Транспорт и дорожное хозяйство
Ростовской области
Приложение к информационно–аналитической газете «Транспорт России»

«Пандемия и особый санитарный режим, конечно, отразились на самочувствии донской экономики, в том числе – дорожно–транспортного комплекса. Тем не менее на Дону прошедший год оказался для отрасли в целом плодотворным. В 2020–м в нормативное состояние удалось привести в Ростовской области почти 670 км автодорог. Выполнены задачи национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»: снижено количество мест концентрации ДТП и число погибших в результате этих происшествий. Базовый перевозчик международного аэропорта «Платов» – авиакомпания «Азимут» – расширил географию полетов и пополнил свой воздушный флот двумя самолетами. Десятки новых автобусов обновили в минувшем году парк муниципальных транспортных предприятий Дона. У нас есть все необходимые ресурсы для того, чтобы дорожно–транспортный комплекс Ростовской области и впредь сохранял позиции динамично растущей сферы донской экономики. Уверен: отрасль и ее специалисты готовы к любым вызовам».

Губернатор Ростовской области
Василий ГОЛУБЕВ

Новое время – новые возможности

Экономика Донского региона ищет точки роста

Президент России Владимир Путин поставил амбициозную задачу – запуск нового инвестиционного цикла, в котором реальный рост инвестиций к 2030 году должен составить 70%. Взвешенная политика по введению ограничений, сохранение всех форм господдержки бизнеса и новые налоговые преференции оправдали себя: по итогам 2020 года объем валового регионального продукта в Ростовской области достиг 1,5 трлн руб. В текущем году в регионе планируется сохранить объем промпроизводства, объем строительных работ в жилищной и индустриальной сфере, частные инвестиции, экспорт продовольствия и продукции сельхозпроизводства на уровне прошлого года.

Основной задачей остается обеспечить устойчивый рост экономики и приток инвестиций. Для этого регион сделал ставку на высокотехнологичные конкурентоспособные компании и создание условий для их дальнейшего роста, а также на новые индустрии и их локализацию в Ростовской области. Сегодня в донском инвестпортфеле свыше 600 проектов. Плановый объем инвестиций превышает 520 млрд руб.; будут созданы 35 тыс. новых рабочих мест. Прорывные проекты реализуются в высокотехнологичных сферах – обрабатывающей и пищевой промышленности, машиностроении, сельхозпроизводстве и др. Особенно важное значение имеет реализация крупных инфраструктурных проектов в строительной и транспортной отраслях.

Один из таких проектов – строительство Ростовского транспортного кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации. Объем инвестиций по всем этапам проекта составит не менее 156 млрд руб. Само же развитие агломераций имеет самое принципиальное значение для дальнейшего роста и жилищного, и индустриального строительства, и множества смежных отраслей.

Важнейшая задача на сегодняшний день – обеспечить развитие ростовской агломерации по уже сложившимся «пространственным лучам» – новочеркасскому, таганрогскому и азовскому, осуществляя сближение городов и районов, входящих в агломерацию. Для достижения этой цели создан межведомственный совет по развитию территорий. Рост ростовской агломерации влечет необходимость развития как внутригородского, так и междугородного транспорта. Это значит, что модернизация и реализация программ комплексного развития транспортных систем очень актуальна.

Эффективная пространственная политика создает неограниченные возможности для роста индустрии гостеприимства. Это еще один источник новых возможностей для экономики Дона. В прошлом году россияне, ранее предпочитавшие отдых за рубежом, открыли для себя туристические продукты внутреннего рынка. В том числе самобытную Ростовскую область, которая входит в «золотую двадцатку», занимая в Национальном туристическом рейтинге 15–е место. На узнаваемость региона работает созданный в 2017 году туристский бренд «Вольный Дон», удостоенный гран–при в номинации «Брендинг территории» на международном конкурсе «PROбренд–2020». В прошлом году впервые в постсоветской истории возобновлены круизные морские перевозки. По Дону и Азовскому морю прошел лайнер класса «река–море» – четырехпалубный теплоход «Мустай Карим».

Начиная с 2017 года значительные бюджетные инвестиции – свыше 2 млрд руб. в год – направляются на обустройство общественных территорий донских городов и сел. Говоря о пространственном развитии, нельзя обойти стороной принципиальную задачу по внедрению федерального стандарта комплексного развития территорий. Это методическое руководство по освоению новых и реновации уже застроенных территорий призвано создать функционально разнообразные, компактные и безопасные города с комфортным жильем, высокой транспортной доступностью территории, отвечающие интересам жителей, бизнеса и власти.

С «коронавирусным» штормом справились

Транспортная отрасль Ростовской области наращивает обороты

Донской край – крупнейший транспортный узел на Юге России, перекресток глобальных транспортных грузопотоков. Здесь представлены практически все виды транспорта, но особую роль играет автомобильный, так как общая протяженность автодорог общего пользования, проходящих по территории области, составляет более 35 тыс. км. Чтобы нарастить ключевые конкурентные преимущества транспортного комплекса, к его развитию необходимо подходить системно. О том, как отрасль пережила время пандемии и какие перед собой ставит задачи, рассказывает министр транспорта Ростовской области Владимир ОКУНЕВ.

– Владимир Владимирович, прошлый год оказался непростым для транспортного комплекса страны из–за распространения COVID–19. Как вы оцениваете состояние этого сектора экономики в Ростовской области?

– Год прошел под знаком ограничений, введенных в связи с пандемией. Мы столкнулись с серьезным падением пассажиропотока, что, в свою очередь, сказалось на работе пассажирских транспортных предприятий и авиаперевозчиков. Это был довольно непростой год, но благодаря полученному опыту мы смогли сделать конкретные выводы и определить для себя приоритеты, которые станут основополагающими в работе в 2021 году. В первую очередь, это повышение безопасности работы транспортного комплекса, а также обеспечение высокой эффективности использования средств федерального и регионального бюджетов. Отдельно стоит отметить важность работы по формированию опорной сети автодорог и повышению эффективности функционирования пригородного пассажирского железнодорожного сообщения. Транспорт по–прежнему остается ключевым системообразующим звеном народного хозяйства, основой социально–экономического развития страны, и, следовательно, от эффективности работы предприятий дорожно–транспортной отрасли зависит дальнейшее экономическое благополучие Донского края.

В целом за 2020 год на развитие транспортного комплекса региона было направлено 19,5 млрд руб., из них более 87% – на дорожное хозяйство. В частности, на работы по содержанию дорог – 3,2 млрд руб. За этот период отремонтированы 504,5 км, капитально отремонтированы 142,8 км, реконструированы 21 км автодорог и 222 пог. м мостов и путепроводов. Для обеспечения бесперебойной транспортной связи особое внимание уделялось реконструкции участков автодорог в составе опорной сети региона. В частности, завершены работы по реконструкции I этапа подъездной автомобильной дороги к Ростовской АЭС в г. Волгодонске, введены в эксплуатацию участок автодороги с. Самбек – г. Снежное в районе построенного военно–исторического музейного комплекса ВОВ «Самбекские высоты» и участок автодороги г. Миллерово – ст. Вешенская в Кашарском районе. Реконструированы аварийные мост и путепровод на автомобильной дороге г. Ростов–на–Дону – г. Ставрополь в Целинском и Кагальницком районах. Реконструирован участок дороги г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская протяженностью 4,1 км.

– Если подробнее: каковы итоги реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году и планы на 2021 год?

– На территории региона в рамках проекта БКАД определены три городские агломерации: Ростовская (общая протяженность дорог 2011 км), Шахтинская (1102 км) и Таганрогская (501 км). В рамках БКАД в области реализуются три региональных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения». На реализацию проекта в целом предусмотрено более 42 млрд руб., за счет которых мы должны привести в нормативное состояние порядка 850 объектов.

В прошлом году в рамках регионального проекта «Дорожная сеть» выполнялись работы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту на 200 объектах, шесть из которых со сроком реализации в 2020–2021 годах. На реализацию проекта предусмотрено 7,3 млрд руб. По состоянию на начало 2021 года работы завершены на 193 объектах. В целом нам удалось достичь целевых показателей. На 2021 год запланировано к освоению 6,4 млрд руб., на которые будут выполняться строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт 148 объектов.

Неплохие результаты удалось получить в ходе выполнения мероприятий в рамках регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». Его финансирование в 2020 году составило 874 млн руб. Указанные средства были направлены на организацию автоматических пунктов весогабаритного контроля и обеспечение контрактов на осуществление дорожной деятельности, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла. Часть средств была направлена на приобретение программно–аппаратного комплекса для создания центра управления интеллектуальной транспортной системой Ростовской агломерации. В общем, если говорить о достижении целевых показателей, то в этом вопросе Ростовская область добилась поставленных целей. Более того, были перевыполнены значения по целому ряду показателей, в том числе по числу госконтрактов на осуществление дорожной деятельности с применением новых технологий; контрактов, осуществляемых на принципах контрактов жизненного цикла. На 2021 год запланировано освоить 220 млн руб.: область продолжит внедрение интеллектуальной транспортной системы, размещение пунктов весогабаритного контроля и т. д.

Что касается регионального проекта «Безопасность дорожного движения», то в рамках проекта из областного бюджета в текущем году будут выделены 265 млн руб. на нанесение дорожной разметки и установку барьерного ограждения на дорогах регионального значения. В 2020 году нанесено порядка 6 тыс. км дорожной разметки и установлено 3,1 тыс. пог. м барьерного ограждения. Средства областного бюджета освоены в полном объеме.

– Одним из показателей успешного выполнения нацпроекта БКАД является снижение уровня ДТП на дорогах.

– Совершенно верно. В результате принимаемых мер в Ростовской области обеспечена устойчивая тенденция по снижению аварийности на автомобильных дорогах общего пользования. В рамках нацпроекта эта задача определена как важнейшая. К 2024 году показатель социального риска на автомобильных дорогах региона не должен превышать 9 человек на 100 тыс. населения.

Если обратиться к статистике: число ДТП в 2020 году уменьшилось на 22,1%, количество погибших – на 4,1%, раненых – на 25,5% в сравнении с 2019 годом. В целом по итогам прошлого года достигнут основной целевой показатель регионального проекта «Безопасность дорожного движения». Уровень социального риска в 2020 году составил 10,1 при его предельном значении 11,76. Кроме того, целевой показатель «Количество мест концентрации дорожно–транспортных происшествий (аварийно опасных участков) на дорожной сети» на автомобильных дорогах общего пользования Ростовской области за 2020 год составил 19 мест при плановых значениях 78.

