик не практикует вахтовый метод. «Самый дальний наш объект сейчас расположен в 85 км от города, куда мы ежедневно привозим рабочих», – рассказывает Валерий Полозов. – К тому же наша производственная база расположена в черте Новосибирска, все находится в одном месте: гаражи, асфальтобетонные заводы, уже переоборудованные под выпуск смеси по новым ГОСТам, на которые мы перешли еще в 2020 году». Дорожники указывают, что покрытия, созданные в соответствии с новыми требованиями, более устойчивы к образованию колеи и трещин. Дело в том, что часть их затягивается и «самоизлечивается» во время жарких дней в июле и августе, чего не бывает на старых асфальтах.

Подрядчик активно работает при восстановлении объездных дорог Новосибирска, которые позволяют транзитному транспорту проехать вдоль города, не заезжая на центральные улицы. Одним из таких значимых объектов стала реконструкция автомобильной дороги Инская – Барышево на участке от 39-го км до трассы К-19р, которую специалисты «Дорсиб плюс» приводили в соответствие нормативу в течение нескольких лет. Сейчас ею пользуются большегрузы, следующие по направлению Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий.

Отдельного внимания заслуживает и восстановление автомобильной дороги Верх-Тула – Ленинское, которое подрядчик проводил с 2017 по 2020 год. Она тоже транзитная и сокращает почти вдвое путь от села Ленинское до Краснообска, а также соединяет Верх-Тулу и Ленинское с Советским районом и региональной трассой Новосибирск – Кочки – Павлодар, что позитивно влияет на развитие территорий Ленинского муниципального образования и позволяет снизить трафик легковых автомобилей на выезде из Новосибирска в районе ОБГЭС. «До начала работ дорога представляла собой грунтощебеночное покрытие, по которому люди не могли проехать в период дождей. А сегодня здесь шикарный асфальт, даже сейчас – через два года после сдачи – выглядит идеально, недавно я сам по ней проехал. Да и в процессе проведения работ ко мне подходили местные жители, чтобы сказать: «Спасибо за ремонт!», – вспоминает первый заместитель генерального директора.





Новая скоростная хорда

Ее построит для Новосибирска инфраструктурный холдинг Группа «ВИС»

Качество транспортной инфраструктуры является важнейшим условием развития российской экономики. По данным Минтранса России, каждый рубль, вложенный в транспортную отрасль, приносит в экономику 5–6 дополнительных рублей. Однако нехватка средств, особенно у регионов, не позволяет в полной мере говорить о снятии инфраструктурных ограничений. Компенсировать нехватку финансирования призван механизм государственно-частного партнерства.

Один из лидеров российского рынка государственно-частного партнерства – российский инфраструктурный холдинг Группа «ВИС». Группа реализует проекты ГЧП под ключ, управляя каждым этапом их жизненного цикла. Компании холдинга выступают частными партнерами, структурируют проекты, осуществляют организацию финансирования, строительство и эксплуатацию созданных объектов. В числе реализуемых проектов – масштабные объекты транспортной инфраструктуры в Московской и Калининградской областях, Сибири, Дальнем Востоке. В июле 2022 года открыто движение по скоростной автодороге «Обход Хабаровска», проект реализован Группой «ВИС» в формате концессии. Это первый региональный автодорожный проект, получивший софинансирование из федерального бюджета.

Вторым таким проектом стало строительство моста через реку Обь в Новосибирске. Эта концессия стала одной из опорных точек развития транспортной системы сибирского мегаполиса. Мост и две многоуровневые транспортные развязки на обоих берегах реки по сути образуют скоростную хорду, которая позволит связать две части города сквозным бесшовным транспортным сообщением. Проект реализуется с привлечением внебюджетных средств. Частным инвестором выступает Группа «ВИС», объем собственных инвестиций холдинга составляет более 22%, финансовый партнер – Газпромбанк.

По данным на 2022 год, численность населения Новосибирска превышает 1,5 млн человек, что делает его третьим в стране после Москвы (13 млн) и Санкт-Петербурга (5,6 млн). Новый мост позволит значительно улучшить дорожную обстановку в одном из крупнейших городов России. Проект реализуется в соответствии с генеральным планом развития Новосибирска, в котором до 2030 года предусмотрено создание 7 мостов. Сегодня построены и эксплуатируются только три из них, один из которых нуждается в капитальном ремонте. Строительство последнего (Бугринского) моста завершилось в 2014 году и было осуществлено полностью на бюджетные средства.

Старт проекту четвертого моста был дан 6 декабря 2017 года. В этот день было подписано концессионное соглашение между Правительством Новосибирской области и Группой «ВИС» в лице Сибирской концессионной компании. Согласно документу Группа осуществит строительство, а после этого в течение 20 лет будет осуществлять коммерческую эксплуатацию объекта, гарантируя нормативное состояние автодороги.

Все проектные решения были разработаны регионом заранее, проектировщиком выступило АО «Институт «Стройпроект». Общая протяженность транспортной инфраструктуры составит свыше 5 км, из них 1,5 км – длина самого мостового перехода. Руслонная его часть состоит из двух пролетов длиной по 120 м, расположенных на высоте 13,5 м от воды. Они позволяют обеспечить беспрепятственное судоходство для всех видов речных судов.

Новый мост и автомобильные подъезды к нему образуют полноценную скоростную хорду в черте города – расчетная скорость движения на шестиполосной дороге составляет 100 км в час. Сегодня это крупнейший транспортный концессионный проект на территории Сибири. Уникальность ему придает и расположение моста – это единственная стройка такого масштаба в центре города-миллионника.

По предварительным оценкам, новый мостовой переход обеспечит сокращение времени проезда с одного берега на другой на 30% и снижение загруженности существующих мостов на 20%. В частности, появится возможность закрыть на капитальный ремонт изношенный Октябрьский мост. Расчетный трафик по новому мосту составляет 60 тыс. автомобилей в сутки. За счет уменьшения заторов на городских дорогах ожидается значительное улучшение экологической обстановки и повышение безопасности для водителей и пешеходов.

«Возводимый Группой «ВИС» в Новосибирске мостовой переход – один из самых масштабных транспортных объектов в стране. Несмотря на сложности, с которыми столкнулась российская экономика, реализация проекта идет по плану, строительные работы не останавливались ни на один день. Именно такие проекты сегодня имеют особое значение. Они укрепляют инфраструктурный каркас страны, снимают ограничения для развития новых территорий, повышают транспортную доступность для людей», – отмечает генеральный директор Группы «ВИС» Дмитрий Доев.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников также подчеркивает значимость проекта: «Нельзя четвертый мост рассматривать как какой-то локальный объект, ведь он, по сути, формирует сегодняшнюю транспортную схему Новосибирска. И уже сегодня есть задумки, как его продлить и использовать в дальнейшем скоростной потенциал».

Мост обеспечит выходы на федеральные трассы «Байкал», «Чуйский тракт» и «Сибирь», а внутри города соединит Южную площадь с площадью Труда и пройдет параллельно существующему железнодорожному переходу на ответвлении Транссибирской магистрали. Помимо самого мостового перехода концессионный проект предусматривает создание многоуровневых транспортных развязок на обоих берегах Оби, надземные пешеходные переходы с лифтами для маломобильных групп граждан, двух

тоннелей под линиями Транссибирской магистрали протяженностью 90 и 45 м, масштабное обновление всей прилегающей инженерной инфраструктуры и реконструкцию Зыряновского путепровода.

Отдельно стоит сказать о левобережной транспортной развязке. Это многоуровневое инфраструктурное сооружение, включающее 25 съездов, 7 эстакад и 4 надземных пешеходных перехода. Новая развязка станет самым масштабным инженерным сооружением данного типа на территории России. По итогам реализации проекта система движения транспорта на левом берегу будет полностью перестроена: круговое движение будет упразднено, взамен появятся сквозные разноразмерные проезды без светофоров со всех прилегающих улиц.

На правом берегу благодаря вантовой системе моста удалось сохранить парк «Городское начало», зоны отдыха и архитектурные памятники. Вантовый участок мостового перехода начинается у Михайловской набережной, возвышается над площадью Будагова и заканчивается за действующей автомобильной эстакадой. Далее новая дорога пройдет под Зыряновским путепроводом. Для этого была выполнена реконструкция самого путепровода: он поднят на несколько метров вверх, переустроена двухпутная трамвайная линия, будет выполнена полная модернизация его дорожного полотна.

В рамках концессии по созданию моста выполняется большой объем работ по выносу из зоны строительства инженерных коммуникаций, все они будут модернизированы. В результате город получит современный коллектор ливневой канализации, обновленные участки линий электропередач, модернизированные инженерные сети, а также трамвайные линии.

Новый мост не только увеличит транспортную доступность разделенных рекой частей города, но и станет архитектурной достопримечательностью столицы Сибири. 114-метровый пилон в форме символической буквы Н станет самым высоким строением в городе

– ближайший конкурент, жилое здание высотой 102,3 м, находится на ул. Линейной. Пилон будет удерживать вантовый участок моста протяженностью 380 пог. м и весом почти 30 тыс. тонн с помощью 35 пар специальных вант.

С самого начала проекта строительство было развернуто одновременно на обоих берегах реки. Созданы собственные полноценные производственные площадки: строительный городок с общежитием и административными зданиями, подъездные дороги, асфальтобетонный мобильный завод, склад для хранения металлоконструкций и инертных материалов, площадка для стоянки спецтехники.

Летом 2022 года началась установка в проектное положение пролетного строения руслонной части моста. Работы по его надвижке были завершены в конце марта 2022 года, затем строителям предстояло провести не менее сложную технологическую операцию – опустить конструкцию длиной 776 м и весом более 10 тыс. тонн на 2,8 м. Для сравнения: вес пролетного строения – больше, чем вес Эйфелевой башни в Париже. На разных этапах на строительных площадках занято от 500 до 1500 человек. В том числе летних каникул организуется производственная практика для студентов местных вузов.

Строительство моста и сопутствующей инфраструктуры планируется завершить в 2023 году. Открытие движения, безусловно, станет большим событием для Новосибирска. Эффекты от новой транспортной инфраструктуры ощущают не только горожане, но и весь регион. Проект такого масштаба способен привлечь не только прямые инвестиции, но и способствовать социально-экономическому развитию области в целом. Его реализация будет стимулировать формирование новой социальной и бизнес-инфраструктуры на прилегающих к мосту территориях и поможет привлечь дополнительные инвестиции.





Сервис для сельчан

С комфортом по хорошим трассам – благодаря Здвинскому ДСУ



**Директор ООО «Здвинское ДСУ»
Роман Зибницкий**

Здвинский район с одноименным административным центром – селом Здвинск – расположен в 280 км от Новосибирска, на юго-западе области. Сибирская глубинка как она есть. Но именно она подает пример большим городам, как бизнес может быть социально ориентирован и делать жизнь людей лучше.

Градообразующее предприятие

«Лихие девяностые» многим российским городам и весям оставили тяжелое наследие – социальную неустойчивость, безработицу, смену приоритетов. Но в такие времена обязательно находились люди неравнодушные и деятельные, готовые своим трудом менять окружающую действительность в лучшую сторону. Так получилось и с дорожным предприятием, которое располагалось в селе Здвинск и уже готовилось к банкротству. Именно сюда в 1997 году пришел директором Михаил Зибницкий. Совместно с коллективом начали работу по содержанию и ремонту автомобильных дорог, строительству дорог сельскохозяйственного назначения, площадок зерноскладов. 80% территории Здвинского района – это сельхозугодья, а без дорог даже хороший урожай не уберешь. Постепенно экономическое положение предприятия удалось выправить и, более того, сделать его прибыльным. С 2011 года и по настоящее время его возглавляет сын Михаила Федоровича – Роман Зибницкий.

На сегодняшний день ООО «Здвинское ДСУ» – одно из градообразующих предприятий района, активно реализующих государственные контракты. Объемы работ, произведенные собственными силами, постепенно увеличиваются. Если в 2020 году выручка предприятия составила 173 млн руб., то в 2021 году – 273 млн руб., рассказал директор ООО «Здвинское ДСУ» Роман Зибницкий. В настоящее время основные виды деятельности – это строительство и ремонт автомобильных дорог, площадок с асфальтобетонным покрытием, пешеходных переходов. Кроме того, компания занимается содер-

жанием межмуниципальных дорог в Здвинском районе общей протяженностью порядка 500 км и искусственных сооружений на них. Ряд проектов по благоустройству территорий выполняется по программе «Комфортная городская среда», ремонт – по нацпроекту «Безопасные качественные дороги». Основными заказчиками являются ГКУ Новосибирской области «ТУАД НСО», администрации различных сельсоветов Здвинского района, МКУ «Служба заказчика Здвинского ЖКХ» и др.

