



Пензенской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Время новых возможностей

Развитие инфраструктуры – рост экономики



Пензенская область обладает уникальным географическим положением: если посмотреть на карту, то это самое сердце европейской части России. На территории региона пересекаются крупнейшие транспортные магистрали – железнодорожные, авиационные и автомобильные, в том числе международные транспортные коридоры «Север – Юг», «Один пояс – один путь» транссибирского железнодорожного пути. Это одно из ряда преимуществ региона, экономический потенциал которого делает его инвестиционно привлекательным даже в период новых вызовов. О приоритетах развития в условиях меняющейся реальности – в интервью губернатора Пензенской области Олега МЕЛЬНИЧЕНКО.

– Олег Владимирович, сегодня российские регионы пересматривают экономические стратегии. Как Пензенская область адаптировалась к новым условиям?

– Введение экономических санкций европейскими странами и США привело к отказу многих пензенских предприятий от части традиционных производственно-логистических связей. Мы нацелены на выпуск собственных комплектующих, готовой продукции, на применение своих технологий.

На уровне региона приняли Комплексный план обеспечения устойчивого развития экономики в условиях недружественных действий иностранных государств. Он взаимосвязан с федеральными мерами поддержки, включает комплекс мер по импортозамещению, снижению издержек производства, развитию инвестиционной деятельности, предпринимательства, рынка труда, а также по обеспечению социальной поддержки граждан.

В Пензенской области действует оперативный штаб социально-экономической устойчивости региона. Ведется постоянный мониторинг

создают и укрепляют кооперационные, производственные, торговые связи внутри страны, в первую очередь с соседними регионами. В числе наших зарубежных партнеров Китайская Народная Республика, Беларусь, Казахстан. В текущем году результатом бизнес-миссий в Узбекистан и Таджикистан стали конкретные договоренности о сотрудничестве. Общий объем внешнеторгового оборота Пензенской области за январь – июнь 2023 года составил 23,2 млрд руб.

Во время официального визита в Республику Беларусь делегация Пензенской области посетила ключевые предприятия – Минский автомобильный завод, Бобруйск-агромаш, Могилевлифтмаш, СЭЗ «Могилев». Результатом стало налаживание деловых и кооперационных связей. Особые точки соприкосновения интересов сторон – производство лифтов и сельскохозяйственной техники, металлообработка и деревообработка, импортозамещение, туризм.

Особое внимание правительством Пензенской области уделяется содействию поиска на территории Российской Федерации и дружественных государств альтернативных поставщиков и потребителей сырья, технологий, материалов, запасных частей и оборудования для предприятий, пострадавших от действия экономических санкций, введенных против Российской Федерации.

– Каковы основные показатели реального сектора экономики Пензенской области?

– За 6 месяцев текущего года рост отмечается по большинству показателей социально-экономического развития. По ряду показателей область демонстрирует динамику, превышающую среднероссийские значения, или лидирует среди регионов Приволжского федерального округа. Так, Пензенская область входит в тройку лидеров среди регионов ПФО по показателю индекса промышленного производства. По итогам 6 месяцев он составил 112,9%. Это третье место среди регионов ПФО, при этом темп роста увеличился более чем в два раза, сложился выше, чем в Российской Федерации (102,6%) и ПФО (106%).

Драйвером роста промышленного производства продолжает выступать обрабатывающая промышленность с индексом 114,8%. Нарастание объемов производства отмечается в 19 из 22 укрупненных видов деятельности обрабатывающих производств.

Промышленным комплексом Пензенской области в январе – июне 2023 года отгружено продукции на 192,4 млрд руб., или 108,1% к соответствующему периоду 2022 года. Средняя заработная плата работников в промышленном производстве за январь – май 2023 года выросла на 17,1% к январю – маю 2022 года и составила 46 875 руб.

(по области – 44 406 руб.). В первом полугодии произведено продукции сельского хозяйства на сумму 37,4 млрд руб., что на 8,3% больше уровня аналогичного периода 2022 года.

– Как в целом можно оценить инвестиционный потенциал региона?

– Пензенская область обладает высоким уровнем развития инфраструктуры для ведения бизнеса, это привлекает инвесторов. Высокий потенциал рынка и уровень спроса на товары промышленного и потребительского назначения, хорошая обеспеченность и доступность энергетических ресурсов, – все это свидетельствует о конкурентоспособности Пензенской области в вопросах ведения бизнеса.

Мы являемся базовым регионом для многих компаний – лидеров мирового рынка. Это в первую очередь компании-сельхозпроизводители, а также промышленные предприятия. За последние несколько лет были реализованы крупные инвестиционные проекты, позволившиекратноувеличить производство промышленной продукции. Наши компании обладают исключительными компетенциями в приборостроении и металлообработке, производстве лекарств, медицинских и бумажных изделий.

Окончание на 2-й стр





Время новых возможностей

Окончание.
Начало на 1-й стр.

У области есть положительный опыт выстраивания долгосрочных отношений с инвесторами: много лет в Пензенской области работают и процветают иностранные компании – «Биосинтез», «Маяк-Техноцелл», «Азия Цемент», «Авиаген Торкейз Рус» – и ряд совместных предприятий (Пензенский завод Телема Гино). Гордостью региона является один из лидеров молочной отрасли России – компания «Русмолко», которая была создана при поддержке «Олам Интернешнл».

На сегодняшний день в регионе создана современная инфраструктура для реализации инвестиционных проектов, состоящая из девяти бизнес-инкубаторов, двух технопарков, двух промышленных парков и одного промышленного технопарка. Также решением Правительства РФ созданы территории опережающего развития (ТОР). Отличительными чертами этих площадок являются высокий уровень социально-экономического развития, транспортная доступность и развитость инфраструктуры, а также наличие конкурентоспособных предприятий.

У нас действует эффективное инвестиционное законодательство, закрепляющее формы государственной поддержки бизнеса, прогрессивная система налоговых льгот. Они предоставляются в зависимости от категорий инвесторов и объемов финансовых вложений на срок от 3 до 6 лет при условии заключения с правительством Пензенской области инвестиционного соглашения. Одна из таких преференций – предоставление земельных участков в аренду без проведения торгов. Для новых инвестиционных проектов мы строим инженерную и транспортную инфраструктуру за счет средств регионального бюджета.

Проекты с высокими показателями экономической эффективности, отвечающие приоритетным направлениям развития Пензенской области, имеют право на Патронажный сертификат губернатора Пензенской области. Документ подтверждает высокий статус проекта, дает право на первоочередность при оформлении и продвижении в различных инстанциях.

В режиме «одного окна» инвестиционные проекты бесплатно сопровождает специально созданная организация по работе с инвесторами – АО

«Корпорация развития Пензенской области». Инструменты и механизмы поддержки инвестиционной деятельности мы постоянно совершенствуем.

– **Одним из инструментов господдержки и регионально-господдержки в России являются инфраструктурные бюджетные кредиты. Какова практика их реализации в Пензенской области?**

– За счет средств инфраструктурных бюджетных кредитов (далее – ИБК) в 2022 году была введена в эксплуатацию автомобильная дорога по проспекту Строителей в Пензе протяженностью 1,8 км.

Благодаря ИБК на три года раньше завершено строительство третьего этапа автомобильной дороги по улице 40 лет Октября. Это порядка 7 км современного путепровода – с мостами и эстакадой над железнодорожными путями. Этот капиталоемкий объект мы сдали в эксплуатацию в августе 2023 года.

В это же время завершилось и строительство дороги между трассой Пенза – Шемышейка и ул. Олимпийская в с. Засечном Пензенского района Пензенской области. В 2024 году за счет инфраструктурных бюджетных кредитов закончим реконструкцию автомобильной дороги г. Пенза – р. п. Шемышейка – с. Лопатино.

В настоящее время в высокой степени готовности находится транспортная развязка на 624-м км М-5 «Урал». Она соединит проспект Строителей с автомагистралью и новым жилым массивом. Проектом предусматривается строительство шестиполосного путепровода длиной более 100 м, который включает четыре съезда. Таким образом, столица области получит еще один выезд и въезд на федеральную трассу. Ввод в эксплуатацию запланирован на 2024 год.

– **Как можно оценить состояние опорной сети автомобильных дорог в регионе?**

– На сегодняшний день протяженность опорной сети автомобильных дорог в Пензенской области составляет 1548 км. Из них протяженность опорной сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения – 708 км. На данный момент доля опорной сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии, составляет 65,2% – это 461 км. До конца 2027 года планируется привести в нормативное состояние 85%.

– **Какие инфраструктурные транспортные проекты сегодня нужны области, в том числе для расшивки узких мест на опорной сети?**

– В настоящее время, как уже говорил, идет реконструкция автомобильной дороги г. Пенза – р. п. Шемышейка – с. Лопатино в районе примыкания к улице Терновского. Автомобильная дорога будет расширена с двух до четырех полос, ширина проезжей части будет увеличена с 6 до 14 м, что позволит разгрузить автомобильный трафик на данном участке дороги.

Также есть необходимость в реконструкции путепровода по железной дороге по улице Ерик областного центра. Существующие в микрорайоне дорожные развязки не справляются с увеличивающейся плотностью автомобильного потока, что приводит к образованию заторов в утренние и вечерние часы пик на магистральных дорогах города Пензы.

– **Как идет реализация программы по созданию муниципальной опорной дорожной сети от населенных пунктов с числом проживающих свыше 300 человек?**

– Программа строительства и ремонта муниципальной опорной сети Пензенской области реализуется с 2022 года. Она предусматривает приоритетное приведение в нормативное состояние автодорог к сельским населенным пунктам, являющимся точками экономического роста, с численностью жителей 300 и более человек. Кроме того, по государственной программе «Комплексное развитие сельских территорий» ведутся работы на 139 объектах дорожной инфраструктуры общей протяженностью около 243 км. В текущем году будут введены 97,1 км, в том числе к 46 населенным пунктам. На эти цели из регионального дорожного фонда предусмотрены 1,7 млрд руб., из которых освоены 66%.

В настоящее время завершены работы более чем на ста объектах. В частности, выполнен ремонт улично-дорожной сети в таких населенных пунктах, как г. Кузнецк, г. Сердобск, р. п. Башмаково, с. Вадинск, с. Неверкино, г. Спасск, р. п. Сосновоборск, г. Нижний Ломов, г. Городище, р. п. Земетчино, с. Бессоновка. Завершены работы на дорожных объектах, обеспечивающих подъезды к 39 населенным пунктам. В числе лидеров, которые выполнили работы, в том числе с опережением графика, –

Башмаковский, Бековский, Вадинский, Малосердобинский, Шемышейский, Мокшанский, Иссинский Нижнеломовский и Наровчатский районы.

– **В стране возрастает популярность внутреннего туризма. Есть ли туристический потенциал у Пензенской области и какие задачи в этом направлении стоят перед регионом?**

– Потенциал, безусловно, есть, и мы намерены его реализовать. Для начала пара слов о транспортной доступности. Пензенская область выгодно расположена: добраться можно как самолетом (всего час с небольшим от Москвы), железной дорогой, так и автотранспортом. В частности, по территории региона проходят федеральные автодороги М-5 «Урал» Москва – Челябинск, Р-158 Нижний Новгород – Саратов, Р-209 Пенза – Тамбов. Есть разветвленная сеть дорог регионального значения, благодаря чему можно быстро доехать до любой туристической локации. Впрочем, мы понимаем, что для дальнейшего развития автомобильного туризма нужны как новые объекты сервиса вдоль основных туристических маршрутов в Пензенской области, так и новые участки дорог.

Так, для повышения транспортной доступности туристических объектов ведется строительство автодороги протяженностью 8,8 км между с. Паны Наровчатского района и с. Абашево Спасского района. Общий объем финансирования в 2023 году – 632 млн руб. (618 млн руб. – средства федерального бюджета, 13,2 млн руб. – средства бюджета Пензенской области). Дорога соединит два районных центра, позволит сократить путь от парк-отеля «Кленовая роща» до основных туристических достопримечательностей Наровчатского района с 100 до 30 км. Удобнее станет и тем, кто добирается из Наровчата в сторону Москвы, их путь станет меньше на 60 км, а время в пути – практически на час. Кроме того, разгрузится участок автодороги М-5 «Урал» между городами Нижний Ломов и Спасск. Планируется, что дорога будет сдана к концу 2023 года. Строительство ведется в рамках НП «Туризм и индустрия гостеприимства».

Если говорить об отелях, то в настоящее время на территории региона действуют 155 объектов размещения, их средняя загрузка составляет более 90%. В связи с этим ставим перед собой задачу по увеличению номерного фонда

и строительству новых гостиниц. В рамках сотрудничества правительства Пензенской области и АО «Корпорация Туризм.РФ» и реализации приоритетного нацпроекта «Туризм и индустрия гостеприимства» регион подписал соглашение о реализации двух инвестиционных проектов.

Первый – реконструкция вышеупомянутого парк-отеля «Кленовая роща» в Спасском районе. В рамках этого проекта планируются модернизация и увеличение существующего номерного фонда на 124 новых номера, строительство плавательного бассейна, квадрокоусов и аква-термального комплекса. Работы планируется провести в три этапа до 2026 года. Общая сумма инвестиций составит 1,2 млрд руб. В настоящее время ведутся проектно-исследовательские работы.

Реализация второго проекта – «Туристская территория кластера «Золотаревский» – предполагает наряду со строительством в Пензенском районе историко-музейного комплекса создание гостиничного комплекса с номерным фондом от 150 номеров, а также глэмпингов. Кроме того, сейчас идут переговоры с инвестором о строительстве туристско-делового центра с гостиницей в городе Пензе.

– **Вы упомянули такой новый термин, как «глэмпинг». Судя по всему, это уже существующая практика для Пензенской области?**

– Напомню, что глэмпинг – это отдых на природе со всеми удобствами и полноценным отельным обслуживанием. Кстати, наш регион впервые получил федеральные средства на строительство глэмпингов по программе строительства модульных отелей по нацпроекту «Туризм и индустрия гостеприимства». Области выделено почти 130 млн руб. на поддержку трех проектов: создания городской базы отдыха на воде «Маяк» в городе Пензе, строительства глэмпинг-парка на территории Бессоновского района, а также расширения и обновления номерного фонда базы отдыха «Чистые пруды» в Мокшанском районе. Общий объем финансирования проектов с учетом средств инвесторов составит более 260 млн руб., что позволит создать в Пензенской области в сумме 110 новых номеров. Реализация рассчитана на 2023–2024 годы.

А что касается достопримечательностей, то Пенза и Пензенская область – это просто сокровищница историко-культурного наследия. В число туристических объектов входят всем известный государственный Лермонтовский музей-заповедник «Тарханы»; дом семьи Мейерхольдов с «Театром доктора Дапертутто»; единственный в мире Музей одной картины; Музей В.О. Ключевского; Никольский музей стекла и хрусталя; скульптурный парк «Легенда»; культурно-исторический центр источника «Кувака»; музей А.И. Куприна и множество других.

За счет бюджета Пензенской области выдаем субсидии муниципальным образованиям на софинансирование мероприятий по развитию внутреннего туризма. В Музее-заповеднике Наровчатского района на средства регионального бюджета установлены туристические навигационные знаки. В районном центре по ходу федеральной автодороги М-5 «Урал» реализуется проект «Мокшан. История рядом». Активно работаем в тренде развития гастрономического туризма. Местная кухня может рассказать о нравах и образе жизни населения так же много, как и произведения искусства и культуры. В последние годы в регионе ряд объектов питания разработали аутентичное меню. Блюда, созданные на основе традиционных пензенских рецептов и с использованием местных продуктов, предлагают попробовать туристам, посетившим Пензу.





Системный подход

Дорожное и жилищное строительство – в приоритете развития Пензенской области



Пензенская область входит в число лидеров по реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги», а также по показателям работы строительного комплекса. Набранные темпы регион не намерен снижать и в текущем году. Благодаря чему это стало возможно и в целом об итогах работы дорожного и строительного комплексов рассказывает в интервью министр строительства и дорожного хозяйства Пензенской области Александр ГРИШАЕВ.

– Александр Георгиевич, каковы основные показатели работы строительного комплекса Пензенской области?

– Вот уже несколько месяцев по показателям реализации нацпроектов Пензенская область находится в числе лидирующих. Плановые показатели объема ввода жилья составляют 920 тыс. кв. м. Если учесть, что численность населения в регионе составляет 1,34 млн человек, то это вполне хорошие результаты. В области работают сильные застройщики с мощными производственными базами, пять из которых уверенно входят в топ-100 по России.

Однако, как и в ряде других регионов, у нас есть трудности с реализацией: не проданы 1400 квартир в уже введенных домах и больше 10 тыс. – в строящихся. Для решения этой проблемы мы сотрудничаем с финансовым институтом развития в жилищной сфере АО «ДОМ.РФ». В частности, речь идет о льготной ипотеке в 3,5%. Для этих целей область выделяет 100 млн руб. при софинансировании «ДОМ.РФ» в размере 2 млрд руб. Также обсуждается возможность пропорционального увеличения этих сумм. По нашим расчетам, это поможет реализовать порядка полутора тысяч квартир.

Стоит отметить, что мы также прикладываем все силы, чтобы строить и досрочно вводить масштабные социально значимые для области объекты. К примеру, в высокой степени готовности находится строительство лабораторно-диагностического корпуса Пензенского областного онкологического диспансера. Работы ведутся по федеральному проекту «Борьба с онкологическими заболеваниями». Проектный срок сдачи – 2024-й год, однако благодаря предоставлению субсидии из федерального бюджета на опережающее строительство объекта корпус планируется сдать уже в декабре 2023-го. Досрочное завершение этого объекта даст нам полное моральное и юридическое право запросить федеральное софинансирование строительства еще одного важнейшего для нас объекта – нового хирургического комплекса онкодиспансера.

Если продолжить этот список объектами дорожной инфраструктуры, то это, без сомнения, строительство транспортной развязки на улице 40 лет Октября в Пензе, которое также было завершено досрочно. Добавлю, что финансирование здесь было обеспечено благодаря

дорожной сети в Пензенской агломерации, соответствующую нормативным требованиям, на уровне не менее 85%. Доля автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, в 2020 году составила 65%, в 2023-м – 67,7%, а в 2024-м – 67,8%.

В настоящее время Пензенская область находится на лидирующем месте среди субъектов Российской Федерации по показателю «Дорожное строительство». На реализацию мероприятий нацпроекта в 2023 году запланированы бюджетные ассигнования в сумме 4,8 млрд руб. Из них из федерального бюджета – 1,5 млрд руб., регионального бюджета – 1,8 млрд руб., бюджетов муниципальных образований – 0,1 млрд руб. и бюджетный кредит – 1,4 млрд руб. Введены в эксплуатацию 115,2 км, или 87% от общей запланированной протяженности автодорог, в том числе 82,1 км автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и 33,1 км местного значения, установлены 5 комплексов камер фото- и видеофиксации, выполнена реконструкция 202,06 пог. м мостовых сооружений.

Завершена реализация вышеупомянутого самого масштабного проекта последних лет – реконструкция автомобильной дороги от ул. 40 лет Октября до ул. Центральная (1–3-й этапы). В Пензе завершены работы на 44 объектах (14,4 км) на общую сумму 819,4 млн руб., в том числе на семи магистральных автодорогах. В рамках мероприятий по безопасности дорожного движения будут выполнены работы на 34 объектах. В 2023 году будет завершен капремонт автодороги по ул. Рябова, г. Пенза (1,9 км). Кроме того, будет продолжено строительство транспортной развязки на 624-м км автодороги М-5 «Урал» (сроки реализации 2020–2025 годы) общей сметной стоимостью 1,72 млрд руб. В настоящее время с целью опережающей сдачи объекта в I квартале 2024 года в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы из федерального бюджета выделены 787,8 млн руб.

– Каковы основные задачи, обозначенные пятилетним планом дорожной деятельности Пензенской области?

– Приоритетным направлением дорожной деятельности в 2023 году является реализация утвержденной Росавтодором пятилетней программы дорожной деятельности «О

развитии автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения на территории Пензенской области». На эту программу в октябре 2022 года получено заключение института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» и согласование Росавтодора. В рамках программы будут проведены первоочередные мероприятия на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, входящих в опорную сеть, с целью приведения до конца 2027 года в нормативное состояние не менее 85% их протяженности и увеличения доли дорог с допустимой нагрузкой до 11,5 тонны на ведущую ось.

Могут добавить, что пока приведение в нормативное состояние дорог в сельской местности идет довольно медленно. Министерство строительства и дорожного хозяйства Пензенской области обратилось к губернатору Пензенской области Олегу Мельниченко с предложением разработать собственную программу «Ремонт опорной сети муниципальных автодорог». И принять за точку отсчета необходимость привести в порядок те дороги, которые ведут к селам с численностью населения 300 и более человек. Все объять невозможно, но с этого можно начать и подойти к этому системно. Всего в области порядка 800 км таких дорог; на работы по модернизации этой сети потребуется порядка 7 млрд руб.

– Как можно оценить состояние мостового хозяйства региона?

– На территории г. Пенза и Пензенской области расположены 509 мостов, в том числе 467 капитальных (438 железобетонных и 29 металлических) и 42 деревянных. Из них в хорошем и удовлетворительном состоянии находятся 302 сооружения, в неудовлетворительном – 186, в предаварийном и аварийном – 21.

В 2022 году был завершен капитальный ремонт пешеходного моста по ул. Свердлова в г. Кузнецк, а также реконструкция моста через реку Мойка по ул. Батайского в г. Пенза. В текущем году продолжаются работы на 7 объектах на общую сумму 397,7 млн руб. Один из них, находившийся в аварийном состоянии (восточный подъезд к г. Кузнецк Кузнецкого района Пензенской области), уже сдан в эксплуатацию в июне этого года после реконструкции. В Ниж-

неломовском районе завершена реконструкция моста через реку Ломовка по ул. Заовражная в селе Пешая Слобода, а в г. Нижний Ломов начата реконструкция моста через реку Ломовка по ул. Красная-армейская. Протяженность приведенных в нормативное состояние искусственных сооружений в 2023 году составит 293 пог. м, а в 2025 году этот показатель достигнет 860,6 пог. м.

– В строительной и дорожной сферах по всей стране наблюдается дефицит кадров. Как эта проблема решается в регионе?

– Нехватка кадров – это действительно очень актуальная проблема в строительной и дорожной сферах. На сегодня в области она достигает 2 тыс. специалистов различных специальностей. В связи с этим совместными усилиями министерства строительства и дорожного хозяйства Пензенской области, министерства образования Пензенской области, а также работодателями, ассоциацией строителей «Большая Волга» и учебными заведениями был создан образовательный-производственный кластер Пензенской области «Строительство и дорожное хозяйство». В него вошел Пензенский колледж архитектуры и строительства, а также еще три средних специальных учебных заведения – Кузнецкий многопрофильный колледж, Нижнеломовский многопрофильный техникум и Пензенский колледж пищевой промышленности и коммерции.

Размер гранта из федерального бюджета составил 100 млн руб. Благодаря этим средствам будет обновлена материально-техническая база учебных заведений, в том числе будут созданы 14 мастерских и лабораторий, оснащенных современным оборудованием: лаборатории основ геодезии и геопространственных технологий, испытания строительных материалов и конструкций, сварочных технологий, дорожно-строительных материалов, технической механики; мастерские инженерного оборудования зданий и сооружений, общестроительных и сварочных работ; участки проектирования зданий и сооружений и проектирования проекта производства работ, технологии и организации строительных процессов, проекционных работ; кабинет изысканий и проектирования автомобильных дорог, аэродромов и городских путей сообщения. Также пройдет повышение квалификации всего педагогического состава, который задействован в подготовке строителей и дорожных работников.

В следующем году по программам профессионалитета будет организовано обучение по специальностям «строительство и эксплуатация зданий и сооружений», «сварочное производство», «сварщик», «строительство и эксплуатация дорог и аэродромов», «каменщик». Также будет открыта новая специальность – «строительство и эксплуатация инженерных сооружений». Всего по программам профессионалитета начиная с 2024 года планируется обучить 875 человек.

Хочу добавить, что не хлебом единым жив человек: наши дорожные организации объединяют не только общие проблемы, но и общие победы. В частности, вот уже много лет дорожники области на собственные средства содержат футбольную команду «Дорожник», в которой играют только местные ребята. Руководство Пензенской области оказало содействие в строительстве футбольного стадиона, футбольного поля с подогревом и ФОК в районном центре – городе Каменке, где теперь проводится первенство Поволжья по футболу. «Дорожник» выступает в третьем дивизионе. Команда уже была чемпионом России и завоевывала Кубок России – в 2020, 2021 и 2022 году. Хочется пожелать им только побед!



Реконструкция автомобильной дороги от ул. 40 лет Октября до ул. Центральная г. Пенза



Обновление и модернизация

в центре внимания Министерства цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области

Экономика Пензенской области тесно связана с транспортным комплексом региона, который представлен автомобильным, железнодорожным и авиационным секторами. О сегодняшнем их состоянии, а также о реализации транспортных инфраструктурных проектов в среднесрочной и долгосрочной перспективе мы попросили рассказать министра цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области Сергея БАЛАКИНА.

– Сергей Львович, какая роль отведена транспортному комплексу в Стратегии социально-экономического развития Пензенской области на период до 2035 года?

– Стратегическое развитие региона невозможно без скоординированного развития его инфраструктуры. Применительно к транспортной отрасли основное направление развития – это транспортная инфраструктура: автомобильные дороги, их пропускная способность, повышение уровня их безопасности, а также инфраструктура пассажирского транспорта. Вторым направлением является улучшение качества транспортного обслуживания населения.

– В 2022 году по решению губернатора Олега Мельниченко в Пензе стартовала масштабная транспортная реформа. Каковы были ее предпосылки и как сегодня обстоит дело с ее реализацией, в частности, с заменой подвижного состава?

– Цель проекта – сделать общественный транспорт более востребованным. Транспортная реформа – это не только новая модель транспортного обслуживания, но и комплексная программа развития, создание системы общественного транспорта, показатели качества которой – доступность, надежность и комфортность – позволят увеличить мобильность жителей агломерации, создать условия для использования вида транспорта, альтернативного личному, повысить безопасность дорожного движения.

В настоящее время реформа общественного транспорта реализуется по нескольким направлениям. Во-первых, в 2021 году Пензенская область вошла в число регионов, которым был одобрен инфраструктурный бюджетный кредит на реализацию инфраструктурного проекта «Строительство транспортной инфраструктуры и обновление подвижного состава в Пензенской городской агломерации Пензенской области», включающего в себя:

– поставку троллейбусов на автономном ходу в количестве 94 единицы;

– строительство транспортно-пересадочного узла, контактной сети, а также двух тяговых подстанций в микрорайоне «Город Спутник».

Контракт на поставку пассажирских троллейбусов с увеличенным автономным ходом Министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области заключен в ноябре 2022 года с АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод». Партия из 27 единиц уже работает на маршрутах Пензы, в планах – поставка оставшейся части заказа. Параллельно ведутся строительные работы на объектах горэлектротранса.

– Что можно сказать в целом о качестве транспортного сообщения и обслуживания населения в Пензенской области? Какие есть проблемы и как они решаются?