Этого удалось достичь благодаря применению высокотехнологичных средств управления дорожным движением, разделению встречных транспортных потоков, нанесению разметки с применением термопластичных материалов. Помогло освещение аварийно опасных участков с их дальнейшим оборудованием комплексами фотовидеофиксации и многое другое.

Добавлю, что благодаря совместной деятельности Центра безопасности дорожного движения и Управления государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления МВД России по Ростовской области за 2020 год нарушителям правил дорожного движения направлено более 2,7 млн постановлений на общую сумму штрафов 1,6 млрд руб. С 2019 года штрафы за нарушение правил дорожного движения направляются в дорожный фонд Ростовской области и расходуются на мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения.

– В прошлом году появился еще один проект – «Мосты и путепроводы». Какая ведется работа в регионе по этому проекту?

– Мосты и путепроводы – по–прежнему в фокусе внимания руководства региона. Объясняется это просто: большинство искусственных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах Ростовской области, построены в 60–70–х годах прошлого века в соответствии с существующими в то время проектными нагрузками. Ежегодное увеличение интенсивности транспортного потока и количества грузового транспорта с превышением допустимых осевых нагрузок негативно влияет на состояние элементов конструкции искусственных сооружений. Определенная часть мостов и путепроводов, расположенных на автодорогах регионального, межмуниципального и местного значения, нуждаются в проведении ремонтных работ, которые необходимо выполнить уже в ближайшее время. Мы планируем выполнять работы по приведению их в нормативное состояние поэтапно, исходя из анализа состояния каждого объекта.

– Вы упомянули падение пассажиропотока в прошлом году. Можно назвать цифры?

– По итогам прошлого года, разумеется, в свете введенных ограничений, направленных на профилактику распространения новой коронавирусной инфекции, пассажирооборот в регионе снизился на 30,8%, по сравнению с 2019 годом. В настоящее время отрасль пассажирских перевозок проходит этап некой стабилизации, возвращения к показателям, которые были до введения ограничений. На сегодняшний день в области функционируют 1394 регулярных автобусных маршрута и 251 межрегиональный маршрут проходит по ее территории. При этом более 85% пассажиров перемещаются внутри городов. На долю пригородного сообщения приходится около 13% пассажиропотока, междугороднего – менее 2%. Этот дисбаланс требует применения различных инструментов регулирования перевозок пассажиров для города и для сельской местности. Если в городах важным направлением является комплексная реализация мероприятий в соответствии с документами транспортного планирования, то для сельских территорий первостепенным является обеспечение доступности транспортных услуг и безубыточности пассажирских перевозок.

В числе основных задач, стоящих перед министерством транспорта, – повышение качества предоставляемых транспортных услуг для населения, в том числе для маломобильных групп, и создание условий для стимулирования транспортных предприятий к обновлению под-

вижного состава, повышение его экологичности, в том числе за счет использования природного газа (метана) в качестве топлива.

В настоящее время областной минтранс готовит пакет изменений в Областной закон от 25.10.2002 № 273 «Об административных нарушениях», которые позволят установить меры ответственности за неисполнение расписания движения и невыполнение всех предусмотренных рейсов, недовыпуск подвижного состава на линию и ряд других нарушений, допускаемых перевозчиками.

– Если продолжить тему агломераций: дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры и УДС невозможны без разработки документов транспортного планирования. Ведется ли такая работа в регионе?

– Конечно. В текущем году мы планируем начать разработку программы комплексного развития транспортной инфраструктуры и комплексных схем организации транспортного обслуживания населения Ростовской области. Как эффективную можно оценить работу городского центра управления пассажирскими перевозками Ростова–на–Дону. Сегодня для решения задач по управлению движением требуется объединение различных уже созданных модулей в единую интеллектуальную транспортную систему с ее доработкой, масштабированием на Ростовскую агломерацию, а в дальнейшем и на Ростовскую область в целом. Мы уже начали создание ИТС агломерации. На эти цели до 2023 года выделены средства федерального бюджета, ведется закупка необходимого оборудования и программного обеспечения.

– Важнейшим элементом транспортной инфраструктуры Ростовской области является железнодорожный транспорт. Каковы показатели его работы?

– Напомню, что плотность железнодорожной сети в регионе в 3,6 раза превышает значение этого показателя по России (182 км на 1000 кв. км). Около трети объема перевозок грузов и пассажиров, осуществляемых на территории Южного федерального округа, приходится на Ростовскую область. Северо–Кавказская железная дорога является не только крупнейшим налогоплательщиком и инвестором, но и нашим надежным стратегическим партнером. Это позволяет нам находить решения самых сложных вопросов.

Одним из самых значимых проектов, реализуемых ОАО «РЖД» на территории Ростовской области, является реконструкция участка Морозовская – Волгодонская. В рамках этого проекта на участке длиной 90 км восстановлены пути и модернизированы устройства электрической централизации на станциях Кумшалек, Кутейниковская и Черкасская. Модернизация

способствовала вводу принципиально новой для сети железных дорог России технологии разделения железнодорожных потоков на преимущественно пассажирское и преимущественно грузовое направления. Так, на этом участке увеличена пропускная способность до 25 пар поездов в сутки, что позволило осуществить переключение с направления Лихая – Ростов части транзитного грузового потока и дополнительно организовать движение пассажирских маршрутов – поездов дальнего следования, курсирующих через станцию Волгодонская.

В целях организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом дальнего следования в 2020 году организовано движение поезда по направлениям Астрахань – Адлер – Астрахань и Адлер – Санкт–Петербург с промежуточной остановкой на железнодорожном вокзале «Волгодонская». Теперь у жителей г. Волгодонска вновь появилась возможность отправиться в Москву, Санкт–Петербург и Адлер железнодорожным транспортом.

Кстати, в области железнодорожный транспорт традиционно связан с водным, так как основным направлением сосредоточения потоков грузов являются порты. По итогам работы портов Ростовской области грузооборот с учетом транзитных грузов в 2020 году составил 39,7 млн тонн, что на 4% больше, чем в 2019 году (38 млн тонн). Следует отметить, что этот показатель напрямую зависит от климатических условий и работ по обеспечению гарантированных глубин. Сегодня на территории области реализуются мероприятия по дноуглублению, что, в свою очередь, позволяет обеспечить стабильную и безопасную работу воднотранспортного комплекса Азово–Донского бассейна.

– Что можно сказать о пригородных пассажирских перевозках?

– Сегодня на территории Ростовской области пригородные пассажирские перевозки осуществляет АО «Северо–Кавказская пригородная пассажирская компания». Перевозка пассажиров осуществляется по 20 маршрутам. В прошлом году продолжалось обновление парка подвижного состава: в рамках инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» были приобретены три новых поезда серии РА–3 в трехвагонном исполнении, которые переданы в аренду АО «Северо–Кавказская пригородная пассажирская компания». Новые поезда имеют современный внешний вид, комфортабельный пассажирский салон, оборудованы системой кондиционирования, а также специальным оборудованием для перевозки маломобильных групп населения. Сейчас эти поезда курсируют на участках Ростов – Сальск – Волгодонск.

Немаловажно, что затраты на модернизацию не легли на плечи потребителей услуг в сфере пригородных железнодорожных перевозок. В текущем году правительством Ростовской области предусмотрены средства на возмещение недополученных доходов перевозчика от государственного регулирования тарифа, включая расходы на приобретение подвижного состава в размере 380 млн руб. Всего с 2010 года пригородной компании из областного бюджета было выплачено более 3,6 млрд руб.

С 2016 года реализуется проект «Городская электричка». Динамика роста пассажиропотока в первые годы реализации этого проекта впечатляет: ежегодный прирост составлял более 50%. В 2020 году городской электричкой воспользовались 109,5 тыс. человек, пассажиропоток вырос на 12%. Сегодня маршруты городской электрички охватывают 18 остановочных пунктов с 40 пассажирскими платформами, двумя вокзалами (Ростов–Пригородный и Сельмаш) и пятью пассажирскими павильонами.

– Авиация стала одним из самых пострадавших сегментов транспорта на фоне коронавируса. Как пережили этот период аэропорт «Платов» и его базовый перевозчик – авиакомпания «Азимут»?

– Действительно, пандемия серьезно отразилась на устойчивости

авиационной отрасли. Пассажиропоток международного аэропорта «Платов» за 2020 год составил 2,086 млн пассажиров, что на 31% меньше, чем в 2019 году. В то же время базовой авиакомпании аэропорта – авиакомпании «Азимут» – удалось сохранить более половины объемов перевозок в то время, когда в среднем по отрасли падение достигало 90%. Это стало возможным благодаря тому, что авиаперевозчик принял антикризисный план, предусматривающий сокращение расходов. Более того, авиакомпании удалось пополнить свой флот двумя новыми воздушными судами Sukhoi Superjet 100 улучшенной модификации SSJ100–95LR (Long Range) с увеличенной дальностью полета. Таким образом, общее число бортов авиакомпании достигло 13. В прошлом году «Азимут» выполнял рейсы из аэропорта «Платов» по 26 направлениям (в 2019 году – по 25), по всей сети маршрутов перевезены 1,221 млн пассажиров (в 2019 году – 1,248 млн).

На развитие воздушных пассажирских перевозок и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации, а также расширение географии полетов из аэропорта «Платов» в 2020 году направлены 311,4 млн руб. средств областного бюджета. Из бюджета Ростовской области в 2020 году субсидировались рейсы из аэропорта «Платов» по следующим направлениям: Астрахань, Волгоград, Грозный, Казань, Калининград, Махачкала, Минеральные Воды, Нижнекамск, Нижний Новгород, Омск, Самара, Сочи.

– Какие стоят задачи по развитию транспортной инфраструктуры в 2021 году?