Содержание и ремонт

В теплый период года силами предприятия традиционно проводятся мероприятия по летнему содержанию автодорог: это планировка и профилировка дорожного покрытия, обновление дорожных стоек, установка и замена дорожных знаков, а также ямочный ремонт асфальтобетонного и щебеночного покрытия. Так, в сезоне текущего года объем ямочного ремонта в рамках содержания составил 54,2 тыс. кв. м щебня и порядка 9 тыс. кв. м асфальтобетона.

Что касается зимнего содержания автодорог, то в Сибири есть своя специфика: продолжительная зима характеризуется сильными ветрами и метелями, а температура воздуха может меняться от 0 до минус 23 градусов за короткий промежуток времени. Говоря проще – дождь приводит к образованию гололеда на трассах всего за пару часов. Задача дорожников – не допустить образования аварийных ситуаций. Своевременная очистка от снега, обработка асфальтобетонного покрытия противогололедными реагентами, очистка элементов обустройства автомобильной дороги – вот обязательные работы по зимнему содержанию. Это ежедневный и тяжелый труд. Без него обеспечить безопасный проезд по дорогам просто не получится.

Другим основным направлением деятельности ООО «Здвинское ДСУ» является капитальный ремонт и строительство автомобильных дорог. Важно подчеркнуть, что дорожники идут в ногу со временем, и уже освоили выпуск асфальтобетонной смеси по новому ГОСТу. Этому предшествовала системная работа по модернизации всех производственных мощностей. Так, был усовершенствован асфальтобетонный завод, закуплено необходимое современное оборудование для аттестованной лаборатории, которая выполняет всю гамму работ по контролю качества выпускаемых асфальтобетонных смесей. Парк дорожной техники пополнился новыми машинами и механизмами. В частности, приобретен новый асфальтоукладчик DYNOPAC, гладковальцовый каток для уплотнения асфальтобетонной смеси по новым ГОСТам, модернизирован один из старых катков – с комбинированного на гладковальцовый.

«Переход на новые технологии и процедуры, применение минеральных порошков, добавок для районного дорожного предприятия – это маленькая революция, потому что такого асфальта раньше на районных дорогах не бывало», – отметил губернатор Новосибирской области Андрей Травников, когда посетил Здвинское ДСУ.

Объекты

В портфеле заказов в текущем году – сразу несколько важных объектов. Один из них – капитальный ремонт улицы Максима Горького в Здвинске и примыкающих к ней улиц Мира, Береговая, Карла Маркса. Работы проводились в рамках госпрограммы «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения Новосибирской области» (заказчик – администрация Здвинского сельсовета). В рамках капремонта предусматривается полный комплекс работ: фрезеровка старого существующего покрытия, устройство земляного полотна, дорожной одежды из песка и щебня, искусственных сооружений, асфальтобетонного покрытия, установка ограждения пешеходного перехода, дорожных знаков и светофоров. По поручению губернатора региона ремонт удалось завершить на год раньше запланированных сроков благодаря приближению бюджетного финансирования.

Другой объект – ремонт автодороги Здвинск – Нижний Чулым на участке с 11-го по 20-й км, которая ведет к одному из крупнейших сельскохозяйственных производств Здвинского района – ООО «Приозерное». Работы идут в рамках нацпроекта БКД. Заказчик – ТУАД. Специалисты Здвинского ДСУ приступили к работам в апреле, и уже к сентябрю отремонтировали две водопропускные трубы, исправили продольный и поперечный профиль, произвели устройство покрытия из щебеночно-песчаной смеси, установку дорожных знаков и столбиков. Для местных жителей это жизненно важный объект. Трасса не только обеспечивает передвижение общественного и школьного автотранспорта, но также является важным элементом в логистической составляющей: по ней в районы области и соседние регионы транспортируется сельскохозяйственная продукция. Дорога общей протяженностью 21 км, изначально построенная в переходном типе покрытия, долгие годы не ремонтировалась. В межсезонье по ней зачастую было сложно проехать. После ремонта комфорт, скорость и безопасность передвижения по ней возросли.

То же самое можно сказать и еще об одном объекте капремонта – автодороге регионального значения Здвинск – Довольное. Ее общая протяженность в Здвинском районе составляет 55 км, из которых порядка 25 км оставались в щебеночном

покрытии. В 2021 году выполнялись работы на участке протяженностью 7 км. Дорожники произвели устройство выравнивающего слоя асфальтобетона, укладку геосетки и покрытие из асфальтобетона толщиной 5 сантиметров. Также были отсыпаны обочины из щебеночно-песчаной смеси, заменены дорожные знаки, установлены сигнальные столбики, нанесена горизонтальная разметка из термопластика.

Кроме того, в текущем году была отремонтирована автодорога 40 км а/д «Н-0704» – Лянино – Барлакуль и Здвинск – Верх-Урюм – Лянино – Мамон. Участки были выбраны как наиболее приоритетные: здесь фиксировалось затруднение движения транспорта. Работы на всех объектах начали весной и завершили раньше срока. Все работы велись в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги».

Пассажирские перевозки

Еще одно направление работ – автомобильные перевозки. Решение о создании собственного автотранспортного предприятия было принято в 2005 году, тогда же было образовано ООО «ДорАвтоТранс», которым в настоящее время руководит Роман Зибницкий. Этот шаг также был продиктован жизнью: на тот момент в районе работало одно АТП, которое прекращало свою деятельность. Действовали всего три маршрута, автобусы были в плачевном состоянии... Было принято решение передать пассажирские перевозки ООО «ДорАвтоТранс». Постепенно автопарк удалось обновить, на сегодня в нем 11 современных автобусов. Действуют 16 внутрирайонных маршрутов и один межрайонный: Здвинск – Барабинск – Куйбышев. Только за прошлый год силами ДорАвтоТранса перевезены 112 тыс. пассажиров по внутренним маршрутам и 30 тыс. – на междугородном.

Это направление деятельности является социально значимым для района: ООО «ДорАвтоТранс» по-прежнему остается единственным автотранспортным предприятием в Здвинском районе, в котором проживают 13,5 тыс. человек. Наличие современной транспортной инфраструктуры в регионе и обеспечение транспортной доступности для населения – это необходимое условие повышения качества жизни населения и одна из задач регулятора. В текущем году в рамках государственной областной программы за счет средств бюджетов Новосибирской области для Здвинского района был приобретен новый комфортабельный автобус. В начале июня он вышел на маршрут Здвинск – Сарыбалы – Березовка.

Параллельно – по просьбе министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области и администрации Здвинского района – силами ООО «ДорАвтоТранс» был организован пункт тех-

нического осмотра. Теперь водителям не надо выезжать в соседние районы для прохождения техосмотра, как было в прежние годы. Для него закуплено необходимое оборудование для диагностики легкового, грузового и пассажирского транспорта. «Мы одна из немногих организаций, которая организует проведение технического осмотра не только Здвинскому району, но и ближайшим районам», – пояснил Роман Зибницкий. Также в сфере деятельности предприятия – работа штрафстоянки. Она оборудована контрольно-пропускным пунктом и видеосистемами.

От потребности людей

Как уже было сказано выше, Здвинское ДСУ является одним из градообразующих предприятий в районе. Это означает, что оно не только дает работу 150 сотрудникам, но и несет постоянную социальную нагрузку. Ведь известно, что дорожное предприятие в районе – это первая организация, куда спешат за помощью сельчане, в том числе со своими частными проблемами. Налажено тесное сотрудничество с муниципалитетами и администрациями населенных пунктов района.

«Мы здесь живем и потому заинтересованы, чтобы села наши были красивыми и благоустроенными, – резюмирует Роман Зибницкий. – Мы стремимся развивать и поддерживать свой бизнес. Для своих работников строим служебное жилье, а также оказываем помощь в улучшении жилищных условий. Предоставляем займы по ставке рефинансирования, дарим годовые подарки сотрудникам и их детям. Выделяем материальную помощь работникам к юбилейным датам и в связи с иными жизненными обстоятельствами. Помогаем получить образование молодым специалистам с дальнейшим трудоустройством. Стараемся уделить внимание каждому сотруднику и помочь в какой-либо ситуации. Не забываем о своих пенсионерах, чествуем их на торжественном мероприятии, посвященном профессиональному празднику. В день пожилых посещаем каждого пенсионера, поздравляем с праздником и дарим подарки. Ежегодно делаем пожертвование на ремонт и содержание местной православной религиозной организации «Приход во имя святого апостола Иоанна Богослова». Не первый год покупаем подарки детям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации и социально опасном положении, которые находятся в отделении социальной реабилитации для несовершеннолетних в Здвинском районе. Всегда откликаемся на просьбы помочь школам, больнице, детям и ветеранам».

Остается добавить, что именно так должен строиться бизнес в России – от потребности простых граждан. Тогда он принесет не только прибыль, но и благодарность людей.





По велению сердца

ООО «СТС–Плюс» делает Новосибирск комфортнее

Новосибирск – самый быстрорастущий миллионник в России. На сегодняшний день общая протяженность его улично-дорожной сети составляет 3,4 тыс. км. Содержать в хорошем состоянии и модернизировать такое хозяйство – непростая задача. Справиться с ней помогают подрядные дорожные организации, и в частности ООО «Сибирь ТрансСтрой+».

ООО «Сибирь ТрансСтрой+» (ООО «СТС–Плюс») основано в Новосибирске в 2006 году. Сейчас это динамично развивающаяся компания, которая выполняет полный комплекс работ по ремонту автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и искусственных сооружений на них, а также занимается благоустройством территории и городских пространств. «Последние годы объемы работ компании планомерно растут, – рассказал директор ООО «Сибирь ТрансСтрой+» Дмитрий Мальцев. – Если в прошлом году было заключено контрактов в общей сложности на 800 млн руб., то на конец июля 2022 года – более чем на 1 млрд руб.». Объясняется это увеличивающимися объемами госзаказа на модернизацию и развитие сети регионального и муниципального значения. Такая необходимость чувствуется по всем муниципальным образованиям, а также в столице области.

Нацпроект – для горожан

В последние годы государство заметно увеличивает финансирование мероприятий по созданию современной, комфортной и надежной транспортной инфраструктуры в городах. Основным инструментом достижения стратегической цели стал национальный проект «Безопасные качественные дороги». ООО «СТС–Плюс» вот уже несколько лет выполняет контракты в рамках БКД. Так, в прошлом году компания выступала подрядчиком по ремонту в Октябрьском, Первомайском, Советском и Дзержинском районах Новосибирска. В текущем году в рамках БКД силами компании в Новосибирске отремонтированы улицы Обская, Ядринцевская, Нарымская, Шевченко, Вересаева, Нахимова, а также проезд Виктора Ващука, улица Максима Горького и проспект Димитрова (заказчик – МКУ «Управление дорожного строительства»). В рамках этих контрактов дорожники выполняли полный комплекс работ – фрезерование, укладку асфальтобетона, установку знаков, нанесение горизонтальной разметки и др.

Производство ремонтных работ по нацпроекту имеет свои особенности. Городские улицы, как правило, характеризуются высокой интенсивностью движения, и перекрыть их для производства работ просто невозможно. Поэтому специалистам приходится работать в ночное время суток, что налагает повышенную ответственность на исполнителя. «Выиграв контракт, мы готовим план производства работ, а также схемы организации движения, которые утверждает заказчик. После чего устанавливаем временные дорожные знаки для безопасности, и лишь после этого наши сотрудники выходят на объект», – рассказывает Дмитрий Мальцев.

Есть и другая особенность: зачастую бывает, что, лишь приступив непосредственно к земляным работам, дорожники выясняют, что под землей скрыты не учтенные проектом инженерные коммуникации. Так бывает, когда проекты недостаточно тщательно проработаны. В таких случаях приходится дорабатывать их по ходу совместно с проектировщиком и заказчиком. «Несмотря на это, в компании еще не было ни одного случая невыполнения контрактных обязательств», – подчеркнул Дмитрий Мальцев.