– Инициирование реализации транспортной реформы стало результатом накопившихся проблем транспортного обслуживания населения, в основном – в областном центре. Маршрутная сеть в Пензе формировалась спонтанно на протяжении десятков лет и долгое время оставалась без существенных изменений. Наш город динамично развивается, растет и расстраивается, изменились места притяжения пассажиров, транспортные потребности населения, в связи с чем было принято решение пересмотреть существующую маршрутную сеть.

Наша главная задача – сделать маршруты удобными и понятными. Проанализировав пассажиропотоки, проведя исследование транспортной доступности, оценив развитие инфраструктурных и социальных объектов, а также рассмотрев обращения жителей, мы пришли к выводу, что за счет выпрямления и изменения маршрутов, перенастройки светофоров транспорт поедет быстрее.

Сегодня в Пензе большое количество маршрутов, большинство микрорайонов города соединены прямыми маршрутами. В результате мы имеем систему длинных маршрутов и неприемлемую частоту движения. Поэтому предлагается новый подход: сравнительно

небольшое количество коротких, прямых и легко запоминающихся маршрутов с высокой частотой движения. Реализация новой маршрутной сети будет внедряться поэтапно, и займет несколько лет.

Стоит отметить, что каких-то кардинальных изменений пензенская маршрутная сеть претерпевать не будет. Любые изменения это не только техническая, но и психологическая задача. Для нас также важно учитывать восприятие ее пассажирами. Поэтому мы не за резкие перестройки.

Первые изменения коснутся наиболее важных магистральных маршрутов с большим пассажиропотоком, где постараемся обеспечить пиковые интервалы движения не более 6–10 минут. Кроме того, планируем постепенно увеличивать количество таких маршрутов, убирать дублирование до образования связанной сети по всему городу. Безусловно постараемся сохранить существующие направления востребованных маршрутов, подвозящих к социальным объектам. В результате наша задача состоит в том, чтобы создать качественную инфраструктуру пассажирского транспорта для того, чтобы население областного центра было обеспечено надежным и комфортным общественным транспортом.

Соответствующие предложения по модернизации маршрутной сети разработало ООО «Научно-исследовательский и проектный институт территориального развития и транспортной инфраструктуры». По итогам их анализа сформированы варианты маршрутной сети Пензенской городской агломерации. Основные изменения – увеличение класса используемого подвижного состава, снижение излишней дублированности сети. При этом уже в период 2022–2023 годов маршруты с подвижным составом большого класса были переведены на контрактные условия взаимоотношений с перевозчиками, введены регулируемые тарифы.

– Какие показатели работы в сегменте воздушного транспорта? Каковы объемы субсидирования авиаперевозок?

– За семь месяцев текущего года количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, составило более 194 тыс. человек, что на треть выше показателя аналогичного периода прошлого года. Основными направлениями перевозок являются Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Минеральные Воды. Причем три последних направления осуществляются с учетом поддержки региона за счет средств бюджета области в объеме более 100 млн руб.

– Каковы основные показатели работы сегмента железнодорожных перевозок и пригородного железнодорожного сообщения?

– На территории Пензенской области пригородное железнодорожное сообщение обеспечивается 32 поездами. За 8 месяцев 2023 года двумя пригородными компаниями – АО «Башкортостанская ППК» и АО «Саратовская ППК» – перевезены 537 тыс. пассажиров, что на 11% больше аналогичного периода прошлого года. В текущем году открыто новое железнодорожное сообщение, связывающее Пензенскую область со столицей Республики Мордовия городом Саранском.

– Вы проводите личный прием граждан в общественной приемной. Какие проблемы больше всего волнуют граждан в части транспортного комплекса?

– Основные вопросы, задаваемые жителями региона, касаются режима работы общественного транспорта в областном центре как наиболее проблемного с точки зрения качества предоставляемых услуг. Уверен, что реализуемые мероприятия и намеченные нами планы по модернизации системы транспортного обслуживания снимут большую часть существующих транспортных проблем.





Санкциям вопреки

Все дорожно-ремонтные работы будут выполнены в срок

Общая протяженность дорожной сети Пензенской области превышает 16 тыс. км. Это довольно много, если учесть, что территория региона с запада на восток составляет всего 330 км, с севера на юг – 204 км, а площадь – 43,3 тыс. кв. км. О том, как область справляется с задачами приведения в нормативное состояние автодорог и сказываются ли на работе новые вызовы в экономике, – интервью с начальником ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области» Василием ГЛАГОЛЕВЫМ.

– **Василий Алексеевич, что представляет собой дорожное хозяйство Пензенской области?**

– Общая протяженность дорожной сети Пензенской области составляет 16,2 тыс. км. Из них 840 км – дороги федерального значения, 3,5 тыс. км – регионального и межмуниципального, 11,8 тыс. км – местного. В опорную сеть входят 1,5 тыс. км (840 км – федерального значения, остальные – регионального). На начало 2023 года 2,4 тыс. км трасс регионального и межмуниципального значения находятся в нормативном состоянии.

В связи с дефицитом средств дорожного фонда Пензенской области разработан поэтапный переход на нормативное содержание автодорожной сети области, и на 2023 год уровень финансирования составляет 57,1%. В соответствии с графиком поэтапного перехода к 2029 году планируемый норматив будет достигнут на 100%. Как следствие – в настоящее время государственные контракты на ремонт и капитальный ремонт автодорог области заключаются с двух- или трехлетним финансированием.

Если говорить о задачах текущего года, то в области будут отремонтированы и капитально отремонтированы 100 км автодорог регионального значения; в рамках нацпроекта БКД – 168,3 км; реконструированы и отремонтированы 232 км автомобильных дорог местного значения; построены 22,2 км участков автодорог; в том числе в рамках новых инвестиционных проектов, федерального проекта «Жилье» и федерального проекта «Развитие туристической инфраструктуры», и 4 км – в рамках предоставленного инфраструктурного бюджетного кредита из федерального бюджета. Из дорожного фонда Пензенской области на реализацию этих мероприятий предусмотрено 12,2 млрд руб., в том числе федеральные средства – 4,1 млрд руб. Все работы осуществляются в установленные сроки.

– **На каких основных объектах сосредоточены силы подрядных дорожных организаций области?**

– На сегодняшний день строится целый ряд масштабных и социально важных объектов для региона.

Так, в начале сентября текущего года запущена в эксплуатацию автодорога по ул. 40 лет Октября общей протяженностью 6,7 км. Реконструкция позволила обеспечить кратчайший и максимально удобный маршрут перевозки грузов и пассажиров от аэропорта до выезда на автомобильную дорогу федерального значения Р-208 г. Тамбов – г. Пенза, минуя центр города, а также соединить три микрорайона. Благодаря поддержке федерального центра, правительства Пензенской области и средствам национального проекта «Безопасные качественные дороги» этот объект был введен в эксплуатацию с опережением графика на 3 года. По темпам строительства, количеству искусственных сооружений и принятым инженерным решениям этот объект не имеет аналогов в регионе.

Кроме того, в текущем году завершена реконструкция моста на восточном подъезде к г. Кузнецку Пензенской области. Изначально путепровод общей длиной 31,1 м имел ширину мостового полотна всего 9 м. После реконструкции новое сооружение имеет три пролета (вместо одного) и достигает длины 60 м, а общая ширина составляет почти 11 м, из которых проезжая часть – 8 м. Строительство сооружения велось с нуля, а после его завершения старая конструкция путепровода была демонтирована.

До конца текущего года будут завершены работы еще по нескольким объектам. Это строительство двух участков улично-дорожной сети по улице Олимпийской протяженностью 1,946 км и улице Светлой протяженностью 0,836 км в Засечном сельсовете Пензенского района. А также строительство автомобильной дороги между с. Абашиво Спасского района и с. Паны Наровчатского района Пензенской области протяженностью 8,859 км.

– **Учитывая социальную значимость дорожных работ, удается ли обеспечить их авансирование в условиях дефицита дорожного фонда?**

– На мероприятия по капитальному ремонту, строительству (реконструкции) автомобильных дорог в рамках государственных контрактов предусматривается авансирование в размере от 30% до 50% от стоимости объекта для закупки материалов. Заблаговременная контрактация объектов и использование авансовых возможностей позволяют подрядным организациям закупить дорожно-строительные материалы в зимний период и приступить к работе своевременно, а в некоторых случаях – работать с опережением календарных графиков.

– **Какими критериями руководствуется заказчик при выборе объектов ремонта?**

– Решение о выборе участков автомобильных дорог Пензенской области для ремонта и включении их в программные мероприятия основываются на таких критериях, как: социальная востребованность автодороги, высокие показатели интенсивности движения, большая доля грузовых транспортных средств в составе транспортного потока, и других, влияющих на улучшение уровня жизни, повышение безопасности дорожного движения и транспортной доступности населенных пунктов.

В программы на плановый период последовательно включаются автодороги регионального и межмуниципального значения, вошедшие в опорную сеть Пензенской области, протяженность которых составляет 708 км. В регионе поставлена задача: необходимо до конца 2027 года привести в нормативное состояние не менее 85%



от их протяженности и увеличить долю автомобильных дорог с допустимой нагрузкой до 11,5 тонны на ось.

Далее, в программы включаются автомобильные дороги, соединяющие г. Пензу с районными центрами Пензенской области и районные центры с сельскими поселениями.

Немаловажное значение при выборе участков для ремонта имеет инструментальная диагностика автомобильных дорог, выполняемая специализированными организациями. Эта процедура позволяет учитывать снижение транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в связи с их естественным износом и планировать выполнение ремонтных работ. В 2023 году инструментальная диагностика проводится по всей сети автомобильных дорог, входящих в Пензенскую агломерацию. В настоящее время заключены контракты с подрядными организациями на выполнение данных работ, которые продлятся до октября этого года.

После завершения работ по диагностике на основе полученных при проведении анализа данных будет разработан план проведения ремонтно-восстановительных мероприятий на автомобильных дорогах регионального значения области. Будет определена полная потребность в проведении дорожных работ, а также необходимый вид и объем их выполнения.

– **Как можно оценить работу подрядных дорожных организаций?**

– В дорожной отрасли Пензенской области работают 33 дорожно-строительные организации с численностью сотрудников свыше 2,5 тыс. человек. На территории области асфальтобетонную смесь выпускают 45 асфальтобетонных заводов общей производительностью 3700 тонн в час, в распоряжении подрядных организаций имеются более 800 единиц дорожно-стро-

ительной техники. Все АБЗ имеют техническую возможность для выпуска асфальтобетонной смеси, соответствующей таким ГОСТам, при применении которых выполняются требования технического регламента таможенного союза ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». Обеспеченность дорожного комплекса в полном объеме ресурсами и техникой позволяет выполнять все необходимые работы по строительству, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог в регионе.

– **Сейчас невозможно не учитывать влияние санкций на экономику страны. Не скажутся ли они на результатах работы дорожной отрасли?**

– Могу сказать, что санкционная политика, проводимая недружественными по отношению к Российской Федерации странами, не сказывается на дорожной отрасли критически. Периодически осуществляемые в регионе мониторинги ФАУ «РОСДОРНИИ» и Ассоциации «РАДОР» показывают наличие в подрядных дорожно-строительных организациях большого количества отечественной техники и комплектующих к ним. Для техники импортного производства подобраны и поставляются аналоги оригинальных запасных частей и принадлежностей, в том числе отечественного производства, такие как воздушные и масляные фильтры, сепараторы, рукава высокого давления, электрические компоненты и прочее. На рынке присутствует большое количество различных видов дорожно-строительной техники и расходных материалов к ней из КНР.

Лабораторное оборудование, приборы и установки для проведения испытаний дорожно-строительных материалов и определения их физико-механических свойств имеются в подрядных организациях в необходимом и достаточном ко-

личестве. С приобретением новых приборов на смену устаревшим или вышедшим из строя в настоящее время проблем не возникает. Российские производители оборудования не стоят на месте. К примеру, если в 2008–2009 годах дорожники могли пользоваться только плотномерами асфальтобетона американского производства, то сейчас на рынке есть отечественный плотномер, не уступающий по характеристикам, но дешевле американского аналога, причем производитель предлагает даже загрузить программное обеспечение для этого прибора с официального сайта в Интернете.

Дорожная отрасль имеет большие наработки в отечественном программном обеспечении для дорожно-строительных лабораторий; у организаций, занимающихся проектированием автомобильных дорог, имеются отечественные аналитические банки данных, геоинформационные системы автомобильных дорог; программы, позволяющие выполнять паспортизацию и диагностику автомобильных дорог, и многое другое. Саратов, Томск, Санкт-Петербург, Москва – вот лишь небольшая часть городов, где разрабатывается программное обеспечение для дорожной отрасли, а также осуществляются его техническая поддержка и обновление.

– **Одним из главных показателей работы дорожной отрасли является статистика по уровню ДТП. Что можно сказать об аварийности на сети автодорог региона?**

– На автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Пензенской области зафиксировано небольшое снижение количества ДТП по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Мы сосредоточились на мерах по увеличению уровня безопасности на дорогах. Так, к примеру, обустроены 60 потенциально опасных участков на автотрассах регионального и межмуниципального значения. По состоянию на конец августа были усовершенствованы схемы организации дорожного движения в Бессоновском, Башмаковском, Кузнецком, Каменском, Шемышейском, Пачелмском, Нижнеломовском, Городищенском, Неверкинском, Никольском и других районах Пензенской области.

На ряде участков нанесены шумовые полосы, установлены дорожные знаки, введены зоны ограничения скоростного режима, смонтирована световая сигнализация «шериф-балка» для привлечения внимания водителей в темное время суток и т. д. Кроме этого, в соответствии с графиком в текущем году дорожные подрядные организации выполнили план по ремонту автодорог, устроили искусственное освещение на 41 км, комплексно обустроили 15 пешеходных переходов, отремонтировали четыре моста, установили 9 тыс. пог. м барьерного ограждения. То есть работа по повышению безопасности дорожного движения выполняется на постоянной основе.





Потребность в авиамаршрутах растет

Воздушные ворота Пензы нужно расширять



Директор ГБУ Пензенской области «Аэропорт г. Пензы» Юрий Осколков и руководитель полетов Валерий Карамышев



Инспектор группы по управлению безопасностью полетов и качеству Андрей Подсыкин

Пензенскому аэропорту на протяжении его 100-летней истории, начиная с 1923 года, пришлось преодолеть не одно испытание. Но, пожалуй, самое тяжелое пришлось на 1998 год. Решением арбитражного суда Пензенской области из-за долгов в Пензенском объединенном авиаотряде было введено внешнее наблюдение, началась процедура банкротства и 28 мая стал последним рабочим днем для авиаотряда.

Спустя одиннадцать лет авиапредприятию, хоть и с трудом, но все же удалось встать на ноги. После очередной реорганизации и реконструкции, которая в общей сложности продолжалась с 2003 по 2009 год, аэропорт стал самостоятельным ГБУ Пензенской области «Аэропорт г. Пензы», а в мае 2019 года Указом Президента РФ № 246 «О присвоении аэропорту имени лиц, имеющих особые заслуги перед Отечеством», аэропорту Пензы было присвоено имя В.Г. Белинского.

Именно на пензенской земле прошли детство и юность Виссариона Григорьевича Белинского, знаменитого русского литературного критика, теоретика, публициста. В уездном городе Чембаре Белинский начинал учиться, а перед поступлением в столичный университет продолжил учебу в Пензе.

Помимо аэропорта, имя В.Г. Белинского носит Пензенский государственный университет, в парках, скверах установлены памятники литературоведу, а в бывшем Чембаре, переименованном в город Белинский, находится единственный в стране музей-усадебный литературовед.

Сегодня ГБУ Пензенской области «Аэропорт г. Пензы» – это авиапредприятие федерального значения. Работает аэропорт в круглосуточном режиме, имеет основную взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием (ИВПП) длиной 2800 и шириной 45 метров, что позволяет принимать современные воздушные суда.

– Хочу обратиться к статистике, которая красноречиво свидетельствует

о прогрессивном развитии нашего авиапредприятия, – отметил директор ГБУ Пензенской области «Аэропорт г. Пензы» Юрий Осколков. – Если брать за основу показатели 20-летней давности, когда началась реорганизация аэропорта, то в 2003 году были выполнены всего 160 рейсов и перевезены 1713 человек. С 2004 по 2007 год наблюдался рост как количества рейсов, так и пассажиропотока: число рейсов выросло с 732 до 2290, а число перевезенных пассажиров – с 8909 до 24 846. В 2008 году был небольшой спад этих показателей из-за реконструкции ВПП. Еще один спад наблюдался в 2019–2020 годах из-за пандемийных ограничений, но с 2021-го начался заметный рост показателей: в 2021 году – на 31%, в 2022-м – на 12%. Таким образом, в 2022 году были совершены 4486 рейсов и перевезены 25 934 человека. И это несмотря на то, что в прошлом году в городе, находящиеся в зоне СВО, – Анапу, Симферополь, Краснодар – были отменены 350 рейсов.

Как отметил Юрий Осколков, судя по показателям восьми месяцев 2023 года, которые перекрыли показатели всего 2022-го, можно с уверенностью сказать, что к началу 2024 года пассажиропоток превысит 300 тыс. человек.

Сегодня маршрутная сеть пензенского аэропорта охватывает московское направление: в Шереметьево и Домодедово круглый год летают шесть рейсов. Очень востребованным направлением является Санкт-Петербург, куда, правда, в период пандемии число рейсов сократилось, но затем стало расти, и в сентябре 2023 года увеличилось до пяти. Кроме того, самолеты из Пензы летают в Сочи, Минводы. Сейчас ведется работа по открытию рейсов в Екатеринбург, Новосибирск.

Коллектив аэропорта и рад бы расширить маршрутную сеть, а значит, увеличить пассажиропоток, но авиапредприятию все еще мешают отголоски банкротства четвертьвековой давности. Конечно, несмотря на финансовые трудности, все

же удалось создать хоть и небольшой, но уютный аэровокзальный комплекс площадью 950 кв. м. и с пропускной способностью 100 человек в час. Есть в аэровокзальном комплексе гостиница категории без звезд (вид гостиницы хостел) из 13 номеров, которая предлагает свои услуги как гостям и жителям Пензы, которым, к примеру, из-за раннего вылета трудно добираться до аэропорта из далеких районов области, так и экипажам, нуждающимся в отдыхе.

До аэропорта жители Пензы могут без труда добраться на общественном транспорте – автобусах № 54, 66, троллейбусе № 7. Вне всякого сомнения удобно. Но, увы, есть проблема, и связана она с расширением города, буквально подступившего к воротам аэропорта. По этой причине воздушная гавань не имеет возможности расширяться. Ограничения не дают организовать здесь даже парковку, которая рассчитана на 100 автомобилей-мест. Ведь по требованиям авиационной безопасности автостоянка от аэровокзала должна находиться на расстоянии не ближе 30 метров.

Проект на реконструкцию пензенской воздушной гавани и ее расширение есть, но он пока не воплощен в жизнь, необходимы инвестиции.

– Хочется верить, что этот проект в конце концов обретет жизнь и у нас будет новый, современный аэровокзал, – отметил Юрий Осколков.

В авиацию Юрий Иванович пришел без малого 44 года назад. С дипломом по специальности «самолетовождение» он прошел путь от диспетчера до директора аэропорта. Сегодня Юрий Осколков возглавляет два предприятия. Это ГБУ Пензенской области «Аэропорт г. Пензы» и Пензенский центр ОВД филиала «Аэронавигация центральной Волги», который Юрий Осколков сам и создал 30 лет назад. Центр стал первым в ПФО и пятым в Российской Федерации.

– В 2023 году у меня два юбилея – 30 лет, как я возглавляю центр аэронавигации, и 20 лет, как являюсь

директором пензенского аэропорта. Итого 50 лет, – пошутил Юрий Осколков.

Зная от и до всю подноготную авиационного дела, Юрий Осколков очень щепетильно относится к профессиональной подготовке инженерно-технического персонала аэропорта, а также к экономической и финансовой составляющим аэропортовой деятельности.

Пензенский аэропорт сегодня принимает самолеты класса Airbus A320 и его модификации. Для обслуживания этих лайнеров необходим соответствующе подготовленный технический персонал, который в аэропорту есть и систематически проходит обязательную переподготовку. Вместе с тем в скором времени пензенский аэропорт начнет принимать самолеты Boeing 737–800, которые вместе с Airbus A319, A320, A321, использует авиакомпания S7. В связи с этим в рамках договоренности с авиакомпанией технический персонал пензенского аэропорта прошел обучение для обслуживания этих лайнеров, закуплена техника по очистке ИВПП, прошла модернизация техника по обливу воздушного судна противообледенительной жидкостью, ремонтируется ИВПП.

– Обучение в целях экономии средств мы ведем по потребности, – пояснил Юрий Осколков. – Когда какая-либо авиакомпания начинает осуществлять регулярные рейсы на типах самолетов, до сих пор не находившихся в руках техперсонала аэропорта, тогда и организуются дополнительные курсы по повышению квалификации или переквалификации. Примером решения вопроса как раз и стало прошедшее в сентябре 2023 года обучение техперсонала для обслуживания Boeing 737–800.

В аэропорту Пензы базируется поисково-спасательное ВС Ми-8, предназначенное для поиска и спасения терпящих бедствие воздушных судов. В нее входит спасательная парашютно-десантная группа, состоящая из авиационных спасателей и оснащенная снаряжением,

предназначенным для проведения поисково-спасательных работ.

Имея в наличии порядка 25 единиц специальной аэродромной техники, аэропорт способен осуществлять постоянный уход за ВПП, рулежными дорожками и перроном.

В инфраструктуру аэропорта входит также топливно-заправочный комплекс. Заправка ВС осуществляется двумя топливозаправщиками – ТЗ 22 и ТЗ 10. Топливо в рамках договора с ООО «АвиаСервис» поставляется в пензенский аэропорт железнодорожным транспортом.

В период модернизации аэропорта практически полностью было заменено радиотехническое оборудование, что позволяет принимать ВС в сложных метеословиях (СМУ). Аэропорт Пензы также используется учебными заведениями городов Ульяновск, Сасово, в Рязанской области, для проведения тренировок. В службе движения Пензенского центра ОВД есть тренажер для тренировки и подготовке авиадиспетчерского состава в СМУ.

– Наш тренажер я считаю произведением радиотехники очень высокого класса, – прокомментировал диспетчер-инструктор тренажера Александр Василенко, – говорю так уверенно, поскольку в этом направлении отработал уже 43 года. Тренажер необходим для тренировки диспетчеров, которые уже имеют допуск к работе, но все же в течение года дважды должны подтвердить на нем свои знания и мастерство. Кроме того, необходим тренажер и для подготовки молодых специалистов.

Еще один важный момент – это деятельность медицинского персонала, который систематически проводит в аэропорту медицинское обследование сотрудников аэропорта и аэронавигации. С определенной периодичностью здесь работает летная врачебно-экспертная комиссия, задача которой – проведение обследования авиадиспетчерского состава, персонала аэропорта, а также членов экипажей самолетов и работников других служб.





**Генеральный директор
АО «Башкортостанская ППК»
Антон Гармаш**

Башкортостанская пригородная пассажирская компания» (АО «Башкортостанская ППК») осуществляет транспортное обслуживание населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории шести субъектов РФ 122 поездами.

В 2022 году по числу отправленных пассажиров компания достигла результата 4,9 млн пассажиров (рост на 18% к уровню 2021 года), что является лучшим показателем за последние 9 лет. На 2023 год поставлена амбициозная задача: показатель отправленных пассажиров должен составить 5,9 млн человек.

Пригородное железнодорожное сообщение является неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры Пензенской области. В рамках заключенного с министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области договора транспортного обслуживания на 2023 год компания является основным перевозчиком в пригородном железнодорожном сообщении на территории Пензенской области.

Сегодня компания в соответствии с транспортным заказом осуществляет перевозку населения 26 пригородными поездами, курсирующими по следующим направлениям: Кузнецк – Пенза – Булычево – Саранск, Пенза – Пачелма – Морсово, Пенза – Симанщина, Пенза – Белинская – Башмаково.

Основными приоритетами работы компании являются скорость, комфорт и безопасность. В соответствии с утвержденной Транспортной стратегией РФ до 2030 года правительством Пензенской области совместно с Куйбышевской железной дорогой и АО «Башкортостанская ППК» определен комплекс мероприятий по повышению качества пригородных железнодорожных перевозок на территории Пензенской области, которые включают в себя дальнейшее формирование транспортного железнодорожного каркаса субъекта РФ из маршрутов скорых пригородных поездов с использованием инновационного подвижного состава рельсовых автобусов РА-3 «Орлан» и электропоездов ЭП2Д.

В декабре 2021 года организовано курсирование рельсовых автобусов РА-3 «Орлан» по маршруту Пенза – Пачелма, уже в январе 2022 года открыто движение второй пары поездов по этому маршруту. В апреле 2022 года маршрут продлен до ст. Башмаково, тем самым восстановлено отсутствовавшее 12 лет пригородное железнодорожное сообщение.

Вагоны «Орлан» оборудованы системами очистки и обеззараживания воздуха, климатического контроля, в салоне установлены мягкие сиденья и широкие багажные полки. Для удобства посадки и высадки маломобильных пассажиров предусмотрены подъемники для кресел-колясок, специализированные места с креплением и специальное оборудование в санитарной комнате.

В ноябре 2022 года начал курсировать скорый пригородный поезд «Сурская стрела» по маршруту Пенза – Кузнецк составом электропоезда ЭП2Д. С момента запуска перевезено более 51 тыс. пассажиров.

Выбор названия поезда был настоящим народным. В преддверии его запуска пригородной компанией совместно с министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области было организовано в социальных сетях онлайн-голосование, по результа-

Повышая качество обслуживания

Приоритеты АО «Башкортостанская ППК» – скорость, комфорт, безопасность

там которого победила «Сурская стрела».

В четырехвагонном составе ЭП2Д – 354 посадочных места. Поезд оснащен удобными эргономичными сиденьями и USB-разъемами для зарядки гаджетов, есть места для крепления и провоза велосипедов, светодиодные информационные табло для пассажиров. Состав оборудован системой климат-контроля с функцией обеззараживания воздуха, которая в любое время года поддерживает в вагонах оптимальную температуру. Все вагоны ЭП2Д связаны между собой удобными герметизированными сквозными переходами, сцепные устройства выполнены без зазоров, что обеспечивает плавность хода и снижение шума. Головные вагоны оборудованы откидными аппаратами для беспрепятственной посадки и высадки маломобильных пассажиров, внутри салонов предусмотрены места для крепления кресел-колясок. Также в вагонах есть санитарные комнаты с широкой дверью и упорными ручками для удобства инвалидов.

В декабре 2022 года на маршруте Морсово – Вернадовка произведена замена устаревших цельнометаллических вагонов на новые пассажирские вагоны, оборудованные установкой кондиционирования воздуха, системами накопления и передачи диагностической информации, аудио-видеотрансляции и экологически чистым туалетным комплексом.

В апреле 2023 года запущены 4 новых пригородных поезда по маршруту Пенза – Симанщина с использованием рельсовых автобусов РА-3 «Орлан».

В рамках проводимой работы по улучшению транспортной доступности также в апреле текущего года проведен опрос общественного мнения по продлению маршрута Саранск – Пенза – Саранск. Более 80% опрошенных согласились с тем, что новый маршрут скорого пригородного поезда «Сурская стрела» востребован и необходим.