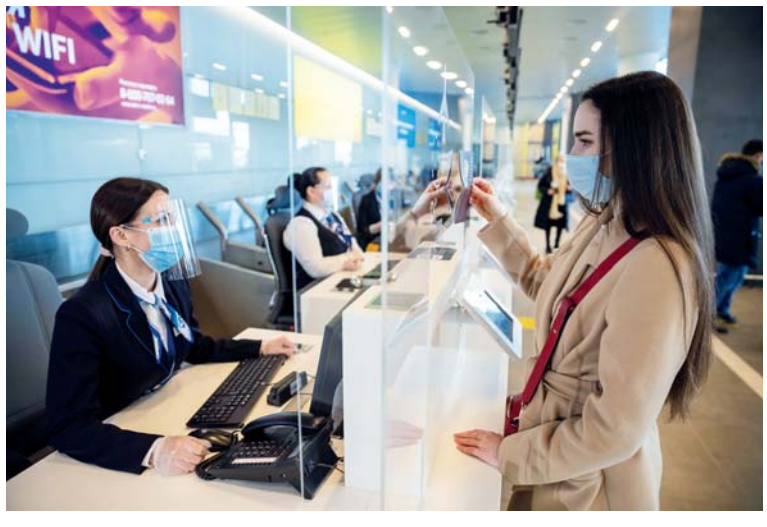
– На развитие транспортного комплекса в 2021 году планируется направить 20,8 млрд руб., в том числе на дорожное хозяйство – 19,1 млрд руб. На всей сети планируется отремонтировать и капитально отремонтировать 436 км автодорог (348 км регионального и межмуниципального, 88,2 км – местного значения), а также построить и реконструировать 47 км автодорог.

Приоритетной задачей на ближайшие годы остается строительство III очереди Северного обхода г. Ростова–на–Дону протяженностью 12,6 км, входящего в проект под условным названием «Ростовское транспортное кольцо», реализуемый по поручению губернатора Ростовской области и получивший одобрение Президента Российской Федерации. Реализация этого проекта синхронизирована со строительством транспортной развязки в разных уровнях на 9–м км федеральной трассы А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог. Одновременный ввод в эксплуатацию этих двух объектов запланирован на конец 2022 года.

Также в рамках создания Ростовского транспортного кольца активными темпами продолжатся работы по реконструкции Южного подъезда к г. Ростову–на–Дону и строительству новой автомобильной дороги в обход г. Аксая с реконструкцией участков федеральной трассы М–4 «Дон». В декабре 2020 года был введен в эксплуатацию участок автодороги км 1024 – км 1036. Тогда же был определен подрядчик по проектированию Западной хорды – составной части Ростовского транспортного кольца. Новая трасса протяженностью 13,5 км пройдет по западной границе микрорайона Левенцовского в обход железнодорожной станции Первомайская с переходом через реку Дон по существующему мосту на улице Всесоюзной. Таким образом, Западная хорда позволит решить уже назревшие транспортные проблемы Левенцовки и прилегающих территорий Мясниковского района, а также урегулировать ситуацию с транзитным транспортом. Работы по проектированию Западной хорды должны быть завершены до конца июля 2022 года.

На региональной сети автомобильных дорог в 2021–2022 годах будет производиться II этап реконструкции подъездной автомобильной дороги к Ростовской АЭС в г. Волгодонске протяженностью 11,2 км. Его строительство позволит жителям передвигаться по современной четырехполосной автодороге, отвечающей всем нормам безопасности. По поручению губернатора Ростовской области планируется приступить к реконструкции двух участков автомобильной дороги г. Миллерово – ст. Вешенская в Боковском районе протяженностью 18,1 км и ликвидировать два аварийных моста в Песчанокопском районе. В рамках БКАД планируется начать реконструкцию еще одного участка автомобильной дороги г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (км 41 – км 51) протяженностью 10 км. На всех объектах запланировано использование современных материалов, отвечающих требованиям технического регламента Таможенного союза. Особое внимание будем уделять контролю качества и своевременности выполнения строительно–монтажных работ на объектах посредством привлечения специализированных лабораторий, обладающих необходимым оборудованием.

В целом можно сказать, что ситуация в транспортной отрасли Ростовской области в целом стабилизируется после «коронавирусного» шторма. Нам предстоит не только достичь тех показателей, которые демонстрировал дорожно–транспортный комплекс Донского края до введения ограничительных мер, но также сделать выводы и учесть полученный опыт в дальнейшей работе.



«Платов»: безопасность и комфорт

Ростовский аэропорт достойно ответил на вызовы времени

Кризисный 2020 год стал беспрецедентно сложным для авиационной отрасли во всем в мире. Из–за пандемии коронавирусной инфекции авиакомпании были вынуждены «приземлять» самолеты, аэропорты – закрывать терминалы и консервировать взлетно–посадочные полосы. В ситуации пандемии ростовский аэропорт «Платов» достойно ответил на вызовы «нового времени» и выходит из крутого пике с результатом выше среднеотраслевого.

Противоэпидемические меры

Главным вызовом 2020 года, безусловно, стала пандемия коронавирусной инфекции, ставшая причиной сокращения объемов перевозок.

– Пандемия поставила перед нами сразу несколько острых вопросов: сохранения производственных мощностей, трудового коллектива, – рассказывает исполнительный директор аэропорта «Платов» Александр Серов. – Но в любой ситуации приоритетной для нас является задача обеспечения безопасности пассажиров. В 2020 году на первый план вышла эпидемиологическая безопасность.

В «Платове» был реализован целый комплекс мер по предотвращению распространения коронавирусной инфекции: от тотальной дезинфекции пассажирского терминала до внепланового технического обслуживания систем кондиционирования и вентиляции.

– В какой бы сложной экономической ситуации ни оказался аэропорт, мы понимали, что на эпидемиологической безопасности экономить нельзя, – говорит Александр Серов. – Аэропорт закупил специальное оборудование, отвечающее современным стандартам эффективности и комфорта: тепловизоры, позволяющие дистанционно измерять температуру тела посетителей, бесконтактные дозаторы для антисептика, бактерицидные рециркуляторы для обеззараживания воздуха и другое. Все это потребовало немалых вложений.

Экономили на другом. Сократили хозяйственные и транспортные расходы. На период прекращения международного сообщения законсервировали зал международных вылетов. Сформировали сменные графики работы персонала, исходя из фактического объема перевозок. Часть сотрудников в тех службах, где позволяют производственные процессы, переводили на частичную занятость. Эти временные меры позволили обеспечить стабильность дохода для всех работников, гарантировать штатную работу аэропорта, а также сохранить максимально благоприятные с учетом кризиса условия для трудового коллектива.

Несмотря на замедление темпов распространения коронавируса в России и в мире в первые месяцы 2021 года, работа по противодействию COVID–19 в «Платове» продолжается. Недавно в пассажирском терминале полностью обновили «ковидную» навигацию: теперь вся информация по теме коронавируса, начиная от напольной разметки и заканчивая рекомендациями для граждан, выделена ярко–желтым цветом, что облегчает пассажирам соблюдение обязательных требований и ориентирование в здании аэропорта. Стойки регистрации, информации, выходов на посадку оснастили защитными экранами – это дополнительный барьер для инфекции. Во всех туалетных комнатах заменили краны, дозаторы для мыла, фены для рук на бесконтактные. Закупили дополнительное оборудование для клининга: генератор холодного пара благодаря образованию мелкодисперсной пыли из воды и дезинфицирующих средств позволяет более эффективно обрабатывать любые поверхности.

Летим по России!

В августе 2020 года наступил перелом: благодаря комплексу своевременно принятых мер по предотвращению распространения коронавируса «Платов» стал первым региональным аэропортом России, откуда в конце лета возобновилось международное авиасообщение. Если в апреле и мае, в период введения режима самоизоляции в большинстве регионов России, пассажиропоток в аэропорту «Платов» сократился в 10 (!) раз, то в сентябре и октябре наблюдался рост. «Платов», выполнявший роль хаба для туристов из регионов России на пути в Турцию, обслуживал до 16 международных рейсов в день. Ежедневно на отдых за рубеж отправлялись до 3 тыс. туристов.

Однако два удачных месяца не оказали существенного влияния на картину в целом – слишком глубока была яма, в которую провалились авиаперевозки весной. В результате по итогам 2020 года пассажиропоток аэропорта Платов составил 2 млн 86 тыс. пассажиров. Это на 32% меньше, чем в 2019 году. Из–за пандемии коронавируса «Платов» недосчитался почти миллиона пассажиров!

Падение затронуло все сегменты перевозок. Чуть лучше других чувствуют себя межрегиональные перевозки по прямым маршрутам, минующим Москву, – здесь падение составило лишь 3,4%, что в сложившейся ситуации можно считать успехом. Сыграли роль два фактора: транзитные и трансферные перевозки из регионов России на курорты Турции, а также присутствие базового перевозчика – авиакомпании «Азимут» и действие государственной программы субсидирования авиаперевозок.

В 2020 году перелеты по субсидируемым маршрутам в период их софинансирования субъектами Российской Федерации совершили 279,9 тыс. пассажиров. Всего в течение года из «Платова» выполнялись полеты по 16 субсидируемым маршрутам: в Астрахань, Волгоград, Грозный, Казань, Калининград, Махачкалу, Минеральные Воды, Нижнекамск, Нижний Новгород, Омск, Самару, Саратов, Сочи, Тюмень, Уфу и Челябинск. Большая часть этих маршрутов субсидировалась правительством Ростовской области. В 2021 году из «Платова» запланированы рейсы по 17 субсидируемым маршрутом.

Аэропорт «Платов» также участвует в работе по развитию межрегиональной маршрутной сети: авиакомпаниям, соответствующим ряду критериев, предоставляются скидки на обслуживание. Такая совместная работа дает синергетический эффект и уже показала свою эффективность.

«Платов» сегодня

На сегодняшний день из аэропорта «Платов» выполняются регулярные рейсы по 25 направлениям внутри страны и регулярные и чартерные перевозки по 12 международным.

– По объему пассажиропотока пандемия коронавируса отбросила нас лет на семь назад. Очевидно, что за один год такой разрыв преодолеть невозможно, – отмечает Александр Серов. – По прогнозам экспертов, в 2021 году сокращение пассажиропотока может составить от 15 до 40% к уровню 2019 года.

За первые два месяца 2021 года Платов обслужил 314,6 тыс. пассажиров. Это на 18,6% меньше, чем в аналогичном периоде прошлого года.