Важным объектом текущего года является ремонт путепровода по Октябрьской магистрали (заказчик – МКУ Новосибирска «Гормост»), который уже близок к завершению. Ремонт был начат в связи с предельным состоянием моста, который был введен в эксплуатацию в 1983 году. В рамках работ специалисты СТС–Плюс заменили верхний слой асфальтобетона, опоры освещения, провели ремонт пролетных строений и опор, устоев путепровода, оборудовали новую подсветку (свисающие провода были убраны под землю). Работы производились без перекрытия путепровода за счет поэтапного сужения магистрали – здесь высокий транспортный и пешеходный трафик, кроме того, по магистрали движется общественный транспорт. Объект также ремонтировался по нацпроекту БКД.

В статусе генподрядчика

Долгое время основными направлениями деятельности СТС–Плюс оставались текущий и капитальный ремонт асфальтового покрытия дорог и площадок, комплексное благоустройство территорий. В последние годы компания планомерно наращивает свои мощности, укрепляет штат и нацелена на выполнение более капиталоемких работ. Если раньше в основном приходилось заниматься субподрядными работами, то в текущем году удалось выиграть четыре госконтракта в качестве генподрядчика. В частности, это ремонт автомобильной дороги Новосибирск – аэропорт Толмачево в Новосибирском районе (заказчик – НСО «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области», ТУАД). Силами специалистов были отремонтированы семь километров асфальтового покрытия и проведены другие восстановительные работы. Основная задача – повысить пропускную способность трассы и безопасность движения, убрать колеи с дороги. Все работы также ведутся в ночное время суток, чтобы не снижать интенсивность движения на этом оживленном участке трассы.

Еще один госконтракт – выполнение работ по ремонту автодороги Новосибирск – Колывань – Томск (в границах НСО) в г. Новосибирске и Новосибирском районе. Дорожники выполнили комплекс работ: это проведение подготовительных работ, обустройство участков, установка ограничительных знаков в местах производства работ, фре-

зеровка старого покрытия, укладка выравнивающего слоя и нового асфальтобетона. Также были укреплены обочины, установлено барьерное ограждение и новые дорожные знаки, нанесена разметка термопластиком. Все работы планируется завершить до 1 ноября 2022 года. Примерно такой же перечень работ выполняется и на другом объекте – ремонт автомобильной дороги «104-й км а/д Р-256 – Сузун» в Черепановском районе Новосибирской области.

Шаг вперед

«Мы подошли к очередному этапу развития компании, – продолжает Дмитрий Мальцев. – Под новые проекты и требования заказчика, в том числе современные ГОСТы, мы последовательно модернизировали производственную базу, усилили профессиональными кадрами инженерно-технический состав, а также ПТО и геодезическую службу. Штат коллектива составляют высококвалифицированные рабочие, имеющие необходимые удостоверения по видам профессий с солидным стажем работы. Для выпол-

нения работ есть вся необходимая техника: асфальтоукладчики, катки, автосамосвалы и др. Компания располагает также собственной территорией, на которой расположены АБЗ и бетонный завод. Работает аттестованная и полностью оборудованная лаборатория, осуществляющая контроль качества входных материалов, выпускаемой продукции, а также занимающаяся подбором рецептов по новому ГОСТу. В планах – освоить направления нанесения разметки, чтобы уже со следующего года заниматься этим самостоятельно».

Конечно, в условиях нестабильности экономики и санкций появляются новые риски. Например, к росту стоимости строительных материалов добавляется подорожание строительной техники и запасных частей к ней, а также потенциальный их дефицит. Однако регулятор видит решение этой проблемы в параллельном импорте, а подорожание материалов компенсируется увеличением цены контрактов и авансированием проектов, реализуемых для государственных и муниципальных нужд. «Кроме того, у СТС–Плюс отлажена работа с финансовыми организа-

циями, которые предлагают более гибкий подход в плане процентных ставок для нашей организации – как для своего надежного и многолетнего партнера», – добавляет руководитель предприятия.

Огромный плюс в работе краевого заказчика – это заблаговременная контрактация, когда контракты на следующий календарный год заключаются в конце предыдущего. Переходящие контракты позволяют подрядной организации заготовить необходимый объем строительных материалов, подготовить технику, спланировать свою затратную часть, а значит, минимизировать расходы. Например, еще с октября прошлого года СТС–Плюс заготовила инертные материалы – щебень, песок, отсев, битум – что позволило уверенно войти в строительный сезон 2022 года. «Эту практику я приветствую и считаю, что ее необходимо продолжать и расширять. Пока часть контрактов разыгрываются ближе к осени. Учитывая климатические особенности Новосибирска, выходить на объекты бывает уже поздно, например, при устройстве горизонтальной разметки термопластиком», – подчеркивает Дмитрий Мальцев.

Социально ответственные

Таким образом, основные задачи, которые стоят сейчас перед компанией, – это выдерживать повышающиеся требования заказчика в части сроков и качества производства работ. Дорожный комплекс сегодня нацелен на исполнение стратегически важного документа – нацпроекта БКД, который призван повысить безопасность на российских дорогах. Все те, кто является его исполнителем, так или иначе вносят свою лепту в развитие региона и страны в целом. При этом СТС–Плюс является социально ответственной организацией. То есть на предприятии выполняются все условия Трудового законодательства в отношении своих сотрудников. Также традиционно СТС–Плюс много делает для жизни города и горожан. Редко какое мероприятие обходится без помощи или без участия дорожников. Лишь одна деталь: в коридоре офиса все стены увешаны благодарственными грамотами за участие в различных спортивных соревнованиях, сборах, конкурсах. Это правильный подход: нацпроекты – это важно, но еще важнее – сделать комфортнее ежедневную жизнь горожан.





Обь — самая протяженная речная дорога России

За последние 7 лет в Обском бассейне с автомобильного на водный транспорт переориентировано 4,9 млн тонн грузов



Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» обслуживает реку Обь и ее притоки: реки Бия, Катунь, Томь, Васюган и Кеть. Зона ответственности организации простирается от озера Телецкого в верхней границе бассейна до остановочного пункта Соснино на реке Обь, где проходит граница между Обским и Обь-Иртышским бассейнами. О том, какие усилия сегодня предпринимаются для повышения безопасности судоходства и увеличения грузопотока, рассказал исполняющий обязанности руководителя ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Павел МЕШКОВ.

— Павел Анатольевич, какие задачи сегодня стоят перед предприятием?

— Мы занимаемся содержанием вверенных нам внутренних водных путей и расположенных на них гидротехнических сооружений, проводим работы по обеспечению безопасности судоходства. Важную роль в этом процессе играет Новосибирский судоходный шлюз, который в этом году отмечает 65-летний юбилей. Это уникальное гидротехническое сооружение, единственное в своем роде за Уралом. Именно оно в середине прошлого века навсегда изменило режим судоходства в Обском бассейне, связав Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем и районами Крайнего Севера, благодаря чему перевозка грузов по Оби не замкнута в пределах территории одного региона: шлюз позволяет судам свободно курсировать по всему руслу самой протяженной российской речной дороги (общая длина Оби от истоков до впадения в Обскую губу на Карском море составляет 3650 км) — от Барнаула до Салехарда.

За все время существования через Новосибирский шлюз прошли более 160 тыс. единиц флота. В настоящее время в основном это грузовые суда, транспортирующие по реке Обь минеральные строительные материалы: песок, щебень, гравий.

— Как устроена работа Новосибирского судоходного шлюза?

— В 1950-х годах человек подчинил себе Обь: в Новосибирске построили ГЭС, обеспечив надежное снабжение электроэнергией огромного сибирского региона. При этом перепад высот между рекой и образовавшимся водохранилищем, которое мы гордо называем Обским морем, составил 20 метров, поэтому потребовалось сооружение, которое бы выполняло функцию «лифта», перемещая грузовые и пассажирские суда из водохранилища в реку. И с этой задачей успешно справляется Новосибирский судоходный шлюз.

— Юбилей в том числе наметает и на необходимость проявить

заботу о сооружении: например, провести ремонт или реконструкцию. Какие работы планируется провести в ближайшее время?

— Действительно, в январе 2021 года началась подготовка к дальнейшему ремонту шлюза. Мероприятия планируется выполнить в период с 2024 по 2028 год.

Кроме того, в последние годы обновление коснулось нижнего бьефа. Благодаря Федеральной программе «Развитие транспортной системы» нижний подходной канал Новосибирского шлюза был реконструирован на протяжении 3350 м, включая правый и левый берега. Крепления откосов состоят из монолитных плит (общий объем бетона 13280 м³) и гибких защитных бетонных матов с общим объемом бетона 4100 м³.

— Какой объем грузов перевозится по реке Обь?

— С начала года по настоящее время по внутренним водным путям Обского бассейна перевезены 3837 тыс. тонн грузов. Это 59,8% от запланированного объема на 2022 год. В основном суда перевозят полезные ископаемые, такие, как песок и щебень, а также технику, лес, сжиженный газ и нефтепродукты, кирпич, уголь и прочее.

В 2022 году на грузовых линиях бассейна работают около 50 судоходных компаний и 30 индивидуальных предпринимателей. Из них основными грузоперевозчиками являются: «Бийский речной порт», «Грузовой терминал Обь», «Томская судоходная компания» и «Сибирская буксирная компания».

— Есть ли задача увеличить грузопоток по реке?

— В целях увеличения объемов перевозок внутренним водным транспортом проводится плановая работа по исполнению поручений Президента Российской Федерации о перераспределении грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт. Так, в 2015 году было подписано Соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проекта развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах Алтайского края. Вместе с нами документ подписали власти региона и организации речной и добывающей отраслей. Цель данного проекта — создание условий для эффективного функционирования внутреннего водного транспорта за счет повышения пропускной способности внутренних водных путей; удовлетворение потребности Алтайского края в качестве перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом. Проект развития предполагает обеспечение условий для поддержания параметров судовых ходов сверх установленных государственным заданием

гарантированных габаритов для увеличения периода, при котором возможно движение составов с полной загрузкой.

За период действия соглашения с 2015 года в границах Алтайского края перевезены порядка 6,4 млн тонн грузов. При этом с автомобильного на внутренний водный транспорт переориентировано 4,9 млн тонн грузов.

В целях продолжения начатой работы в настоящее время между сторонами подписан аналогичный документ на период с 2022 по 2024 год.

— В некоторых регионах России сейчас возобновляется работа по дноуглублению рек. Какая работа проводится в этом плане на Оби?

— В границах Обского бассейна подавляющее большинство судоходных путей — это реки, находящиеся в свободном состоянии. Ведущую роль в поддержании гарантированных габаритов судовых ходов в комплексе путевых работ Обского бассейна внутренних водных путей составляют как раз дноуглубительные работы. Это обусловлено спецификой руслового режима рек бассейна, а также тем, что русла сложены преимущественно мелкими, легкоразмываемыми грунтами. За последние 10 лет ежегодный объем дноуглубления составляет 3–4 млн кубометров грунта. Вместе с тем, в соответствии с научно-исследовательской работой «Обоснование объемов дноуглубления на внутренних водных путях Сибири и Дальнего Востока (река Обь)», выполненной в 2014 году Сибирским государственным университетом водного транспорта совместно с МГУ имени Ломоносова, ежегодный объем транзитного дноуглубления для обеспечения гарантированных глубин должен составлять не менее 7,8 млн кубометров грунта.

Запланированный объем дноуглубительных работ для выполнения государственного задания (с учетом утвержденной субсидии) в эту навигацию на транзите составляет 4,85 млн кубометров, что больше на один миллион по сравнению с 2021 годом. Для производства дноуглубительных работ введены в эксплуатацию 8 земснарядов суммарной технической производительностью 10 160 кубометров в час.

В соответствии с Перечнем внутренних водных путей Российской Федерации общая протяженность внутренних водных путей Обского бассейна составляет 7245 км, из них 3428,6 км — это протяженность пути, обслуживаемого обстановкой, в том числе с гарантированными габаритами — 3297 км. Остальные пути эксплуатируются без средств навигационного оборудования (экспедиционный завоз



груза). Из общей протяженности водных путей искусственно созданные пути составляют 269 км.

— Какие мероприятия проводятся для обеспечения безопасности судоходства?

— С нашей стороны регулярно проходят комиссионные осмотры содержания пути и флота. Особое внимание при комиссионных осмотрах уделяется качеству содержания участков водных путей: правильной расстановке, окраске и освещению навигационных знаков судоходной обстановки, соответствию фактических габаритов пути передаваемым в информации о путевых условиях плавания, а также технической эксплуатации флота.