Правительством и Государственным комитетом по транспорту и дорожному хозяйству Республики Мордовия было поддержано предложение жителей Пензенской области, Республики Мордовия и принято решение о продлении маршрута «Сурской стрелы» до станции Саранск с 28 апреля 2023 года.

Следует отметить также, что пригородное железнодорожное сообщение между столицами двух регионов – Пензой и Саранском ранее не осуществлялось. Добраться на поезде из одного города в другой можно было только на поездах дальнего следования.

Обновление парка подвижного состава и маршрутной сети Пен-



зенской области позволило значительно улучшить все параметры пригородных железнодорожных перевозок. Лучшим показателем качества проведенной работы является число пассажиров, воспользовавшихся услугами компании на территории Пензенской области. Так, по итогам 8 месяцев 2023 года перевезены 407 тыс. человек, что выше аналогичного периода 2022 года на 8,5%. Пассажирооборот за 8 месяцев 2023 года достиг показателя 21,8 млн пасс/км, что превышает показатели аналогичного периода 2022 года на 21,5%. В среднем в сутки по Пензенской области перевозится около 1 тыс. пассажиров.

Продление «Сурской стрелы» до столицы Республики Мордовия благоприятно сказалось на развитии внутреннего туризма. Все больше детских организованных групп для поездки в соседний регион выбирают безопасный пригородный железнодорожный транспорт. Также популярен тур «Орлан» в Тарханы по мультимодальному маршруту Пенза – Белинская – Музей-заповедник «Тарханы». За 8 месяцев 2023 года по Пензенской области в рамках организованных туристических групп перевезено более 5 тыс. пассажиров.

При тесном сотрудничестве с министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области компания проводит активную социальную политику. За 8 месяцев 2023 года АО «Башкортостанская ППК» перевезла 9,5 тыс. льготников регионального уровня. Это труженики тыла, ветераны труда, для которых круглогодичная скидка от стоимости проезда составляет 50%. В течение всего года 100%-ная скидка от стоимости проезда предоставляется реабилитированным лицам и лицам, признанным пострадавшими от политических репрессий. Кроме того, отдельно проработан вопрос по поддержке школьников и сту-

дентов: установлена скидка в размере 50% для обучающихся (воспитанников) общеобразовательных организаций старше 7 лет, студентов (курсантов) профессиональных образовательных организаций и образовательных организаций высшего образования, проходящих обучение в очной форме на период с 1 сентября по 15 июня.

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

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

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

Так, в Пензенской области за 8 месяцев 2023 года с помощью мобильного приложения «РЖД Пассажирам» было оформлено 8 тыс. проездных документов, что в три раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

В целях оперативного реагирования на увеличение спроса по конкретным маршрутам и повышения



уровня клиентоориентированности на официальном сайте компании можно оставить заявку на групповые перевозки, что особенно актуально при планировании массовых туристических выездов (в том числе при организации велотуров) и организации перевозки детских групп. Форма позволяет оставить данные о планируемом маршруте, дате поездки и количестве пассажиров.

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

До конца 2023 года, учитывая востребованность и популярность «Сурской стрелы» на территории Пензенской области и Республики Мордовия, планируется запуск второй «зеркальной» пары скорого пригородного поезда по маршруту Саранск – Пенза – Кузнецк по выходным и праздничным дням. Кроме того, в планах компании на среднесрочную перспективу дооборудование «Орланов» в Пензенской области дополнительными вагонами, что позволит удовлетворить возрастающий спрос на пригородные поезда в направлении Пачелмы и Башмаково.

«Компания благодарит правительство Пензенской области за сотрудничество и большой вклад в развитие пригородного железнодорожного транспорта. Вся команда Башкортостанской пригородной пассажирской компании, от билетного кассира до генерального директора, ежедневно работает над тем, чтобы поездка каждого пассажира была удобной и комфортной, а подвижной состав отвечал современным требованиям пассажиров. Работая для людей, необходимо знать и учитывать их потребности и желания, для этого компания на регулярной основе проводит работу по получению обратной связи от своих клиентов и по улучшению всех параметров перевозок.

Работа, проводимая совместно с министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области, позволит создать мощную транспортную пассажирскую железнодорожную систему в Пензенской области, которая существенно снизит долю «нелегальных» автоперевозчиков, предлагая бизнесу и жителям самые комфортные, безопасные и быстрые пассажирские перевозки», – сказал генеральный директор АО «Башкортостанская ППК» Антон Гармаш.



Наверное, все, кто учился в школе, помнят стихи Михаила Юрьевича Лермонтова – великого поэта, чье творчество вошло в сокровищницу русской литературы. Он родился в 1814 году в Москве, а вырос в имении Тарханы. Сегодня любой, кто интересуется его поэзией и культурой страны, может посетить это замечательное место в Пензенской области.

Государственный Лермонтовский музей-заповедник «Тарханы» располагается в Белинском районе Пензенской области – в часе езды от столицы региона по федеральной автодороге Р-209. Усадебный комплекс прекрасен во все времена года, но особенно в летние и осенние месяцы. Он переживал и взлеты, и годы забвения, но сейчас это место преобразилось и представляет уникальный историко-культурный памятник, который воссоздает архитектурный и природный ансамбль усадьбы прошлых веков. В комплекс входит русская усадьба с традиционным барским домом, мемориальной домовою церковью Марии Египетской, домом ключника и людской избой, а также теплицей, конюшней и пасекой музея. Путешествие по такому комплексу даст наглядное представление, как жили в XIX веке, а осмотр экспозиций позволит увидеть предметы, которых касались руки поэта.

Изначально место называлось Яковлевское, но потом к нему прикрепились неофициальные названия – Тарханы. Его этимологию историки объясняют тем, что крепостные крестьяне, часть которых привезли сюда с костромской губернии, кроме обязательной своей работы, активно «тарханили» – то есть скупали по деревням различные товары (холст, лен, пеньку и др.) и потом перепродавали их.

В 1794 году имение купила чета Арсеньевых. Елизавета Алексеевна Арсеньева (1773–1845) – бабушка Лермонтова по матери – принадлежала к богатому и влиятельному роду Столыпиных, известному с XVI века. Все Столыпины отличались гордым, независимым и решительным характером. Старшая дочь в семье, Елизавета не могла рассчитывать на большое приданое. Так что выйдя замуж за гвардии поручика Михаила Васильевича Арсеньева, принялась хозяйничать, сумев создать себе приличное состояние. Купив имение, Арсеньевы активно приступили к строительству усадьбы. Кроме барского особняка с белыми колоннами на 30 комнат, по всем правилам архитектуры и усадебного строительства были спланированы сады, пруды, хозяйственные постройки, парк с беседкой, мостики, посажены сирень и акация, липовые аллеи.

К сожалению, супружеская жизнь Елизаветы Алексеевны закончилась трагически: в начале 1810 года ее муж покончил жизнь самоубийством. Зимой 1814–1815 годов к матери приехала дочь Мария Михайловна с мужем Юрием Петровичем Лермонтовым и сыном Мишей. Она не отличалась здоровьем и умерла от чахотки в 21 год, когда сыну ее было два года. В память о ней хозяйка усадьбы выстроила небольшую церковь Марии Египетской, а кроме того, по ее приказу старый дом был снесен, а новый был построен меньших размеров – в 10 комнат. Бабушка всегда была недовольна выбором дочери и потребовала, чтобы зять оставил ей на воспитание внука. Отец Михаила – Юрий Лермонтов – вынужден был принять эти условия, потому что средств самому воспитывать сына у него не было.

Тарханы – колыбель великого поэта

М.Ю. Лермонтов: «Люблю отчизну я, но странною любовью!
Не победит ее рассудок мой...»



Всю свою любовь Елизавета Алексеевна сосредоточила на внуке и не жалела ни сил, ни средств на его воспитание и образование. Сохранившиеся письма полны свидетельств ее беспредельной любви к внуку: «...он один свет очей моих, все мое блаженство в нем...» Будучи болезненным, Михаил любил рисовать, сочинять и, как все мальчишки, играл в войну. В Тарханах была хорошая библиотека, и Лермонтов выучил английский, немецкий и французский языки, хорошо изучил европейскую культуру и литературу. В пятнадцать лет бабушка увезла внука в Москву, чтобы заняться его образованием всерьез и подготовить ко взрослой жизни.

Она не только заботилась о материальных делах Лермонтова, давая ему возможность вести образ жизни, подобающий блестящему гвардейскому офицеру, но была в курсе и его литературных дел. Прочтя очередное сочинение внука, сообщала ему: «Стихи твои, мой друг, я читала, бесподобные, а всего лучше меня утешило, что тут нет noneшней модной неистовой любви...» В период обеих ссылок Лермонтова на Кавказ именно бабушка была самым настойчивым и неутомимым ходатаем перед властью имущими за опального внука. В первую очередь благодаря ее неусыпным

хлопотам он вернулся с Кавказа в 1837 году, а в начале 1841 года, находясь во второй ссылке, получил отпуск в Петербург.

Известие о гибели внука застало Арсеньеву в Петербурге, и в конце августа 1841 года она вернулась в Тарханы. О ее состоянии в это время писала М.А. Лопухина: «Говорят, у нее отнялись ноги, и она не может двигаться. Никогда не произносит она имени Мишеля, и никто не решается произнести в ее присутствии имя какого бы то ни было поэта». Смерть Лермонтова лишила жизнь Елизаветы Алексеевны смысла. Оставшиеся силы ушли на хлопоты о получении разрешения на перезахоронение его праха в Тарханах. Последний раз Елизавета Алексеевна встретила внука на пороге родного гнезда 21 апреля 1842 года. 23 апреля он был перезахоронен на тарханской земле рядом с могилами матери и деда, а над их памятниками была возведена часовня. Через четыре года после смерти внука умерла сама Е.А. Арсеньева. Похоронена она в фамильной часовне рядом с мужем, дочерью и внуком.

Время изменило и усадьбу. После гибели М.Ю. Лермонтова и смерти хозяйки имения Тарханы переходили к родственникам, но полноценно там никто не жил –

имение только поддерживалось в более или менее хорошем состоянии управляющими. После 1900-х годов имение пришло в запустение – на доски пошли вековые деревянные аллеи, а барский дом сгорел в июне 1908 года (но через год был восстановлен на том же фундаменте, а в 1912-м его облицевали кирпичом).

В 1918 году Тарханы как памятник культуры были объявлены достоянием Советского государства, владельцем усадьбы стал совхоз имени Лермонтова. С 1928 по 1930 год в бывшем доме Арсеньевой размещалась школа колхозной молодежи, затем нижний этаж стали использовать для хранения зерна, а мезонин – для содержания домашней птицы. Только в 1934 году усадьба Тарханы была объявлена заповедником. В 1936-м начались ремонт и реставрация, сбор экспонатов, работы по организации лермонтовского музея. В 1939 году дом-музей Лермонтова был открыт. В 1944 году его преобразовали в музей-усадьбу. В 1960 году музей включен в список памятников истории и культуры республиканского значения (РСФСР), в 1969-м он преобразован в Государственный Лермонтовский музей-заповедник (площадь заповедника в настоящее время 97,5 га).

Восстановительным работам 1999–2000 годов предшествовала масштабная подготовка: было подготовлено историческое обоснование реставрационных проектов, проведено тщательное обследование, получены согласования необходимых экспертов. Финансирование работ осуществило ОАО «Газпром». В результате этой реставрации заменили и укрепили конструкции дома, заново сложили печи, восстановили из бревен мезонин, воссоздали основные элементы архитектуры и детали интерьеров, провели все отделочные работы, отремонтировали отопительную систему.

В настоящее время бывший дом Е.А. Арсеньевой предстает в прежнем виде, с балконами и террасами, с круглыми белыми колоннами, маленькими крыльцами перед входами с южной и северной стороны, желтой тесовой обшивкой стен. В доме двенадцать комнат, их назначение соответствует тому, что было прежде. В 2001 году в доме открыта новая экспозиция «Лермонтов и Тарханы в контексте эпохи», которая воссоздает атмосферу помещичьего дома лермонтовского времени, раскрывает биографические и творческие связи поэта с Тарханами.

Дом наполнен подлинными предметами дворянского быта конца XVIII – начала XIX века. Здесь хранятся вещи, принадлежавшие поэту, его бабушке и близким родственникам. Гостиную украшает подлинная картина М.Ю. Лермонтова «Кавказский вид близ селения Сиони». В образной находится его ученическая работа – копия с картины художника А.П. Лосенко «Андрей Первозванный». В мезонине можно увидеть дорожную шкатулку поэта, его чернильницу, печатку, курительную трубку, портсигар, часть от рукоятки ятагана. В комнатах бабушки находятся комод матери Лермонтова, фамильная икона «Спас Нерукотворный» и два парадных носовых платка: Марии Михайловны и Елизаветы Алексеевны.

Фото: Государственный Лермонтовский музей-заповедник «Тарханы»





Южные территории Пензенской области – это районы с сельскохозяйственным производством в качестве одной из основных отраслей производственной специализации. Взять, к примеру, Сердобский и Колышлейский районы. Их общая площадь превышает 2850 кв. км. Кроме промышленных предприятий здесь расположены ряд крупных пищевых производств и множество частных фермерских хозяйств. Экономика районов, а также социальная обстановка во многом зависят от состояния транспортной инфраструктуры. За состояние автодорог в этих районах, а также искусственных сооружений на них отвечают ООО «Колдорстрой» и ООО «Колышлейское ДСУ» под руководством Дмитрия Киселева.

Основная задача

Общая протяженность дорожной сети двух районов довольно большая. Особенность заключается в том, что здесь еще в конце 1980-х годов все основные населенные пункты были соединены с районными центрами асфальтовыми дорогами. Основная задача подрядной дорожной организации – поддерживать сеть автодорог в хорошем техническом-эксплуатационном состоянии и обеспечить круглогодичный безопасный и беспрепятственный проезд ней. Долгое время у государства не было возможности финансировать содержание региональных и межмуниципальных автодорог по нормативам. Проводились лишь работы по текущему ремонту, включающие в себя восстановление небольших поврежденных дорожных полотен. Одним из эффективных мероприятий является ямочный ремонт: в структуре затрат по содержанию этот вид работ до сих пор занимает порядка половины объема. Дефицит финансирования привел к накоплению так называемого недоремонта, на ряде участков межремонтные сроки достигают 20–30 лет.

В настоящее время заказчик в лице ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области» осуществляет системный подход в деле приведения в норматив региональной сети автодорог. Ежегодно выделяются средства на ремонт, а также капитальный ремонт, включающий замену дорожного полотна и модернизацию основных дорожных приспособлений. К этому же стремятся и районные администрации, хотя у них объективно меньше финансовых возможностей. И тем не менее благодаря в том числе нацпроекту «Безопасные качественные дороги» преобразуется и улично-дорожная сеть внутри районных центров.

Сезон–2023

Если говорить конкретно, то в текущем году в портфеле заказов ООО «Колдорстрой» и ООО «Колышлейское ДСУ», кроме содержания, есть ряд государственных контрактов по ремонту местной сети. Так, в сезоне–2023 осуществлялся ремонт автодороги «Обход р. п. Колышлей» на нескольких участках; автодороги с. Телегино – с. Белокаменка протяженностью 10,5 км; в прошлом году обновили автодорогу д. Соколинка – с. Хопер и др. Также постепенно приводятся в порядок улицы в самих районных центрах. Например, в поселке Колышлей в прошлом году проводились ремонты улиц Белинского, Свердлова и др.

Есть и более капиталоемкие объекты. Так, силами предприятий производился ремонт автомобильной дороги р. п. Колышлей – с. Колтовское – с. Липяги на участке с 0–го по 10–й км в Колышлейском районе (заказчик – ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области»). На протяжении дороги, которая соединяет Шемышейский и Колышлейский районы, расположены четыре населенных пункта с численностью населения от 70 до почти 8 тыс. человек. То есть интенсивность движения по ней довольно высокая. Дорога долгое время не ремонтировалась, а лишь поддерживалась в относительно приемлемом состоянии с помощью ямочного ремон-

Важнейший элемент экономики

Дороги – местные, значимость – российская

та, в итоге она перестала отвечать нормативным требованиям. Благодаря нацпроекту «Безопасные качественные дороги» ее привели в порядок. Кстати, этот объект включили в нацпроект в том числе по просьбам жителей Колышлейского района в соцсетях.

Устройство нового основания проводилось методом холодной регенерации. Он включает в себя несколько последовательных этапов: измельчение связанных слоев покрытия и основания посредством холодного фрезерования; введение в образовавшийся рыхлый материал асфальтобетонного гранулята; распределение полученной смеси по нижележащему слою дорожной одежды. На сегодняшний день это одна из самых популярных технологий восстановления дорожной одежды. Ее преимущества – экономия средств за счет вторичного использования материалов существующей дорожной конструкции; сокращение сроков производства работ; повышенная ровность покрытия; усиление несущей способности и др. Также в рамках проекта дорожники провели планировку и укрепление обочин щебнем, организовали заездные карманы, установили остановочный павильон. Кроме того, были установлены опоры искусственного освещения и организованы пешеходные дорожки.

Дороги – дело общее

Ежегодно силами ООО «Колдорстрой» и ООО «Колышлейское ДСУ» приводятся в порядок несколько подъездных дорог к районным центрам и сельским поселениям. Так, в последние годы были отремонтированы подъезды к селам Катковка, Крутец, Зеленовка и др. Конечно, в масштабах области это не крупные объекты, но от этого не менее значимые для жителей этих районов. Каждый день ездить по ухабам или по новому покрытию – как говорится, две большие разницы. Взять, к примеру, подъезд к селу Красная Горка, – это административный центр Лачиновского сельсовета. На его территории расположена агрофирма, ориентированная на выращивание сахарной свеклы, пшеницы и других культур. Дорога здесь не просто имеет высокую социальную значимость, но становится необходимым условием дальнейшего развития агробизнеса.

Вообще, учитывая сельскохозяйственную направленность южных районов, грузовой автотранспорт вносит значительный вклад в образование колеи износа и разрушение в целом дорожного покрытия. Каче-



ственные свойства дороги определяются многими параметрами, но именно износ первый наносит те повреждения, которые уменьшают срок службы дорожного покрытия. Напомним, дороги строились давно и изначально не были рассчитаны на большие нагрузки и высокую интенсивность потока. И сейчас эксплуатационные свойства автодорог просто не успевают за возможностями автопрома. Еще один пример: в соседнем – Бековском районе – расположен крупнейший в регионе Бековский сахарный завод. Его продукция – конфеты и другие сладости – известна по всей России. Но это не отменяет того факта, что почти сотня единиц тяжелой самосвальной техники, которая ежедневно транзитом проезжает по межмуниципальным дорогам до завода, сильно их разбивает.

В рамках сотрудничества бизнеса и местного самоуправления предприятия стараются компенсировать урон, который они наносят местной сети. В частности, берут на себя финансирование разработки проектной документации на капитальный ремонт дорог. Это частично смягчает создавшуюся ситуацию. Но территории большие – почти в каждом хуторе есть агропредприятие, и ко всем подъезжает техника. «Автодороги межмуниципального значения можно разделить на две

категории по их назначению – социальные и экономические, – рассуждает Дмитрий Киселев. – Первые ведут в населенные пункты, где, как правило, нет предприятий и хозяйств и живут несколько человек. По такой дороге может проезжать лишь один школьный автобус. А есть перегруженные автодороги, от которых зависит экономика муниципального района. При этом содержание их приходится по единым нормативам. Возможно, стоит пересмотреть обоснованность затрат на содержание участков, которые ведут к заброшенным населенным пунктам?»

Наши выручают

«Жизнь не стоит на месте, благодаря техническому прогрессу мы все стали ездить на хороших машинах, а значит, и к дорогам сегодня предъявляются более высокие требования, – продолжает Дмитрий Киселев. – Благодаря общим усилиям последние годы недоремонт уменьшается. Мы в свою очередь готовы совершенствовать свою материально-техническую и производственную базы. Ежегодный объем работ, выполняемый собственными силами, составляет 400–500 млн руб. И хотя есть позитивная динамика, мы могли бы осваивать и больше средств по реализации до-

рожных программ». Если говорить про мощности предприятия, то на сегодня в собственности два АБЗ производительностью 60 и 105 тонн в час, которые вот уже несколько лет выпускают асфальтобетонную смесь по новым ГОСТам. Также есть своя аккредитованная дорожная лаборатория, оснащенная полным набором необходимого оборудования, и техника.

«За последние несколько лет нам удалось на 80% обновить автопарк, – продолжает руководитель. – Конечно, помогает лизинг, на сегодняшний день это неотъемлемый и удобный инструмент для бизнеса. Стоит отметить, что сегодня спецтехника почти вся отечественного производства. Учитывая специфику нашей работы, большая часть парка – это самосвалы МАЗ. Даже в условиях санкций мы не стали менять свою стратегию и переходить на китайского производителя. Конечно, российский автопром можно критиковать. Но при этом вся китайская техника имеет общую беду: отсутствия каталогов. Этой проблемы лишены как отечественные, так и европейские бренды. Но если последние сейчас недоступны, то наши выручают». Стоит добавить, что в компании отлично работает собственная ремонтная база, оборудованы теплые боксы, что продлевает ее срок службы.

Сегодня дорожно-ремонтные мероприятия – это не механическая низкоквалифицированная работа. Это целый комплекс работ, где значение имеют качество входящих материалов, уровень производства работ и квалификация специалистов. Причем это в равной степени применимо как к магистралям, так и автодорогам в районах. «Мы обеспечиваем качество на всех этапах, – подчеркивает Дмитрий Киселев. – И, конечно, основную роль в деятельности предприятия играет коллектив. Это проверенная команда, которая всегда работает на совесть. И здесь нет других вариантов – ведь люди живут на своей земле, и результаты их труда видны всем односельчанам». В свою очередь компания ценит такое отношение. В ее структуре создано собственное подсобное хозяйство, работает столовая, которая обеспечивает своих сотрудников бесплатным питанием. Стоит добавить, что с таким отношением все дороги рано или поздно будут приведены в хорошее состояние – на благо людей, района и страны в целом.





Генеральный директор
ООО «Тандем»
Александр Бузин

Группа компаний, в которую входит ООО «Тандем», образовалась в городе Пензе в 2017 году. Основные направления деятельности – содержание, строительство, ремонт, капитальный ремонт автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения. На сегодняшний день компания зарекомендовала себя как надежный партнер по реализации государственных контрактов в дорожной сфере; она входит в Ассоциацию саморегулируемых организаций «Объединение строительного комплекса и ЖКХ «Большая Волга». Заказчиками являются администрация районов, ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области», ГКУ «Управление автомобильных дорог Республики Мордовия», ГУ ГО Саранск «Дирекция коммунального хозяйства и благоустройства».

Первым государственным контрактом, за выполнение которого взялась компания, был ремонт тротуара в Пензе. «Претендентов на конкурс не было, потому что рентабельность этого объекта была совсем небольшая, но мы решили начать с него, чтобы зайти на рынок дорожно-строительных услуг Пензенской области», – рассказал генеральный директор ООО «Тандем» Александр Бузин. – И хотя у нас за плечами уже была практика гражданского строительства, пришлось проходить весь путь с нуля, нарабатывать собственный опыт и компетенции в новом деле». Постепенно портфель реализованных контрактов пополнялся новыми объектами, а немногим позже было решено выйти на содержание автодорог регионального значения.

Благодаря грамотной политике и стратегии развития ежегодно группой компаний производился объем работ на 1–1,5 млрд руб. «Мы готовы освоить и больше объемов, развиваться, закупая дополнительную технику и механизмы», – объяснил руководитель. – Сдерживающим фактором является то, что в настоящее время становится все труднее прогнозировать загруженность предприятия, поскольку нам не хватает объемов работ. Исходя из этого нам пришлось выйти на аукционы по ремонту дорог в Республике Мордовия».

В настоящее время группа компаний выполняет работы по содержанию автодорог на севере области – в Бессоновском и Лунинском районах – общей протяженностью более 220 км. Одна из важнейших транспортных артерий на этой территории области – автодорога Пенза – Саранск. Она соединяет не только столицы соседних регионов – Пензенской области и Республики Мордовия, – но и районные центры с Пензой, так что ее значимость для социальной жизни и экономики Бессоновского и Лунинского районов очень высока. Перед проведением чемпионата мира по футболу в России в 2018 году эта трасса была отремонтирована. Кроме того, ООО «Тандем» в 2023 году начало выполнять работы по содержанию автодороги Пенза – Саранск на территории соседнего Кочкуровского района Республики Мордовия. Таким образом, компания обеспечивает содержание этой дороги на всем ее протяжении.

В настоящее время состояние проезжей части автотрассы можно охарактеризовать как хорошее. Эта дорога стандартной ширины, имеет две полосы, разметку и отбойники на опасных участках. Задача подрядной дорожной органи-

Соединяя города и регионы

Дорожники обеспечивают связанность территорий

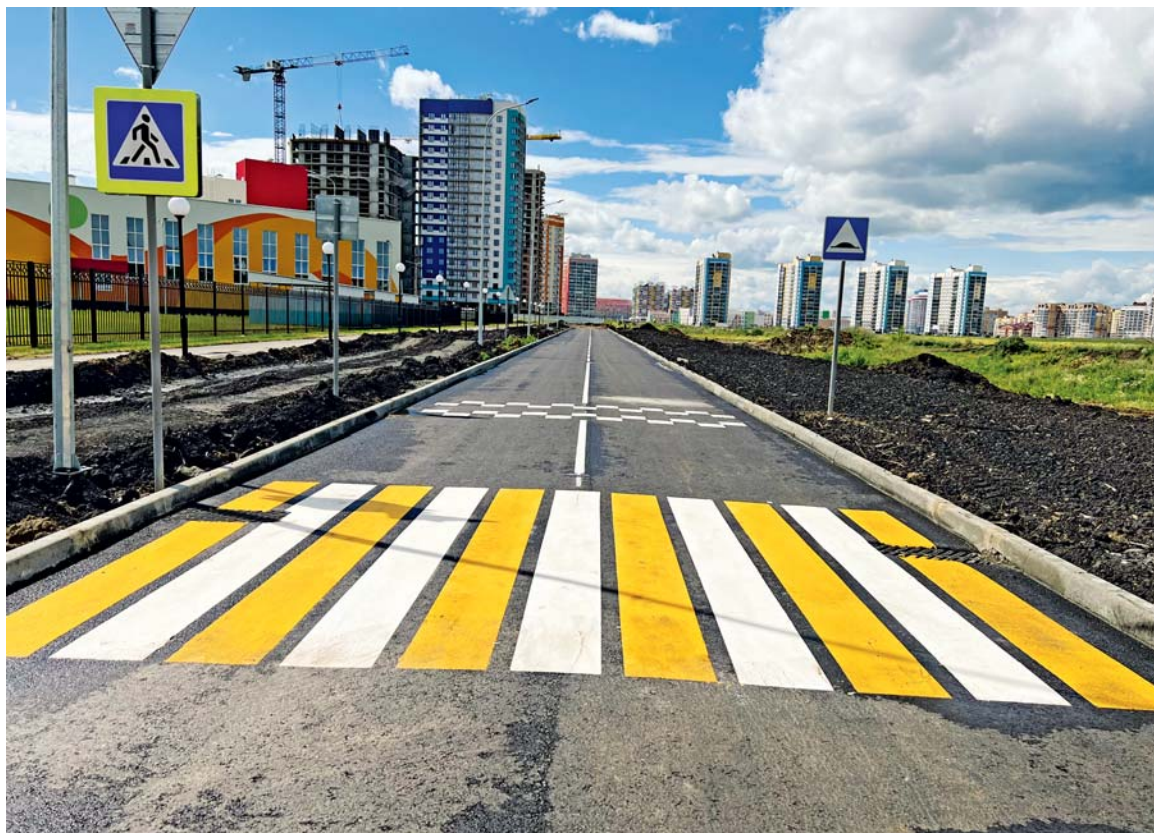
зации – обеспечить безопасный и беспрепятственный проезд по ней. Для этого у ООО «Тандем» в Бессоновском и Лунинском районах расположены производственные базы, на которых работают АБЗ, а также сконцентрированы необходимая техника и запасы строительных материалов. Такое расположение наиболее оптимально для выполнения работ по содержанию и ремонту – это обеспечивает скорость реагирования и оптимальную логистику. Важно, что в структуре предприятия есть собственный песчаный карьер и железнодорожный тулик – это существенно облегчает и удешевляет доставку инертных материалов и других грузов.