Тем не менее за первые месяцы 2021 года из ростовского аэропорта был открыт ряд рейсов по новым направлениям. Если говорить о перелетах внутри СНГ, то в расписание добавились рейсы в Ош (Киргизская Республика), Кишинев (Молдова). Возобновлены рейсы в Бишкек, Гюмри, Ереван, Минск.

Впервые в истории ростовского аэропорта начали выполняться рейсы на остров Занзибар (Танзания) и в Каир (Египет). Туристы также имеют возможность улететь в Анталью, Стамбул (Турция), Дубай, Шарджу (Объединенные Арабские Эмираты).

В весенне–летнем расписании 2021 года запланирован и ряд новинок в сегменте внутренних перевозок. Планируются к открытию рейсы в Брянск, Воронеж, Мурманск, Элисту.

– Предыдущий год показал, что авиационная отрасль способна быстро восстанавливаться и реагировать на меняющиеся запросы экономики, – говорит Александр Серов. – Люди соскучились по путешествиям и самолетам, мы замечаем это и по запросам авиакомпаний, и по нашим пассажирам. Свою же задачу мы видим прежде всего в обеспечении безопасности в различных ее аспектах – авиационной, безопасности полетов, а теперь еще и эпидемиологической, и высокого уровня сервиса для пассажиров.

Кстати

В соответствии с постановлением правительства Ростовской области № 272 с 05.04.2020 в Платове действуют обязательные требования для граждан: соблюдение масочного режима и социальной дистанции 1,5 метра. Входить в здание аэровокзального комплекса без маски нельзя! Регистрация на рейс и обслуживание пассажиров также производятся только при наличии защитной маски. В случае необходимости приобрести средства индивидуальной защиты можно до входа в аэропорт, в торговом аппарате, установленном в тамбурной зоне, а также в пассажирском терминале.

Авиакомпания «Азимут»: соединяем регионы

Перевозчик Юга России повышает показатели эффективности

Фото Максима Чегодаева

Пандемия серьезно отразилась на сегменте авиаотрасли России. Однако авиакомпании «Азимут» удалось завершить 2020 год без убытков благодаря разработанному антикризисному плану. В чем он заключался и каковы основные драйверы «выздоровления» отрасли, рассказывает в интервью исполнительный директор АО «Авиакомпания Азимут» Эдуард ТЕПЛИЦКИЙ.

– Авиакомпания «Азимут» в 2020 году перевезла 1,22 млн человек, что всего на 2,1% меньше, чем годом ранее. Это сравнительно хороший результат на общем фоне. Благодаря чему этого удалось добиться?

– Показатели 2020 года стали результатом антикризисного плана, которым было предусмотрено сокращение расходов. Поддержка федеральных властей и правительства Ростовской области по постановлению Правительства РФ от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок» позволила выполнять рейсы и достаточно быстро вернуться к регулярному расписанию после того, как аэропорты возобновили круглосуточный режим работы.

Благодаря поддержке правительства Ростовской области за 2020 год авиакомпания «Азимут» выполнила из Ростова–на–Дону 6851 рейс, из них 3752 рейса – более 54% – субсидируемые. Пассажиропоток на субсидируемых рейсах из Донской столицы составил 273,34 тыс. человек. В 2021 году планируется увеличить число субсидируемых направлений из Ростова–на–Дону с 14 до 18 и перевезти в Ростовскую область и из нее порядка 364,2 тыс. пассажиров по социальным тарифам – на 33% больше, чем годом ранее. Сокращения объемов перевозок в апреле–мае 2020 года были кратковременными, и мы ощутили рост трансферных перевозок, вызванный уменьшением числа полетов отечественных перевозчиков через Москву. Если бы не введение регламентов в аэропортах весной, связанных с уменьшением объемов работ, мы бы не сокращали программу. По региональной маршрутной сети период снижения объема перевозок был достаточно коротким.

Кроме того, устойчивая маршрутная сеть оказалась наименее подверженной воздействию пандемии на перевозки. Стратегия эффективной эксплуатации воздушных судов на межрегиональных направлениях также доказала свою результативность.

– Понятно, что локдаун негативно сказался на отрасли в целом. И тем не менее: как авиакомпания воспользовалась этим периодом времени? Значит ли это, что выбранная бизнес–модель прошла проверку форс–мажором?

– Да, внутрирегиональные перелеты стали одним из драйверов оздоровления авиаперевозок, они восстанавливаются высокими темпами, а по некоторым направлениям превышают объемы 2019 года. Мы сосредоточены именно на внутрироссийской сети, и в связи с закрытием границ ее востребованность среди пассажиров стала еще более актуальной.

– Каковы показатели по итогам 2020 года в целом с учетом вынужденного спада в экономике?

– Авиакомпания «Азимут» – один из немногих перевозчиков, которые в 2020 году не сократили объем перевезенных пассажиров по сравнению с предыдущим годом. По итогам 2020 года авиакомпания на 2,3% увеличила пассажирооборот по сравнению с предыдущим периодом, перевезла 1 221 638 пассажиров и вошла в число лидеров по занятости кресел с показателем в 76,2%, что говорит о высокой производительности полетов. В 2020 году выполнено 16 386 рейсов, в том числе 15 854 – на внутренних воздушных линиях и 532 – на международных воздушных линиях. В ноябре 2020 года авиакомпания перевезла юбилейного трехмиллионного пассажира с начала деятельности в 2017 году.

– По данным Росавиации, пассажиропоток с начала 2021 года постепенно восстанавливается. Тем не менее самое заметное падение показателей произошло у наиболее крупных перевозчиков, в то время как у региональных авиакомпаний показатели лучше, это же касается авиакомпании «Азимут». Чем это объясняется?

– Авиакомпания «Азимут» скорректировала частоту перелетов в период пандемии с учетом сезонности, но продолжала эксплуатацию всего флота, сохраняя доступные тарифы на авиабилеты.

Фото Виктора Полякова

Другим фактором, способствовавшим укреплению производственных показателей в период пандемии, является маршрутная сеть, особенность которой заключается в развитии межрегионального авиасообщения и сравнительно невысокой доле международных направлений.

Также хочу отметить соответствие флота авиакомпании и маршрутной сети – эксплуатация выбранного авиакомпанией типа воздушных судов показала свою эффективность, в том числе в условиях, которые сложились на рынке авиаперевозок в 2020 году.

– В текущем году авиакомпания «Азимут» в число своих базовых аэропортов в Ростове–на–Дону и Краснодаре добавила аэропорт Минвод. Какие к этому были предпосылки? Каковы ожидания от расширения сети базовых аэропортов?

– Авиакомпания развивает авиасообщение между югом и другими регионами России. Между авиакомпанией «Азимут», правительством Ставропольского края и компанией «Новапорт Холдинг» было подписано трехстороннее соглашение о развитии авиаперевозок. Создание базы в Минеральных Водах является логичным продолжением сотрудничества со Ставропольским краем и аэропортом Минеральных Вод. Курортный город Минеральные Воды является популярным направлением в маршрутной сети авиакомпании, и потенциал развития прямого авиасообщения с другими регионами высок.

Базирование в Минеральных Водах является экономически эффективным решением, так как способствует развитию маршрутной сети, оптимизирует процесс обслуживания воздушных судов. Базирование создает рабочие места: на данный момент в Минеральных Водах работают 43 специалиста – инженеры, пилоты и бортпроводники.

Предпосылками к созданию базы в Минеральных Водах стали объем пассажиропотока в этом направлении, отсутствие баз других авиакомпаний, позиция руководства Ставропольского края, подчеркивающего заинтересованность в развитии авиаперевозок как в регион, так и из региона.

От базирования в Минеральных Водах мы ожидаем дальнейшего увеличения объема перевозок и укрепления устойчивости маршрутной сети, при этом основной базой деятельности авиакомпании остается Ростов–на–Дону.

– С самого начала у авиакомпании была политика активного расширения маршрутной сети. Какие прогнозы на 2021 год в этом отношении?

– Авиакомпания продолжает соединять регионы России прямыми авиарейсами. Поступление в парк авиакомпании двух новых воздушных судов в конце 2020 года дает возможность выполнять полеты по большему числу направлений как по внутренним воздушным линиям, так и по международным. По мере снятия ограничений, связанных с COVID–19, авиакомпания продолжит открывать международные направления.

В 2021 году планируется перевезти порядка 1,9 млн пассажиров, увеличить количество направлений.

В апреле–мае 2021 года парк должны пополнить еще два новых самолета. Таким образом, авиакомпания будет оперировать пятнадцатью воздушными судами «Сухой Суперджет 100», и это позволит увеличить маршрутную сеть с 79 направлений по итогам 2020 года до 104 направлений в 2021 году.

– Каковы принципы изменения тарифной политики авиакомпании? Ждать ли повышения цен в среднесрочной перспективе?

– Миссия АО «Авиакомпания Азимут» – развивать воздушное сообщение из регионов России, предлагая пассажирам стабильно высокий уровень сервиса и доступные тарифы. Авиакомпания эффективно использует субсидии регионального и федерального уровня за выполнение перевозок по субсидируемым маршрутам, а также за проценты по лизинговым платежам за эксплуатацию отечественного парка воздушных судов, что позволяет предлагать пассажирам наиболее привлекательные тарифы.

Летом 2020 года авиакомпания ввела две новые тарифные линейки – Flex и Light. В тарифной линейке Light включено меньше услуг, но ее ценовая политика более доступна, что является привлекательной особенностью для пассажиров, для которых важна цена. Пассажиры могут сами выбрать дополнительные услуги. Тарифная линейка Flex обладает своими преимуществами, в том числе с возможностью внесения изменений в авиабилет.

– Какие вопросы ценообразования вы считаете наиболее проблемными для авиакомпаний в настоящее время?

– Традиционно общими актуальными проблемами для всех участников рынка авиаперевозок Российской Федерации являются цены на авиатопливо, аэропортовые сборы и однолетний характер планирования субсидий.

– Немаловажное конкурентное преимущество авиакомпаний сегодня – клиентоориентированность. Удобство покупки билетов, сервис и комфорт пассажиров на борту – от этого зависит, вернется ли к вам пассажир снова. Как вы видите развитие авиакомпании в этом направлении?