С 2018 года ведется работа по внедрению береговых знаков из полимерных материалов и металлического проката. За три года мы изготовили 326 щитов и 64 столба. Безусловными преимуществами таких знаков являются долговечность, снижение эксплуатационных расходов на их содержание (в сравнении со знаками из пиломатериала).

Несмотря на то, что в настоящее время для нужд Администраций бассейнов водных путей выпускаются плавучие знаки из полимерных материалов, мы изготавливаем такие из металла собственными силами на базе одного из филиалов. Такой подход обусловлен в первую очередь экономическими соображениями, поскольку даже с учетом эксплуатационных расходов содержание одного плавучего знака из металла на 25–35% ниже в сравнении со знаками из полимерных материалов.

— Расскажите о перспективах развития предприятия.

— Недавно — с 22 по 24 июня 2022 года — в Новосибирске проходил Международный транспортный форум, в рамках которого состоялось

заседание Экспертного совета ФАМРТ по вопросам внутреннего водного транспорта Обского и Обь-Иртышского бассейнов внутренних водных путей. В частности, рассматривались вопросы текущей ситуации и проблем в сфере перевозок, подходов к формированию транспортно-экономического баланса регионов, результатов переориентации перевозок тяжеловесных грузов с автомобильного на водный транспорт, организации межрегиональных пассажирских перевозок и их субсидирования. В настоящее время сформирован протокол решений, направленных на развитие внутреннего водного транспорта, а также формируются предложения по оптимизации развития мультимодальных перевозок и перевозок части грузопотоков на водный транспорт в Обском и Обь-Иртышском бассейнах.

— Что сегодня требуется для эффективной работы?

— Можно отметить несколько ключевых моментов. В частности, это привлечение на работу молодых специалистов. Сейчас средний возраст сотрудников плавсостава — 50–55 лет. Да, это опытные люди, но им надо готовить смену. Чтобы решить кадровый вопрос, мы очень тесно сотрудничаем с профильными учебными заведениями: СГУВТ, Новосибирское командное речное училище им. Дежнева, ГБПОУ «Новосибирский речной колледж», ОГБОУ «Томский техникум водного транспорта и судоходства». И это приносит свои положительные результаты. В навигацию 2022 года (по сравнению с прошлым периодом) число студентов, решивших проходить производственную практику на судах ФБУ «Администрация Обского бассейна водных путей», увеличилось более чем в два раза. К нам идут мотористы-рулевые, лебедчики. В том числе с ними заключаются договоры, дающие возможность проходить обучение по целевым программам.

Большое внимание уделяется и качественному проведению судоремонтных работ в межнавигационный период. Износ вводного в эксплуатацию флота составляет от 70% до 90%. Суда устарели как морально, так и технически, имеют низкие технологические и эксплуатационные характеристики. Важно продолжать строительство или модернизацию (реновацию) судов технического и дноуглубительного флота с применением новейших научно-технических разработок для повышения производительности труда и эффективности использования имеющихся в наличии технических средств.





В 2015 году компания «Речфлот» аккумулировала в своем флоте все пассажирские суда и стала основным перевозчиком в Новосибирской области. За семь лет число теплоходов увеличилось в два раза – до шести единиц, а количество экскурсионных маршрутов выросло с одного до пятнадцати. Сергей Ковалев, управляющий ООО «Речфлот», видит перспективу в развитии этого направления и думает о том, как модернизировать флот под длительные путешествия к Обскому водохранилищу – спрос среди населения есть, но планы корректирует уровень воды в реке.

– **Сергей Владимирович, чего удалось добиться за семь лет работы?**

– За семь лет мы смогли в четыре раза увеличить пассажиропоток – до 200 тыс. человек в год и в ближайшее время планируем поднять эту цифру еще на 10–15% за счет открытия новых, более продолжительных экскурсионных маршрутов, чтобы к 2024 году достичь показателя в 250 тыс., а к 2030-му – вплотную подойти к 350 тыс. пассажиров в год. Помимо экскурсий и речных прогулок, мы также занимаемся обслуживанием социальных линий: Речной вокзал – Седова Заимка и Речной вокзал – Тихие зори. Год от года пассажиропоток на них растет.

При этом основной своей задачей мы считаем заботу о флоте и ведем работы на базе нашего ремонтного подразделения. Так, в этом году мы осуществили комплексную модернизацию «Москвы-121», выпущенной в 1981 году, а чуть раньше – «Прокопьевска». Теперь это практически новый теплоход – мы поменяли все, от двигателя до электрики. Кстати, старый дизель-генератор не стали продавать, а безвозмездно передали училищу для обучения мотористов.

– **Какие планы по развитию компании сейчас рассматриваете?**

– На наш взгляд, река Обь имеет огромный нереализованный потенциал и при правильном подходе может способствовать тому, чтобы

Речфлоту – большое плавание

Компания планирует запустить длительные круизы по Обскому морю

Новосибирск стал туристическим и культурным центром Сибири. Для этого мы бы хотели создать длительные круизы и на Обское море, и в Барнаул, и Томск, и в другие сибирские города на теплоходе «Новосибирск», который сейчас проходит комплексную модернизацию. Обь – большая протяженная река, и спрос на более длительные (многодневные) туры есть, но для оказания качественной услуги нам необходимы современные каютные теплоходы.

Сейчас мы ищем варианты приобретения новой техники: рассчитываем увидеть реально работающие льготные программы, подбираем необходимые единицы флота, находимся в диалоге с представителями органов государственной власти и местного самоуправления. Это могут быть суда выше класса «ОМ», но ситуация с уровнем воды в реке несколько сдерживает наш порыв и корректирует планы. Так получается, что в мае в Обском водохранилище еще нет, а в середине июля – уже нет воды. В итоге мы понимаем, что по факту теплоход класса «ОМ» сможет ходить только полтора месяца за всю навигацию. Это значительно затрудняет возврат вложений и увеличивает сроки окупаемости, потому что в качестве альтернативы рассматриваем возможность использовать суда с меньшей осадкой, но без существенной потери по пассажироместимости, кото-



рые при тех же условиях мы сможем эксплуатировать в течение пяти месяцев и, соответственно, быстрее окупить вложения. Мы коммерческая компания и не получаем дотации от государства, за исключением дотируемых социальных линий, поэтому рентабельность каждого маршрута особенно важна – у нас нет ни одного убыточного проекта.

При этом дальнейшее развитие водных перевозок упирается в неразвитость береговой инфраструктуры в городе и его ближайших окрестностях: нет достаточного числа причалов, их «увязки» с транспортными узлами и местами отдыха жителей и гостей Новосибирской области.

Более того, нам бы хотелось инвестировать средства в строительство полнофункционального речного вокзала у причальной стенки на набережной, так как прежнее здание перепрофилировано – работает в режиме бизнес-центра. Однако наши предложения погрябли в пятилетней дискуссии с муниципалитетом. Наблюдается странная градостроительная логика: при планировке территории набережной про речной вокзал забыли. Но всем очевидно, что другого места для организации транспортно-пересадочного узла не может быть, ведь только в этом месте к реке выходит метро, а также остановки общественного транспорта и пригородных поездов. Бизнес готов участвовать в освоении водного пространства и в развитии прибрежной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства.

– **Есть ли подвижки в диалоге с властью сегодня?**

– Да, безусловно. Мы рады, что в минтрансе Новосибирской области появился заместитель, курирующий перевозки речным транспортом. Вячеслав Неветкин – чиновник, который действительно заинтересован в том, чтобы река развивалась.

Кроме того, эффективной площадкой для диалога с властью стала Ассоциация судовладельцев и грузоперевозчиков Новосибирской области. Благодаря ей мы получили право голоса при согласовании навигационной призывы в совете Верхне-Обского БВУ, а именно – объемов сбросов в реку из водохранилища в интересах судовладельцев. В организации с пониманием относятся к интересам и чаяниям речников, и этот диалог нас, безусловно, радует.

– **То есть раньше вас об этом не спрашивали?**

– Совершенно верно, не спрашивали. Мы все узнавали постфактум.

– **Как низкий уровень воды в реке сказывается на вашей работе?**

– Ситуация вызывает серьезные опасения. Самый длительный маршрут Новосибирск – Боровое, который мы обычно предлагаем клиентам, длится полтора суток – это тур выходного дня на Обское водохранилище. Но сегодняшний низкий уровень воды в реке создает проблемы при проходе шлюзов, так как наши корабли класса «ОМ» физически не могут их преодолеть по осадке. В результате всем экс-

курсионным турам на Обское водохранилище мы вынуждены искать альтернативу. Есть проблемы и на социальной линии до Седовой Заимки, где мы вынуждены переносить остановочные пункты из-за непростых подходов к причалам. Конечно, это вносит неудобства и вызывает недовольство у пассажиров.

– **Но вернемся к планам по развитию. Они, безусловно, потребуют сильной команды и дополнительные экипажи. Как с этим обстоят дела?**

– Конечно, несколько напрягает ситуация, когда неуклонно растет средний возраст капитанского состава, хотя в пассажирских перевозках ситуация не настолько печальная, как, например, в грузоперевозках. Капитаны не молодеют, а закрепление новых специалистов оставляет желать лучшего, к сожалению. Но, по сути, это вопрос конкуренции за специалистов с работодателями Севера и Дальнего Востока: ближайшие пять–семь лет вижу неуклонный тренд на повышение фонда оплаты труда в структуре финансов предприятия водного пассажирского транспорта, и нам придется предлагать другие зарплаты, чтобы удерживать специалистов.

В то же время мы активно привлекаем молодых специалистов, а студенты Новосибирского командного речного училища имени Дежнева приходят к нам на практику за необходимым опытом и вознаграждением.

Фото Артема Нарбута



На данный момент в организацию входят около десятка компаний (которые в общей сложности обеспечивают практически весь объем грузоперевозок в регионе) и представители недропользователей, так как по реке в основном доставляют песок и щебень для строительства автомобильных дорог и инфраструктурных объектов. «Подобный подход позволяет выстроить эффективный диалог не только между участниками бизнес-сообщества, но и представлять единую консолидированную позицию компаний органам власти, ведь ассоциация – это площадка, где происходит необходимый диалог. Мы взаимодействуем с представителями Российского речного регистра, Государственного портового контроля, прокуратуры и других контрольно-надзорных ведомств, чтобы ответить на интересующие речников вопросы и выслушать их варианты решения», – говорит руководитель Ассоциации судовладельцев Западной Сибири Александр Каракоцкий. И это приносит свои результаты. По словам Сергея Ковалева, управляющего ООО «Речфлот», предложения, вы-

Диалог налажен

Ассоциация судовладельцев Западной Сибири выражает чаяния речников Новосибирской области

сказанные от лица ассоциации, чиновники воспринимают всерьез, а не отбрасывают как идеи одного из заинтересованных хозяйствующих субъектов. И это позволяет быстрее и эффективнее решать насущные вопросы, в том числе один из главных – уровень воды в реке Обь.

Беспокойство вызывает участок Новосибирского плеса протяженностью порядка 150 км, по которому песок и щебень доставляют от карьеров к грузополучателям. Уровень воды здесь не дает возможность загружать на полную осадку баржи грузоподъемностью 1000 тонн и выше. Ситуацию могли бы поправить мероприятия по дноуглублению, но они, по словам

Александра Каракоцкого, не производились в течение последних пяти лет.

При этом финансирование подобных работ зависит от объема грузоперевозок на данном участке. Сегодня это порядка 2,5 млн тонн в год, что значительно меньше, чем на участке Оби в Томской области. Однако, уверен Александр Каракоцкий, показатель значительно вырастет, если государство вложит средства в создание необходимых условий: «Что первично – грузоперевозки или инфраструктура для них? Наша позиция в том, что необходимо создавать условия для грузоперевозок, и они будут». Такого же мнения и самый крупный недропользователь Новосибир-

ской области. «Чтобы не разрушать дороги машинами с песком, нам намного проще использовать именно речной путь, доставка по которому намного экологичнее», – поддерживает Елена Шмидт, генеральный директор ООО «Терра-Инвест».

Ассоциация стала членом Координационного совета Верхне-Обского бассейнового водного управления, где обсуждаются вопросы регулирования уровня воды в реке Обь и принимается решение об объеме сбросов с ГЭС. Благодаря этому власти слышат мнение грузоперевозчиков и принимают его во внимание.