В рамках содержания ежегодно проводится комплекс мероприятий, позволяющий привести дорожную сеть в нормативное состояние. Так, в рамках содержания автодороги регионального значения г. Пенза – р. п. Лунино – граница области в текущем году производилась замена изношенного верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на участках общей протяженностью порядка 11 км и ремонт методом холодной регенерации порядка 3 км. Ее преимущество в том, что она позволяет переработать старые покрытия в новые основания с одновременным усилением несущей способности, перепрофилированием и укреплением обочин. Слой, полученный после ресайклинга на основе вяжущего и цемента, является достаточно прочным, чтобы держать нагрузку от дорожного движения, и гибким, чтобы препятствовать проникновению отраженных трещин с основания на верхний слой.

«Учитывая, что все дороги были построены еще в середине прошлого века, сейчас нужна системная работа по приведению их в нормативное состояние», – прокомментировал Александр Бузин. – Сейчас заказчик проводит инструментальную диагностику сети автомобильных дорог Пензенской области, и мы надеемся поучаствовать также и в проведении ремонтно-восстановительных работ на других автодорогах регионального значения».

Что касается Пензенской области, то здесь силами компании реализуются сразу несколько проектов, в том числе капиталоемких. В частности, в 2023 году начался капитальный ремонт автодороги г. Пенза – р. п. Лунино – граница области на участке с 81–го по 88–й км в Лунинском районе. Дорога третьей категории с асфальтобетонным покрытием будет расширена с 6 до 8 м, предусмотрена замена изношенного верхнего слоя асфальтобетонного покрытия методом холодной регенерации и замена водопропускных труб.

«Выполнение контракта рассчитано на 2023–2024 годы, однако



мы готовы полностью выполнить этап 2024 года за счет собственных средств и завершить его в текущем году», – прокомментировал Александр Бузин. – С точки зрения экономики предприятия это выгоднее, чем растягивать выполнение на два года. Тем более что у нас есть технические и финансовые возможности без потери качества завершить его раньше контрактных сроков. И что немаловажно – это выгоднее и для пользователей сети автодорог, которые получат возможность передвигаться быстрее и безопаснее».

Кроме того, в Пензенской области в текущем году силами предприятия выполнялось устройство недостающего тротуара на автомобильной дороге с. Грбово – с. Вазерки – с. Пыркино с 0–го по 3–й км в Бессоновском районе. Осуществлялось устройство остановочных пунктов на этой автодороге и дороге Пенза – Лунино – граница области Бессоновского района (заказчик – ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области»).

Также в портфеле заказов ООО «Тандем» есть ряд государственных контрактов по ремонту участков автодорог в Пензенской области и Республике Мордовия. Так, в 2023 году начат ремонт региональной автодороги г. Саранск – с. Сурское – г. Ульяновск – с. Чеберчино – с. Енгальчево на участке с 0–го по 3–й км и автодороги с. Поводимово – с. Чиндяново – с. Турдаково в Дубенском муниципальном районе Республики Мордовия;

автодороги г. Инсар – с. Шадымо – с. Рыскино в Инсарском муниципальном районе; ремонт подъезда к д. Картлей на участке км 0+000 – км 1+050 в Кадошском районе Республики Мордовия (заказчик – ГКУ «Управление автомобильных дорог Республики Мордовия»). Также осуществлялся ремонт участков улично-дорожной сети в городе Саранске и р.п. Луховка (заказчик – ГУ ГО Саранск «Дирекция коммунального хозяйства и благоустройства»).

Есть и объекты строительства. Так, в текущем году силами предприятия осуществлялось строительство двух этапов автомобильной дороги в 4–м микрорайоне комплексной застройки многоэтажными жилыми домами, на участке между ул. Волгоградская и автомобильной дорогой на с. Кочкурово (в районе р. Тавла) г. Саранск. Всего в общей сложности в Пензенской области и Республике Мордовия работы в текущем году шли более чем на 20 объектах.

«Конкурентное преимущество компании заключается в том, что наши производственные базы расположены в непосредственной близости к объектам сферы приложения, то есть к дорожной сети», – объяснил Александр Бузин. – В Лунинском районе есть два АБЗ, поэтому мы можем не только обеспечить наиболее оптимальную логистику, но и, самое главное, качество производимой асфальтобетонной смеси. Ведь благодаря короткому плечу всегда можно провести дополнительные лабо-

раторные испытания и оперативно изменить рецепт смеси в случае необходимости. В случае когда такие базы расположены далеко, это невозможно». В планах развития компании – приобрести и установить еще один АБЗ уже на территории Республики Мордовия, что позволит увеличить протяженность сети автодорог в рамках содержания и ремонта.

Конечно, стоит учитывать фактор неопределенности, связанный с дефицитом бюджетов дорожных фондов двух субъектов, а также ряд отраслевых проблем дорожной отрасли. В частности, это несовершенство действующего метода ценообразования, когда расценки в нормативах не отражают реальных изменений цен на дорожно-строительные материалы, ресурсы и работы. Так, если вернуться к содержанию, то для подрядной дорожной организации этот вид работ является нерентабельным. И работы по содержанию приходится выполнять только для того, чтобы загрузить коллектив работой в зимний период. «Если расценки на материалы были повышены, то на работы в рамках содержания и ремонта остались старые цены», – пояснил генеральный директор. – Вот пара примеров: уборка мусора вручную за 1 км дороги составляет 242 руб., а механизированная очистка 1 км проезжей части дороги – 3500 руб.

Ну и, конечно, еще одна проблема – дефицит кадров. Уже сейчас из-за нехватки специалистов техника вынуждена простаивать. Чтобы внести свой вклад в решение этой масштабной проблемы, ООО «Тандем» поддержало создание в Пензенской области образовательно-производственного кластера «Строительство и дорожное хозяйство». Благодаря полученному федеральному гранту в 100 млн руб. целый ряд профильных учебных заведений смогут обновить свою материально-техническую базу и начать подготовку кадров в области дорожного строительства. Это Пензенский колледж архитектуры и строительства, Кузнецкий многопрофильный колледж, Нижнеомовский многопрофильный техникум и Пензенский колледж пищевой промышленности и коммерции. «Надеемся, что это принесет свои плоды, через несколько лет накал проблемы схлынет, и в дорожные компании придут молодые специалисты», – резюмировал Александр Бузин.





Административный центр Пачелмского района – поселок городского типа Пачелма – расположен в 140 км к западу от Пензы. Его история связана с железной дорогой: в 1874 году здесь прошел первый железнодорожный состав, заработала железнодорожная станция. Сейчас в основе экономики района – сельскохозяйственное производство и выпуск строительных материалов. Однако работу этих предприятий, да и вообще жизнь в районе, трудно себе представить без автомобильных дорог.

Времена меняются – дороги остаются

Предприятие ООО «Пачелмская ДПМК» занимается содержанием сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Пачелмском районе, а также выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ. Оно было образовано в 1970-е годы, в 2000-х было акционировано. Немногим позже предприятие возглавил Владимир Сергеевич Мартынов, который прошел здесь долгие годы. «Когда мы выкупили эту производственную базу, здесь не было ровным счетом ничего, – вспоминает он. – Пришлось первым делом проводить коммуникации – электроэнергию, воду, газ. Собственными силами возвели административные здания и обогреваемые гаражи». Постепенно встали на ноги, зарекомендовали себя как надежный государственный подрядчик, пополнили портфель реализованных контрактов новыми заказами. Подросло и новое поколение: сейчас на посту директора сын Владимира Сергеевича – Александр Мартынов.

Автомобильные дороги в районе в основном строились в начале 1970-х годов. В советское время финансовые средства на их содержание выделялись регулярно, благодаря чему сейчас сеть автодорог находится в удовлетворительном и хорошем состоянии. В настоящее время на цели содержания выделяется порядка 500 млн руб., что меньше, чем требуется по нормативу, но тем не менее динамика в последние годы оставалась положительной. На сегодня государственный заказчик в лице ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области» принимает все возможные меры, чтобы уменьшить недофинансирование и привести в норматив автодороги регионального и межмуниципального значения.

Стоит отметить специфику юго-западных районов области, а также соседних субъектов РФ – Воронежской и Ростовской областей, Ставропольского и Краснодарского краев. В этих регионах сельское хозяйство является одной из основных и жизненно важных отраслей. При этом Пачелмский район располагается в центральной части Пензенской области, из-за чего по его территории идут основные транзитные маршруты аграриев. К примеру, все грузы с Нижнего Новгорода, которые направляются на юг, проходят по местной сети. Для обеспечения устойчивости и связности территорий правительством Пензенской области было принято решение сформировать с 2023 по 2027 год опорную сеть автомобильных дорог Пензенской области. Общая протяженность опорной сети – почти 695 км, из них по территории Пачелмского района проходят 30 км.

Содержание

Одно из основных направлений деятельности ООО «Пачелмская ДПМК» – содержание автодорог регионального и межмуниципального значения в Пачелмском районе Пензенской области, а также искусственных сооружений, расположенных на них. В рамках содержания проводятся ежегодные работы по текущему ремонту, включающие восстановление небольших повреждений дорожного полотна, а также проведение профилактических мероприятий по поддержанию эксплуатационных характеристик основных дорожных сооружений.

На начало сентября уже вовсю шла подготовка к зиме: осуществлялось приготовление к хранению

Второе дыхание сельских дорог

Из прошлого в будущее благодаря технологиям



противогололедных материалов, проводился осмотр и ремонт специальной техники и механизмов. Стоит отметить, что дорожникам приходится быть готовым к любым нештатным ситуациям, виновницей которых может стать природа. Но сегодня даже метеослужбы не могут точно предсказать характер течения зимы. К примеру, в последние годы в ряде южных районов Пензенской области зимы были гораздо теплее нормы, а осадки выпадали в виде дождя, снега почти не было. Это только затрудняло передвижение по автотрассам и повышало ответственность работы дорожников: устранить гололед на протяженной сети – довольно трудоемкая задача.

Чтобы решить эту технологическую задачу, руководством предприятия было принято решение приобрести современный многофункциональный комплекс для приготовления песчано-соляной смеси и смешивания сыпучих материалов. Он обеспечивает приготовление смесей в разных соотношениях для посыпки автодорог и улиц в зимнее время. Комплекс содержит встроенный элемент грохочения, позволяющий сортировать крупные частицы материалов. Для дорожников это существенная помощь в зимний период – ведь согласно нормативам в целях обеспечения безопасности движения они должны обработать дорожное полотно в течение 6 часов. А старыми методами это было делать очень трудоемко – песчано-соляную смесь приходилось смешивать экскаваторами и бульдозерами. В итоге после такой смеси отдельные камни могли попасть в лобовое стекло идущего автотранспорта. Сейчас эту задачу удалось решить благодаря новым технологиям.

Продлевая жизнь дорог

К более капиталоемким дорожно-ремонтным работам относится капитальный ремонт, включающий замену дорожного полотна и модернизацию всех основных дорожных приспособлений. ООО «Пачелмская ДПМК» освоила новую технологию – холодный ресайклинг (холодная регенерация). Она по-

зволяет производить дорожный ремонт с использованием старого асфальтобетонного покрытия как компонента нового. Компания приобрела специальную машину – ресайклер – в 2020 году и с тех пор успешно использует ее на объектах ремонта и капитального ремонта. Только за последний год в Пачелмском районе этим способом были отремонтированы порядка 30 км дорог регионального и межмуниципального значения. А учитывая состояние сети автодорог и интенсивность движения на них, предстоит еще очень много сделать. Причем на сегодня основная задача – привести в порядок опорную сеть, и для этих целей метод холодного ресайклинга подходит как нельзя лучше.

Суть технологии в том, что старое покрытие измельчается, в процессе вводятся укрепляющие (цемент или битум) и специальные добавки – стабилизаторы, которые улучшают качество получаемого дорожного основания. На сегодня это наиболее привлекательная технология для восстановления дорожных одежд по критерию стоимости – эффективность благодаря целому ряду преимуществ. Это экономичность и экологичность, сохранение целостности грунта, минимальные сроки ремонта и быстрый ввод дороги в эксплуатацию: этот метод позволяет производить работы в 3–5 раз быстрее по сравнению с традиционными методами стабилизации грунтов. При этом срок эксплуатации нового покрытия составляет 6–12 лет, то есть время эксплуатации по новой технологии увеличится на 25–30%, поясняет Александр Мартынов.

Объекты ремонта

Ежегодно силами ООО «Пачелмская ДПМК» выполняются ремонты и капитальные ремонты на участках региональных дорог, которые проходят по территориям Пачелмского, Нижнеломовского, Спасского районов. Заказчиками данных объектов выступает ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области». Так, в 2023 году начат ремонт автодорог с. Новая Толковка – с. Мокрый Мичкасс – станция Титово – с. Решети-

си, запроектированной по новым ГОСТам. За качество и контроль на каждом этапе от создания рецепта до выпуска смеси отвечает дорожная лаборатория. Ее специалисты также производят контроль качества входящих инертных материалов. Стоит добавить, что доставку грузов обеспечивает собственный железнодорожный тупик, благодаря которому проблем с логистикой и простоями не существует. Эта железнодорожная инфраструктура досталась компании в наследство от советского прошлого – в то время к организации и управлению подходили системно, чего зачастую не хватает сегодня.

Стоит добавить, что компания серьезно подходит к развитию основных фондов. «Ежегодно инвестируем в модернизацию специализированной техники и механизмов, вкладываемся в освоение новых технологий, чтобы не отставать от лидеров, – отмечает Александр Мартынов. – В частности, освоили вышеупомянутую технологию холодного ресайклинга. На сегодня в автопарке насчитывается более ста единиц техники, больше половины – новая. В текущем году удалось приобрести три самосвала, погрузчик, большую дорожную фрезу. Конечно, основным поставщиком является Китай, что закономерно, учитывая рост цен и невозможность приобрести европейские аналоги. Но и отечественная техника помогает: КамАЗы давно и хорошо зарекомендовали себя в дорожно-ремонтном бизнесе. Кроме того, есть собственное битумохранилище, хранилище ГСМ. Такой комплексный подход позволяет не просто контролировать качество на всех этапах, но и сводить к минимуму простой и издержки».

Важным элементом качественной работы является профессиональный коллектив. Сегодня, когда все дорожные организации главной проблемой называют дефицит кадров, здесь она не так сильно ощутима. Основная причина – люди сами держатся за свою работу: средняя заработная плата на предприятии довольно высокая и составляет 57 тыс. руб. При этом выполняются все требования Трудового законодательства, а также осуществляется обучение и переобучение своих специалистов. Благодаря этому и коллектив подбирается из ответственных и высококвалифицированных специалистов. Они не раз становились победителями различных профессиональных соревнований. К примеру, в мае 2023 года бульдозерист Сергей Папшев стал победителем в номинации «Лучший бульдозерист», регионального конкурса «Лучший по профессии», состоявшегося в Наровчатском районе Пензенской области. В августе другой сотрудник предприятия – Юрий Метальников занял второе место в региональном конкурсе «Лучший по профессии». Так что люди здесь работают и на совесть, и на благо всего района.

Кроме того, по заказам администраций Пачелмского, Нижнеломовского и Спасского районов производятся ремонты участков дорог межмуниципального и муниципального значения, УДС районных центров, подъездов к населенным пунктам. Также на отдельных участках ежегодно производится восстановление изношенного верхнего слоя асфальтобетонного покрытия.

Компания может выполнять госконтракты с серьезным опережением графика в том числе благодаря своей технической оснащенности и современной производственной базе. Три года назад был запущен в работу современный АБЗ мощностью 160 тонн в час (аналог европейского AMMANN), который рассчитан на производство асфальтобетонной сме-

База и кадры

Компания может выполнять госконтракты с серьезным опережением графика в том числе благодаря своей технической оснащенности и современной производственной базе. Три года назад был запущен в работу современный АБЗ мощностью 160 тонн в час (аналог европейского AMMANN), который рассчитан на производство асфальтобетонной сме-



Мокшанский и Иссинский районы расположены на севере Пензенской области. Основа экономики этих районов – промышленность и сельское хозяйство. Здесь расположены тепличные комплексы, маслоделальный завод, хлебозавод, кондитерские фабрики и другие предприятия. Успешная деятельность всех этих производств завязана в том числе на региональную и местную сеть автомобильных дорог. В этих двух районах содержанием и ремонтом автодорог регионального и межмуниципального значения занимаются ООО «Областное дорожное предприятие № 3» и ООО «Иссинская дорожно-передвижная механизированная колонна» под руководством Олега Гафарова.

Ставка на модернизацию

Первые дороги в асфальтобетонном исполнении в этих районах появились в середине прошлого века. Как и везде в стране, был период недофинансирования, когда межремонтные сроки не выдерживались, и дороги требовали серьезных вложений. Но тем не менее благодаря работе дорожников сейчас вся сеть находится в удовлетворительном нормативном состоянии, а аварийных участков нет. Общая протяженность обслуживаемых участков дорог составляет более 250 км. Основными заказчиками являются ГБУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области», а также администрации Мокшанского и Иссинского районов.

«Необходимым условием выполнения государственных контрактов является техническая оснащенность и современные производственные мощности предприятия, – рассказал Олег Гафаров. – Поэтому в самом начале деятельности ставка была сделана на модернизацию парка техники и производство асфальтобетонных смесей». В 2019 году был закуплен новый АБЗ мощностью 105 тонн в час, где сразу был налажен выпуск асфальта типа А16, который применяется для устройства верхних и нижних слоев покрытия при новом строительстве и ремонте дорог, улиц с высокой интенсивностью движения автотранспорта. Также компания полностью укомплектована необходимой техникой, в том числе КДМ, автогрейдерами, самосвалами. В текущем году парк техники удалось пополнить новым асфальтоукладчиком.

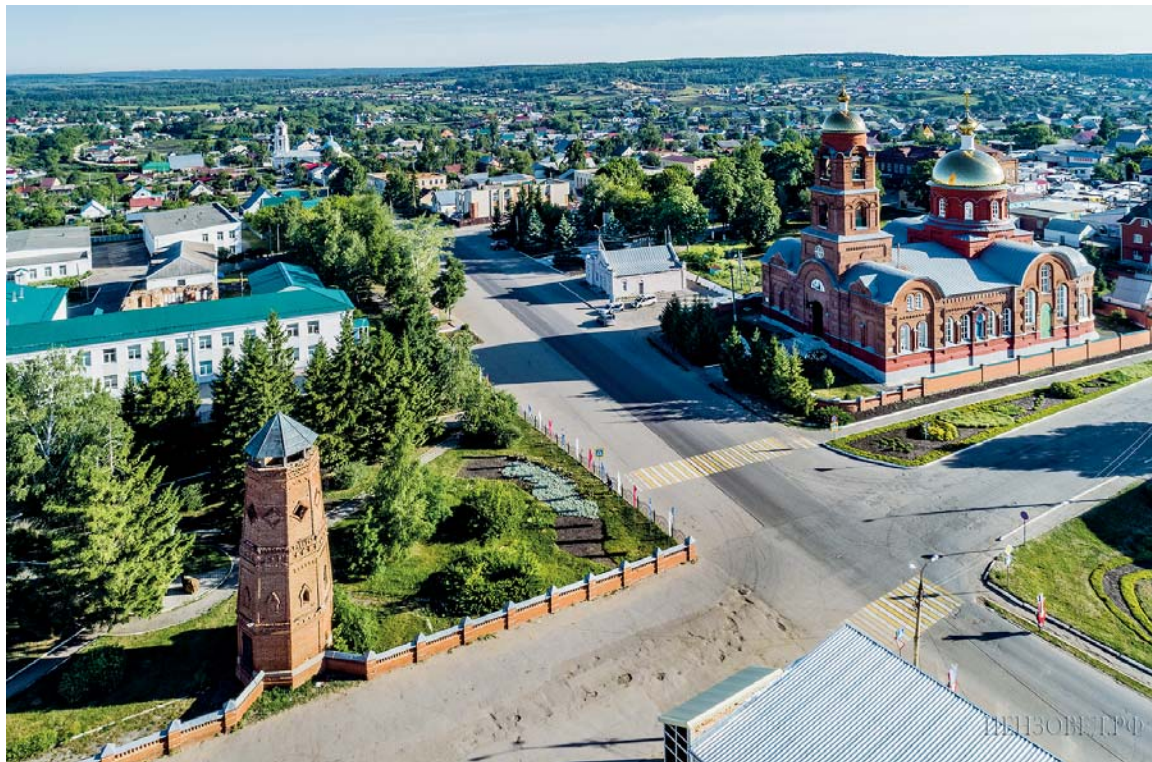
К зиме готовы

Все виды работ по содержанию дорог являются традиционными, регламентируются соответствующими нормативами и повторяются из года в год. Для летнего содержания основные работы – это устранение дефектов и разрушений, которые возникают на дорогах от действия транспортных средств и природных условий. В частности, бороться с этими дефектами помогает проведение ямочного ремонта. «Раньше объемы ямочного ремонта были достаточно большие, – прокомментировал Олег Гафаров. – Однако благодаря увеличению объемов финансирования дорожной деятельности в последние годы состояние дорожного покрытия в целом заметно улучшается. Так, к примеру, в текущем сезоне в Мокшанском районе силами ОДП № 3 ямочность была устранена на площади порядка 8 тыс. кв. км – это в разы меньше, чем несколько лет назад».

Уже в сентябре начинается подготовка к зимнему периоду, в рамках которой дорожники заготавливают необходимые объемы песко-соляной смеси, ремонтируют и готовят к предстоящим работам технику и оборудование. Холода начинаются уже в ноябре. Важно обеспечить беспрепятственный и безопасный проезд по дорогам в любую погоду. Особо опасно в этом смысле межсезонье, когда переход через ноль может происходить несколько раз в сутки. Последние годы такой период все больше растягивается, возможно, из-за глобального потепления. К примеру, в прошлом сезоне снежный покров установился только в январе. Зимнее содержание дорог представляет собой целый

Дороги в районах

Задача – повышение качества жизни сельчан



комплекс мероприятий: защиту дорог от снежных заносов и лавин, снегоочистку, ликвидацию зимней скользкости и борьбу с наледями. Только своевременное проведение этих мероприятий в полной степени обеспечивает бесперебойное движение автомобилей зимой.

Сейчас в связи с дефицитом средств дорожного фонда Пензенской области контракты на содержание автодорог регионального и межмуниципального значения заключаются сроком на один год, а не на 3–5 лет, как было раньше. Такая практика вполне объяснима в текущих условиях, однако не является оптимальной для дорожников, которые вынуждены ограничиваться в планировании и организации работ. По мнению руководителя, трехлетние контакты более выгодны как заказчику (который уменьшает административную нагрузку), так и дорожникам, которые могут планировать свою работу в горизонте нескольких лет, что существенно облегчает задачи и улучшает экономику предприятия.

Объекты

Если говорить об объектах ремонта текущего года и последних лет в целом, то в Мокшанском рай-

оне силами обеих организаций в 2023 году завершён ремонт автодороги с. Нечаевка – п. Отрадный на участке с 3-го по 7-й км; продолжается ремонт автодороги с. Нечаевка – п. Отрадный на участке с 7-го по 13-й км. Также завершён ремонт автодороги с. Чернозерье – с. Алексеевка на участках общей протяженностью 5,3 км.

В прошлом году производился ремонт автодорог: с. Плесс – с. Голицино – г. Нижний Ломов на нескольких участках; с. Михайловка – с. Юлово – с. Беликово – с. Муратовка на участке с 5-го по 10-й км. Годом ранее – автодороги с. Чернозерье – с. Алексеевка с 0-го по 3-й км. Также завершено строительство автомобильной подъездной дороги к площадке Р23 в районе с. Плесс Мокшанского района.

В Иссинском районе в 2023 году начался ремонт автодороги местного значения «Подъезд к с. Бекетовка» (окончание – в 2024 году), р. п. Лунино – р. п. Исса на участке с 25-го по 33-й км. В прошлом году производился ремонт автодороги с. Бульчево – с. Долгоруково.

Все эти участки имеют важное социально-экономическое значение и давно нуждались в ремонте. Взять, к примеру, региональную автодорогу р. п. Лунино – р. п. Исса. Всего она имеет протяженность

52,9 км, в зоне ее притяжения располагаются 13 населенных пунктов. При этом на ней фиксировалась повышенная интенсивность движения, и как следствие – тенденция к росту аварийности. Ремонт позволил исключить из причин ДТП такой фактор как неудовлетворительное состояние дорожного покрытия по причине изношенности. Кстати, восьмиклометровый участок на этой дороге был отремонтирован в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». В ходе работ специалисты компании устранили пучинистость, устроили основание дорожной одежды методом холодной регенерации, уложили нижний и верхний слои асфальтобетонного покрытия, отремонтировали водопропускные трубы, обустроили съезды и площадки под остановочные пункты общественного транспорта, нанесли разметку.

Кроме того, ежегодно силами организации производился ремонт дорог в районных центрах. В рабочем поселке Мокшан в прошлом году приведены в порядок улицы Пензенская, Молодежная, Микояна, годом ранее – Пионерская, Калинина, Кузнечная, Ново-Набережная, Строителей, Новогодняя. В р. п. Исса проводился ремонт улиц Комсомольская, Ленинская, Цен-

тральная, Проезжая и др. Приведение в порядок улично-дорожной сети рабочих поселков производилось в том числе в рамках реализации госпрограммы Пензенской области «Развитие территорий, социальной и инженерной инфраструктуры, обеспечение транспортных услуг в Пензенской области» подпрограммы «Модернизация и развитие территориальной сети автомобильных дорог» за счет бюджетных ассигнований дорожного фонда Пензенской области бюджету Иссинского района Пензенской области. Поэтому за темпами и качеством работ был организован постоянный контроль.