– Авиакомпания «Азимут» продолжает совершенствовать сервис, предлагая новые актуальные услуги и оптимизируя традиционные. Мы развиваем маршрутную сеть и сервис, связанный с информационными технологиями. Опции, когда–то доступные только офлайн, теперь доступны одним кликом – регистрация на рейс, выбор места, оформление перевозки домашних животных, СМС–информирования; у авиакомпании есть приложения для Android и iOS. Авиакомпания развивает не только электронные услуги: опаздывающему пассажиру на определенных этапах отправления рейса доступна возможность продления регистрации, действует услуга отправки коммерческой корреспонденции по маршрутам перевозчика. Авиакомпания делает все для развития авиаперевозок и повышения комфорта пассажиров до вылета, на борту и после посадки.

Фото Юрия Югансона

Дону требуется помощь

Судоходство по реке становится все проблемнее

Руководитель ФБУ «Администрация Азово–Донского бассейна внутренних водных путей» Сергей Гайдаев

По Дону – водной магистрали международного значения – осуществляется более 70% от общего объема речных перевозок страны и проходят основные экспортно–импортные грузопотоки.

Между тем реки России, и Дон в том числе, с каждым годом становятся все маловоднее.

Формирование речного стока бассейна реки Дон происходит водотоками с территории 15 субъектов Российской Федерации. Самым напряженным участком бассейна является Нижний Дон, территориально расположенный в Ростовской области.

Сейчас ежегодное водопотребление в Ростовской области составляет более четырех кубокилометров. К 2025 году этот показатель вырастет до 4,7 кубокилометра. Между тем весной 2020 года весенний приток в Цимлянское водохранилище, единственное на Дону, составил только треть от нормы – чуть более трех кубокилометров. Это самый маловодный год за время наблюдений, как отметил недавно первый заместитель губернатора Ростовской области Виктор Гончаров.

В соответствии же с европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения река должна иметь гарантированную глубину судового хода не менее четырех метров.

Но, как сообщил руководитель ФБУ «Администрация Азово–Донского бассейна внутренних водных путей» Сергей Гайдаев, многие участки Нижнего Дона, от Кочетовского гидроузла до города Аксай, являются лимитирующими, на которых проходная осадка судов составляет гораздо меньшие значения.

– Навигация 2020 года была крайне маловодной, – рассказал Сергей Константинович. – Средняя глубина на лимитирующем участке водного пути ниже Кочетовского гидроузла была 310–330 см (при гарантированной навигационной глубине 340 см), а на завершающем этапе навигации и вовсе составляла 290 см. В связи с этим уже в апреле 2020 года Росморречфлотом были введены ограничения по осадке судов на нескольких участках рек Дон и Северский Донец. Судоходные компании были вынуждены организовывать паузку судов, когда на речное судно перегружается груз с другого судна, которое не может перейти через перекат во время мелководья. Перед лимитирующим участком водного пути за навигационный период осуществило паузку 171 судно. Общий объем таких операций составляет 446 тыс. тонн, из них нефтепродукты – 435 тыс. тонн, сухие грузы – 11 тыс. тонн.

Как отмечают в ФБУ «Азово–Донская бассейновая администрация внутренних водных путей», несмотря на непростые для судоходства условия, речники достойно провели навигацию 2020 года. Объем перевозок по итогам навигации составил 10 млн 273 тыс. тонн и вырос по сравнению с предыдущим годом на 4,3%. Транзитные перевозки увеличились на 5,8% и достигли 9 млн тонн. Причем основной объем перевозок (82,3%) пришелся на направление север–юг.

Однако маловодность реки по–прежнему остается главной проблемой речников Дона. Из–за маловодности 2020 года и ряда прошлых лет Цимлянское водохранилище, главный водоснабжающий резервуар для Нижнего Дона, не набрало своей проектной отметки 36 м. За весь прошлый год максимальная отметка Цимлянского водохранилища наблюдалась с 2 по 7 июня 2020 года и составляла 33,5 м. На конец навигации уровень упал до 31,9 м.

– Наиболее проблемным для судоходства был участок на Нижнем Дону – от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевская, – отметил Сергей Гайдаев. – Во–первых, на всем его протяжении идет чередование расширений и узостей. Русло во многих местах делится на рукава и протоки, образуя острова. Перекаты преимущественно островные или рукавные, имеются и перевальные – типа «россыпи».

Во–вторых, имеются крутые излучины, которые не дают возможности просматривать судовой ход. На многих изгибах действуют прижимные и свальные течения. Таких отрезков насчитывается больше десятка, в среднем 1–2 участка со свальным или прижимным течением на 10 км пути.

На отрезке от Кочетовского гидроузла до станицы Раздорская расположены три колена с поворотом более 90 градусов: Молчановское (140 градусов), Усть–Сальское (160 градусов) и Поречное – (110 градусов). Да еще и сильный ветер вызывает сгон воды, который ощущается до станицы Мелиховской. Величина снижения уровня воды в реке при сгонах может составлять до 0,1–0,2 м у станицы Раздорская и до 2 м в районе Аксая.

Кочетовский гидроузел

Маловодный 2020 год к уже существующим проблемным участкам добавил еще один. Это отрезок от Константиновского гидроузла до Кочетовского, захватывающий реку Северский Донец от устья до Усть–Донецкого порта. Здесь пониженные уровни воды в силу низких попусков из Цимлянского водохранилища и особенностей технических характеристик Кочетовского гидроузла отмечались весь период навигации.

В какой–то степени помогали решать проблему дноуглубительные работы. Ежегодно они проводятся в объемах порядка 1,3 млн кубометров. Если бы их не проводили, перевозки по реке вообще могли бы остановиться. Были разработаны 35 лимитирующих перекатов на реке Дон и восемь лимитирующих участков на реке Северский Донец.

Но, по мнению Сергея Гайданова, дноуглубительными работами положение не исправить, поскольку эффект от них непродолжительный. Единственный выход, как он считает, – создание подпора для стабилизации уровня воды на лимитирующем участке. А подпор – это гидроузел, шлюзы и плотины. Наполнение же Цимлянского водохранилища в последние годы не превышает 50%.

Для современных судов с загрузкой свыше 5 тыс. тонн необходима осадка четыре метра. Только в прошлом году два десятка таких судов были спущены на воду. Но по маловодной реке «пятитысячники» не пройдут. Водный путь Нижнего Дона уже на пределе своих возможностей.

– Сейчас высота воды Цимлянского водохранилища – 32,21 метра по Балтийской системе. Чтобы уровень водозапаса достиг необходимых 36 метров, приток воды во время весеннего таяния снега должен быть 8,8 кубических километра. Этой зимой количество выпавшего снега в бассейне Дона соответствует норме, – сообщил Сергей Гайдаев. – Это позволит избежать маловодья и обеспечит достаточный приток воды в период весеннего таяния снега. С учетом такого погодного сценария, возможно, не будет вводиться ограничение на водохозяйственную деятельность в бассейне реки Дон, в том числе и для водного транспорта. На сегодняшний день мы пока не понимаем, что будет происходить с Цимлянским водохранилищем. Насколько оно наполнится и какие объемы будут поступать в Нижний Дон, чтобы мы могли обеспечить гарантированные глубины на судовом ходу. Однако данные Гидрометцентра говорят о том, что снегозапас в бассейне Дона соответствует норме.

Эксперты считают, что у Дона сегодня несколько основных проблем: обмеление и связанное с ним увеличение донных отложений, разрастание водорослей, загрязненность и нерациональное водопользование. Но главная носит технический характер: поддержанием уровня воды в реке в целом занимаются слабо. Изменить ситуацию мог бы Багаевский гидроузел. Масштабный проект обеспечил бы необходимые габариты водных путей и улучшил водохозяйственную обстановку в регионе. Но введение его в эксплуатацию отложено: до сих пор не определен подрядчик второго этапа строительства. При этом Багаевский гидроузел поможет в решении проблемы маловодности Дона, если будет завершена конфигурация всей системы гидроузлов Волго–Донского бассейна и налажена их скоординированная работа.

В сентябре 2020 года Президентом России было дано поручение по разработке национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта и финансовое обеспечение содержания внутренних водных путей.

– На мой взгляд, в нем необходимо предусмотреть реализацию мероприятий, увеличивающих пропускную способность внутренних водных путей, так как существующие сегодня лимитирующие участки снижают эффективность перевозок водным транспортом, – считает Сергей Гайдаев. – Суда не могут быть загружены на полную осадку, и, как следствие, происходит снижение грузопотоков, в основном экспортного направления, что приводит к уменьшению транзитного потенциала страны, а также к потерям налоговых поступлений. Скажем, в прошлую навигацию объемы перевозок выросли на 4,7%, но при этом судозаходов стало больше на 15%. Это значит, что суда шли недозагруженными. И, следовательно, затраты на перевозку одной тонны груза выросли.

Что касается конкретно Азово–Донского бассейна, то в данном нацпроекте необходимо предусмотреть строительство Багаевского гидроузла на реке Дон, срок реализации которого в соответствии с постановлением Правительства России был перенесен на 2023 год.

Все это в немалой степени волнует жителей и органы власти регионов, по территории которых течет Дон. Например, результатом недавнего заседания совместной рабочей группы парламентов Ростовской и Волгоградской областей стало решение о подготовке обращения к Правительству и Федеральному Собранию РФ о необходимости разработки и принятия государственной программы, направленной на комплексное оздоровление и развитие Дона и водных объектов донского бассейна. Документ вынесут на рассмотрение очередной конференции Южно–Российской парламентской ассоциации, которая пройдет в мае 2021 года. Реке Дон срочно нужна помощь…

5–й гидроузел

Азово–Донской бассейн. Река Дон

Инновации и инвестиции

Такие направления развития выбрали в Группе компаний «Ростовский порт»

Сегодня Ростовский порт – один из крупнейших устьевых портов России по перевалке экспортно–импортных грузов. Он находится в центре транспортных магистралей юга страны, обеспечивающих выход к пяти морям: Черному, Азовскому и – через внутренние водные пути – к Каспийскому, Белому и Балтийскому.