«Сейчас перевозчики своим голосом могут влиять через ассоци-

ацию на интенсивность сбросов воды ГЭС, что позволяет сохранить минимальные необходимые для их работы уровни воды, – поясняет Александр Каракоцкий. – Это происходит следующим образом: исходя из данных гидрометцентра, Верхне-Обское БВУ формирует график с временными периодами и интенсивностью сброса воды ГЭС, который согласовывается членами Координационного совета. Если предложена несбалансированная интенсивность сброса, которая обернется невыгодным эффектом для грузоперевозчиков, то от лица ассоциации мы предлагаем ее уменьшить либо увеличить в рамках так называемой навигационной призывы».



Качество обучения — в приоритете

СГУВТ делает ставку на подготовку востребованных молодых специалистов для отрасли



В прошлом году ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» отметил 70-летний юбилей. За годы работы вуз превратился в настоящую кузницу кадров, базу подготовки молодых специалистов для всех предприятий водного транспорта Сибири и Дальнего Востока, а его выпускников флотских специальностей можно встретить и за пределами России. О том, какие задачи сегодня стоят перед учебным заведением, мы поговорили с ректором СГУВТ Татьяной ЗАЙКО.

— Татьяна Ивановна, расскажите, какое количество специалистов СГУВТ подготовил в этом году?

— Выпуск этого года, включая филиалы в Якутске, Усть-Куте, Красноярске, Омске и НКРУ имени С.И. Дежнева, составил 1267 специалистов, 97 из них окончили обучение с отличием, четверо удостоились знака Министерства транспорта Российской Федерации «За отличие в учебе».

Наш университет обеспечивает качественное образование по востребованным профильным специальностям и направлениям обучения для отрасли водного транспорта. Наша задача заключается в подготовке высококвалифицированных кадров для речных, морских, судостроительных предприятий от Дальнего Востока и до Урала. Но наши выпускники работают на всей территории России, а специалисты плавсостава могут трудоустроиться и за рубежом, так как их обучение ведется в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

— Есть задача от государства готовить больше молодых специалистов для отрасли?

— Потребность отрасли в специалистах растет. Особенно это ощущается на предприятиях внутренних водных путей.

За последние пять лет количество бюджетных мест в Сибирском государственном университете водного транспорта увеличилось более чем на 30%. В связи с этим снижается конкурс на место. Тем не менее все это время мы успешно закрываем план приема на обучение. В этом году, включая все филиалы, у нас 1966 первокурсников. СГУВТ — отраслевой вуз, наши



абитуриенты еще до поступления знают, что хотя свою жизнь связать с водным транспортом, и идут целенаправленно к нам. Непрерывная профориентационная работа и информирование будущих абитуриентов и их родителей дает свои результаты.

— Как поддерживаете высокий уровень качества образования?

— За несколько последних лет у нас значительно омолодился преподавательский состав, в том числе благодаря аспирантуре и диссертационному совету по специальности 05.08.05 — «Судовые энергетические установки и их элементы (главные и вспомогательные; технические науки)». Только в течение 2022 года свои диссертации успешно защитили 4 соискателя из нашего университета и 1 из Омского института водного транспорта на ученую степень кандидата технических наук. Также успешную защиту докторской диссертации на тему «Методы и способы снижения выбросов судовыми дизельными энергетическими установками» прошел наш молодой ученый Сергей Владиленович Титов. Для профессорско-преподавательского состава университета мы ввели рейтинговую систему с целью повышения качества и эффективности деятельности, а также объективной оценки сотрудников и стимулирования выдающихся преподавателей. Большое внимание уделяем повышению квалификации сотрудников, привлекаем к учебному процессу производственников из отраслевых предприятий. С 2005 года у нас работает система менеджмента качества на основе международных стандартов, необходи-

мая при выполнении требований Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты.

Но чтобы обеспечить высокое качество образования, необходимо современное материально-техническое обеспечение учебного процесса. Мы постоянно приобретаем новое оборудование: компьютеры, стенды, лаборатории, тренажеры. Благодаря работе Федеральных инвестиционных адресных программ мы осуществили модернизацию учебно-исследовательских лабораторий университета: «Интеллектуальные судовые энергетические установки», «Электрооборудование и автоматика», «Управление транспортным процессом на внутренних водных путях», а также тренажерный комплекс для подготовки командного плавающего состава.

Кроме того, и студенту, и преподавателю должно быть комфортно находиться в вузе, заниматься в аудиториях и спортивных залах и на площадках. Мы непрерывно ведем работы, связанные с поддержанием внешнего вида университета и функциональностью его помещений: отремонтировали фойе и столовую, где полностью заменили оборудование, и можем с полной уверенностью сказать, что питание наших курсантов весьма качественное; актовый зал, куда установили современную профессиональную звуковую и видеосистему, к этому новому учебному году торопились сделать ремонт во всех санузлах университета.

Особое внимание мы уделяем воспитательной работе и молодежной политике. Прививаем нашим курсантам флотские традиции, а

это в том числе и дисциплина. Как говорил адмирал Федор Федорович Ушаков, «без дисциплины никак нельзя и никакой пользы в делах быть не может». И это важно в воспитании молодого поколения, как и патриотизм и верность Родине. И, конечно, мы помогаем нашим студентам раскрыть их творческие, исследовательские, спортивные и лидерские качества и таланты.

— Качество образования проверяется на практике. Как налажена эта работа?

— Большую непрерывную работу ведет наш отдел по взаимодействию с потребителями и профориентации, который получает от работодателей заявки на практику, запрашивает мнение об уровне подготовки наших студентов, проговаривает условия трудоустройства. Это важно, потому что отрасль водного транспорта весьма специфична, у нас есть и круглогодичные навигации. В нашей «базе практик» 263 компании со всей России, куда входят отраслевые предприятия водного транспорта и смежные компании, которым также требуются специалисты. От предприятий мы получаем информацию об уровне подготовки наших студентов, запросы на новые специальности или знания, а также на научно-исследовательские работы, наши студенты готовят и защищают выпускные квалификационные работы, которые в дальнейшем могут применяться на производстве.

— Где по факту трудоустраиваются курсанты и студенты СГУВТ?

— Наши выпускники работают во всех сферах водной транспортной отрасли и не только: в судоходных

компаниях, в морских, речных портах и транспортных терминалах, на судостроительных и судоремонтных заводах, в администрациях ВВП и бассейнов, в проектно-конструкторских бюро и изыскательных партиях, в строительных компаниях, а также в других отраслях промышленности, в структурах МЧС и пр.

— Как работаете с потенциальными работодателями?

— Мы делаем все, чтобы еще в процессе обучения студенты познакомились со своими будущими работодателями, поэтому приглашаем их на дни открытых дверей и на ежегодную конференцию «Кадровый потенциал предприятий водного транспорта» на базе нашего университета, рассказываем о предприятиях во время занятий — стараемся, чтобы максимальное количество работодателей пообщались с нашими студентами и обменялись контактами. И конечно, большую роль играет производственная практика, которую ребята проходят в штатных должностях. Очень часто работодатель во время практики предлагает заключить договор о намерениях, по которому студент по окончании обучения гарантированно получит работу в этой компании. Атомфлот использует другой метод: обращается к нам со списком требований для подбора практикантов через кадровое агентство.

Ряд компаний, организаций и государственных структур заключают целевые договоры на обучение. Это судостроительный комплекс «Звезда», порт Дудинка ЗТФ ПАО ГМК «Норильский никель», ФГУП «Атомфлот», ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», министерство топлива и энергетики Республики Тыва, Главное управление МЧС России по НСО и многие другие.

— Каковы планы по развитию университета?

— Идей очень много. Есть глобальные проекты, которые воплотить в жизнь без государственной поддержки будет весьма сложно. К таким проектам относится концепция строительства целого комплекса на Обском водохранилище для наших студентов, аспирантов, преподавателей, где они смогут жить и проводить научно-исследовательские работы, а также заниматься спортом и отдыхать.

А есть локальные планы, которые мы постепенно реализуем, — к таким относятся модернизация научно-технической библиотеки, реконструкция Историко-патриотического центра, закупка нового оборудования, ремонт аудиторий и других помещений и многое-многое другое. В части научной деятельности в ближайшее время мы планируем открыть еще один диссертационный совет в университете, чтобы расширить наши возможности в этой области.





В 2022 году Сибирский государственный университет путей сообщения празднует юбилей – старейшему учебному заведению Новосибирска и первому транспортному вузу в азиатской части России исполняется 90 лет. В далеком 1932 году его сформировали на базе путейско-строительного факультета Сибирского института инженеров транспорта. Стране требовались специалисты-железнодорожники, и СГУПС получил высокую задачу обеспечить подготовку необходимых для отрасли кадров. За 90 лет из стен университета вышли 70 тысяч молодых специалистов, среди которых два министра путей сообщения, более 30 начальников железных дорог, руководители крупных транспортных и строительных организаций, научные и общественные деятели, спортсмены.

Сегодня в вузе идет обучение на десяти факультетах по 90 программам. Но на этом СГУПС не останавливается и непрерывно открывает новые направления как для бакалавров, так и для магистров. И при этом дает гарантии качественного образования, что подтверждается результатами различных рейтингов и мониторингов. Так, в 2020 году СГУПС вошел в 337 ведущих университетов и институтов России, согласно XI ежегодному Национальному рейтингу университетов, а в следующем – 2021 году – вновь подтвердил свой статус. Образовательные программы учебного заведения получили высокую оценку ассоциации «Гильдия экспертов в сфере профессионального образования» и включены в лидирующие лиги Предметного национального агрегированного рейтинга по укрупненным группам направлений подготовки. Кроме того, СГУПС входит в топ-100 лучших российских учебных заведений по версии hh.ru, а также в пятерку лидирующих вузов Новосибирска и университетов путей сообщения России согласно рейтингу Европейской научно-промышленной палаты (ARES).

Целевое направление

За годы работы университет не оставил своей первоначальной задачи – продолжает ежегодно готовить специалистов для магистрали сети и ведет деятельность при кураторстве Федерального агентства железнодорожного транспорта Минтранса России. При этом значительная часть студентов получает именно целевое образование. «В прошлом году в железнодорожную отрасль распределено около 280 выпускников, из которых 139 человек имели договоры, заключенные с ОАО «РЖД», – отметил ректор Сибирского государственного университета путей сообщения Алексей Манаков. – Надо сказать, что целевая подготовка в вузе в первую очередь необходима самим студентам. Она позволяет получить недостающие и дополнительные знания, навыки, рабочую профессию, сокращает время адаптации выпускника и, как следствие, гарантированно обеспечивает трудоустройство на инженерные должности и их удачную карьерную траекторию». Наибольшее количество целевиков в СГУПС проходит обучение по специальностям факультетов «строительство железных дорог», «управление процессами перевозок», «управление транспортно-технологическими комплексами», «мосты и тоннели», и это в вузе рассматривают как выполнение государственного заказа на подготовку молодых кадров.

Особенно востребованы выпускники одного из филиалов СГУПС – Новосибирского техникума железнодорожного транспорта (НТЖТ). С 2017 года здесь отмечают 100%-ное распределение. И это сказывается на количестве абитуриентов – конкурс достигает 10 человек на место.

Приемная кампания – 2022

Организация работы приемной комиссии СГУПС в этом году значительных изменений не претерпела. Абитуриенты могли лично подать заявление и сопутствующие документы или дистанционно с помощью онлайн-сервисов портала Госуслуги и специального кабинета на сайте вуза. Но главная особенность этой приемной кампании заключалась

Подготовка железнодорожников – на высоком уровне

СГУПС сохраняет лидирующие позиции среди вузов, готовящих кадры для транспортной отрасли



На «Технопроме-2022» прошла презентация ключевых проектов СГУПС, в том числе «Рельсошлифование 2.0», реализуемого совместно с АО «Калужский завод «Ремпутьмаш», как пример участия в важнейшей национальной программе импортозамещения. В презентации приняли участие заместитель Председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко, министр науки и высшего образования РФ Валерий Фальков, полномочный представитель Президента РФ в СФО Анатолий Серышев и губернатор НСО Андрей Травников

в условиях приема лиц, имеющих среднее профессиональное образование. При отсутствии свидетельства ЕГЭ они, как и ранее, получили право поступать по результатам вступительных испытаний, проводимых вузом самостоятельно. Но если ранее экзамены касались общеобразовательных предметов (математика, физика), то в 2022 году правила приема предусматривают проходимость испытаний на базе профессионального образования. Например, для поступления на специальность «эксплуатация железных дорог» абитуриент с дипломом СПО вместо математики и физики должен сдать «Правила технической эксплуатации» и «Общий курс железных дорог».