Новые реалии: плюсы и минусы

Важной позитивной тенденцией последних двух лет Олег Гафаров называет возможность авансирования в размере от 30% до 50% от стоимости объекта, которую предоставляет заказчик. «Заблаговременная контрактация объектов и использование авансовых возможностей позволяют заранее закупить дорожно-строительные материалы и приступить к работе своевременно, а в некоторых случаях работать с опережением календарных графиков, – поясняет он. – В противном случае приходится работать, что называется «с колес», а это значит, что цена возрастет на 30–40% на самые основные материалы. К примеру, если зимой битум можно закупить по цене 16 тыс. руб. за тонну, то в сезон цена взлетает до 30 тыс. руб. А еще есть щебень, отсев, минеральный порошок... Учитывая закупаемые объемы, получается существенная сумма».

Конечно, дорожную отрасль области невозможно рассматривать отдельно от экономики страны в целом, а сейчас на нее влияют санкции и другие ограничения. В частности, с учетом невозможности приобрести западную технику, а также удлиняющейся логистики и роста цен на запчасти приходится переориентироваться на машины китайского производства. В отличие от тех же белорусских коллег, у китайцев нет перебоев с доставкой – весь ассортимент в наличии. «И хотя изначально основу нашего автопарка составляли машины отечественного производства, сейчас рассматриваем возможность перехода на китайский автопром», – констатировал руководитель предприятия.

Кроме того, на экономику дорожной организации влияют не только внешние, но и внутренние отраслевые процессы. Так, одной из проблем является ценообразование, в частности, длительный период подготовки и прохождения экспертизы проектов капитального ремонта и строительства дорог. Дело в том, что за несколько лет, пока проект пройдет все инстанции, цены, которые заложены в смете, перестают соответствовать текущему уровню. К примеру, реальные заработные платы в отрасли давно уже выросли в разы, тогда как в сметах они по-прежнему не превышают средние по региону. Это же касается и основных строительных материалов, о чем говорилось выше.

Для дорожников качество выполненных работ – это не простые слова, потому что оно всегда на виду: работу подрядной организации оценивают не только заказчик и проверяющие организации, но и самое главное – пользователи автодорог. Причем значимость хороших автотрасс в районах не менее важна, чем в мегаполисах. «Поэтому несмотря на все проблемы мы ни разу не допустили срыва срока контрактов или невыполнения взятых на себя обязательств, – подчеркнул Олег Гафаров. – Мы взяли за основу свое постоянное развитие и придерживаемся этого правила до сих пор».





**Генеральный директор
АО «Пензенское объединение
автовокзалов»
Владимир Грибов**

Пензенское объединение автовокзалов на территории Пензенской области является связующим звеном между пассажиром и перевозчиком в процессе регулярных автобусных перевозок по маршрутам межмуниципального и межрегионального сообщения.

Пензенское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций было организовано в Пензенской области на основании приказа Министерства автомобильного транспорта РСФСР 29.12.1975 г. В состав объединения в течение 1976–1977 годов от автотранспортных предприятий области было принято 10 автостанций, размещавшихся в ветхих, малопригодных строениях. С 1979 по 1991 год в Пензенской области построили и ввели в эксплуатацию автовокзалы и автостанции, которые эксплуатируются в настоящее время.

В 2006 году Пензенское объединение автовокзалов было преобразовано в акционерное общество.

Сегодня в состав акционерного общества входят 13 объектов транспортной инфраструктуры: Пензенский, Кузнецкий, Каменский автовокзалы, Белинская, Вадинская, Шемышейская, Земетчиская, Спасская, Лунинская, Сердобская, Никольская, Лопатинская и Мокшанская автостанции, а также два контрольно-кассовых пункта в городах Пенза «Кривоозерье» и Кузнецк «Западный».

Пензенский автовокзал был построен по индивидуальному проекту, разработанному Институтом автомобильного транспорта, и принят в эксплуатацию в 1981 году. Его проектная вместимость составляет 700 пассажиров одновременно. Автовокзал является связующим центром как для районов Пензенской области, так и для межрегионального автобусного сообщения с другими регионами России. Это Балаково, Липецк, Казань, Москва, Нижний Новгород, Рузаевка, Саранск, Саратов, Тамбов, Тольятти, Йошкар-Ола, Ульяновск, Воронеж, Волжский и порядка 60 межмуниципальных маршрутов, охватывающих практически все населенные пункты Пензенской области.

Автовокзал оснащен диспетчерским пунктом, семью билетными кассами, справочным бюро, кабинетом предрейсового медицинского осмотра водителей транспортных средств. Кроме контроля за состоянием здоровья водителей,

Показатели интенсивно растут

Это заслуга АО «Пензенское объединение автовокзалов»

медицинский персонал оказывает доврачебную помощь пассажирам, которые почувствовали себя плохо, до момента прибытия кареты скорой помощи.

Перевозочный сектор включает девять посадочных платформ отправления, перрон прибытия, а также пункт предрейсового технического осмотра транспортных средств.

Для удобства пассажиров с детьми на автовокзале оборудована комната матери и ребенка. Иногда поездки бывают очень длительными, а здесь ребенка можно перепеленать или переодеть. Комната оснащена детскими спальными местами, пеленальным столом и игрушками.

Все автовокзалы и автостанции соответствуют современным требованиям, предъявляемым к оборудованию объектов транспортной инфраструктуры, в том числе в части комфортности пребывания пассажиров, обеспечения транспортной безопасности и доступности среды для лиц с ограниченными возможностями. Но работа по благоустройству объектов и улучшению комфортности условий для пассажиров продолжается на постоянной основе. Проведены работы по ремонту фасадов и кровли зданий автовокзалов, залов ожидания, помещений для пассажиров и персонала, смонтированы системы водоснабжения и канализации в районных автостанциях, где санитарно-гигиенические комнаты с момента их постройки располагались на улице. По мере износа и финансовых возможностей проводится ремонт асфальтового покрытия дорожного полотна и пешеходных зон.

В 2022–2023 годах АО «Пензенское объединение автовокзалов» полностью обновило парк компьютеров и осуществило переход на новое программное обеспечение автоматизированной продажи билетов, созданное отечественным разработчиком и позволяющее обеспечить более надежную защиту информации от кибератак в силу облачной технологии программной платформы. Программное обеспечение написано на современном языке программирования, что обеспечивает его интеграцию с последними версиями программ Сбербанка и кассового оборудования. Автоматизация процесса продажи автобусных билетов осуществляется практически на всех автовокзалах и автостанциях, а также на контрольно-кассовых пунктах. Активно продвигаются продажи билетов через Интернет с официального сайта АО «Пензенское объединение автовокзалов» и через мобильное приложение.



За 2022 год с автовокзалов и автостанций объединения перевезено порядка 1,4 млн пассажиров, выполнено 137 тыс. автобусных рейсов.

Большое внимание уделяется обеспечению транспортной безопасности автовокзалов и автостанций. Вход в перевозочный сектор осуществляется по пропускам либо по билетам на проезд, а на межрегиональные маршруты – дополнительно по документу, удостоверяющему личность.

Еще одно важное направление деятельности – проведение мероприятий, направленных на оздоровление пассажиров. Традиционной стала организация совместно с ГБУЗ «Пензенский областной центр общественного здоровья и медицинской профилактики» на базе Пензенского автовокзала мероприятий по экспресс-диагностике здоровья. В оздоровительных мероприятиях принимают участие все желающие.

Серьезный вклад в развитие и достижение поставленных АО «Пен-

зенское объединение автовокзалов» целей вносит правительство Пензенской области в лице министерства цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области. Ежедневное общение сторон позволяет оперативно решать сложные отраслевые вопросы, возникающие в процессе обсуждения нормативной базы, взаимодействия с перевозчиками и пассажирами. Традиционными стали консультации по насущным и злободневным вопросам и выработка общих решений с участием представителей власти.

Своим видением стратегического развития предприятия на 2023–2024 годы поделился генеральный директор АО «Пензенское объединение автовокзалов» Владимир Грибов:

– Основная наша задача – увеличивать пассажиропоток, который пока еще не в полной мере восстановился после пандемийного периода, обеспечивать рост числа пассажиров, перевозимых комфортно, безопасно и прозрачно с

автовокзалов и автостанций объединения. Для решения этой задачи будет использован весь комплекс технологических, правовых и маркетинговых средств. Привлекать пассажиров будем за счет активного развития продажи билетов с помощью интернет-технологий, сотрудничества с автовокзалами других регионов для развития обратных продаж, за счет внедрения бонусных систем для формирования постоянных пользователей наших услуг, а также использования всех иных способов для роста числа пассажиров, создавая комфортные и безопасные условия для их пребывания на автовокзалах Пензенской области.

Семь месяцев 2023 года показали положительные результаты в достижении поставленной задачи: количество перевезенных пассажиров увеличилось на 43,7 тыс. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, число обслуженных рейсов выросло на 1,7 тыс., объемы выручки от интернет-продаж билетов возросли на 62%.





Новые троллейбусы на маршрутах Пензы

Этот вид электротранспорта появился в городе 75 лет назад



Генеральный директор
ООО «Универсал Сервис»
Алексей Кузнецов

В 2023 году в Пензе проходит масштабное обновление троллейбусного парка. По инициативе губернатора Олега Мельниченко на городских маршрутах появятся 94 новых троллейбуса. Несколько десятков из них уже перевозят горожан, остальные поступают партиями по несколько штук, после приемки и оформления они также будут выпущены на линии.

В рамках инвестиционного бюджетного кредита в 2022 году был заключен контракт стоимостью более 2,2 млрд руб. между министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области и АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод» (УТТЗ) на поставку 90 троллейбусов. Еще 4 единицы электротранспорта приобретаются дополнительно. Ежедневную эксплуатацию троллейбусов на улицах Пензы обеспечивает ООО «Универсал Сервис».

С начала 2023 года пассажиропоток в троллейбусах Пензы превысил показатель в пять миллионов пассажиров. Шесть маршрутов троллейбусов связывают различные районы города. Перспективным направлением для развития электротранспорта является город Спутник, находящийся в непосредственной близости к Пензе, как с точки зрения построения контактной сети протяженностью в несколько километров, так и с точки зрения работы нового троллей-

бусного маршрута. В микрорайоне Терновка проводятся работы по строительству транспортно-пересадочного узла, нового троллейбусного депо, тяговых подстанций. Как пояснил генеральный директор ООО «Универсал Сервис» Алексей Кузнецов, маршрут, ведущий в Спутник, охватывает большую часть Пензы от густонаселенного микрорайона Арбеково через центральную часть города в Терновку и продолжающийся развиваться город Спутник.

ГКУ «Организатор перевозок Пензенской области» и Министерством цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области разрабатывается новая троллейбусная маршрутная сеть всей городской агломерации, рассматриваются варианты изменения ряда маршрутов по схеме движения и уже начался процесс их согласования.

Новые троллейбусы, поставляемые в Пензу в рамках заключенного контракта, созданы с учетом всех необходимых конструктивных условий для безопасной и комфортной перевозки пассажиров. Это современная система кондиционирования, система ГЛОНАСС, позволяющая контролировать передвижение троллейбуса в режиме реального времени, камеры наблюдения за пассажиропотоком снаружи и в салоне троллейбуса.

— Оплатить свой проезд пассажир может как наличными, так и используя банковскую или транспортную карту через терминал, — пояснила финансовый директор ООО «Универсал Сервис» Наталья Червякова, — терминалы есть у кондуктора или водителя. После оплаты пассажиру выдается билет, стоимость которого составляет 20 руб., это минимальная цена проезда среди других видов общественного транспорта в городе. У нас также есть восемь категорий льготников. Они платят за проезд 8 руб.

Из преимуществ новых троллейбусов стоит также выделить наличие увеличенного до 20 км автономного хода. В электротранспорте установлены литиевые батареи, они позволяют подзарядиться от контактной сети во время движения. При необходимости водитель, не покидая кабину, может автоматически опустить штан-



ги и ехать дальше на автономном ходу. Конструкционная скорость — 70 км/ч, при этом для Пензы максимальная скорость троллейбусов регулируется программными средствами и установлена на уровне 60 км/ч. Вместимость салона 90 мест, 33 места для сидения, предусмотрено также оборудованное дополнительными поручнями и ремнями безопасности место для размещения пассажиров в инвалидном кресле-коляске. Кстати, для удобства людей с ограниченной мобильностью предусмотрены выдвижной пандус и система кнелинга (наклон кузова на остановках).

В ООО «Универсал Сервис» хорошо понимают, насколько важным является наличие на предприятии необходимого количества подготовленных кадров для ежедневной перевозки пассажиров и обслуживания новых троллейбусов. Штат предприятия растет.

— Кадровый вопрос у нас всегда в приоритете, — пояснила начальник отдела управления персоналом ООО «Универсал Сервис» Алла Карташова, — тесно сотрудничаем с Пензенским колледжем транспортных технологий, где готовят специалистов для работы в нашей специфической области. Всех желающих, кто подходит по возрасту, а это не младше 21 года, и соответствует нашим требованиям, мы готовы обучать и предоставить им работу. Возрастной предел не ограничен, все зависит от состояния здоровья человека.

Чтобы закрыть потребность в кадрах для выпуска на маршруты уже поступившего на предприятие нового подвижного состава, а также тех троллейбусов, которые еще только ожидаются к поставке, кадровая служба ООО «Универсал Сервис» формирует группы обучения численностью 10–20 человек. Водители шести групп уже обучены, и они управляют троллейбусами. Еще две группы находятся в стадии формирования и подготовки к процессу обучения. Всего планируется сформировать порядка 10 таких групп, обучить кандидатов и далее принять на работу. В таком случае потребность в водителях будет закрыта на уровне, достаточном для оказания услуг по перевозке пассажиров на всех новых троллейбусах. Перспективы закрытия вакансий оценивают с оптимизмом. Привлекательными для потенциальных водителей троллейбусов являются предоставляемые условия труда, его оплата и социальные гарантии, а также льготная (то есть досрочная) пенсия. В текущем году на работу приняты десятки новых водителей. С учетом персонала, который занимается ремонтом контактной сети, слесарей по ремонту электротранспорта, административного персонала штатная численность ООО «Универсал Сервис» уже превышает 300 человек.

Для предоставления качественных услуг по перевозке пассажиров троллейбусами ООО «Универсал Сервис» проводит работы по замене участков контактной сети, обновляет автоматические стрелки, сходные, участковые изоляторы, что положительно влияет на скорость и плавность движения электротранспорта.

— Лучшего подарка к 75-летию запуска троллейбусного движения в Пензе, чем столь масштабное обновление подвижного состава, представить трудно, и мы очень рады, что по маршрутам нашего города уже курсируют новые троллейбусы. Надежные, комфортабельные и внешне очень привлекательные машины экологически чистого пассажирского транспорта обращают на себя внимание пензенцев и гостей города. Сотрудники предприятия, как, уверен, и пассажиры, выражают благодарность губернатору Олегу Мельниченко за инициативу в части развития троллейбусного движения в Пензе и покупку новых единиц электротранспорта за счет бюджетных средств, — резюмировал Алексей Кузнецов.

* * *

Из истории троллейбусного движения в Пензе

В 2023 году троллейбусному движению в Пензе исполняется 75 лет. Необходимость создания разветвленной маршрутной сети дешевого общественного транспорта в городе возникла в годы Великой Отечественной войны, когда из западных районов эвакуировались предприятия, образовательные учреждения, научно-исследовательские институты. В результате население города выросло в разы и составило порядка 200 тыс. человек, что превратило Пензу в крупный индустриальный центр. Учитывая это, в 1943 году Пензенский обком ВКП(б) и облисполком обратились в Совнарком СССР с просьбой рассмотреть вопрос о строительстве в Пензе троллейбусных линий. Предпочтение новому виду транспорта — троллейбусу, а не более распространенному в те времена трамваю было обусловлено слабой приспособленностью рельсового транспорта к холмистому рельефу города.

В начале февраля 1944 года Совнарком СССР принял постановление о строительстве первой очереди троллейбусной линии протяженностью 7 км. Торжественное открытие троллейбусного движения по маршруту «Пенза I» — «Мебельная фабрика» состоялось 4 ноября 1948 года.





Заботясь об экологии

Пензенцев перевозят автобусы на газомоторном топливе



Более 30 машин большого класса марки КАвЗ-4270 перевозят горожан и гостей города по одному из самых востребованных маршрутов Пензы – № 54. Он соединяет районы, в которых проживает большое число жителей и находятся различные предприятия. Это районы Арбеково и Терновка (вплоть до аэропорта). Кроме того, маршрут проходит через центр города, что делает его достаточно пассажироемким.

Как отмечают пензенцы, салон КАвЗ комфортный, автобусы приспособлены для перевозки маломобильных групп населения. Особую значимость машинам придает тот факт, что работают они на газомоторном топливе. Соответственно, перевозчик не только оказывает социально значимые услуги, но и, используя такую технику, заботится об экологии, сохранности окружающей среды.

Александр Кровяков, заместитель генерального директора по эксплуатации компании «Меркурий»,

отмечает, что за последнее время все компании-перевозчики Пензенской агломерации обрели, можно сказать, новую жизнь. Связано это с инициативами губернатора Пензенской области Олега Мельниченко по развитию сферы общественного транспорта.

На предприятии успешно осуществляется различная деятельность: перевозка пассажиров на городских и пригородных маршрутах, проведение гарантийного и послугарантийного ремонта автобусов нескольких марок, выпускаемых Павловским автобусным заводом (ПАЗ), Ликинским автобусным заводом (ЛИАЗ), Курганским автобусным заводом (КАвЗ). Кроме того, работники базы проводят сервисные работы автобусов, предназначенных для перевозки детей в масштабах всей Пензенской области. Именно ремонтно-сервисная команда на базе Меркурия, имея высокую репутацию, осуществляет весь комплекс технического обслуживания машин и по его итогам выдает заказчику соответствующие документы.

– В компании отличная ремонтная база, здесь трудятся высокопрофессиональные специалисты. Кстати, помимо автобусов, рембаза обслуживает и другие виды автотранспорта. На данный момент заключены более 10 контрактов на ремонт, техосмотр транспорта, – рассказывает о результатах работы Александр Кровяков.

Что касается основной деятельности Меркурия, то компания осуществляет городские, пригородные, а также перевозки сезонного



характера – дачные, которые продолжаются до середины октября ежегодно. Для соблюдения интервалов движения автобусов по городу хорошим подспорьем служит система ГЛОНАСС, она предназначена как для специалистов отрасли, так и для жителей, которым с помощью общедоступных сервисов предоставляется возможность отслеживать местоположение автобусов в режиме онлайн.

Единая система мониторинга общественного транспорта в Пензенской агломерации – одна из составляющих транспортной реформы, реализуемой в регионе. Ее инициатором является Олег Мель-

ниченко. Он координирует работу областного министерства цифрового развития, транспорта и связи. Непосредственным исполнителем является подведомственное ему ГКУ «Организатор перевозок Пензенской области», которое проводит открытые конкурсы на право осуществления перевозок в соответствии с федеральным законодательством.

– Контракты реализуются в рамках программы учета движения подвижного состава и соответствующего отчета по количеству рейсов, километража и ряда других параметров, – поясняет Александр Кровяков. – Проверив эту инфор-

мацию и утвердив ее, осуществляется финансирование перевозчика за фактически выполненные рейсы.

Вопрос приобретения нового подвижного состава был и остается для компании актуальной темой. Рассматривается возможность покупки автобусов большого класса, которые будут оснащены газобаллонным оборудованием. Как уже отмечалось, в Пензенской области идет транспортная реформа, в рамках которой должна быть утверждена новая схема движения автобусов в городе, и в зависимости от нее к маршрутам будут подбираться автобусы соответствующих классов.

Благодаря пополнению автопарка предприятие надеется на рост пассажиропотока, а положительное отношение горожан к транспортной реформе поможет, как считают в компании, полностью закрыть кадровый вопрос как в части набора водителей, так и в части пополнения штата специалистами ремонтной базы.

Значительную роль Меркурий отводит участию в различного рода социальных проектах и оказывает посильную помощь на постоянной основе Пензенскому региональному объединению родителей детей-инвалидов, Пензенскому отделению Всероссийского ордена Трудового Красного Знамени общества слепых.

Адресная благотворительная помощь оказывается также местным православным религиозным организациям, спортивным организациям, ветеранам и пензенцам, решающим поставленные перед ними боевые задачи в рамках проведения СВО.





Обновление автобусного парка Пензы

Пассажиры по достоинству оценили комфорт и удобство новых автобусов



**Руководитель
предприятия Дилижанс
Андрей Фомин**

В 2022 году были приобретены 16 современных автобусов, которые перевозят пассажиров на маршруте 82С, соединяющем густонаселенный микрорайон Арбеково, центр Пензы и микрорайон ГПЗ-24. Новые машины были приобретены перевозчиком менее года назад. Конструктивные особенности автобусов делают выход из салона и посадку более комфортными, а за счет наличия пандуса еще и более удобными для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья. Для водителя предусмотрены настройка сиденья и камер видеонаблюдения для лучшего контроля за ситуацией. Обновление автобусного парка будет продолжено и на других городских маршрутах.

– Мы стремимся идти в ногу со временем, – отметил руководитель предприятия Дилижанс Андрей Фо-

мин, – используем современное компьютерное оборудование для диагностики подвижного состава, осуществляем предрейсовое обслуживание. Автобусы оснащены системой спутниковой навигации ГЛОНАСС. Для удобства пассажиров – жителей и гостей нашего города – работают автоинформаторы. Хочу отметить, что работа организаций, оказывающих услуги по перевозке пассажиров в Пензе, ведется при активной поддержке губернатора Олега Мельниченко, правительства региона и городских властей. Поддержка эта направлена на развитие сферы общественного транспорта и повышение качества оказываемых населению услуг. Мы благодарны за такие инициативы, всячески их поддерживаем и работаем над повышением комфорта для пассажиров.

Разветвленная городская маршрутная сеть дает возможность большинству пассажиров добираться из одного густонаселенного района в другой без пересадок или с одной пересадкой. Десятки маршрутов связывают такие районы Пензы, как Арбеково, Терновка, ГПЗ-24, Западная Поляна, Медсанчасть, Автовокзал, Центральный рынок, Заря и другие микрорайоны.

– Маршрутная сеть в Пензе сложилась благодаря грамотному расчету специалистов и пожеланиям пассажиров, – отметил Андрей Фомин. – Потребовались годы для ее оптимального выстраивания. На протяжении всех этих лет мы оказываем услуги по перевозке пассажиров как на самых востребованных маршрутах, так и на маршрутах с меньшим пассажиропотоком, но являющихся при этом социально значимыми.

Стоимость проезда на автобусах большой и малой вместимости разная. Дешевле передвигаться на автобусах большой вместимости, которые следуют по так называемым магистральным маршрутам, то есть там, где сосредоточен основной пассажиропоток. При этом жители и гости города могут сами выбрать, на каком виде транспорта или по какому маршруту им удобнее добраться из одной точки в другую, в том числе с учетом стоимости проезда. Несмотря на рост стоимости топлива и запасных частей, цена проезда остается на прежнем уровне.

История предприятия берет начало в первые годы 2000-х, когда муниципальный общественный транспорт уже пришел в упадок и создание частной компании-перевозчика стало одним из решений для организации более качественной перевозки пассажиров. Со временем, чтобы поездки из одного конца города в другой стали более комфортными, был увеличен автопарк.

Помимо качественной организации движения общественного транспорта и работы с пассажирами, важно было организовать техническое обслуживание автобусов большой и малой вместимости, принять в штат механиков, способных ежедневно оказывать услуги по перевозке пассажиров общественным транспортом на различных маршрутах.

– На данный момент эксплуатацией и обслуживанием автобусов

занимаются сотрудники различных специальностей: водители, кондукторы, ИТР, механики, слесари, административный персонал, медицинские работники, – рассказал Андрей Фомин. – Созданный за десятилетия коллектив не только сохранил, но и успешно пополняется профессионалами своего дела. Выбранный вектор на удержание на высоком уровне производительности труда, поддержание трудовой дисциплины на всех направлениях оказался верным. Именно такой подход положительно сказывается на качестве предоставляемых пассажирам услуг.

Свое мастерство и профессионализм сотрудники демонстрируют не только в ежедневной работе, но и участвуя в конкурсах профессионального мастерства. Достижения предприятия отмечаются почетными грамотами, благодарственными письмами и наградами региональной и муниципальной власти.

Очень серьезное внимание уделяется своевременному повышению квалификации, что является залогом успешной и безопасной работы. В медицинских кабинетах автопредприятия проводятся предрейсовые и послерейсовые осмотры, по договорам с медицинскими учреждениями города осуществляются профилактические осмотры работников.

Необходимым структурным подразделением является отдел охраны труда, деятельность сотрудников которого непосредственно связана с производственной или иной трудовой деятельностью. От качества работы отдела в первую очередь зависит создание и контроль условий труда в части безопасности и здоровья сотрудников.

Кроме ежедневных предрейсовых осмотров, подвижной состав регулярно проходит сезонные диагностические мероприятия для контроля состояния отопительных и вентиляционных систем, от исправности которых зависит поддержание комфортной температуры в салонах автобусов.

Дилижанс – инициатор и организатор проведения различных благотворительных акций. Помощь в виде выделения транспорта для оказания безвозмездных услуг по перевозке пассажиров оказывается учреждениям образования, детским домам, благотворительным фондам, Обществу инвалидов, Союзу ветеранов. Кстати, силами сотрудников для ветеранов войны ко Дню Победы приобретаются подарки, а для ребенка-инвалида водителями был куплен дорогостоящий тренажер. Считая спорт нормой жизни, коллектив Дилижанса сотрудничает и поддерживает федерацию карате-кекусинкай «ЭДО». Для старшеклассников и выпускников образовательных учреждений начального и среднего специального профессионального образования с целью знакомства с широким спектром профессий, видами деятельности и особенностями организации работы автотранспортного предприятия организуются профориентационные мероприятия.





Умные дорожные решения

Будущее дорожно-транспортной инфраструктуры начинается сегодня

Управление транспортным потоком для повышения степени безопасности участников дорожного движения с применением инновационных разработок – ключевая задача интеллектуальной транспортной системы (ИТС), которая внедряется на территории России в рамках долгосрочного федерального национального проекта «Безопасные качественные дороги». Государственные и коммерческие структуры из 40 субъектов Российской Федерации уже активно используют различные модели, технологии и системы ИТС. В числе пионеров в этом направлении и государственное бюджетное учреждение Пензенской области «Безопасный регион».

Директор ГБУ «Безопасный регион» Алексей Тархов отметил, что, хотя Пензенская область и участвует в нацпроекте сравнительно недавно, с 2022 года все же удалось многое сделать.

Так, пензенское учреждение первым в стране выступило с инициативой внесения изменений в региональное законодательство о передаче полномочий по управлению системой адаптивного регулирования на светофорных объектах от муниципальных образований непосредственно субъекту Российской Федерации.

Губернатор Пензенской области Олег Мельниченко поддержал нашу идею возложить обязанности оснащения светофоров датчиками движения на наше учреждение, чтобы автоматизированно и централизованно управлять дорожным движением, – отметил Алексей Тархов. – Такое решение позволит в полноценном формате организовать обмен данными между ГБУ «Безопасный регион» и другими региональными службами, обслуживающими дорожно-транспортную инфраструктуру.

С поэтапным внедрением ИТС в Пензенской области растет пропускная способность автомобильных дорог, повышается безопасность дорожного движения, увеличивается скорость движения транспортных средств в Пензенской городской агломерации, в которую входят четыре муниципальных образования: город Пенза, закрытое административно-территориальное образование Заречный, Пензенский район (с. Засечное) и Бессоновский район (с. Бессоновка).