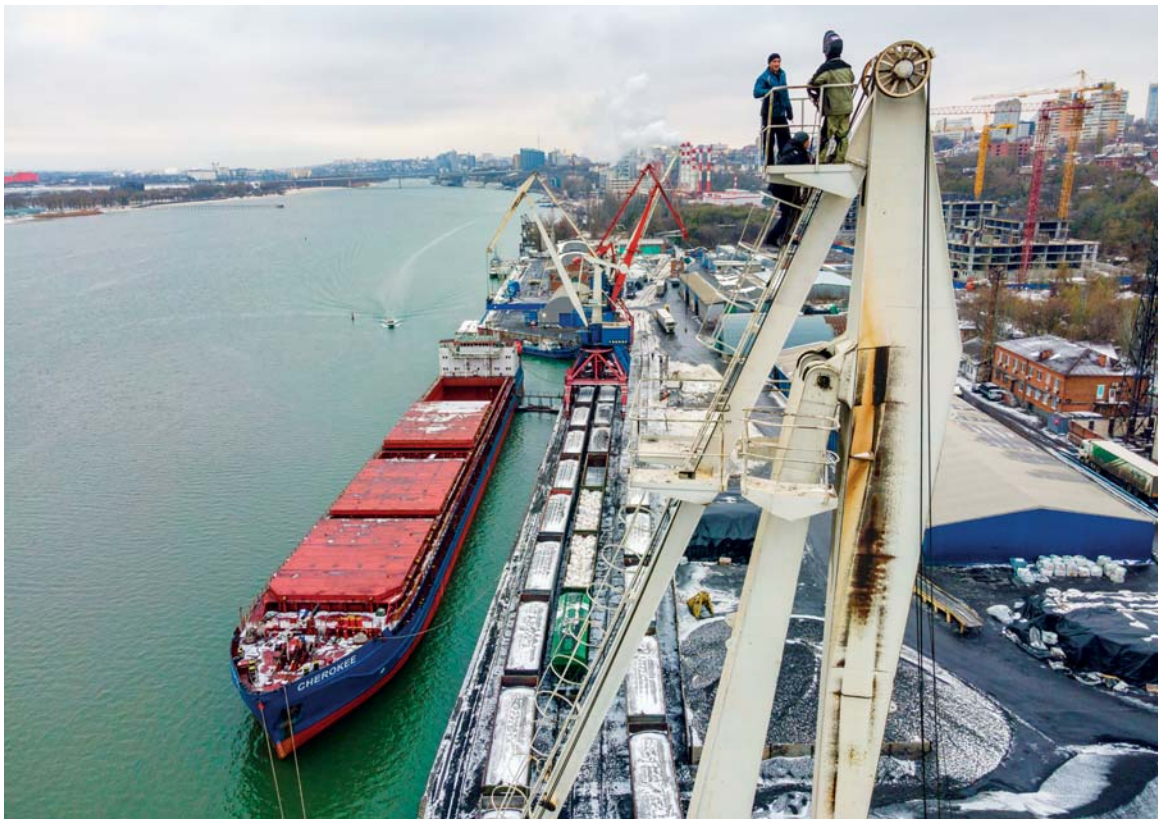
Строительство новых и модернизация существующих терминалов стали важнейшими задачами для порта. Сегодня порт обладает 67 специализированными причалами с длиной причального фронта 9757 погонных метров. Пропускная способность всех терминалов составляет почти 16 млн тонн грузов в год. Современное оборудование позволяет оперативно проводить погрузочно–разгрузочные операции. В номенклатуре обрабатываемых и перевозимых транзитом грузов преобладают нефть и нефтепродукты, зерновые грузы, уголь и другие навалочные грузы, генеральные грузы, металл, металлолом и т.д. Пропускная способность порта – до 15 тыс. тонн различных грузов в сутки.

Общий грузооборот порта в 2020 году составил 25,6 млн тонн, что на 11,5% выше, чем в предыдущем году. Увеличилось – на 16,4% – и число судозаходов, достигнув 9380 единиц флота.

АО «Ростовский порт» является одной из самых крупных стивидорных компаний в регионе. Портовики постоянно ищут новые пути взаимодействия с клиентурой и совершенствования методов работы. Как рассказал коммерческий директор предприятия Николай Булатников, в последнее время увеличены площади складов под уголь, введена электронная система учета грузов, а также система управления портом. Сегодня на мониторе компьютера в любой момент можно увидеть, где находится судно, когда оно пришло, с каким грузом, когда будет обрабатываться, где есть свободные складские помещения для его груза.

Группа компаний «Ростовский порт» – многопрофильное предприятие. В него входит, к примеру, судостроительно–судоремонтный завод «РИФ», ведущий свою историю с 1912 года, с мастерских Донского водного округа, построенных для ремонта судов технического флота, занятого на сооружении Северо–Донецкой шлюзовой системы.

Сегодня завод «РИФ» представляет собой многофункциональный производственный комплекс с парком оборудования более 130 единиц, крановым хозяйством, а также с причальной стенкой длиной 350 метров и слипом для подъема судов до 70 метров с водоизмещением до 1000 тонн. Коллектив завода использует весь свой накопленный опыт, полученные знания и освоенные технологии для эффективного выполнения программы по обновлению флота, повышению конкурентоспособности продукции российского судостроения и реализации стратегии импортозамещения.



Ежегодно завод ремонтирует до 100 судов. Специализация его – пассажирские суда, портофлот, малые рыбопромысловые траулеры, сейнеры, ярусоловы, суда обеспечения работ и т. д.

Производственные мощности, опыт и квалификация сотрудников позволяют заводу строить и сдавать суда с частичным и полным насыщением спусковым весом до 1000 тонн и длиной до 70 метров. Здесь налажен полный цикл производства – от поиска или адаптации существующего проекта под техническое задание заказчика, взаимодействия с поставщиками оборудования, раскроя, сборки и сварки секций и блоков до формирования корпуса и монтажа оборудования. На предприятии действует система контроля качества: входной и выходной контроль, дефектоскопия, работы ведутся квалифицированными специалистами с соблюдением требований классификационных обществ Российского Речного Регистра и Российского Морского Регистра Судоходства.

Завод предлагает заказчикам пассажирский катамаран проекта «Снегири», пассажирское судно проекта «Дельфин», теплоход с панорамным остеклением и т. д.

Производство судов из полиэтилена низкого давления – новое направление российского судостроения. Линейка катеров завода «РИФ» представлена проектами от 3 до 20 метров с различными вариантами надстроек.

Перспективы увеличения производства катеров очень хорошие. Сегодня катера «РИФ» работают в Мурманской области, на Средиземном, Красном морях.

– Катера получились очень надежными: завод дает гарантию на материал корпуса 30 лет, а жизненный цикл судна составляет 50 лет; полиэтилен не подвержен коррозии, не обрастает микроорганизмами, не требует постоянной покраски; эксплуатация возможна при температуре воздуха от –30 до +50 градусов, – поясняет генеральный директор завода Геннадий Василюк. – Когда потребители начали понимать все преимущества нашей продукции, спрос на катера существенно вырос.

Эти суда строятся как под подвесные, так и под стационарные двигатели. Адаптация катеров под требования заказчика ведется с выполнением всех необходимых расчетов и разработкой проектной документации. Катера строятся под требования российских нормативных документов, а также имеют сертификат качества CE и международный сертификат качества ISO.

Они создаются из листового полиэтилена низкого давления по аналогии с судами из металла – путем продольно–поперечного набора. Подпалубное пространство заполняется специальными блоками плавучести, что делает судно непотопляемым. Катера обладают великолепными ходовыми и прочностными характеристиками. В модельном ряду есть образцы, выдерживающие волнение свыше 4 баллов и при этом сохраняющие скорость до 35 узлов.

Обновление инфраструктуры портов и появление новых инвестиционных проектов, связанных с популяризацией любительского и коммерческого судоходства на морях и реках потребовали создания современных, качественных, долговечных причальных комплексов и яхтенных марин.

Говорят, что порт, не выдержавший шторма, – ненастоящий порт. Именно поэтому завод «РИФ» предлагает своим заказчикам качественные решения и производство железобетонных понтонов и причалов по технологиям мирового уровня. Специалистами предприятия накоплен огромный опыт проектирования, строительства и эксплуатации яхтенных гаваней различной конфигурации.

Помимо железобетонных, завод предлагает пластиковые понтоны, которые отличаются легкостью в сборке и ценовой доступностью. При этом «РИФ» берет на себя весь комплекс работ, связанных с получением разрешительной документации, согласованием действий между проектантами и заказчиками, производство, монтаж и ввод объекта в эксплуатацию, а также послепродажное обслуживание.

Сегодня продукцию завода «РИФ» можно увидеть в международном яхтенном порту Ростова–на–Дону, в комплексе «Гранд Марина Сочи», яхтенном порту «Пятый причал» в Таганроге и т. д.

В России, как и в большинстве стран мира, рыбоводство считается перспективным видом деятельности. При этом наиболее экономически выгодным видом товарного выращивания рыбы считается садковое рыбоводство.

Поэтому завод «РИФ» еще в 2015 году запустил собственное производство садков для рыбных ферм из экологически чистого материала – полиэтилена низкого давления. О достоинствах этого материала мы уже сказали.

Специалисты Группы компаний «Ростовский порт» тесно сотрудничают с учеными из Южного научного центра Российской академии наук с привлечением консультантов из Азовского и Каспийского научных институтов рыбного хозяйства; завод имеет рыбное биологическое обоснование на садки по выращиванию рыбы; монтирует рыбные фермы любой конфигурации в морских и пресных водоемах в любой точке страны и мира и т. д.

В конце прошлого года порт заключил договор со Сбербанком о финансировании его деятельности, в том числе о строительстве автомобильной газонаполнительной компрессорной станции (АГНКС). Кредитная линия выдана сроком на пять лет, в рамках кредитования была произведена инжиниринговая экспертиза инвестиционного проекта.

– Рынок газомоторного топлива активно развивается и имеет высокую инвестиционную привлекательность. Компримированный природный газ – самый экономичный, экологически чистый и перспективный вид моторного топлива. Метан дешевле бензина в 2,5 раза, и цены на него останутся сравнительно невысокими в ближайшем обозримом будущем. Поэтому российский рынок КПГ обладает значительным потенциалом роста. Важны также высокие экологические характеристики газомоторного топлива, соответствующие современным нормативам выбросов загрязняющих веществ. Перевод транспорта с бензина на газ позволяет снизить в разы выбросы вредных веществ и шумовое воздействие, – подчеркнул Павел Швацкий, генеральный директор АО «Ростовский порт».

Как не раз подчеркивали в этой компании, главное ее богатство и достояние – сплоченный и высококвалифицированный коллектив.