Стоит отметить, что у поступающих особой популярностью пользуются направления «информационные технологии» (факультет «бизнес-информатика») и «строительство» (факультеты «мосты и тоннели», «управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте»).

По велению времени

В феврале 2021 года соответствующим приказом Министерство науки и высшего образования РФ включило СГУПС в перечень 127 российских вузов, отнесенных к федеральным инновационным площадкам (ФИП). Этот статус официально установлен законом «Об образовании в Российской Федерации» и присваивается образовательным организациям, инновационным проектам или программам, имеющим существенное значение для обеспечения модернизации и развития системы образования. Все это открывает отрасли возможность реализовать новые инновационные решения в сфере инженерного образования и цифровизации.

В соответствии с этим в 2022 году СГУПС провел набор абитуриентов по новой образовательной программе «Информационное моделирование в транспортном строительстве» в рамках магистерского направления «строительство» на факультете «мосты и тоннели», где традиционно готовят высокочис-

ных специалистов в части применения технологии BIM (ТИМ). Пройти ее могут лица, имеющие диплом бакалавра или специалиста по любому направлению строительной и IT-подготовки. По сути, это ответ вуза на вызовы нового времени, ведь сегодня отрасли требуются специалисты в сфере материально-технического снабжения предприятий транспортной отрасли и цифровизации в проектной деятельности. Информационная модель – это структурированная информация о проектируемом, существующем или утраченном строительном объекте, предназначенная для решения любых задач, которую можно обработать на компьютере. Новый подход к проектированию предполагает создание трехмерной модели объекта с заполненной базой данных по каждому элементу, что является ценнейшим источником полной информационной картины обо всех этапах строительства транспортной системы: от рождения концепции до момента эксплуатации. Компании, заинтересованные в получении преимуществ в тендерах, стремятся применять технологии BIM (ТИМ), что делает актуальным переход современных проектных и строительных организаций на BIM (ТИМ)-проектирование.

Особую востребованность инженеров, подготовленных на факультете «мосты и тоннели», отмечает ректор СГУПС Алексей Манаков:



Открытие Центра студенческих отрядов СГУПС при участии руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексея Дружинина и ректора вуза Алексея Манакова

«Специалистов по таким специальностям сегодня готовят в единственном вузе страны – нашем, и мы гордимся, что сохранили передовые позиции в этом направлении. Понятно, что молодые инженеры-мостовики устраиваются на работу стопроцентно».

Впрочем, подготовка и по другим специальностям вуза вполне устраивает работодателей. Средний процент трудоустройства выпускников 2022 года составляет 85. «Это очень высокий результат, – продолжает Алексей Леонидович. – Мы прекрасно осознаем, как важно не «на улице» выпускать специалистов, и поэтому прилагаем усилия для решения вопросов трудоустройства: приглашаем работодателей, формируем информационные листы, словом, все 90 лет существования вуза подтверждают, что нами выработана правильная политика, и работодатель, даже устраивающий тестирование выпускникам, остается доволен».

Преподавательский состав

Особое внимание СГУПС уделяет качеству образования и методам подачи информации студентам. При проведении учебных занятий преподаватели широко применяют интерактивные методы, направленные на развитие у обучающихся навыков командной работы, плотной межличностной коммуникации, самостоятельного принятия решений и выработку лидерских качеств, не забывая и про воспитательную составляющую, добавляя, что каждый преподаватель в аудитории своим примером и отношением к профессии развивает личность студента.

В прошлом учебном году 368 преподавателей и 17 сотрудников повысили свою квалификацию по различным формам обучения: курсы, стажировка, профессиональная переподготовка. Кроме того, на предприятии ЗСЖД были командированы для стажировки 12 преподавателей.

«Университет не является замкнутым «организмом», не варится в собственном соку, а всегда открыт для общения, для передачи своего богатейшего накопленного опыта. Наиболее ярко это проявляется участием в конференциях, презентациях, выставках высокого уровня, таких, например, как «Транспорт России», «Транспорт Сибири», «Технопром», «ГЕО-Сибирь», участвуем в конкурсах, организованных Министерством образования и науки и Правительством РФ», – перечисляет Алексей Манаков. На каждом из мероприятий вуз традиционно представляет свои наработки. Например,

в этом году презентовали экспозицию о разработке по направлению «диагностические системы», которой под силу облегчить работу сложных инженерных систем. Поддержку в части научных изысканий вуз чувствует от руководства Западно-Сибирской железной дороги. По запросу компании университет изучил важнейший вопрос работы железнодорожных перевозок, используя спутниковые сигналы GPS и ГЛОНАСС для обеспечения безопасности дорожного движения в опытной эксплуатации. И это дало положительные результаты. Сейчас ученые СГУПС анализируют и обрабатывают получаемые данные.

Упор на импортозамещение

Научная деятельность в вузе связана с производством и работой железнодорожных предприятий. Так, например, с 2021 года специалисты университета в сотрудничестве с холдингом «Синара – Транспортные Машины» в рамках проекта по импортозамещению разработали концепцию нового рельсошлифовального поезда 2.0 (РШП-2.0), выпуск которого уже одобрен и намечен на 2024 год. В августе 2022 года инновацию представили на международном форуме технологического развития «Технопром» в Новосибирске, и ей уделено особое внимание заместителем Председателя Правительства РФ Дмитрием Чернышенко, курирующий направления государственной политики в области инновационной деятельности. Новый РШП-2.0 будет состоять из двух тяговых секций мощностью 1700 кВт, вагона-преобразователя и трех рельсошлифовальных отделений, в которых обустроены мастерская и склад, кухня-столовая и жилые помещения. Такой состав сможет производить работы по шлифованию рельсов в 2,5 раза быстрее, чем предшествующая модель РШП-48К. Это обеспечит увеличение производительности более чем на 80%, что представляет собой большую важность для национальной перевозчика – компании ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), учитывая ограниченные временные интервалы «окон» для проведения путевых работ. Важным преимуществом РШП-2.0 также станет новая система формирования задания.

«Разработчиком интеллектуальных систем управления является Центр инновационного развития СТУ, технологии шлифования рельсов – СГУПС, – поясняют в университете. – Все основные узлы и комплектующие поезда изготавливаются в России. Единственным производителем рельсошлифовального поезда в стране является группа «РПМ» («Ремпутьмаш», входит в холдинг «СТМ»). Эксплуатирующей организацией РШП и эксклюзивным исполнителем для РЖД работ по шлифовке рельсов в пути является компания «РСР-М» (часть холдинга «СТМ»), представители которой также входят в число экспертов, разрабатывающих новую модификацию поезда».

Опираясь на уже накопленный опыт и лучшие традиции, СГУПС намерен уверенно двигаться вперед в заданном направлении, чтобы в прямом контакте с работодателями готовить востребованные высокопрофессиональные кадры и внедрять инновационные разработки для транспортной отрасли.

Будущее — за общественным транспортом

Такова стратегия властей Новосибирска



Транспортная проблема характерна для многих городов страны. Не минула она и Новосибирск. Но в отличие от многих других регионов здесь ее решают системно и достаточно успешно. Об этом мы поговорили с заместителем мэра города Новосибирска Олегом Клемешовым, отвечающим за городское хозяйство.

— **Олег Петрович, давайте сначала обозначим, что называется, болевые точки городской транспортной инфраструктуры. Что предпринимают городские власти для их устранения?**

— Основные аспекты транспортной проблемы — несоответствие параметров улично-дорожной сети возрастающему объему передвижения населения. Это связано в том числе с тем, что десятки лет городской общественный транспорт деградировал, а в это время активно шла городская застройка и осваивались новые территории. И второе — низкая связанность улично-дорожной сети. В Новоси-

бирске большая разбросанность между районами, и зачастую они соединены лишь одной магистральной улицей, загруженной транспортом. К тому же Новосибирск разделен рекой. И связь между берегами не обеспечивает возросший транспортный трафик. Это привело к тому, что люди решают свои транспортные проблемы сами. И в последние годы произошло переориентирование с общественного транспорта на личный. Это характерно и для новых микрорайонов, куда магистральные улицы приходят несколько позже.

— **Но в начале этого года мэр Новосибирска Анатолий Локоть сказал, что основная проблема города — нехватка транспортных развязок, и привел пример с Бугринским мостом, где порой складывается непростая транспортная ситуация. Положение как-то поменялось?**

— Нами создана программа комплексного развития транспортной инфраструктуры до 2030 года. Планировалось к этому сроку создать 13 двухуровневых развязок. После 2030 года — еще 54 многоуровневых развязки. Мы понимаем, где они нужны, там не ведется никакого строительства, территории под них зарезервированы.

Сейчас ведутся масштабные работы на различных объектах. В том числе по строительству четвертого моста через Обь. В последние годы дорожная ситуация там осложнилась. Когда объекты сдадут, положение улучшится. Новосибирск строится, Новосибирск развивается. И это не может, к сожалению,

не вызывать какие-то временные сложности.

Сейчас мы создаем некий задел проектов необходимых городу объектов, чтобы быть готовыми заявляться на их финансирование по различным федеральным программам.

— **Стержнем транспортной системы города называют метрополитен. Как обстоят дела с планами по его развитию?**

— Стержнем транспортной системы города действительно является метро. Понятно, что темпы развития метро недостаточны и они не позволяют говорить о том, что только метро будет системно решать задачи транспортного обслуживания населения.

В свое время метрополитен был очень удачно трассирован и построен. Он связывал две части

города, центр левобережья с центром правобережья. А учитывая дефицит мостов через Обь, поток пассажиров метрополитена был очень высоким и показал самую эффективную работу среди всех метрополитенов России. И сегодня этот отрыв сохраняется. Поэтому мы и можем назвать его стержнем транспортной системы города.

По согласованию с Правительством РФ мы заканчиваем корректировку проектно-сметной документации по продолжению Дзержинской линии метрополитена до восточной окраины города. Продление Дзержинской линии метро от «Золотой Нивы» до «Молодежной» решит целый ряд вопросов обеспечения транспортной доступности крупных жилых районов, общая численность населения ко-

торых превышает 110 тыс. человек. Надеемся, что вскоре при поддержке федерального бюджета работы по продлению начнутся.

На Ленинской линии заканчиваем строительство промежуточной станции «Спортивная». В дальнейшем запланировано продление Ленинской линии в обе стороны, прежде всего до западного жилого массива. Но проектные работы по этому направлению еще не начинались.

— **В программных документах мэрии Новосибирска идет речь и о создании скоростных видов транспорта. Что имеется в виду?**

— Что касается скоростного движения, то имеется в виду прежде всего городская электричка. Особенно для отдаленных районов — Первомайского, Советского. Здесь железнодорожный транспорт исторически играет основную роль. Однако дело осложняется тем, что железная дорога в пределах города предназначена для смешанного — грузового и пассажирского — движения с приоритетом первого. Создать в таких условиях приемлемый вариант городской электрички весьма проблематично. Поэтому ставка делается на наземный электрический транспорт — трамвай, в том числе ускоренные его линии — выделенные или обособленные. Работа эта ведется давно, существуют уже несколько проектов таких линий. До 2030 года запланирован прирост трамвайной сети около 30 км в двухпутном исчислении (сейчас около 65 км). В следующем году планируется сдать один из участков трамвайной линии к новому Восточному автовокзалу.



Новосибирску — новый электротранспорт

В городе идет активное обновление подвижного состава

Муниципальное казенное предприятие города Новосибирска «Горэлектротранспорт» (МКП «ГЭТ») занимается перевозками пассажиров наземным городским электрическим транспортом — трамваем и троллейбусом. Предприятие входит в структуру управления пассажирских перевозок департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса мэрии города Новосибирска.

На долю электрического транспорта приходится около 30% всех наземных пассажирских перевозок в городе.

О сегодняшнем дне предприятия и перспективах его развития мы попросили рассказать директора МКП «Горэлектротранспорт» Константина Прокина.