Проект ИТС представляет собой пять уровней зрелости, которые последовательно реализуются в Пензенской области. Для перехода от нулевого уровня к первому необходимо перевести на адаптивное управление не менее 25% светофорных объектов. Из 220 светофоров областного центра уже к концу текущего года 56 будут интеллектуальными, в самой агломерации их число составит 63. Другими словами, их оборудуют специальными датчиками движения, которые определяют количество скопившегося на перекрестке транспорта и регулируют фазу зеленого и красного сигналов.

ГБУ «Безопасный регион» расширяет свои возможности в реализации ИТС, активно сотрудничая



Директор ГБУ «Безопасный регион» Алексей Тархов

с пензенскими IT-компаниями, которые специализируются на разработке и внедрении автоматических систем управления дорожным транспортом, исходя из текущей обстановки в агломерации. Совместно разработанные детекторы транспорта интегрированы в единую платформу, которая работает на базе созданного ГБУ «Безопасный регион» Центра организации дорожного движения.

Такая многослойная информационная платформа позволит видеть фазы работы светофоров, аварийность и движение общественного транспорта онлайн, – пояснил Алексей Тархов. – Кроме этого, операторы, имея доступ к камерам фотовидеофиксации правонарушений автомобилей, могут оценивать ситуацию на дорогах. В ближайшей перспективе мы организуем работу оперативного реагирования оператора на коммунальные аварии, дорожно-транспортные происшествия, который в кратчайшие сроки будет вызывать на место соответствующие службы.

По словам Алексея Тархова, учреждение планирует сотрудничать с коллегами из соседних регионов, которые заинтересованы в перспективных информационно-коммуникационных разработках пензенских специалистов в сфере автоматических средств фиксации данных, обработки информации и принятия решений.

В соответствии с поручением губернатора Пензенской области Олега Мельниченко внедрение ИТС в регионе проводится параллельно с проведением реформы Пензенской городской агломерации. В ближайшее время парк общественного транспорта пополнится новыми троллейбусами и автобусами, движение которых предусмотрено синхронизировать с программно-аппаратным комплексом ГБУ «Безопасный регион». Благодаря этому, во-первых, появится возможность получать актуальную информацию о движении транспортного средства по маршруту, осуществлять контроль соблюдения перевозчиком утвержденного графика движения,

иметь детальную картину работы общественного транспорта на интеграционной платформе с целью устранения возможных недостатков. Во-вторых, будет просматриваться матрица пассажиропотока. В-третьих, адаптивное управление движением троллейбусов и автобусов подразумевает установку систем видеонаблюдения для обеспечения безопасности граждан. В этой части ГБУ «Безопасный регион» всесторонне взаимодействует с правоохранительными органами. Это гарантирует перевозчику дополнительный контроль на маршруте, предупреждает нарушения общественного порядка в транспорте, увеличивает процент раскрываемости преступлений.

ИТС нацелена и на приоритизацию движения пассажирского транспорта общего пользования.

Мы стремимся создать максимально комфортные условия при использовании жителями Пензенской городской агломерации пассажирского транспорта, – отметил Алексей Тархов. – Для этого проводится активная работа по ускорению его движения, чтобы из точки А в точку Б можно было добраться значительно быстрее, чем раньше. Задача – сократить количество используемого личного автотранспорта и разгрузить проблемные участки, на которых нет возможности расширить проезжую часть.

В комплекс мер по развитию ИТС включены варианты изменения схемы дорожного движения в Пензенской городской агломерации. Так, на некоторых улицах Пензы движение для личных автомобилей может стать односторонним, в то время как пассажирский транспорт продолжит двигаться в обоих направлениях. Это позволяет сделать интеллектуальное оборудование, встроенное в светофорные объекты.

Также прорабатывается вопрос выделения полос движения для общественного транспорта. На них ГБУ «Безопасный регион» установит комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД. Камеры будут фиксировать автомобили, въезжа-

ющие на полосу маршрутных транспортных средств.

Внедрение и техническое обслуживание аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации (ФВФ), интегрированных в единую информационно-аналитическую систему ГИБДД «Паутина», – еще одно приоритетное направление деятельности ГБУ «Безопасный регион». Ежегодно на улично-дорожной сети муниципальных образований Пензенской области, и в частности города Пензы, растет количество комплексов ФВФ. На текущий момент их число составляет 223 единицы, что на 17% больше, чем в аналогичный период прошлого года. В собственности учреждения находится 65% комплексов, остальная часть эксплуатируется в рамках сервисных контрактов коммерческими организациями, обеспечивающими техническое обслуживание и ремонт комплексов ФВФ.

Статистика показывает, что работа ГБУ «Безопасный регион» по установке и эксплуатации комплексов ФВФ помогает снизить количество дорожно-транспортных происшествий и сократить число погибших и раненых на дорогах. Так, за прошедшие восемь месяцев 2023 года отмечается сокращение количества погибших в ДТП на 4%.

Учитывая положительную динамику, губернатор Пензенской области Олег Мельниченко поручил выделить дополнительные средства на покупку передвижных и стационарных комплексов автоматической фиксации нарушений ПДД. Благодаря этому будут полностью закрыты все потенциально аварийно опасные участки и точки концентрации ДТП на автомобильных дорогах, в особенности федерального значения, в связи с перестройкой логистических потоков и изменением маршрутной сети на них.

В планах на текущий год у ГБУ «Безопасный регион» также внедрение систем метеомониторинга на автомобильных дорогах. Эти системы позволяют обеспечить более качественное и эффективное содержание дорожных объектов в зимний период, повысить оперативность работы подрядных организаций по содержанию дорог, по предупреждению образования зимней скользкости на проезжей части, а главное – повысить безопасность дорожного движения.

Помимо снижения количества ДТП, за счет комплексов ФВФ, эксплуатируемых ГБУ «Безопасный регион» и его подрядными организациями, бюджет дорожного фонда Пензенской области пополняется денежными средствами от погашенных штрафов, которые были ранее выписаны за зафиксированные нарушения ПДД. Только в 2022 году более 780 млн «штрафных» руб. были направлены на обустройство инженерно-транспортной инфраструктуры улично-дорожной сети населенных пунктов Пензенской области – на установку освеще-

ния, ограждений, светофорных объектов и др. В текущем году ГБУ «Безопасный регион» прогнозирует подойти к отметке в 1 млрд руб. выписанных и погашенных штрафов.

С недавнего времени ГБУ «Безопасный регион» проводит модернизацию комплексов ФВФ. Обновленное оборудование настраивается на фиксацию сразу нескольких видов нарушений ПДД, а также встраиваются новые опции. Комплексы ФВФ нацелены на регистрацию девяти видов нарушений: от фиксации превышения скоростного режима и выезда на полосу встречного движения до неприменения, например, ремня безопасности. Все виды административных правонарушений вводятся в программное обеспечение комплексов строго на основании рекомендаций Управления ГИБДД Управления МВД России по Пензенской области на выявленных очагах аварийности.

В рамках продолжающейся цифровизации деятельности ГБУ «Безопасный регион» предоставляет гражданам и организациям возможности доступа к наиболее востребованным государственным услугам и сервисам в электронном виде. В частности, специалисты учреждения занимаются проектированием, внедрением и сопровождением информационных и программных компонентов регионального портала федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг».

В этой связи необходимо отметить, что сегодня Пензенская область является одним из регионов-лидеров в Приволжском федеральном округе по количеству электронных уведомлений о штрафах за нарушения ПДД, отправляемых через портал Госуслуг. По итогам 2021 года их было 13% к общему количеству отправленных уведомлений (остальные – в бумажном виде), за семь месяцев 2023 года – уже 40%. Это, разумеется, выгодно как для бюджета Пензенской области, за счет которого оплачиваются почтовые услуги, так и для самого автовладельца, потому что если он не согласен с вынесенным решением органов Госавтоинспекции и желает обжаловать его, то может направить соответствующее электронное письмо через портал Госуслуг.

Есть в структуре ГБУ «Безопасный регион» и отдел программного обеспечения ситуационного центра губернатора Пензенской области, сотрудники которого собирают, обрабатывают и анализируют данные, поступающие от исполнительных органов государственной власти, а также уполномоченных ведомств и учреждений, чтобы на основании актуальной и объективной информации мониторить, контролировать и прогнозировать целевые параметры, долгосрочные и краткосрочные тенденции в ключевых, жизненно важных сферах социально-экономической деятельности Пензенской области.



Автор фото Борис Рац



Автор фото Евгений Хлус



Автор фото Борис Рац



**Заместитель начальника
МТУ Ространснадзора по ПФО
Александр Гальдин**

Недавно в Пензе состоялось заседание комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при правительстве Пензенской области. Заместитель начальника Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Приволжскому федеральному округу (МТУ Ространснадзора по ПФО), кандидат технических наук Александр Гальдин рассказал представителям комиссии об актуальных вопросах, решение которых позволит снизить аварийность и, соответственно, приведет к уменьшению числа пострадавших в ДТП.

Вопросы касались, в частности, наказания перевозчиков, в том числе и иностранных, за несоблюдение российского законодательства в части неуплаты штрафов, оснащения автобусов системой «ЭРА-ГЛОНАСС», наказания перевозчиков, обслуживающих регулярные маршруты, но не имеющих маршрутных карт и многого другого. Кстати, с 24 июня 2023 года инспекторы Ространснадзора могут задерживать транспортное средство при отсутствии карты маршрута.

Претерпев ряд структурных изменений, свой нынешний статус МТУ Ространснадзора по ПФО получило 10 ноября 2022 года, – пояснил Александр Гальдин. – Зоны ответственности – территориальные отделы в Пензенской области и Республике Мордовия. Начальником территориального отдела по Пензенской области является Денис Учаев, заместителем начальника – Владимир Хазов и Тарон Чобанян. Сотрудники грамотные, дисциплинированные, что дает возможность оперативно и качественно решать возникающие порой весьма непростые вопросы.

МТУ Ространснадзора по ПФО охватывает территориальные отделы по автодорнадзору в 14 регионах страны. Офис начальника МТУ Ространснадзора по ПФО Виталия Недоконцева находится в Нижнем Новгороде, на очень удобной с географической точки зрения территории, что дает возможность Виталию Витальевичу всегда находиться на связи со всеми территориальными отделами.

Являясь одним из крупнейших межрегиональных территориальных органов в Российской Федерации, МТУ Ространснадзора по ПФО охватывает широкий и разнообразный спектр контрольно-надзорной деятельности. Это аттестация работников, отвечающих за безопасность дорожного движения, и проведение экзаменов для водителей, выдача удостоверений и лицензирование автомобильных перевозок, исключение и включение в реестр автобусов и осуществление весогабаритного контроля, контроль за осуществлением международных автомобильных перевозок и т.д.

Под особым контролем – вопросы, касающиеся перевозки опасных грузов. Для водителей, осуществляющих эти перевозки, проводятся персональные экзамены, идет согласование маршрутов.

Отдельный блок вопросов посвящен перевозке пассажиров, и в первую очередь детей. Управления налажены тесные взаимоотношения с министерством образования Пензенской области. В результате совместных действий выработан и уже проверен надежный алгоритм действий. При планировании перевозки детей по какому-либо поводу, будь то экскурсии, соревнования, поездки в лагерь отдыха, в управление обязательно поступает информация,

Лучше предостеречь, чем наказать

К этому стремятся сотрудники МТУ Ространснадзора по ПФО

в которой указан перевозчик, подлежащий проверке. Транспортные средства должны быть выкрашены в единый желтый цвет, оборудованы ремнями безопасности, маячками. Все автобусы, перевозящие детей, оборудованы аппаратурой «ЭРА-ГЛОНАСС». В управление поступает также информация о дате, времени и пункте отправления, куда выезжают инспекторы областного Ространснадзора, иногда вместе с сотрудниками ГИБДД, чтобы проверить соблюдение всех необходимых условий для безопасной перевозки детей. Проверка осуществляется как в пункте посадки, так и в пункте высадки.

– Впрочем, нарушений здесь немного, – отметил Александр Гальдин. – Правда, одно такое нарушение, приведшее к ДТП, имело место в Пермском крае. Нам передали предварительные причины и условия происшествия. Они были оперативно доведены до всех субъектов, которые занимаются организованными перевозками групп детей. За неделю нами проинформированы более 100 субъектов, им направлены соответствующие письма для принятия необходимых мер для исключения подобных случаев.

Как известно, Правительством РФ введен мораторий на проведение Ространснадзором плановых проверок. Основной акцент теперь делается на проведение профилактических мероприятий: консультирование, профилактические визиты, информирование, предостережение. Вся информация доводится до сведения перевозчиков через СМИ, электронную почту, при личных встречах с работниками контрольных органов. По статистике, количество предостережений, информирований, консультирования, профвизитов в 2022 году составило, соответственно, 398 (в 2021 году – 292), 451 (в 2021 году – 0), 277 (в 2021 году – 8), 60 (в 2021 году – 0). За минувшие месяцы 2023 года число предостережений составило 811, информирований – 1431, консультирования – 916 и были совершены 167 профилактических визитов.

Кроме того, управление Ространснадзора совместно с прокуратурой Пензенской области систематически проводит проверки по выявлению перевозчиков, чьи работники являются виновниками ДТП. Результатом этой работы стало хоть и небольшое, но все же снижение числа ДТП. В 2022 году

оно составило 42 (в 2021 году – 46). Зато за минувшие два года погибших в ДТП не было.

Еще три блока актуальных вопросов, о которых рассказал Александр Гальдин, касаются нелегальных, международных перевозок и весогабаритного контроля.

Нелегальные перевозки – это, скорее, исключение из правил. За минувший период 2023 года были выявлены лишь три случая. Решением суда на нарушителей наложены штрафы в размере 25 тыс. руб. Все три случая относятся к собственным перевозкам, которые, как и регулярные, подлежат лицензированию. В качестве, так сказать, отговорки причинами нарушений перевозчики называют незнание каких-то правил, отсутствие свободного времени и т.д. С ними контрольно-надзорные органы также проводят профилактические мероприятия.

Сложнее обстоит дело с перевозками международными, но и эти вопросы в ведомстве решаются довольно успешно. Необходимо просто правильно организовать деятельность, опираясь на российское законодательство.

– Пензенская область не имеет внешних границ, но является центром пересечения ряда транспортных путей, – рассказал Александр Гальдин. – За свою почти 30-летнюю деятельность в системе Ространснадзора мне довелось побывать везде и изучить, как говорится, все пути-дорожки.

Сегодня через регион проходят трасса М-5 «Урал» Москва – Екатеринбург и автодорога Р-158 Саратов – Нижний Новгород. По ним курсирует автотранспорт перевозчиков Средне-Азиатского региона и крайне редко оставшихся перевозчиков из стран Западной Европы. Тем не менее потоки значительные. Работы хватает, а значит, есть и проблемы. Кстати, в организационном плане мы впервые стали использовать суммированный учет рабочего времени для инспекторского состава, выполняющего контрольно-надзорную функцию на постах транспортного контроля.

Основная задача – проверять и наказывать перевозчиков за несоблюдение правил международных перевозок. Мы тщательно изучили законодательство о порядке выезда и въезда в Российскую Федерацию иностранных граждан, где одним из обязательных условий для перемещения через границу является отсутствие у иностран-



ного гражданина неоплаченных штрафов. Заключены соглашения и налажены тесные взаимоотношения с миграционной службой по Пензенской области. Период для добровольной оплаты штрафа составляет 70 дней. Если за это время штраф не оплачен, необходимый пакет документов по каждому нарушителю направляется в миграционную службу и граница в обе стороны закрывается.

В результате за 2021-й, 2022-й и первое полугодие 2023 года число материалов, направленных в миграционную службу на закрытие проезда, составило 1251, а на открытие – 852. Общая сумма взысканных штрафов составила порядка 3 млн рублей. Такой подход применяется и в территориальном отделе по Республике Мордовия.

Кстати, Пензенская область первой в стране начала применять такой метод работы с международными перевозчиками-должниками три года назад.

В августе 2023 года вступили в силу поправки в КоАП РФ (статья 20.25 «Уклонение от исполнения административного наказания»). Теперь если при проверке иностранного перевозчика выявлены неоплаченные штрафы, то нарушитель подвергается административному наказанию инспектором в виде уплаты неоплаченного штрафа в двукратном размере.

– Внесенные в КоАП изменения направлены не на увеличение штрафных санкций, а на скорейшее их погашение и обеспечение принципа неотвратимости наказания, – подчеркнул Александр Гальдин. – Очень важно и то, что эти нарушения не только подконтрольны Ространснадзору, они также согласно главе 12 КоАП «Административные правонарушения в области дорожного движения» находятся в ведении ГИБДД, и теперь взысканием штрафов оба ведомства занимаются совместно.

Все грузовые перевозки должны проходить весогабаритный контроль. В МТУ Ространснадзора по ПФО, и в частности в территориальном отделе Пензенской области, этим вопросом занимаются вплотную. Есть уже первые результаты: один стационарный пост организо-

ван в райцентре Мокшан Пензенской области на трассе М-5 и способен измерять нагрузку на каждую ось до 12 тонн.

Помимо этого в субъекте функционирует несколько комплексов фотовидеорегистрации. Один установлен на федеральной трассе и три комплекса – на региональных дорогах. Однако все зафиксированные нарушения передаются в Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений (ЦАФАП) Ространснадзора, который расположен в Твери. Сейчас рассматривается вопрос о создании ЦАФАП в Пензенской области.

Для реализации всех задач, возложенных на МТУ Ространснадзора по ПФО, естественно, нужны подготовленные сотрудники. И здесь с определенной долей оптимизма Александр Гальдин отметил, что, несмотря на трудности, имевшие место в течение минувших двух лет, кадровый состав практически не изменился. Конечно, многие переболели ковидом, но выздоровели. Кроме того, пандемийный период научил работать в дистанционном режиме.

Сегодня в Пензенском отделе трудятся 19 человек. За последние 5–6 лет в территориальных отделах Пензенской области и Республики Мордовия вакансий практически не было. И если даже они возникали, то быстро закрывались за счет молодых кадров, которых в Пензе по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство» готовят два вуза – Автомобильно-дорожный институт при Архитектурно-строительном университете и Пензенский аграрный университет. Студенты проходят практику в контрольно-надзорном ведомстве, и многие остаются здесь работать.

– Более того, коллеги, прошедшие школу, продолжают профессиональную деятельность в министерствах и ведомствах региона, возглавляют администрации районов области, а что касается поддержания компетентности и профессионализма, то в установленном порядке один раз в три года все сотрудники проходят курсы повышения квалификации, – резюмировал Александр Гальдин.





Из прошлого в будущее

ООО «Автодорога» возводит трассы и мосты



Генеральный директор
ООО «Автодорога»
Татьяна Недопекина

Компания «Автодорога» является правопреемницей старейшей дорожной организации Пензенской области. Созданная в 1948 году, она всего лишь на десять лет моложе самого региона – официально область была образована в 1939 году. Это солидный срок для любого предприятия. Можно сказать, что у истока всего дорожного строительства в области стояла именно эта организация. В настоящее время она не только выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ, но и успешно реализует самые сложные и ответственные проекты.

Как и везде, изначально в Пензенской области строились грунтовые дороги, а асфальтирование первых центральных улиц Пензы началось в 1948 году. Позднее дороги в асфальтобетонном исполнении начали строить в наиболее значимых направлениях. Со временем были образованы и другие дорожные предприятия, но так или иначе все они выросли из первой профессиональной команды. Будучи ровесницей области, компания последовательно прошла все этапы становления – до перехода на рыночную экономику и акционирование в начале 1990-х, рассказала генеральный директор ООО «Автодорога» Татьяна Недопекина. Сама Татьяна Алексеевна пришла на это предприятие в 1982 году на должность главного бухгалтера. И вот уже много лет возглавляет и успешно руководит коллективом. За долгий добросовестный труд и вклад в развитие отрасли она удостоена рядом наград, в том числе званием «Почетный гражданин Пензенской области». А в 2023 году ей присвоено почетное звание «Заслуженный работник дорожного хозяйства Пензенской области».

За это время силами компании построены и отремонтированы сотни километров автодорог в районах и столице области. Компания не только завоевала заслуженное звание лидера дорожной отрасли региона, но и кардинально нарастила и усовершенствовала производственную базу, сделав ставку на современную дорожно-строительную технику и механизмы. В настоящее время работают два современных АБЗ, которые производят асфальтобетонную смесь по новым ГОСТам, есть собственная аттестованная дорожно-строительная лаборатория, подразделение по производству дорожных знаков, налажено производство бетонных изделий. В парке насчитывается несколько сот единиц современной дорожно-строительной техники.

Другими словами, материально-техническая база предприятия позволяет выполнять полный комплекс дорожно-строительных работ собственными силами. Это строительство, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог. В 2016 году было образовано новое подразделение, которое специализируется на ремонте и строительстве мостовых сооружений. Благодаря этому компания достигает высокого качества и скорости производства работ. За это время ООО «Автодорога» за-

рекомендовала себя надежным исполнителем государственных контрактов. Заказчиками являются ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга», ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог Волго-Вятского региона», ГКУ «Управление строительства и дорожного хозяйства Пензенской области», МКУ «УКС г. Пензы», МКУ «Департамент ЖКХ г. Пензы», ГКУ Саратовской области «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» и др.

Содержание

Одним из основных направлений работ является содержание автодорог. В настоящее время компания содержит 195 км федеральной автомобильной дороги Р-158 Нижний Новгород – Арзамас – Саранск – Исса – Пенза – Саратов в Пензенской области; 13 км федеральной автомобильной дороги Р-208 Тамбов – Пенза в Пензенской области; а также 64,5 км регионального и межмуниципального значения Пензенского и Бессоновского районов Пензенской области.

Конечно, содержание автомобильных дорог – несложная задача для профессиональной команды. Особенность заключается в том, что они содержатся на высоком уровне (всего их три: допустимый, средний и высокий). В частности, это означает: вся автодорога и каждый ее конструктивный элемент содержится в состоянии, обеспечивающем круглосуточное бесперебойное и безопасное движение автотранспортных средств. Допускаются лишь незначительные дефекты, которые не оказывают влияния на скорость и безопасность движения. При этом ДТП по причине неудовлетворительного содержания дорог в этом случае просто недопустимы. Все это налагает дополнительную ответственность на подрядную дорожную организацию.

Особенно это касается зимнего содержания, когда погодные условия резко меняются и у дорожников есть минимум времени для реагирования и устранения последствий неблагоприятных погодных условий – например, на очистку проезжей части от снега, ликвидацию скользкости, устранение снежных заносов и др. В настоящее время подготовка к зимнему сезону уже завершена: техника прошла техническое обслуживание и отремонтирована, заготовлены необходимые запасы противогололедных материалов.

Текущие объекты

Как уже было сказано, компания исторически производила работы не только в районах, но и в столице Пензенской области – городе Пензе. В настоящее время дорожники по-прежнему выполняют существенный объем ремонтных работ на улично-дорожной сети города.

Также силами предприятия производится полный комплекс по благоустройству общественных территорий города, в том числе в рамках БКД. Это важная и социально значимая работа, поскольку самое пристальное внимание к ней приковано со стороны не только проверяющих организаций, но и населения. Здесь недопустимы брак или недочеты – самую точную оценку всегда дадут горожане – как пешеходы, так и пользователи автодорог.

Много лет ООО «Автодорога» задействовано на ремонте участков федеральной сети автодорог. В последние годы заказчик в лице подразделений Росавтодора ведет системную работу по приведению в нормативное состояние федеральной сети. В этой работе компания принимает активное участие. Так, силами компании производилось устройство защитных слоев износа на участках федеральных автодорог. Его назначение – предохранить основной слой покрытия от истирания и разрушения. Кроме того, он должен обеспечить необходимые эксплуатационные качества поверхности дороги – ровность, достаточное сцепление колеса автомобиля с покрытием при любых погодных условиях и др. Все это позволяет повысить безопасность передвижения.

На эти же цели направлен ремонт. Так, в текущем году компания выполняет капитальный ремонт федеральной автодороги Р-208 Тамбов – Пенза на участке с 147-го по 157-й км в Пензенской области. Контрактом предусматривается расширение дорожного полотна с двух до четырех полос – это одна из эффективных мер по увеличению пропускной способности, ликвидации заторов и повышению комфорта водителей. Для обеспечения высокого уровня безопасности на расширенных участках будут установлены разделительные барьерные ограждения, способствующие ликвидации лобовых столкновений, сигнальные столбики, дорожные знаки, устроены линии электроосвещения и нанесена новая дорожная разметка. Завершение работ по капремонту предусмотрено в 2025 году.

В портфеле текущих проектов стоит отметить объекты мостового хозяйства. В частности, в настоящее время продолжается реконструкция моста по ул. Красноармейская через реку Ломовка в г. Нижний Ломов Нижнеломовского района Пензенской области. Работы ведутся в рамках БКД. Объект довольно сложный: старые конструкции моста будут демонтированы, взамен установят новые. Кроме того, продолжается реконструкция моста через безымянный ручей на км 12+570 автомобильной дороги г. Спасск – с. Абашево Спасского района Пензенской области. Здесь также будет произведена замена основных конструкций, в том числе и крайних опор мостового



сооружения, а также устройство нового дорожного полотна. На этом объекте работы ведутся в рамках реализации в Пензенской области комплексного туристического проекта «Кленовая роща», осуществляемого в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства».

Визитная карточка города

Пожалуй, одним из крупнейших объектов дорожного строительства, реализованных в Пензе за последнее время, является реконструкция автомобильной дороги от ул. 40 лет Октября до ул. Центральная, где ООО «Автодорога» выступило генподрядчиком. Объект имеет очень высокую социальную значимость: новая четырехполосная дорога протяженностью 6,7 км позволила обеспечить наиболее короткий и комфортный маршрут для перевозки грузов и пассажиров от аэропорта до выезда на автомобильную дорогу федерального значения Р-208 Тамбов – Пенза, минуя центр города, а также соединить три жилых микрорайона.

Строительно-монтажные работы были разделены на три этапа. Первый включал в себя восстановление дорожного полотна между улицами 40 лет Октября и Центральной. В рамках второго этапа обновили покрытие на отрезке протяженностью 2,6 км от пересечения улиц Рябова и Перспективной до улицы Центральной. В рамках третьего этапа был построен путепровод через железнодорожные пути от Бийской улицы до пересечения улиц Рябова и Перспективной. Кроме того, возведена эстакада через существующую автомобильную дорогу по улице Центральной и железнодорожные пути, а также мост через реку Ардым. Путепровод, эстакада и мост соединяются новой дорогой.

Учитывая высокую социальную значимость дороги, объект был введен в эксплуатацию в сентябре 2023 года – на три года раньше контрактных сроков. «Досрочно за-

вершить все работы в очень сжатые сроки без потери качества помогло оперативное финансирование, – подчеркнула Татьяна Недопекина. – Нам удалось заблаговременно обеспечить поставку всего объема необходимых строительных материалов, грамотно организовать логистику и обеспечить круглосуточное производство работ». Стоит отметить, что проект уникален для региона: здесь применены инновационные технологии, а также интересные проектные решения. В частности, проект предусматривает пешеходные тротуары, велосипедную дорожку, разметку для слабовидящих. Изюминкой объекта станет архитектурная подсветка. В целом дорога имеет все шансы стать в будущем «визитной карточкой» города Пензы.