АО «Ростовский порт» обладает многочисленными квалифицированными специалистами, которые в свою очередь передают свой опыт и знания молодому поколению.

– Нами заключены договоры с многими образовательными учреждениями, – дополняет начальник службы управления персоналом АО «Ростовский порт» Ирина Кириченко. – По профилю на практику приходят учащиеся колледжа водного транспорта, а также студенты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова, из других университетов практику проходят инженеры, юристы, бухгалтеры, экономисты и многие другие потенциальные работники... Одновременно колледжи и техникумы выпускают специалистов рабочих профессий, востребованных на производстве, таких как докеры–механизаторы, механики, сварщики, электрики. Чтобы стать высококвалифицированным специалистом и получать достойную заработную плату, нужно сначала потрудиться как минимум несколько лет, набраться опыта. В свою очередь мы стараемся передать молодым специалистам главные принципы нашей работы – гибкий подход, чуткое отношение к клиентам. Мы понимаем, что когда–то придет время смены поколений. К этому необходимо быть готовыми. Этому и подчинена наша сегодняшняя работа.

Сейчас ведется огромная работа по оптимизации системы управления портом. Разрабатываются и обновляются должностные инструкции, увеличивается нагрузка на отделы, внедряются стандарты по качеству, организации бережливого производства. Все делается для того, чтобы система управления портом была понятной, современной, соответствовала международным стандартам.

АО «Ростовский порт» является участником национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости» и совместно с Федеральным центром компетенции реализует его у себя на предприятии, основная задача которого – рост производительности труда. Также пять человек в возрасте до 35 лет направлены для участия в Президентской программе по подготовке управленческих кадров по специальности «менеджмент».

Славные трудовые традиции, высокий уровень квалифицированных специалистов – это авторитет Группы компаний «Ростовский порт», и он будет сохранен и приумножен.

Повышая транспортную доступность

В 2021 году в модернизацию железнодорожной инфраструктуры Ростовского региона СКЖД будет направлено 6,8 млрд рублей

На территории Донского края ведется реконструкция станции и вокзала в городе Сальск, а также строительство вторых путей в рамках одного из приоритетных инфраструктурных проектов ОАО «РЖД», направленного на увеличение пропускных способностей в направлении портов Азово–Черноморского бассейна.

Инфраструктура в приоритете

Самый большой объем работ в Ростовской области в 2021 году предстоит по реконструкции вокзала и станции Сальск. Возведение нового здания вокзального комплекса началось два года назад.

Двухэтажное здание площадью около 2,5 тыс. кв. м будет полностью соответствовать современным требованиям по комфорту и безопасности пассажиров. На первом этаже разместятся зал ожидания и кассовый блок, на втором – дополнительный зал ожидания и служебные помещения.

В процессе реконструкции станции будет построен новый приемо-отправочный парк, а также реконструированы еще два парка и уложено более 1 км пути.

Кроме того, в рамках инвестиционной программы текущего года в регионе запланирована реконструкция перегонов Сулин – Лесостепь, Проточный – Зеленый Луг, Новочеркасск – Александровка, Лесостепь – Горная, Зверево – Сулин, Александровка – Кизитеринка.

В этом году планируется проведение модернизации технических средств транспортной безопасности на станции Волгодонская, а на станции Хапры выполнят капитальный ремонт одной из пассажирских платформ.

Кроме того, в текущем году продолжатся работы по реконструкции остановочных пунктов Проспект Октября и Микояна в Ростове–на–Дону. Там появятся современные остановочные комплексы по типу того, который был построен в 2017 году на остановочном пункте 1337 километр.

Городская электричка

Следует сказать и еще об одном значимом проекте, который реализуется совместными усилиями Северо–Кавказской железной дороги и правительства Ростовской области. В 2021–м исполняется 5 лет с момента запуска проекта «Городская электричка». И накануне первого юбилея проект получил новый импульс развития.

В январе в связи с закрытием на реконструкцию путепровода на улице Малиновского в Ростове–на–Дону для обеспечения транспортной связанности города были введены сразу три дополнительных рейса городских электричек.

И эти поезда постепенно набирают популярность. Их расписание составлено так, чтобы обеспечивать подвоз пассажиров на работу и с работы.

Самая ранняя электричка отправляется с вокзала Ростов–Пригородный в районе 6 утра и идет по кольцевому маршруту через станцию Хапры. Этот поезд прибывает на вокзал Ростов–Главный ближе к 8 утра, что позволяет пассажирам вовремя добраться на работу.

Второй дополнительный утренний рейс обеспечивает прибытие людей в центр города в районе 9 утра. Ну и вечерний рейс позволяет отправиться домой с пригородного вокзала после 5 вечера.

Напомним, что старт проекту «Городская электричка» был дан в марте 2016 года. Тогда запустили утренний и вечерний рейсы городских электричек, связав микрорайон Стройгородок с географическим центром города, а также районами Сельмаш и Александровка. Сейчас в Ростове внутригородские поезда делают шесть рейсов в день, четыре утром и два вечером.

Начав с перевозки нескольких десятков пассажиров в сутки в первый месяц курсирования, затем внутригородские поезда шаг за шагом начали приобретать популярность у ростовчан. Сейчас городские электрички в среднем в сутки перевозят порядка 1,1 тыс. пассажиров. Всего же с момента запуска городскими поездами были перевезены свыше 600 тыс. пассажиров.

Поезда меняют маршруты

В 2020 году много было сделано по улучшению транспортного сообщения населенных пунктов Ростовской области, в том числе по развитию перевозок поездами дальнего следования.

В апреле минувшего года дневные поезда «Ласточка» связали Ростов и Анапу. Еще два дневных экспресса изменили маршруты. Маршрут «Ласточки» Ростов – Новороссийск в апреле продлили до Таганрога. В июне поезд Ростов – Туапсе стал курсировать до Имеретинского Курорта, а в декабре на время горнолыжного сезона его продлили до Розы Хутор.

Еще одним значимым событием для Донского региона в прошлом году стало возобновление пассажирского движения на восстановленной линии Морозовская – Волгодонская. Пассажирское движение по этому участку не осуществлялось 23 года.

Первый поезд Астрахань – Имеретинский Курорт 28 июня в Волгодонске встречали сотни горожан. Затем через город был запущен еще один состав – Саратов – Имеретинский Курорт. С окончанием летнего сезона вместо этих двух поездов был назначен круглогодичный поезд Адлер – Москва – Санкт–Петербург.

Дальнее сообщение летом стало востребованным у жителей Волгодонска. К примеру, прошлым летом с этого вокзала на Черноморское побережье уезжали порядка 100 человек в день.

Напомним: открытию дальнего сообщения через станцию Волгодонская предшествовали масштабные работы по модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры.

На первом этапе, три года назад, были завершены реконструкция и ремонт 50 километров железнодорожного пути на участке Волгодонская – Морозовская, законсервированного еще в 2001 году.

В конце 2019 года железнодорожники модернизировали участок Морозовская – Цимлянская, который был оборудован современными автоматическими системами регулирования движения поездов. Здесь построили 7 модульных зданий для осуществления контроля за движением поездов, установили около 140 светофоров и уложили более 300 км магистрального кабеля. Кроме того, были расконсервированы станции Кумшалек и Кутейниковская. На них, а также на станции Черкасская обустроили приемо–отправочные пути общей протяженностью около 2,5 км.

Все это позволило значительно увеличить пропускную способность участка и частично переключить транзитный грузопоток с направления Лихая – Ростов, являющегося одним из наиболее загруженных на Северо–Кавказской магистрали.

Видеть приоритеты

ФКУ Упрдор Москва – Волгоград: главная задача – обеспечение безаварийного и комфортного движения

В Ростовской области федеральные дорожники готовы к началу нового дорожно–строительного сезона: подведены итоги прошедшего года, составлена стратегия на будущий период. Об основных направлениях работы рассказал начальник ФКУ Упрдор Москва – Волгоград Юрий СОРОКИН.

– Чем в настоящее время занимается ФКУ?

– Как и большинство входящих в систему Росавтодора казенных учреждений, мы занимаемся строительством, реконструкцией, ремонтом и содержанием федеральных трасс, а также внедрением мер по повышению уровня безопасности на автодорогах. Работаем в пяти субъектах страны, общая протяженность сети – более 2 тыс. км. Из них в Ростовской области – порядка 348 км. В прошедшем дорожно–строительном сезоне работы в регионе прошли на 45 км федеральных трасс. При этом 7 из 9 объектов мы сдали в эксплуатацию досрочно, что позволило минимизировать неудобства для пользователей автодорог в период производства работ.

– Но помимо комфорта это положительно влияет и на безопасность дорожного движения?

– Конечно, ведь обеспечение безопасности на дорогах входит в число приоритетных для ФКУ задач. К этому вопросу мы стремимся подходить комплексно. То есть при планировании работ по реконструкции и капитальным ремонтам закладываем в проекты полный комплекс мер по обустройству участков. В регионе реализуется еще ряд федеральных программ, благодаря которым у нас есть возможность устраивать новые линии уличного освещения (прежде всего, в населенных пунктах), ликвидировать места концентрации ДТП, устраивать барьерное ограждение и т. д. Например, в прошедшем сезоне, таким образом, сеть искусственного электроосвещения приросла на 11,4 км. Кроме того, увеличилась на 9 км протяженность осевого и на 20 км бокового барьерного ограждения, были обустроены 4 остановочных павильона.

В целом, несмотря на то, что за прошлый год аварийность на подведомственной нам сети федеральных автодорог Ростовской области снизилась почти на четверть, впереди много работы, в том числе по уменьшению тяжести последствий ДТП. Тем более что снижение смертности на дорогах является одним из ключевых показателей для региона по эффективности работы в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – то есть является общей задачей сразу для нескольких структур, и многое зависит от оперативности и корректности совместной работы.

– Можете выделить ключевые объекты этого направления, которые ФКУ Упрдор Москва – Волгоград будет реализовывать в нынешнем году?