— **Константин Сергеевич, не раз во властных структурах города приходилось слышать, что основа транспортной сети Новосибирска — электротранспорт. Как это отражается на результатах работы предприятия?**

— Это отражается прежде всего в виде поддержки целой отрасли городского хозяйства — электрического транспорта. Понятно, что тариф на перевозку пассажиров значительно ниже себестоимости. Поэтому ежеквартально и ежегодно мэрия города и администрация Новосибирской области субсидируют наше предприятие. Особенно важно было получить эту поддержку в пандемийный 2020 год, когда перевозки рухнули на 70%. В 2021 и 2022 годах МКП «Горэлектротранспорт» поддерживают в формате стабильного муниципального за-



каза на выполнение транспортной работы.

— **Недавно в одном из местных изданий была приведена такая цифра: большинство троллейбусов изношены на 90% и требуют либо серьезного ремонта, либо замены. Не лучше положение и с трамваями. Раньше, насколько я знаю, предприятие самостоятельно проводило капитальный ремонт и модернизацию трамвайных вагонов. Но, видимо, пришло время покупать новый подвижной состав?**

— Приобретение нового подвижного состава должно быть системным. Это должен быть непрерывный и ритмичный ежегодный процесс. А когда тарифная политика не позволяет предприятию самостоятельно приобретать новые трамваи и трол-

лейбусы, приходится проводить модернизацию старого. В этом мы добились определенных успехов — за последние несколько лет мы модернизировали 40 вагонов, а это по сути — новый трамвай. На выходе мы имеем новый кузов первой комплектации, новый привод и электрооборудование, капитально отремонтированные тележки и колесные пары. Каждый модернизированный трамвай обходится муниципалитету в 20 млн рублей — это втрое дешевле, чем покупать новый.

Однако, я считаю, приобретение новых моделей подвижного состава должно быть в приоритете. В ближайшей перспективе мы рассчитываем на приобретение 58 троллейбусов, разумеется, при бюджетной поддержке. Наше предприятие

активно участвует в различных программах, которые позволяют надеяться на софинансирование приобретения подвижного состава из разного уровня бюджетов. Город вошел в программу нацпроекта «Безопасные качественные дороги», благодаря участию в которой сможет приобретать технику на условиях льготного лизинга.

— **И что вы рассчитываете получить?**

— Мы объявили электронный аукцион с начальной ценой 413,445 млн рублей на оказание услуг финансовой аренды (лизинга) на приобретение низкопольных троллейбусов с увеличенным автономным ходом. Первая партия машин должна поступить уже в этом году. Таких серьезных закупок не было уже девять лет. Технику надлежит доста-

вить в филиал № 1 «Дзержинский троллейбусный» МКП «Горэлектротранспорт» не позднее 1 декабря этого года. Срок лизинга троллейбусов составит 60 месяцев (пять лет), после чего техника должна перейти в собственность муниципального перевозчика и прослужить еще не менее семи лет.

— **Среди первоочередных проблем, волнующих транспортников, обычно называют ситуацию с кадрами, тарифы и все, что с этим связано. Для предприятия «Горэлектротранспорт» они тоже актуальны?**

— Ситуация с кадрами остается напряженной, особенно по водительскому составу, кондукторам, ремонтным рабочим. Мы стараемся ежегодно индексировать заработную плату, улучшать условия труда. Но значительная часть наших работников — предпенсионного или пенсионного возраста. В связи с известными событиями 2020–2021 годов произошел серьезный отток работников этой возрастной категории. Правда, сейчас положение несколько стабилизировалось.

А что касается тарифов... Тариф на перевозку пассажиров в городском наземном электрическом транспорте в Новосибирске всегда был не слишком обременительным для горожан. Он один из самых низких в Сибирском регионе. А вот перевозчику приходится изыскивать дополнительные средства на покрытие бюджетного разрыва. Решается тарифный вопрос аккуратно, с учетом возможностей пассажиров, бюджета и себестоимости транспортной работы.



За город без пробок

На достижение этой цели направлены усилия мэрии Новосибирска

Наша газета не раз публиковала материалы по транспортной ситуации в Новосибирске. И, надо признать, эта ситуация год от года меняется к лучшему. Конечно, проблемы еще остаются, но перемены в работе городского транспорта заметны, что называется, невооруженным глазом.

О работе по совершенствованию транспортного обслуживания населения, которую проводит мэрия города, мы беседуем с начальником департамента транспорта и дорожно-благоустроительного комплекса Константином ВАСИЛЬЕВЫМ.

— **Константин Александрович, в Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города Новосибирска на 2018–2030 годы отмечено, что экономический ущерб от дорожных заторов на момент составления документа в городе составлял почти 16 млрд рублей в год. Как с тех пор изменилась ситуация?**

— В том же документе указано, что уровень автомобилизации населения города легковым автотранспортом составляет 270 единиц на тысячу жителей. Сегодня он превысил 300 автомобилей на тысячу жителей. Конечно, нам нельзя, да и невозможно ограничивать автомобилизацию новосибирцев. Ограничивать надо использование личного автомобиля в городе. Как это сделать? Разумным регулированием — за счет комфорта, скорости, удобства пользования общественным транспортом. Необходимо создавать транспортно-пересадочные

узлы. Например, действуют парковки у станции метро «Площадь Карла Маркса», в других местах. Человек доезжает до этой станции, оставляя свою машину и едет на метро в правобережную часть города.

— **Но, может быть, надо увеличивать число магистральных улиц для растущего транспортного потока?**

— Если только адаптировать улично-дорожную сеть под возросший поток транспорта — это тупиковый путь. В результате это еще больше будет увеличивать трафик, да и в городе нет на это территориальных ресурсов. Поэтому в комплексном плане развития Новосибирска подчеркнут приоритет развития общественного транспорта и сдержанное развитие улично-дорожной сети. Для этого предусмотрено создавать приоритет движения общественного транспорта, в том числе при проезде перекрестков, формировать удобные транспортно-пересадочные узлы, организовывать стержневые магистральные маршруты, упорядочивать и частично сокращать парковочное пространство на магистральной улично-дорожной сети, обновлять подвижной состав и т. д.

К примеру, в последние несколько лет были обустроены выделенные полосы для движения общественного транспорта на 10 улицах протяженностью 21,2 км. В итоге на начало 2022 года общая их протяженность составила 39 км. А до 2026 года нам предстоит дополнительно обустроить еще 7,5 км.

Та же задача стоит по обособлению трамвайных путей. Сегодня это 128 км одиночного пути, а к 2026 году планируется дополнительно обособить еще 10 км.

Кроме того, мы наметили снизить долю транспортных средств малой вместимости к 2026 году с 39% до 4% от общего количества. Это поможет несколько освободить городские улицы.

— **Новосибирск делает ставку на электротранспорт. Как это помогает сократить время на стояние в пробках?**

— Будущее крупных городов — именно электротранспорт, в том числе внеуличный. Без развития метро сместить акцент на общественный транспорт будет сложно. В Новосибирском метрополитене две линии с 13 станциями, достраивается еще одна, протяженность путей составляет 15,9 километра:

он занимает третье место в стране по пассажироперевозкам.

Многое предстоит сделать по развитию до 2027 года трамвайного и троллейбусного движения. Скажем, провести реконструкцию 35 км и строительство 26 км трамвайных путей. Требуется замены не менее 247 троллейбусов из 272, числящихся на балансе. Износ трамваев — 80%. Я уж не говорю о модернизации путевой и контактной сети, подстанций и прочего.

— **В городе заметно увеличилось число новых автобусов, трамваев. Это делает городской транспорт более привлекательным. Каким будет следующий шаг?**

— Уже шестой год в городе работает совместное российско-белорусское предприятие по сборке трамваев. За это время модернизировано с заменой кузова 40 единиц. Город участвует в различных государственных программах, в том числе «Безопасные качественные дороги» — второй год подряд. За два года получили 205 автобусов на газомоторном топливе и в 2022 году подготовили заявку на электротранспорт: до 2024 года нам одобрено софинансирование

из федерального бюджета на приобретение 58 троллейбусов с увеличенным автономным ходом.

Параллельно, в соответствии с документами транспортного планирования, с 2020 года планомерно занимаемся реформой маршрутной сети в увязке с переходом на брутто-контракты. Если сегодня на муниципальном контракте работают 16 маршрутов, то в следующем их должно стать в два раза больше.

Есть улицы, по которым проходит до 20 маршрутов общественного транспорта. Конечно, эту ситуацию надо менять. Мэрии как заказчику маршрута важно, чтобы он был максимально эффективным, чтобы выручка, поступающая в бюджет, была высокой, что позволяло бы рассчитываться с перевозчиком. Кроме того, это обеспечение удобства пересадки, что неизбежно для крупного города. В связи с этим введены пересадочные и безлимитные тарифы.

Задача муниципалитета — создать такую транспортную инфраструктуру, при которой все виды транспорта дополняли бы друг друга, а не конкурировали. Только тогда Новосибирск может стать городом без пробок.



Из планово убыточных — в рентабельные

В июне 2022 года доходы Новосибиргортранса впервые превысили расходы



Директор муниципального казенного предприятия «Новосибгортранс» Роман Дронов

В апреле достигнуть этого рубежа директор предприятия Роман Дронов обещал к осени. Но уже в начале лета свое обещание выполнил.

Естественно возникает вопрос: почему и за счет чего? Ведь многие коллеги Дронова в других регионах все время жалуются на постоянную нехватку средств, проблемы с кадрами, ремонтной базой, запчастями и т. д.

На эти вопросы Роман Дронов мог бы ответить коротко: «Прогресс не стоит на месте и надо соответствовать его вызовам», но мы попросили его рассказать подробнее, как удалось вывести планово убыточное предприятие в число тех, кто может жить на свои доходы.

Вот что он рассказал:

— Это произошло впервые за все годы существования пассажирского автотранспортного предприятия. Раньше мы были планово убыточным предприятием. В июне же уже начали гасить долги, которые образовались в начале года.

Во-первых, мы серьезно обновили подвижной состав. За два последних года получили 205 новых автобусов, которые с помощью областных и городских властей приобрели по лизинговому соглашению. Новая техника — значит, меньше поломок и сходов с линии, нарушений графика, меньше затрат на ремонт. У нас сейчас, могу смело сказать, самые современные автобусы по их насыщенности автоматизированными системами. Для удобства пассажиров в салоне размещено

маршрутное табло, установлены камеры видеонаблюдения, датчики подсчета пассажиров, практически во всех автобусах действует бескондукторная оплата проезда. Продолжается настройка системы для онлайн-передачи данных из салона автобуса в ситуационный центр.

Во-вторых, мы приобретаем автобусы на газомоторном топливе, что позволяет существенно экономить на этой графе расходов. К тому же сейчас рядом с нашим предприятием строится газовая заправочная станция.

В-третьих, с января пассажиропоток неуклонно растет. Мы уже перевозим 1,7 млн пассажиров в месяц. Для сравнения: в январе было 980 тыс. Сейчас на предприятие приходится примерно 15,7 % общего пассажиропотока по городу, не считая метро.

Объяснить это можно тем, что произошло расширение маршрутной сети, а также ритмичностью движения, выросла надежность нашей работы. Если раньше процент выполнения рейсов составлял 75, то теперь из 1634 рейсов, которые должны выполнить все автобусы в день, мы ежедневно не выполняем — в основном по независимым от нас причинам — примерно 45 рейсов. Это очень высокий показатель. Это примерно 98% выполнения графика.

Техника новая, есть резерв автобусов, налажен жесткий контроль и т. д. Кстати, о контроле. У нас единый диспетчерский центр, который занимается отслеживанием в онлайн-режиме движение автобусов всех маршрутов, контролирует их



работу. Мы постоянно видим ситуацию в каждом автобусе на каждой остановке, можем сравнивать с фактически оплаченными поездками и применять меры по контролю за своевременной оплатой. Есть группа контролеров, которая выходит на тот или иной маршрут для помощи водителю. Тем самым мы достигли хороших показателей по рентабельности работы. Это позволило поднять зарплату нашим работникам. Мы поменяли у водителей систему оплаты, увеличили процент премии за разные показатели. Доходность рейса не учитывается. У водителя есть план: количество рейсов, ритмичность движения, соблюдение графика и т. д. Из 14 маршрутов три с прошлого года — на брутто-контрактах. Плюс минус три минуты отклонения от графика по вине предприятия — рейс не засчитывается и не оплачивается. Пока таких нарушений было немного... Планируем внедрять систему брутто-контрактов и далее,

но тут возникает проблема дополнительной нагрузки на бюджет...