Кадры решают все

Важнейшим условием реализации подобных сложных и значимых объектов является наличие квалифицированных кадров. В ООО «Автодорога» системно подходят к этому вопросу: ежегодно проводится проверка знаний сотрудников, а несколько человек планомерно повышают свою квалификацию за счет предприятия. В настоящее время в коллективе компании насчитывается 400 человек. Тем не менее проблема заключается в острой нехватке как линейных специалистов, так и инженерно-технических работников.

Организация ищет варианты привлечения новых кадров в свои ряды. Например, оплачивает обучение детей своих сотрудников в профильных средних и высших учебных заведениях или ходатайствует перед колледжами и вузами, чтобы отправить молодых людей учиться на бюджетной основе. В летний период студенты приглашают поработать в компанию с выплатой небольшой заработной платы. Так, в летнем сезоне текущего года порядка 50 студентов трудились на объектах, выполняя несложные работы. Кроме того, компания полностью поддержала инициативу представителя в Совете Федерации Федерального собрания РФ Юлии Лазуткиной о возрождении отдельных направлений подготовки мостостроительной специальности на базе средних и высших учебных заведений. ООО «Автодорога» готово стать площадкой для подготовки квалифицированных мостостроительных кадров для всей страны.

В целом профессионализм команды и многолетние усилия в части подготовки кадров не остались незамеченными профессиональным сообществом. ООО «Автодорога» неоднократно становилось лучшей подрядной организацией по содержанию федеральных автомобильных дорог по итогам работы за год ФКУ «Поволжуправтдор». Организация регулярно получает почетные грамоты, благодарности, благодарственные письма губернатора Пензенской области, главы города Пензы, глав районных администраций города Пензы и Пензенской области.





Решая стратегические задачи

Компетенции профессионалов – на благо региона



Генеральный директор
ООО «АвтоВолгастрой»
Алексей Петров

Росавтодор продолжает системную работу по модернизации дорожной инфраструктуры страны. По территории Пензенской области проходят несколько автотрасс федерального значения. Приводить дорожную инфраструктуру в нормативное состояние помогают надежные и проверенные подрядные дорожные организации, в том числе ООО «АвтоВолгастрой».

Компания «АвтоВолгастрой» была образована в Самаре в 2014 году. С самого начала была поставлена довольно амбициозная задача – стать одним из лидеров на дорожно-строительном рынке Среднего Поволжья и Центральной России. По прошествии неполных десяти лет можно с уверенностью сказать, что компания выбрала верную политику, сделав ставку на инновации в области использования строительных материалов, организации производственных работ и развития персонала. В настоящее время компания выполняет проектирование, содержание, строительство и капитальный ремонт дорог и инженерных сооружений на них, осуществляет строительный и лабораторный контроль, а также самостоятельно производит ряд строительных материалов для дорожного и мостового строительства, рассказал генеральный директор ООО «АвтоВолгастрой» Алексей Петров. Объемы выполняемых работ планомерно растут. Во многом это результат выбранной политики, направленной на расширение направлений деятельности и укрупнение предприятия.

Компания эффективно использует ряд нарабатанных преимуществ. Так, ООО «АвтоВолгастрой» обладает серьезными производственными мощностями. Современные АБЗ освоили выпуск асфальтобетонных смесей по новым ГОСТам, которые обеспечивают максимальные сроки эксплуатации дорог в сложных климатических условиях. Современные перебазируемые комплексы для производства бетонных и асфальтобетонных смесей позволяют оперативно организовать снабжение основными строительными материалами. Кроме того, налажено производство по изготовлению предварительно напряженных железобетонных балок длиной до 33 м. Причем компания доставляет их в радиусе 1200 км собственным специализированным автотранспортом. Сертифицированная дорожно-строительная лаборатория оснащена всем необходимым оборудованием и проводит все виды испытаний при осуществлении контроля качества грунтов и дорожно-строительных материалов.

Нет причин для сбоев

Важнейшим условием выполнения государственных контрактов в дорожной отрасли является техни-

ческая оснащенность. На сегодня в распоряжении предприятия – более тысячи единиц современной дорожно-строительной техники и специализированного оборудования, что позволяет выполнять все этапы работ собственными силами. При этом автопарк оснащен системами 3D-нивелирования и навигационными системами ГЛОНАС, что позволяет оптимизировать маршруты, снижая производственные затраты. Конечно, санкционное давление сказывается на сроках поставки запчастей, но поскольку вся техника новая, она далеко не выработала свой ресурс. На сегодня нет рисков, что она станет причиной невыполнения взятых на себя обязательств по срокам или качеству выполнения работ, подчеркнул руководитель предприятия.

Благодаря мощностям и безупречному послужному списку, компания зарекомендовала себя как надежный партнер и исполнитель государственных контрактов. ООО «АвтоВолгастрой» является членом СРО СОЮЗ «Содружество строителей» с правом участвовать в тендерах без ограничения суммы контракта и осуществлять выполнение строительных работ, в том числе в отношении особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства. В частности, компания выступала генеральным подрядчиком по реконструкции военного аэродрома вблизи села Тоцкое Оренбургской области, возводила армейские мосты – для этого имеются все необходимые лицензии.

Содержание

Одним из основных направлений работ ООО «АвтоВолгастрой» является содержание автодорог федерального значения. В настоящее время компания содержит участки федеральных дорог М-5 «Урал», Р-229, Р-239, А-300, Р-22 «Каспий». Всего в сфере ответственности компании – 2700 километров в Пензенской, Оренбургской, Самарской, Ульяновской, Рязанской областях, Республике Мордовия и Татарстане. Кроме того, компания занимается содержанием элементов линий электроосвещения, светофорных объектов, пунктов учета движения, средств видео- и метеообеспечения, автономных осветительных систем на подъездах к городам Самара, Ульяновск, Оренбург, а также на участках автодорог А-300; Р-228; Р-241; Р-229. Кроме того, в портфеле компании есть контракт по содержанию и ремонту автодороги Р-241 на ряде участков в Ульяновской области сроком на 11 лет – с 2019 по 2030 год.

«В целом все дороги находятся в нормативном состоянии, – отметил Алексей Петров. – Ежегодно силами компании проводится полный

комплекс работ по летнему и зимнему содержанию автодорог». В летний сезон традиционными видами работ является ямочный ремонт, который производится различными методами в зависимости от дефектов и состояния покрытия – горячими или холодными смесями из асфальта и бетона, битумными эмульсиями, струйно-инъекционным методом или с помощью технологии рециклинга. Подготовка к зимнему периоду была завершена еще в сентябре, когда были произведены запасы необходимых объемов песка и соли, отремонтирована и подготовлена специальная техника и оборудование.

Пожалуй, из всех мероприятий в рамках зимнего содержания наибольшее значение имеет удаление снега с дорожного полотна. Специфика работы на федеральных трассах заключается в необходимости быстрого реагирования на любое изменение погодных условий. При ухудшении видимости и условий проезда опасность ДТП резко возрастает. Задача дорожной организации – не исправлять аварийные ситуации, а предотвращать их. В этом смысле у ООО «АвтоВолгастрой» есть преимущество: на всей протяженности обслуживаемой сети на расстоянии 30–35 км вдоль трасс компанией организованы производственные базы, где хранятся материалы для противообледенительной обработки. Это позволяет в кратчайшие сроки устранить последствия таких природных явлений, как снегопады, образование наледи и др.

Объекты

В портфеле компании на текущий год – десятки государственных контрактов по ремонту, капитальному ремонту и строительству участков федеральной сети в нескольких регионах России. Так, в Самарской области начата реконструкция мостового перехода через реку Кондурчу в Красноярском районе Самарской области.

В Самарской области, в городском округе Сызрань, идет реконструкция путепровода.

В Тверской области продолжается ремонт автодороги Р-132 «Золотое кольцо» на участках общей протяженностью 32 км.

В Свердловской области силами предприятия производится капитальный ремонт автодороги Р-351 Екатеринбург – Тюмень на участках общей протяженностью более 50 км.

В Новгородской области – капитальный ремонт автодороги А-122 на участке протяженностью 17 км.

В городском округе Тольятти осуществляется капитальный ремонт путепровода на улице Борковской и др.

Если подробнее остановиться на Пензенской области, то основной



объект, где в настоящее время сосредоточены силы компании, – это строительство автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке с 466-го по 487-й км – обход города Спасска, где ООО «АвтоВолгастрой» выступает генеральным подрядчиком. Это важный и социально значимый объект, который давно ждали как горожане, так и автомобилисты. Согласно проекту новая дорога протяженностью 23 км будет иметь четыре полосы движения с пятиметровой разделительной полосой. На ней будет устроено осевое барьерное ограждение и освещение. Дорожники возведут мосты через реки Студенец и Шелдаис, три транспортных развязки, которые обеспечат связь с существующей трассой М-5 и дорогой местного значения Спасск – Дерябкино, пять сельхозпереездов и три водопропускные трубы. Дорога будет в цементобетонном исполнении.

Стоит отметить, что в процессе строительства применялись инновационные технологии. Например, при закреплении грунтов предусматривался метод струйной цементации – высоконапорная струя цементного раствора разрушает и одновременно перемешивает грунт с цементным раствором. После его затвердевания образуется новый материал – грунтобетон, обладающий высокими прочностными и деформационными характеристиками.

Объезд начинается почти на границе Мордовии и Пензенской области и заканчивается в километре за селом Дубровка. Участок спроектирован в обход населенных пунктов, что позволит увеличить пропускную способность вдвое, а также снизить социальную напряженность населения и улучшить экологическую обстановку Спасска и всего района. Сейчас трасса фактически представляет собой городскую улицу с интенсивным движением транзитного и местного транспорта и пешеходов. При этом на всем участке к трассе в

одном уровне примыкают местные дороги. Интенсивность движения в пределах Спасска достигает 18 тыс. автомобилей в сутки. К 2033 году прогнозируется увеличение трафика до 32,88 тыс. автомобилей в сутки. Стоит добавить, что окончание строительства контрактом предусматривалось в 2026 году, однако благодаря техническим возможностям подрядной организации, а также заблаговременному финансированию объект планируется сдать в эксплуатацию уже в конце 2024 года.

Стратегическая задача

Впрочем, есть одна проблема, которая волнует не только руководство ООО «АвтоВолгастрой», но и все подрядные дорожные организации области, – это нехватка профессиональных кадров. Она началась еще несколько лет назад и сегодня, пожалуй, достигла своего пика. Свой вклад вносит и строящаяся в соседнем регионе трасса М-12, которая оттягивает часть рабочей силы. В настоящее время общая численность коллектива компании достигает трех тысяч человек, при этом дефицит по ряду специальностей составляет около 30%. Борьба за профессиональные кадры на рынке труда идет серьезная, и ООО «АвтоВолгастрой» ищет собственные пути восполнения кадров, причем не разово, а на системной основе.

Один из вариантов – это взаимодействие со средними и высшими профильными учебными заведениями. К примеру, с предложением о сотрудничестве руководство компании обратилось в Саратовский государственный технический университет имени Ю.А. Гагарина. Суть предложения в том, что компания готова оплачивать обучение желающим студентам, которые показывают хорошие результаты в учебе, с условием последующей отработки на предприятии. Также организация напрямую контактирует со студентами профильных вузов. Так, в летнем сезоне 2023 года на объектах ООО «АвтоВолгастрой» практику проходили порядка 50 молодых людей (с выплатой заработной платы), и часть из них остались работать на предприятии в условиях срочных договоров.

«В последние годы заметно серьезное увеличение финансирования дорожной отрасли в части модернизации существующей сети автодорог как федерального, так и регионального значения, – отмечает Алексей Петров. – Но реализация национальных проектов невозможна без решения кадровой проблемы. Она требует пристального внимания не столько со стороны подрядных организаций, сколько от регулятора. Потому что стратегические задачи требуют стратегических решений».





Не словом, а делом

Дорогам нужны профессионалы

Компания «ЛИДЕР-СТРОЙ» была образована в городе Рязань в 2010 году. Компания сделала ставку на интенсивное развитие и расширение географии своего присутствия на рынке дорожно-строительных и ремонтных работ. За это время создана мощная производственная база и наработан огромный опыт реализации государственных контрактов, построены и отремонтированы в общей сложности более 800 км дорог в Рязанской, Нижегородской, Пензенской областях и других регионах России. Все это позволяет говорить о том, что ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» не словом, а делом подтверждает свое название, являясь одним из лидирующих дорожных предприятий на территории европейской части России.

Начинали с ремонта

Как и многие другие компании, ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» начинало свою деятельность с небольших заказов. Одним из первых было выполнение работ по ремонту дороги в городе Рязани. Далее последовали несколько лет интенсивного развития: компания боролась за каждый контракт, нарабатывала опыт работы, осваивала технологии, создавала материально-техническую базу и профессиональный коллектив. Уже в 2015 году это позволило выйти на федеральный уровень. В частности, на ремонт федеральной автодороги М-5 «Урал» в Рязанской области. Постепенно компания не только закрепилась в этом регионе, но и вышла в соседние.

В настоящее время организация выполняет полный комплекс дорожных работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и строительству автомобильных дорог регионального и федерального значения. В том числе собственными силами изготавливает и устанавливает дорожные знаки, монтирует барьерные ограждения, устраивает горизонтальную и вертикальную разметку. Ежегодно силами компании производятся ремонты и капитальные ремонты более чем на 150 км федеральной сети. Заказчиками компании являются ФКУ Упрдор «Москва – Нижний Новгород», ФКУ «Поволжуправдор», ФКУ Упрдор «Москва – Волгоград», ГКУ «Дирекция дорог Рязанской области», АО «Корпорация развития Рязанской области» и другие.

«Правильный путь таков: усвой то, что сделали твои предшественники, и иди дальше, – цитирует слова Льва Толстого исполнительный директор ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» Геннадий Клеутин, когда рассказывает о стратегии компании на рынке дорожно-строительных и ремонтных работ. – Мы проанализировали методы дорожного строительства, поставили на службу новейшие технологии и современные материалы, лабораторный и строительный контроль, стали использовать уникальные производственные мощности, не боимся рисковать, внедряя нестандартные решения».

Содержание

На сегодняшний день одно из основных направлений работ – содержание автомобильных дорог федерального значения. В портфеле заказов на текущие годы – содержание участков М-5 «Урал», Р-22 «Каспий», Р-132 «Золотое кольцо» общей протяженностью более 350 км в пределах Рязанской области. Основными требованиями федерального заказчика являются: обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта, доведение до высокого уровня показателей нормативного состояния автотрассы на основе использования инновационных технологий, обеспечивающих повышение качества и сокращение сроков работ в дорожном строительстве, увеличение межремонтного периода и снижение эксплуатационных затрат.



В настоящее время силами компании производится ремонт автодороги регионального значения Рязань – Ряжск – Александрово-Невский – Данков – Ефремов в Александрово-Невском и Ряжском районах Рязанской области (заказчик – ГКУ «Дирекция дорог Рязанской области»). Работы проводятся в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги». Эта автодорога – крупнейшая транспортная артерия региона, поскольку связывает четыре района с областным центром, соединяет Рязанскую и Липецкую области, а также входит в опорную сеть автомобильных дорог РФ. В текущем дорожно-строительном сезоне к нормативу привели более 20 км дорожного полотна. Специалисты выполнили фрезерование старого дорожного покрытия и укрепили основание дороги методом холодной регенерации. Также контрактом предусматриваются устройство нескольких слоев асфальтобетона, укрепление обочин, установка дорожных знаков, ремонт остановочных павильонов и нанесение разметки. Завершающий участок от поворота на деревню Норовка до пересечения с трассой Р-22 «Каспий» будет приведен к нормативу в следующем году.

В прошлом году в рамках работ по развитию внутреннего туризма в стране на федеральной трассе Р-132 «Золотое кольцо» на участке от г. Михайлова до с. Полярково Рязанской области (Заказчик ФКУ Упрдор «Москва – Волгоград») проведен капитальный ремонт протяженностью более 13 км с переустройством двухполосной дороги до четырехполосной, соответствующей по нормативу дороге первой категории. В ходе работ произведено уширение дорожного полотна, полностью заменено старое основание дороги. Устроено усиленное основание дороги путем укладки тощего бетона и покрытия в несколько слоев асфальтобетона. Полностью заменен водоотвод с заменой водопропускных труб и устройством локальных очистных сооружений, проведен перенос линий электропередачи. Безопасность обеспечена устройством осевого барьерного ограждения на всем протяжении, освещения и светофорного регулирования перекрестка с наиболее интенсивным движением. Новый участок дороги значительно повысил пропускную способность туристического направления с максимальным обе-

спечением безопасности движения.

В текущем году ремонт федеральной трассы Р-132 «Золотое кольцо» продолжен на участке 13 км от с. Полярково до с. Захарово Рязанской области. В ходе ремонта полностью заменены верхний слой основания и два слоя покрытия, защитный слой, покрытие и деформационные швы на двух мостах через реки Яропол и Жрака. Произведено укрепление обочин, нанесена разметка термопластиком. Все работы на сегодняшний день завершены досрочно. В следующем году будет еще отремонтировано продолжение дороги протяженностью еще 14 км от с. Захарово до с. Елино Рязанской области.

Оздоровить транспортные артерии

Пристальное внимание со стороны заказчика в лице Росавтодора уделяется федеральным трассам М-7 «Волга» и М-5 «Урал». Обе трассы ежегодно приводятся в нормативное состояние – этого требуют как повышающиеся требования к комфорту, безопасности, скорости передвижения, так и возрастающая интенсивность движения. Так, по М-5 «Урал» идут трансконтинентальный грузовой и пассажирский потоки, которые заметно возросли за последние два года, когда была объявлена политика разворота на Восток. На автодороге М-5 «Урал» ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» работает еще с 2015 года. Силами компании проводится не только содержание этой дороги в границах Рязанской области, но и более капиталоемкие работы, в том числе капитальные ремонты и строительство. Так, в 2018 году компания завершила строительство транспортной развязки на 189-м км автодороги М-5 «Урал» (заказчик – ФКУ «Поволжуправдор»). Развязка позволила ликвидировать очаг аварийности, распределить городской и транзитный транспорт, а также почти вдвое увеличить пропускную способность магистрали на этом участке – до 37 тыс. автомобилей в сутки.

Еще одна стратегически значимая автодорога – М-7 «Волга». В настоящее время силами ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» продолжаются работы по ремонту этой автодороги на участках с 340-го по 365-й км (на начало сентября завершено 80% в Нижегородской области, а также на

других участках протяженностью более 60 км производятся работы по замене защитного слоя покрытия путем фрезерования старого и устройства двух слоев асфальтобетона (заказчик – ФКУ Упрдор «Москва – Нижний Новгород»).

Хотя ремонты являются необходимым условием поддержания автотрассы в нормативном состоянии, максимально безопасный проезд по федеральным дорогам можно обеспечить лишь при помощи капитального ремонта и реконструкции с увеличением числа полос движения и разделением потока, отмечает Геннадий Клеутин. Со своей стороны ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» готово приложить максимум усилий в сотрудничестве с федеральными заказчиками по улучшению качества дорожной сети.

На страже безопасности

В настоящее время дорожники готовятся к периоду зимнего сезона содержания автодорог. Основными факторами, влияющими на безопасность движения в зимний период, являются деформации на дорожном покрытии (ямочность, коллейность), образование зимней скользкости, плохая видимость элементов обустройства – дорожных знаков, световозвращающих элементов, разметки. Задачей компании является исключение всех этих рискованных параметров. Специалисты ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» производят круглосуточное наблюдение за ситуацией на дорогах. На трассах дежурят оперативные механизированные бригады. В случае выявления деформаций и разрушений в зимний период выполняется ремонт поврежденной покрытия литой асфальтобетонной смесью. Использование этого инновационного материала является большим преимуществом над холодными смесями, применяемыми ранее. ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» каждые полгода проводит тщательный анализ, по результатам которого выявляются очаги аварийности на дорогах. После этого оперативно разрабатываются мероприятия по ликвидации потенциально опасных участков, выявленных за отчетный период.

Для борьбы с зимней скользкостью автопарк ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» насчитывает десятки единиц снегоуборочной техники, оснащенной самым современным

оборудованием, позволяющим в полтора-два раза увеличить очищаемую от снега площадь при одном проходе, а также с возможностью распределения как песко-соляной смеси, так и не имеющих большого распространения в России, но очень эффективных соляных рассолов и чистых хлоридов. Преимущества материалов очевидны: это техническая соль, которая обладает повышенной плавящей способностью и лучше закрепляется на покрытии, благодаря чему снижается количество работ по очистке покрытия, уменьшаются затраты техники на перепробеги для загрузки, а самое главное, сокращается время обработки дорожного покрытия и начала работы реагентов. Уже в октябре заготовка всех материалов в необходимом объеме была завершена.

В числе лучших – по праву

Особое место в компании уделяется производству качественной продукции для выполнения дорожных работ. Асфальтобетонный завод, имеющий в своем составе две асфальтосмесительные установки AMMANN SB-210 и AMMANN UB-340, бетоносмесительную установку LIBHERR, выпускает все виды горячих асфальтобетонных и бетонных смесей под непрерывным контролем аттестованной лаборатории. Парк техники включает в себя современную дорожную технику, грузоподъемные машины для монтажных работ, механизмы для бетонных и земляных работ. Автомобильно-тракторный парк представлен известными мировыми брендами. На технике для точного планирования земляного полотна и нижних слоев дорожной одежды установлены системы автоматизированного управления. Для определения позиционирования техники используется высокоточное геодезическое оборудование, принимающее сигналы глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и GPS.

Но современной техникой надо уметь управлять, а для этого необходимы профессиональные кадры. Сегодня остро ощущается дефицит именно рабочих, механизаторов, линейных специалистов. Чтобы как-то восполнить эту нехватку, ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» тесно сотрудничает с профильными учебными заведениями, занимающимися подготовкой кадров для дорожной отрасли региона. В частности, есть соглашение с Ряжским колледжем имени Героя Советского Союза А.М. Серебрякова. Согласно этому документу компания приглашает на практику студентов, лучшим из которых предоставляет возможность начать свою производственную карьеру в компании. «Для быстрого вхождения в коллектив и освоения стиля работы организации используем работу наставников, которые щедро делятся своим опытом и знаниями с молодым поколением», – добавил Геннадий Клеутин.

Профессионализм компании был признан на самом высоком уровне: результаты ее работы были отмечены государственными наградами Президента Российской Федерации, а также благодарственными письмами от руководства Росавтодора и ряда регионов. Кроме того, с 2015 года компания ООО «ЛИДЕР-СТРОЙ» является участником Федерального реестра «Всероссийская Книга Почета» – в него включаются лучшие организации и предприятия Российской Федерации. Как известно, в отличие от других конкурсных мероприятий, в которые на платной основе может попасть любая организация, – в реестр «Всероссийская Книга Почета» организация включается бесплатно и исключительно на основании рекомендаций региональных и муниципальных органов власти – авторитетных государственных институтов.



Дороги со знаком качества

Это основная стратегия ООО «СтройКапиталлГрупп»

Компания «СтройКапиталлГрупп» была образована в Рязани в 2008 году. Как и многие другие, компания начинала, что называется, с нуля, купив производственные площади у обанкротившегося ДЭПа. На тот момент в собственности имелся лишь старый АБЗ и небольшой парк техники, но было желание работать. Компания делала все, чтобы закрепиться на рынке и зарекомендовать себя как надежный подрядчик для реализации государственных контрактов. В настоящее время предприятие занимается содержанием участков федеральных автодорог, а также выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ по ремонту, капитальному ремонту и строительству дорог регионального и федерального значения в Рязанской, Пензенской и других областях Центральной России. Всего за время работы силами компании выполнен ремонт более чем 60 км автодорог, рассказал генеральный директор ООО «СтройКапиталлГрупп» Виктор Меркушкин.

Для того чтобы достичь поставленной цели, ставка была сделана на профессиональный коллектив и развитие собственной мощной производственно-технической базы. На сегодня она включает в себя три современных асфальтобетонных завода, которые производят асфальтобетонную смесь по новым ГОСТам. Мощностью одного из АБЗ – 240 тонн в час, – это один из самых крупных на сегодня АБЗ в Рязанской области. При этом он обладает уникальным функционалом, позволяя интегрировать переработанные асфальтобетонные покрытия в состав новой смеси. Технология укладки дороги при этом остается традиционной: материал равномерно распределяют и уплотняют с помощью катков. Благодаря долговечности дорог из гранулята расходы на их обслуживание и ремонт могут быть ниже, чем при традиционных подходах.

Для контроля качества входящих материалов и собственной продукции работают две дорожно-испытательные лаборатории, оснащенные точным современным измерительным оборудованием. В парке техники насчитывается более ста единиц, в том числе ресайклер, три фрезы, 40 единиц самосвальной техники и др. Поскольку большая часть техники приобреталась недавно, то проблем с ее заменой и ремонтом нет, однако на будущее просчитываются варианты ее замены на китайские аналоги. Численность коллектива достигает 250 человек. «Наше преимущество – неформальное отношение к качеству, – объясняет Виктор Меркушкин. – Мы очень хорошо понимаем, что для государственного заказчика важна не только исполнительская дисциплина подрядчика, но и



стабильное качество выполнения работ. Со своей стороны мы стремимся работать на совесть, хотя бы потому, что это выгодно – не придется исправлять недочеты в рамках гарантийных обязательств. К тому же мы дорожим тем авторитетом, который уже наработан нашей компанией».

Одним из основных направлений деятельности ООО «СтройКапиталлГрупп» является содержание дорог. В настоящее время компания занимается обслуживанием участков федеральной автодороги М-5 «Урал» протяженностью 119 км. Надо сказать, что это важнейшая транспортная магистраль, которая проходит по территории центральной части России, и одна из самых загруженных: на нее приходится почти 6% пробега 12-тонных грузовиков. В настоящее время интенсивность движения по ней возрастает в силу переориентации экономики России на восточное направление. Кроме того, в сфере ответственности компании – еще 125 км автодороги федерального значения Р-132 «Золотое кольцо». Это также важный экономический и туристический маршрут центральной части России, который является связующим звеном между местными районными центрами. Так что социальная и экономическая значимость обеих транспортных артерий очень высокая. Задача дорожников – обеспечить беспрепятственный и безопасный проезд по ним в любое время года.

Если говорить про летнее содержание, то основные виды работ – это ямочный ремонт, устранение трещин и колеиности с помощью различных, в том числе традиционных, технологий. К примеру, хорошо

себя зарекомендовала технология устройства тонких ремонтных слоев дорожных покрытий, когда после фрезерования кладется тонкий слой асфальта в 3 см с небольшим выравниванием. Если нет крупной сетки трещин, то эта технология позволяет продлить срок службы дорожных одежд на три-четыре года. В частности, эта технология применяется на автодорогах ФКУ «Поволжуправтодор». Что касается устранения ямочности, то эти объемы работ достигают 10 тыс. кв. м в год. Но эта цифра постепенно уменьшается, поскольку финансированию содержания дорог уделяется все больше внимания, благодаря чему трассы постепенно приводятся в нормативное состояние, отмечает Виктор Меркушкин.

Конечно, самым горячим временем для содержания является зимний сезон, когда от дорожной организации требуется быстрота реагирования, высокая организованность, в том числе при распределении механизации, обеспеченность необходимой техникой и материалами. Стоит подчеркнуть, что в последние годы заказчики в лице управлений Росавтодора взяли курс на более раннюю контрактацию, и дорожники всячески приветствуют такую практику. Она позволяет осуществить закупку еще накануне – в декабре, а не в высокий сезон, когда цены на самые необходимые позиции могут вырасти вдвое. А так как объемы могут превышать 100 тыс. тонн, то это существенная экономия. Благодаря такому подходу дорожникам не приходится брать кредиты на оборотные средства. И, конечно, это положительно сказывается в целом на качестве производства

работ и скорости выполнения контрактов.

Впрочем, есть и негативные моменты: из-за дефицита дорожного фонда контракты на содержание сейчас заключаются не на пять лет, а всего на два года. «Это минус, поскольку уменьшаются горизонты планирования, – комментирует Виктор Меркушкин. – Компании труднее развиваться в таких условиях. К примеру, дорожную технику можно брать в лизинг минимум на три года. А двухгодичные контракты не позволяют полностью закрыть свои обязательства». То есть дорожным подрядным организациям, занятым на содержании, для более устойчивого состояния выгоднее вернуться к заключению пятилетних контрактов, как это было раньше.

Конечно, ремонты в рамках содержания позволяют обеспечить бесперебойное и беспрепятственное передвижение по федеральным автодорогам, однако для приведения их в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние нужны более капитальные работы. Заказчиком в лице ФКУ «Поволжуправтодор» проводится системная работа в этом направлении. Так, в прошлом году силами ООО «СтройКапиталлГрупп» был осуществлен капитальный ремонт М-5 «Урал» на участке с 286-го по 297-й км в Шилловском районе Рязанской области. В рамках проекта дорога была расширена с двух до четырех полос. Дорожники укрепили обочины и кюветы, построили тротуары и водосборники с проезжей части, переустроили опоры освещения. Также на объекте появились барьерное ограждение, новые дорожные знаки и разметка из термопластика. Вообще же в ближайшем пятилетнем плане дорожной деятельности.

Еще одна сфера приложения – это автодорога Р-132 «Золотое кольцо», которая до последнего времени находилась в плачевном состоянии. После передачи ее в федеральную собственность стоит задача привести ее в нормативное состояние. В 2023–2024 годах силами ООО «СтройКапиталлГрупп» на этой дороге производится капитальный ремонт на участке протяженностью 8 км. В частности, дорожники отфрезеруют отслуживший свой срок асфальт, очистят поверхность от крошки и пыли, на подготовленных участках устроят выравнивающий слой, который позволит повысить устойчивость основания дороги к высоким нагрузкам. Поверх него уложат верхний слой покрытия из износостойкого щебеночно-мастичного асфальтобетона. Расширение дороги Р-132 имеет важное значение как для местного, так и для межрегиональ-

ного сообщения. После окончания всех работ пропускная способность дороги возрастет вдвое – до 13 тыс. автомобилей в сутки.

Региональные дороги не менее значимы для экономики и жизнедеятельности населения, тем более что на них частично перераспределяются транзитные грузовые потоки с федеральных трасс. В текущем году ООО «СтройКапиталлГрупп» задействовано на ремонтах участков региональных дорог Рязанской области, в том числе в рамках нацпроекта «Безопасные качественные автодороги». В частности, производится ремонт автотрасс регионального значения в Шацком и Захаровском районах общей протяженностью почти 50 км (заказчик – ГКУ «Дирекция дорог Рязанской области»).

В условиях санкционного давления и других происходящих изменений в экономике страны рынок производства дорожно-ремонтных и строительных работ испытывает ряд негативных тенденций. В частности, давно назрела необходимость реформы ценообразования. «Сметы должны идти в ногу со временем, – подчеркивает руководитель организации. – Сметную документацию необходимо разрабатывать на основе коммерческих предложений и рыночных расценок, тогда у заказчика и подрядчика будет реальная картина по затратам. Пока же с момента разработки проекта до прохождения экспертизы и выхода на объект проходит два-три года. За это время картина может кардинально измениться, а цена вырасти в несколько раз. Так что пожелание всех дорожников – чтобы проекты делались качественно и быстро». Вариантом решения проблемы также может стать расширение практики применения контрактов жизненного цикла (КЖЦ), когда подрядная организация собственными силами проектирует, строит и содержит участок дороги. В этом смысле проектные ошибки сводятся к минимуму, так же как и ряд других издержек.

Еще одна проблема, которая волнует участников рынка, – это бесконтрольный рост стоимости на основные строительные ресурсы и ГСМ. К примеру, цена на соль в сезон взлетает в два раза без каких-либо реальных причин. Естественно, разница не закладывается в сметы, а компенсируется из прибыли дорожной организации. Просчитать рентабельность просто невозможно. В такой ситуации ставку можно делать только на собственные силы и мощности. Чтобы выдержать все требования качества и не уйти в минус, компания старается перейти на самообеспечение. Так, в собственности есть карьер, где добываются инертные материалы, завод по производству минерального порошка, битумохранилище и т.д. Это позволяет снизить затраты, ведь если закупать все в сезон и работать с колес, неизбежно будут проблемы и простои. «Комплексный подход позволяет контролировать все производственные и организационные процессы, срок и качество производства работ. А глобализация и аутсорсинг хороши только при стабильном развитом рынке», – говорит Виктор Меркушкин.

Наконец, невозможно не остановиться на проблеме дефицита кадров. Сегодня дорожным предприятиям не хватает рабочих таких специальностей, как крановщик, машинист бульдозера, асфальтоукладчика, катка и т.д. Средний возраст работающих достигает 55–60 лет, а молодежь не стремится идти в отрасль. «Если мы хотим и в дальнейшем обеспечить стабильность работы дорожного комплекса, то нужно уже сейчас восполнять этот дефицит и предпринимать кардинальные меры, – предупреждает он. – Ведь наши дороги по-прежнему будут иметь стратегическую значимость для развития региона и страны в целом».





ГЕО-ПРОЕКТ
ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЙ
ИНСТИТУТ

У истоков новых направлений

Группа компаний «ГЕО-ПРОЕКТ» – мы даем начало дорогам будущего!

Современные автомобильные дороги давно перестали быть просто линейными объектами. Это сложные инженерные сооружения, в состав которых зачастую входят мосты, развязки и путепроводы. От того, насколько качественно будет разработан проект, зависят скорость, комфорт и безопасность передвижения. Проектно-изыскательский институт «ГЕО-ПРОЕКТ» входит в число крупнейших в России и осуществляет работы по проектированию и инженерным изысканиям в сфере дорожно-транспортного строительства. Компания работает на рынке проектирования с 2007 года, и сегодня на ее счету более 3800 объектов различной категории сложности по всей России, в том числе на территории Пензенской области.

ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» находится в Санкт-Петербурге. Филиалы и обособленные подразделения компании расположены во всех крупных городах, где организованы управления Росавтодора (ФКУ). Основными направлениями деятельности являются проектирование автомобильных и железных дорог, транспортных развязок, мостов, тоннелей и коммуникаций. В числе других направлений – полный комплекс инженерных изысканий, сметные расчеты, авторский надзор, технический консалтинг, аудит проектов транспортного строительства. Значительный практический опыт и наличие собственной материально-технической базы позволяют осуществлять все виды работ по проектированию и инженерным изысканиям любого масштаба и сложности, рассказала руководитель Саратовского обособленного подразделения ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» Ирина Кузнецова.

Один из филиалов группы компаний «ГЕО-ПРОЕКТ» расположен в городе Саратове. Ежегодно силами специалистов выполняются более 50 проектов. В настоящее время в разработке находятся сразу несколько значимых проектов. В частности, продолжается приведение в нормативное состояние федеральной автодороги М-5 «Урал». В рамках этой работы ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» разрабатывает проектную документацию на капитальные ремонты нескольких участков этой автодороги. Напомним: Росавтодор последовательно проводит работы по ее расширению с двух до четырех полос, что позволило увеличить пропускную способность и повысить безопасность движения. Только на территории Пензенской области трасса получила четырехполосное исполнение на ста километрах.

Эта работа сейчас продолжается и в более капиталоемких проектах. Так, ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» продолжает проектирование ряда объектов нового строительства. Все они достаточно сложные, поскольку содержат в себе не только проектные решения непосредственно по самой дороге, но и множество искусственных сооружений – мостов, путепроводов, водопропускных труб. Необходимость объясняется сложностью рельефа: трасса пересекает овражные сети, реки, ручьи. Кроме того, требуется перепроктирование по нормативам большого количества коммуникаций, что зачастую сопряжено с длительным временем ожидания из-за регламентов ресурсоснабжающих организаций.

Ирина Кузнецова подробнее остановилась на проектах, которые в настоящее время находятся в стадии разработки. Часть из них касается М-5 «Урал» от Москвы до Челябинска через Рязань, Пензу, Самару, Уфу. Это не только самая



протяженная (чуть более двух тыс. км) автотрасса в России, но и одна из самых загруженных. Некоторые участки проходят через населенные пункты, что снижает скорость движения и не способствует безопасности. Именно эти проблемы призваны решить обходы. Так, в настоящее время идет разработка проекта строительства автодороги М-5 «Урал» на участке обходов населенных пунктов Умет, Аким-Сергиевка и Зубова Поляна (с 411-го по 466-й км). Заказчиком является ФКУ «Поволжуправтодор». Маршрут проектируемой федеральной трассы расположен на территории Рязанской области и Республики Мордовия и проходит по Сасовскому, Зубово-Полянскому и Торбеевскому районам. Это будет дорога категории 1Б с четырьмя полосами движения и расчетной скоростью движения 120 км в час.

Одновременно продолжается разработка проекта на строительство и реконструкцию М-5 «Урал» на участке от 466-го до 487-го км. Это обход г. Спасск в Пензенской области (заказчиком также выступает ФКУ «Поволжуправтодор»). Трасса проектируемого участка протяженностью 23 км начинается на границе Республики Мордовия и Пензенской области на 466-м км существующей автодороги, далее уходит в южном направлении и на 3-м проектом километре пересекает реку Студенец, на 7-м км пересекает автодорогу Спасск – Мордовский Пимбур, на 9-м км –

реку Кока (р. Черчерка), на 18-м км – реку Шелдаис, на 23-м км выходит на существующее направление (км 490 автодороги М-5 «Урал») и заканчивается в километре за селом Дубровка. «Таким образом, трасса автодороги обходит оба населенных пункта, – пояснила Ирина Кузнецова. – По длине трассы, количеству искусственных сооружений и стоимости строительства наши специалисты выбрали наиболее экономически эффективное решение. Его реализация обеспечит наименьший общий размер дисконтированных затрат и итоговый коэффициент аварийности».

Еще один проект модернизации этой автотрассы будет реализован в соседней Самарской области. Это строительство и реконструкция автодороги М-5 на участке с 1034-го по 1042-й км в Красноярском районе. Его необходимость вызвана тем, что нынешнее состояние транспортной артерии сдерживает социально-экономическое развитие региона, поскольку не обеспечивает современных требований по качеству, пропускной способности и безопасности передвижения. Реализация этих проектов позволит вывести транзитный грузовой поток за границы населенных пунктов, ликвидировать аварийно-опасные участки на старых направлениях М-5, обеспечить безопасное и быстрое движение. Это положительно скажется на экологической обстановке районов и социально-экономической жизни

регионов: упростятся логистические задачи, снизятся затраты на перевозку грузов. В целом в ближайшие пять лет федеральную трассу М-5 «Урал» приведут в нормативное состояние на всем протяжении – эти работы включены в общероссийский пятилетний план дорожной деятельности.

С учетом масштаба, сложности и значимости проектируемых объектов всегда стоит вопрос обеспечения качества исходной документации и изыскательских работ. Здесь важным фактором является то, что ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» собственными силами осуществляет полный комплекс изыскательских работ, причем стоит отметить, что разработанный внутренний регламент на их проведение куда более жесткий, чем в действующей нормативной базе. Так, при геодезических изысканиях активно применяется система полевого контроля, в его рамках результаты работы одной бригады проверяют их коллеги из другой экспедиции, выезжая на место и производя замеры в реперных точках. Такой подход позволяет исключить погрешности и ошибки. При проведении геологических изысканий в обязательном порядке осуществляется видеозапись процесса бурения грунтов, причем особое внимание уделяется последнему подъему проб, когда видна глубина бурения скважины. В ответственности компании имеется весь комплекс необходимого

оборудования по последним требованиям нормативной базы.

Законодательство по отношению к проведению изыскательских работ заметно ужесточилось. Теперь выполнение геологических работ требуется на более ранней стадии, причем в достаточно большом объеме. Тогда как средств на это в смете не предусмотрено. В итоге проектная организация вынуждена проводить ряд работ за счет собственных оборотных средств, иначе просто не сможет получить положительное заключение Главгосэкспертизы. «В связи с этим возрастает риск ухода с рынка проектирования мелких организаций, а крупные проектные институты не смогут вкладываться в свое развитие из-за минимальной или отрицательной рентабельности, – рассуждает Ирина Кузнецова. – Чтобы исправить эту ситуацию, необходимо, во-первых, подтянуть нормативную базу к существующим реалиям. А во-вторых, в структуре заказчика должны быть специалисты, которые могут профессионально рассчитать техническое задание на изыскания».

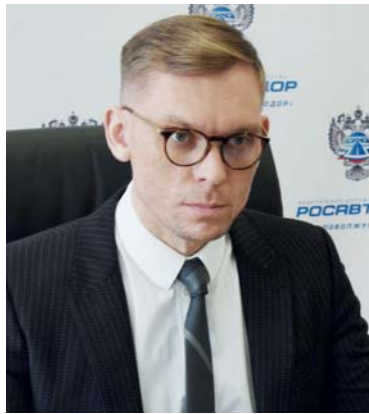
Также необходимым условием качества разработки сложных проектов является применение ТИМ – технологий информационного моделирования. В настоящее время практически все технические задания по объектам содержат пункт о необходимости использования ТИМ и разработки информационной модели. Однако до сих пор нет условий для полноценного ее использования на всем протяжении жизненного цикла ОКС. «Дело в том, что ТИМ – это командная игра, в которой должны участвовать сразу все три стороны: генеральный проектировщик, заказчик и дорожная подрядная организация, которые должны работать в единой среде, – объясняет Ирина Кузнецова. – Однако сейчас редко кто может играть в эту командную игру, поскольку лишь проектировщик может полноценно использовать эту модель. Но я предполагаю, что рынок все же придет к пониманию необходимости ТИМ уже в ближайшие годы. Со своей стороны, мы не теряем времени, наращиваем свои компетенции, совершенствуем мастерство в работе с «цифрой».

Стоит добавить, что эти усилия не остались незамеченными профессиональным сообществом. В 2021 году компания ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» заняла второе место в номинации «Информационное моделирование транспортных коммуникаций» на V Всероссийском конкурсе «ВМ-технологии 2020/2021», организованном при поддержке Минстроя РФ и Росавтодора. На конкурс была представлена информационная модель объекта «Строительство обхода г. Медынь». Была разработана полноценная цифровая 3D-модель объекта, содержащая весь необходимый объем данных, таких как инженерно-геодезические, инженерно-геологические, гидрометеорологические и экологические изыскания, а также детально описывающая все проектные решения. Полнота проработки проектной документации выполнена с высоким уровнем детализации, позволяющей контролировать правильность принятых решений на всех этапах проектирования и взаимовыявлять все разрывы проектной документации между собой, исключая коллизии.

В целом ООО «ГЕО-ПРОЕКТ» намерен и в будущем наращивать свои компетенции в сфере ТИМ, поскольку это новый инструмент, который позволяет не только повысить качество проектирования, но и управлять инженерными данными, решать конкретные задачи на разных этапах строительства.



Строительство и реконструкция автодороги М-5 на участке с 1034-го по 1042-й км в Красноярском районе Самарской области



Безопасность, скорость, комфорт

Стратегический подход ФКУ «Поволжуправтдор»

Федеральное дорожное агентство продолжает системную работу по модернизации дорожной инфраструктуры страны. Автодороги расширяются, повышаются комфорт и безопасность передвижения по ним, строятся объезды населенных пунктов и объекты сервиса. В оперативном управлении ФКУ «Поволжуправтдор» находятся 12 автодорог в Рязанской, Пензенской, Ульяновской, Самарской, Оренбургской областях и Республике Мордовия общей протяженностью 2,3 тыс. линейных км, на которых расположены 261 мостовое сооружение и более 2 тыс. водопропускных труб. О том, как идет модернизация участков федеральной дорожной сети, в том числе на территории Пензенской области, рассказывает начальник ФКУ «Поволжуправтдор» Кирилл ВДОВИН.

– Кирилл Михайлович, как можно охарактеризовать состояние сети автомобильных дорог, подведомственных ФКУ «Поволжуправтдор»?

– Безопасность и комфорт дорожной сферы – основные принципы, которых мы стараемся придерживаться в своей ежедневной работе. Как результат – в настоящий момент участков, не отвечающих требованиям нормативов, становится все меньше. С учетом принятых от регионов автодорог почти 80% сети соответствуют нормативному состоянию, и мы стремимся к увеличению этой цифры. При этом интенсивность по сети за последние годы выросла на 10%, вблизи городов – до 20%. Мы продолжаем планомерную работу по расширению участков дорог и доведению их до параметров, соответствующих I категории, а значит, автомобилисты будут быстрее и комфортнее добираться до мест назначения.

Мы строим новые и поддерживаем в надлежащем состоянии уже имеющиеся. Так, в 2022 году привели в нормативное состояние за счет капитального ремонта и ремонта более 150 км федеральных автодорог. До 2026 года планируем ввести в эксплуатацию пять масштабных объектов строительства и реконструкции на трассе М-5 «Урал» общей протяженностью 98 км и приступим к строительству Южного обхода Рязани. Ежегодно мы выполняем большой объем ремонтных работ по всем регионам, основная часть которых приходится на самую загруженную дорогу – М5 «Урал».

– Каковы итоги выполнения программы ремонтных и дорожно-строительных работ на дорогах ФКУ «Поволжуправтдор» по результатам первого полугодия?

– Если акцентировать внимание на Пензенской области, то в текущем году ремонтные работы ведутся на нескольких объектах. Первый – капитальный ремонт автодороги М-5 «Урал» в Нижнеомовском районе Пензенской области на участке с 500-го по 505-й км. Его мы планируем закончить в 2024 году. Второй – капитальный ремонт автодороги Р-208 Тамбов – Пенза в Белинском районе на участке с 147-го по 157-й км. Окончание работ намечено на 2025 год. Также производится устройство слоев износа на автомобильной дороге М-5 «Урал», на участке с 633-го по 645-й км, являющемся обходом г. Пенза, который мы также планируем закончить в 2025 году.

После выполнения работ на объектах капитального ремонта будет реализован план по доведению этих участков с двух до четырех полос для движения, что в значительной степени повысит их безопасность, а также пропускную способность и максимальный габарит для проезда. Общая протяженность объектов составляет 26,8 км. Стоит отметить, что в текущем году подрядными организациями, осуществляющими работы на объектах капитального ремонта, запланировано выполнение части работ за счет собственных средств.

Еще один социально важный объект – строительство обхода города Спасска (автодорога М-5 «Урал» на участке с 466-го по 487-й км) в Пензенской области. Здесь завершение запланировано на 2024 год, но работы идут с опережением графика, хотя большая часть новой трассы прокладывается заново. Улучшение качества жизни как пешеходов, так и автомобилистов, здесь было в приоритете. Безопасность и тех, и других, комфорт передвижения грузового транспорта – основные задачи, которые мы призваны решить.

Что касается искусственных сооружений, то в настоящее время продолжается ремонт моста через реку Сура (левый) на 635-м км автодороги М-5 «Урал» (завершить работы планируется до 2025 года).

В соседних регионах в настоящее время также реализуются значимые проекты. Так, продолжается строительство и реконструкция участка дороги М-5 «Урал» с 1034-го по 1042-й км в Самарской области. Здесь мы уже расширили проезд до двух полос в каждую сторону, возвели транспортную развязку, в ближайшем будущем построим надземный пешеходный переход вблизи села Белозерки и обустроим стационарным освещением все 8 километров реконструкции, что положительно скажется на безопасности дорожного движения. Окончание работ запланировано на 2024 год. Этого очень ждут и автомобилисты, и местные жители.

В Республике Мордовия в Рязанской области продолжается строительство участка трассы М-5 в обход шести населенных пунктов. Объездная дорога протяженностью около 58 км позволит

вывести транзитный транспорт из следующих сел и поселков: Умет, Зубова Поляна, Аким-Сергеевка, Новые Выселки, Каргал, Зарубкино. Реконструируемый участок М-5 «Урал» с пересекаемыми дорогами, прилегающими территориями и населенными пунктами будет связывать комплекс дорожных сооружений: восемь мостов (через реки Вад, Кривуша, Лундан, Чиуш, ручьи Водолей, Теплый, через приток реки Лундан и бал. Кривуша), девять путепроводов, девять транспортных развязок в разных уровнях. С их помощью количество небезопасных пересечений и конфликтных точек будет минимизировано, что позволит увеличить пропускную способность федеральной трассы и прилегающих к ней дорог. В итоге на этой дороге скоростной режим увеличится до 90 км в час. Окончание строительства намечено на 2026 год.

– Какие новые технологии применяются на автодорогах, подведомственных управлению?

– В понимании обывателей слово «инновации» означает что-то вроде эксперимента. Нет, это не совсем так. Все инновационные технологии, применяемые при ремонте и в дорожном строительстве, соответствуют вновь введенным ГОСТам и стандартам. Инновации утверждаются Росавтодором и, учитывая состояние дорог, мы применяем различные новые технологии и материалы как при капитальном ремонте, так и при содержании действующей дорожной сети.

К примеру, технология устройства тонкослойных покрытий из битумоминеральной смеси толщиной 3 см позволяет восстановить большие объемы дорожного полотна малыми средствами, повысить износостойкость и улучшить фрикционные свойства покрытия. Технология устройства слоев дорожной одежды методом холодной регенерации позволяет ликвидировать появление отраженных трещин за счет однородности верхнего слоя основания. Повторное использование материала существующего покрытия дает существенную экономию денежных средств, при этом качество дорожного покрытия улучшается. Если говорить о ремонте мостовых конструкций, то здесь можно отметить широкое

применение композитных материалов. Если раньше элементы конструкции делались из оцинкованного металла, то сейчас применяются конструкции из пластика, который лучше эксплуатируется в различных погодных условиях.

– Если продолжить тему искусственных сооружений – как можно оценить состояние мостовых сооружений на сети дорог управления?

– Искусственные сооружения – неотъемлемая часть дорожной сети. В зависимости от рельефа их может быть больше или меньше, а это определенная специфика ремонта и содержания. Если говорить конкретно о Пензенской области, то в состав автодорог входят 84 мостовых сооружения общей длиной почти 6000 пог. м и 776 водопропускных труб. Безопасность передвижения по мостам во многом зависит от их состояния: асфальтобетонное покрытие, ограждение безопасности, перильное ограждение и прочее – их состоянию уделяется пристальное внимание. В целом искусственные сооружения на сети автомобильных дорог, подведомственной ФКУ «Поволжуправтдор» в Пензенской области, находятся в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии. По истечении нормативных межремонтных сроков и при появлении значимых дефектов объекты включаются в план работ, и после выделения средств из федерального бюджета производятся работы по повышению их эксплуатационных характеристик и приведению в нормативное состояние.

– Какова статистика по уровню ДТП на автодорогах, подведомственных учреждению?

– Один из важнейших показателей для нас – снижение смертности на дорогах, и здесь отмечается положительная динамика. Благодаря реализации мероприятий, направленных на ликвидацию мест концентрации ДТП и повышению безопасности дорожного движения, количество аварий за последние пять лет сократилось на 25% (с 665 до 497 ДТП), количество погибших уменьшилось на 38% (с 215 до 133 человек). Ежегодно совместно с ГИБДД разрабатываем и реализуем мероприятия, направленные на уменьшение количества оча-

гов аварийности. Об этом говорят и цифры статистики: количество ДТП, которым сопутствовали дорожные условия, также снизилось до 27 (по сравнению с 2017 годом, когда были зафиксированы 102 таких ДТП).

– В части сохранения дорог большую роль играет обеспечение весового контроля. Как он налажен на сети автодорог, подведомственных управлению?

– На нашей сети дорог располагаются 4 стационарных пункта весогабаритного контроля транспортных средств на участках автомобильных дорог Рязанской, Пензенской и Самарской областей. В 2021 году на всех контрольных пунктах произведена полная замена весового оборудования, системы видеонаблюдения и видеорегистрации, системы идентификации и управления движением транспортных средств. На всех пунктах созданы комфортные условия для совместной работы с представителями Ространснадзора по проведению весового и габаритного контроля транспортных средств, оформления результатов проведения весогабаритного контроля транспортных средств. Безусловно, это отличный результат проделанной работы в этом направлении, который невозможно было достичь без содействия Росавтодора.

– ФКУ «Поволжуправтдор» является организатором конкурса «Лучший объект дорожного сервиса». Как он помогает в решении основных задач развития сети автодорог?

– Жизнь диктует нам свои условия. В последнее время резко выросла внутренняя миграция, развиваются туристические маршруты, возросла и интенсивность движения по дорогам страны. Конечно, сфера придорожного обслуживания реагирует на такие запросы времени и совершенствуется. Все хотят не только ездить по хорошим дорогам, но и иметь возможность получать качественные услуги в пути, путешествовать с комфортом.

Конкурс «Лучший объект дорожного сервиса» проводится с 2016 года и призван помочь развитию современной инфраструктуры, способствовать повышению качества и культуры обслуживания участников дорожного движения. Качественный дорожный сервис имеет огромное значение не только для отрасли, но и для социально-экономических характеристик региона. Это и развитие территорий, и новые рабочие места, а значит, рост благосостояния граждан. Для этого ведется работа с потенциальными инвесторами, что способствует созданию благоприятных условий для развития малого и среднего бизнеса, объектов сервиса на федеральных автомобильных дорогах. К примеру, победитель 2019 года – придорожный комплекс ЕвроПарк – включает в себя гостиницу, глэмпинг, стоянку, детский развлекательный комплекс. Участие в конкурсе дало возможность заявить о себе на всю страну и рассказать об инвестиционной привлекательности региона в том числе. Участники конкурса на 2023 год еще не определены, но мы надеемся увидеть интересные заявки. В целом мы считаем правильным стратегический подход Росавтодора в деле модернизации сети автодорог – так достигается основная задача, поставленная регулятором, – обеспечение скорости, комфорта и безопасности на дорогах России.



Реконструкция М-5 км 1034 – км 1042 Самарская область

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

Юрий Бурьлин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Валерий Будумян – спецкоры «ТР»

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке выпуска губернатору Пензенской области О.В. Мельниченко, министру строительства и дорожного хозяйства Пензенской области А.Г. Гришаеву, министру цифрового развития, транспорта и связи Пензенской области С.Л. Балакину, заместителю руководителя аппарата – начальнику управления пресс-службы губернатора Пензенской области А.В. Попкову

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

На правах рекламы