В-четвертых, при формировании предприятия решили перейти на более прогрессивную систему организации, не стали создавать филиалы. Сделали единый управленческий персонал, а все участки существуют только как эксплуатационные. И создали одну ремонтно-механическую зону, которая обслуживает автобусы всех трех участков.

На предприятии налажена система закупок запчастей в онлайн-режиме. Это позволяет избежать скачков цен. Нашли новых поставщиков, наладили новую логистику, систему гарантийного обслуживания.

Теперь о проблеме кадров. Пока водителей набрали с избытком, с расчетом на получение новых автобусов. Подготовили их. Для водителей, не имеющих категории D, организована учеба: заключаем с ними договоры, теорию они изуча-

ют в автошколе, а практику проходят уже на нашем предприятии на переоборудованных специализированных автобусах. Осенью они будут готовы. Пока учатся — получают стипендию, но потом обязаны полтора года отработать на предприятии.

Для нас очень важно мнение пассажиров о нашей работе. Мы работаем так: сначала — интересы пассажиров, а потом — коммерческая выгода. К примеру, чтобы не допускать нарушений в автобусах, заключили договор с Росгвардией. Потребность возникла, когда перешли на бескондукторную систему и начали вводить контролеров. Высадить человека без билета из автобуса порой очень сложно. А опыт привлечения Росгвардии к такой работе был в других городах. И мы решили попробовать. Если возникает проблема, водитель нажимает тревожную кнопку, диспетчер связывается с Росгвардией, и те прибывают на ближайшую остановку.

Что завтра? В конце года заканчиваются муниципальные контракты. Мы будем стремиться сохранять безубыточность работы, развивать свою базу. Сначала мы это делали на бюджетные средства, теперь планируем развиваться на свои.

Справка «ТР»

Муниципальное казенное предприятие «Новосибгортранс» обслуживает 14 городских, а также 6 межмуниципальных и 2 международных маршрута. На предприятии трудятся более 780 человек, из них водителей — свыше 350.



**Начальник МУП
«Новосибирский метрополитен»
Аркадий Чмыхайло**

Особенность метрополитена столицы Сибири в том, что он по сравнению с другими подземками сравнительно небольшой. При этом среди метрополитенов России по объему перевозок Новосибирский метрополитен прочно занимает третье место после Москвы и Санкт-Петербурга.

Его протяженность – 16 км, на двух линиях действуют 13 станций, в сутки услугами подземки пользуются около 250 тыс человек, в месяц – не менее 6 млн. Это равнозначно тому, как если бы за месяц метрополитен трижды перевез все население Новосибирска. Доля пассажиров, пользующихся услугами метрополитена, в общем объеме городских перевозок постоянно возрастает и составляет без малого четверть, а в перевозках, выполняемых муниципальным транспортом, достигла почти половины.

Жители города любят свое метро. Недавно в городе провели опрос, целью которого было выявить отношение горожан к метрополитену. Так вот, 76% жителей Новосибирска оценили его работу как хорошую и отличную.

– Это заслуга тех, кто в свое время строил и проектировал подземку. Мы до сих пор им благодарны, – поясняет начальник МУП «Ново-

«Соединяя берега – объединяем людей»

Таков девиз Новосибирского метрополитена

сибирский метрополитен» Аркадий Чмыхайло и добавляет, что метро – это основа, хребет транспортной системы Новосибирска. – Проектировали метро профессионалы высокого уровня. В те времена правый берег Оби был центром культурной жизни, а левый, по сути, являлся промзоной. Сегодня по обоим берегам есть и спальные районы, и производственные комплексы. И эти берега соединены метрополитеном. Поэтому наш девиз – «Соединяя берега – объединяем людей».

Решить проблему транспортной доступности в большом городе, по мнению многих специалистов, способен только метрополитен. Но для этого необходимо строить новые станции, увеличивать и обновлять подвижной состав.

В свое время разработчики проекта Новосибирского метрополитена предлагали строительство трех линий с 55 станциями. Однако пока речь идет только о достройке Дзержинской линии и продлении Ленинской. Предварительные подсчеты показывают, что достройка Дзержинской линии, введение в строй второго депо и продление Ленинской линии позволят увеличить пассажиропоток не менее, чем на 20%.

Сегодня строится лишь одна станция – «Спортивная», расположенная между станциями «Речной вокзал» и «Студенческая». Ее планировали сдать к Чемпионату мира по хоккею среди молодежных команд в 2023 году, для чего возводят на левом берегу Оби Ледовую ар-



ну на 10 тыс. зрителей. И хотя вмешалась политика, и мирового чемпионата не будет, станцию активно строят. И это единственный случай в мировой практике, когда станция строится без остановки движения на действующей линии.

Еще одна новость – метрополитен готовится запустить пятивагонные составы. Первые сформируют из старого транспортного парка, но закупать предстоит только пятивагонные. На платформах станций метро места достаточно для посадки пассажиров в пять вагонов. Этот проект Новосибирский метрополитен реализует полностью своими силами. Предполагается, что два первых пятивагонных состава получатся запустить в первые дни сентября.

Кроме того, в метро начали устанавливать новые турникеты. После того, как они заработают, горожане смогут проходить через них по жетонам, транспортным картам и при помощи бесконтактной оплаты через телефон или карту. Опробова-

ли технологию на станции «Речной вокзал». На станции «Спортивная» тоже будут турникеты нового формата. В ближайшем будущем такие же устройства должны появиться на «Площади Ленина». Таким образом, уже три станции новосибирского подземки будут оборудованы красивыми современными турникетами.

Однако есть серьезная проблема, которую городу предстоит решать уже в скором времени.

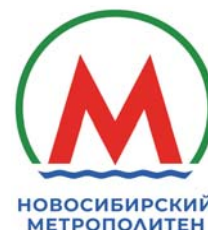
Новосибирскому метрополитену в свое время удалось наладить капитальный ремонт составов. «Это уникальное производство в электродепо «Ельцовское», – утверждает Аркадий Чмыхайло. – Там мы полностью разбираем состав и снова собираем из новых комплектующих, таким образом продлевая его жизнь еще на 15 лет».

Уже отремонтированы и эксплуатируются 60 вагонов (15 составов). Но срок эксплуатации вагонов, построенных в 1985 году с продленным сроком службы, истекает в 2031 году. К тому времени

будут подлежать списанию еще 20 вагонов 1987–1992 годов выпуска. К 2032 году в связи с истечением срока эксплуатации должны быть заменены 19 составов, а в 2034 году – 23.

Следовательно, необходимо закупать новые вагоны. Но сегодня покупка лишь одного пятивагонного поезда производства ТМХ (Мытищи) требует 695,3 млн руб. При существующем тарифе – самом низком среди всех российских метрополитенов – предприятие не имеет возможности купить даже один состав. Поэтому обновление поездов метрополитена невозможно без принятия специальной программы с участием бюджетов всех уровней.

Увеличить пропускную способность и улучшить качество обслуживания пассажиров в соответствии с проектным решением станций и техническими особенностями линий при действующих интервалах движения – вот задача, которая стоит перед коллективом Новосибирского метрополитена. В ее решении коллектив метрополитена надеется на помощь областных и городских властей.



Для удобства пассажиров

В области активно развивается система безналичной оплаты проезда

В прошлом году исполнилось 15 лет, как в Новосибирске была внедрена автоматизированная система учета и безналичной оплаты проезда «Электронный проездной – Новосибирск». Сегодня система уже действует на территории 35 муниципальных образований области. К ней подключены более 100 наземных перевозчиков, работающих по более чем 1000 маршрутам, Новосибирский метрополитен и городской речной флот. Система предоставляет возможность оплаты проезда при помощи транспортных и банковских карт, а также ведет учет поездок за наличный расчет. Ежемесячно в системе регистрируется свыше 18 млн поездок, а пользователями транспортных карт являются более 400 тыс. жителей Новосибирска и области.

Оператор системы «Электронный проездной – Новосибирск» – муниципальное унитарное предприятие «Пассажиртрансснаб», которое возглавляет Константин Каплуновский. – Этот год ознаменовался несколькими новыми проектами в развитии системы, – рассказал Константин Каплуновский. – Во-первых, Новосибирск присоединился к проекту «Транспортный роуминг», который интегрирует обособленные системы оплаты проезда в разных регионах и позволяет оплачивать проезд в общественном транспорте другого региона своей «домашней» транспортной картой. Сегодня оплатить проезд новосибирской транспортной картой ЕТК-онлайн можно в семи городах: Бийске, Горно-Алтайске, Краснодаре, Оренбурге, Элисте, Благовещенске и Магада-



**Директор муниципального унитарного предприятия
«Пассажиртрансснаб» Константин Каплуновский.**

не. На финальной стадии подключения город Кемерово.

Старт второго проекта совпал с прекращением работы в России международных платежных систем Visa и Mastercard, что сделало невозможным оплату при помощи мобильных приложений Google Pay и Apple Pay. В этих условиях был реализован сервис оплаты проезда через Систему быстрых платежей Банка России. Для оплаты достаточно отсканировать QR-код на терминале кондуктора и подтвердить платеж в мобильном приложении банка, установленном на телефоне.

Тестирование новой технологии оплаты проезда на троллейбусном маршруте № 2 муниципального перевозчика «Горэлектротранспорт». Предварительные итоги подтвердили функциониро-

вание сервиса без сбоев, прохождения расчетов в рабочем режиме, что позволяет рассматривать вопрос о масштабировании данного вида оплаты на всю маршрутную сеть.

Пассажиры, которые привыкли пользоваться сервисами Google Pay и Apple Pay, могут продолжать оплачивать проезд при помощи мобильного телефона с использованием национальных платежных сервисов. При этом для оплаты с использованием QR-кода не требуется наличие смартфона с поддержкой технологии NFC, что делает доступными бесконтактные платежи более широкому кругу пользователей.

Растущая популярность Системы быстрых платежей сделала актуальным развитие еще одного сервиса: пополнение транспортных карт в мобильном приложении «Транс-

портная карта» (Т-карта). До начала этого года пользователи карт ЕТК-онлайн могли удаленно пополнить карту в мобильном приложении «Квартплата+» и личном кабинете «Сбербанк онлайн». Сейчас возможность удаленного пополнения появилась и в мобильном приложении «Т-карта», которое позволяет отслеживать баланс, информацию о поездках по транспортной карте и получать кассовые чеки.

Мы уверены, что наличие многофункционального мобильного приложения вместе с возможностью получения скидок при пересадках на общественном транспорте делает ЕТК-онлайн еще более востребованным инструментом оплаты проезда. При этом пополнение транспортной карты ЕТК-онлайн в мобильном приложении «Т-карта» для пользователя бесплатно, комиссии отсутствуют.

Востребованность нового сервиса пополнения транспортных карт в мобильном приложении «Т-карта» подтверждается постоянным ростом количества пополнений. Так, в июне количество пополнений было на 40% больше, чем в мае.

Запуск пополнения транспортных карт в мобильном приложении – один из самых важных этапов в подготовке конвертации офлайн-карт в онлайн-карты. Учитывая, что Система функционирует более 15 лет, подавляющее большинство действующих транспортных карт являются офлайн-карты, что ограничивает возможные способы их пополнения. Для этого пользователям таких карт необходимо посетить пункт пополнения или воспользоваться терминалом самообслуживания, чтобы записать

сумму пополнения на саму карту. Начиная с 2018 года, реализована технология онлайн пополнения, то есть когда все операции проходят в режиме реального времени через Интернет. Сейчас это возможно только в отношении общегражданских единых транспортных карт (ЕТК-онлайн), а все льготные транспортные карты (социальные карты, карты школьника, карты студента) до настоящего времени функционируют в офлайн-режиме.

Основной задачей ближайшего времени является перевод всех транспортных карт на онлайн технологию. В планах реализовать эту задачу так, чтобы пользователь не ощутил каких-либо неудобств (например, избежать необходимость замены действующих карт на новые), а провести конвертацию автоматически при очередной операции оплаты проезда. Планируется, что данная задача будет реализована в течение 2022–2023 годов.



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

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Светлана Лянгасова,
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»

Редакция благодарит за помощь в подготовке спецвыпуска: администрацию Новосибирской области и руководителей предприятий, специалиста по связям с общественностью ФГБОУ ВО «СГУВТ» Г. Якимчик, пресс-секретарей министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Е. Соболеву и А.Иванова, маркетолога-аналитика АО «Новосибирскавтодор» О.Насырову, пресс-секретаря ФКУ «Сибуправтодор» О.Коломейцеву.

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

На правах рекламы