– В этом дорожно–строительном сезоне мы продолжим работы по обеспечению безопасности движения. И самым крупным объектом здесь станет строительство пешеходного перехода на 16–м км федеральной автодороги А–135 возле садоводческого товарищества «Труд» в границах города Батайска. Только в прошлом году здесь в результате ДТП пострадали два человека, а установленный в 2019 году светофор затрудняет движение транспорта в часы пик. Из–за этого образуются заторы, ведь среднесуточная интенсивность потока на участке составляет 19 тыс. автомобилей. Новое искусственное сооружение позволит обеспечить, с одной стороны, безопасность для пешеходов и автомобилистов, а с другой – непрерывность движения транспорта и увеличение разрешенной скорости с 70 до 90 км/ч, что положительно скажется на экономике перевозок. Длина перехода составит около 100 м вместе с лестничными сходами, сооружение мы снабдим пандусами и спецплатформами для маломобильных граждан. Завершить строительство мы должны уже в этом году.

– Какие еще работы предстоят вашему управлению в нынешнем дорожно–строительном сезоне?

– В 2021 году в регионе запланированы работы на 40 км всех подведомственных ФКУ трасс. Но, конечно, в центре внимания – реализация двух крупных объектов строительства и реконструкции. Тем более что оба объекта включены в состав проекта по формированию Ростовского транспортного кольца, который реализует регион для вывода транзита за границы мегаполиса.

Первый из них – это реконструкция федеральной трассы А–135 – подъездной автодороги к Ростову–на–Дону от М–4 «Дон». Сейчас мы ведем работы уже по второму этапу, на участке с 4–го по 7–й км (первый этап был сдан в эксплуатацию в 2018 году, накануне Чемпионата мира по футболу). Работы здесь мы начали во второй половине 2019 года. По окончании реконструкции проезжая часть дороги будет расширена с четырех до восьми полос с разделением встречных потоков. Новый пойменный мост длиной более 700 м также будет иметь восемь полос движения: мы уже устроили все опоры и приступили к монтажу балок. В этом году планируем перезапустить движение транспорта на новое сооружение и приступить к разборке старого моста. Продолжаются возведение разворотной петли над проезжей частью на 4–м км автодороги и строительство нового путепровода в составе транспортной развязки на 7–м км, который обеспечит безопасный левый поворот со стороны Краснодара в направлении Батайска и западного подъезда к Ростову.

– Когда планируете завершить здесь работы?

– Согласно госконтракту подрядная организация ООО «РостовАвтоДорСтрой» должна сдать объект в эксплуатацию в 2023 году. Но, понимая высокую социальную значимость южного подъезда к Ростову-на-Дону, который не только служит для пропуска транзитного транспорта, а еще и обеспечивает въезд в мегаполис со стороны городов–спутников, мы ставим перед подрядчиком задачу справиться на год раньше. Тем более что это серьезная организация с хорошими мощностями и сырьевой базой в регионе, которая выполняла первый этап реконструкции южного подъезда. Ей такая задача, считаю, вполне по силам.

– Второй объект в составе Ростовского транспортного кольца тоже реализуется на подступах к мегаполису?

– Да, но с западной стороны. В прошлом году мы приступили к строительству новой развязки на 9-м км федеральной автодороги А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной. Основная задача – соединить северный обход Ростова–на–Дону, строительством которого занимается региональное министерство транспорта, с федеральной трассой А–280, входящей в состав международного маршрута от Ростова-на-Дону через Украину, Молдову до самой Австрии. Но еще на стадии проектирования мы учли возможность стыковки нашей развязки и с западным обходом Ростова–на–Дону, который также построит регион, а мы обеспечим его связь с федеральной трассой, добавив три новых съезда.

Сама по себе развязка, построенная по типу «неполный клеверный лист», будет снабжена сплошным электроосвещением и обустроена в соответствии с требованиями безопасности движения. На участке строительства, протяженность которого составляет порядка 1,9 км, мы расширим проезжую часть до шести полос движения, построим разделительную полосу. Таким образом, мы обеспечим комфортные и безопасные въезд и выезд с федеральной трассы на северный обход.

– Получается, что на этом объекте в одной связке работают дорожники разных учреждений. Как плотно ФКУ Упрдор Москва – Волгоград сотрудничает с региональными коллегами?

– Безусловно, северный и западный обходы, которые реализует регион, и развязка, которую строим мы, не могут полноценно функционировать друг без друга. Требуется синхронизация работ, поэтому мы находимся на постоянной связи с коллегами из правительства Ростовской области. И данный объект – далеко не единственный повод для нас работать сообща: я уже говорил, что, например, выполнение задачи по повышению уровня безопасности дорожного движения в регионе в целом невозможно без плотного взаимодействия на всех уровнях.

Кроме того, работа в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» тоже не обходится без нашего участия, поскольку мы оказываем методическую и консультативную помощь региону в его реализации, а служба лабораторного контроля ФКУ Упрдор Москва – Волгоград ведет выборочный мониторинг качества работ на региональных и муниципальных объектах. Так, в 2020 году в рамках мониторинга специалисты мобильной лаборатории 220 раз выезжали на муниципальные и региональные объекты, произвели отбор свыше 20 проб асфальтобетонного покрытия для последующей проверки качества материалов в лабораторных условиях. И в 2021 году мы продолжим совместную с регионом работу по нацпроекту, по безопасности дорожного движения и многим другим направлениям. Ведь наша главная общая задача – обеспечение безаварийного и комфортного движения по сети автодорог, в том числе для жителей Ростовской области.

Инна АМИРОВА

В ожидании скорости

Строительство обхода Ростова–на–Дону набирает обороты

Протяженность автомобильной дороги М–4 «Дон» в границах территории Ростовской области составляет 354 км. Государственная компания «Российские автомобильные дороги», в доверительном управлении которой находится М–4, системно модернизирует магистраль. В настоящее время все силы подрядных организаций сосредоточены на строительстве обхода Ростова–на–Дону. Если взятые темпы сохранятся, работы будут завершены раньше срока. Водители получат возможность на скорости проезжать ранее проблемный участок, который тормозил трафик и отрицательно влиял на безопасность дорожного движения.

Как зимует магистраль

Магистраль М–4 «Дон» хорошо знают россияне, которые совершают автопутешествия на Черноморское побережье. И хотя основной трафик заметно возрастает именно в летние месяцы, зимой и в межсезонье работы по обеспечению пропускной способности и безопасности проезда по этой дороге не прекращаются ни на один день. Ведь М–4 «Дон» является основной артерией, которая соединяет регионы страны с транспортной системой Юга России, Крыма, Северокавказского региона. На сегодняшний день среднесуточная среднегодовая интенсивность в районе Ростова–на–Дону достигает 70 тыс. автомобилей в сутки, а пиковая в летний сезон – 106 тыс., что в несколько раз выше нормативной. Свой вклад в трафик вносят федеральные автодороги Р–272 и А–260, которые выходят на М–4 на 938–м и 944–м километрах.

Особенность в том, что в Ростовской области наблюдаются один из самых высоких показателей переходов через ноль и непредсказуемые выходки стихии. Это осложняет ситуацию на дороге и требует от служб эксплуатации повышенной готовности: 100%–ной обеспеченности спецтехникой, противогололедными материалами и пр. В зимний период ситуация осложняется из–за фур, вывозящих сельскохозяйственную и иную продукцию из южных регионов России. Большая часть происшествий вызвана тем, что грузовое транспортное средство не может въехать на гору или спуститься с нее даже при нормативных осадках. Водитель начинает тормозить на плохой резине, прицеп разворачивает, и фура перекрывают дорогу, собирая километровые пробки. Самые тяжелые участки – это спуски и подъемы, в частности, в районе городов Миллерово, Каменск–Шахтинский, рассказал директор Ростовского филиала ГК «Автодор» Александр Емельянов.

Решение проблемы специалисты видят в том, чтобы обязать собственников грузовых автотранспортных средств и автобусов менять летнюю резину на зимнюю. Пока же основная работа по предотвращению и ликвидации последствий ложится на дорожные службы. Для этих целей полгода назад было принято решение оснастить одну из подрядных дорожных организаций парком грузовых эвакуаторов в количестве шести машин. Они оборудованы всем необходимым, начиная от лебедки и заканчивая кислородом (он необходим, когда блокируется вся тормозная или другая система, и сдвинуть транспортное средство невозможно). В непогоду такие эвакуаторы бесперебойно дежурят на спусках и подъемах, готовые оказать необходимую помощь. В экстренных случаях приходится разбирать барьерное ограждение. «Эвакуация транспортного средства с проезжей части не входит в наши функции, – объяснил Александр Емельянов. – Однако мы выполняем эту работу: чем быстрее ликвидируешь затор, тем быстрее дорожники смогут расчистить проезжую часть и восстановить безопасный проезд по магистрали».

Повышая комфорт и безопасность

Важным показателем того, что усилия оператора не напрасны, является статистика по уровню ДТП. Это число последовательно снижается несколько лет подряд на участке дороги в границах Ростовской области. Число ДТП по итогам 2020 года снизилось на 31,9%, раненых – на 39,5%, погибших – на 36%. Основную часть ДТП составляют происшествия, связанные со столкновениями, в которых погибли 169 и были ранены 30 человек. В том числе с выездом на полосу встречного движения – 8 ДТП, в которых погибли 11 и ранены 22 человека. Пять из восьми ДТП с выездом на полосу встречного движения произошли на участках реконструкции км 1024 – км 1036 и км 1072 – км 1091. Остальные связаны с грубым нарушением правил дорожного движения, игнорированием требований дорожных знаков и усталостью водителей. Важно отметить, что ДТП по причине недостатков транспортно–эксплуатационного состояния дороги не было вообще. То есть неубранная или необработанная проезжая часть не стала причиной возникновения аварий ни в одном из ДТП.

При этом в 2020 году на 79% снизилось число ДТП, совершенных по причине наезда на стоящее транспортное средство. Это стало возможным благодаря полноценному применению системы автоматической фиксации нарушений правил парковки «Паркон». Под эти цели были оборудованы несколько автомобилей одной из подрядных организаций. Они выезжают на место, производят фотовидеофиксацию нарушения, и затем эта информация передается в ЦАФАП ГБДД для вынесения постановления. Необходимость этой инициативы в госкомпании объясняют тем, что возросло число участников движения, которые останавливаются в неположенном месте. Это касается водителей как легковых автомобилей, так и большегрузного транспорта, которые паркуются на обочине с целью отдохнуть, размяться или даже пообедать. Между тем остановка на скоростной автомагистрали вне специально выделенных зон строго запрещена. В этом смысле цель оправдывает средства: налицо положительный эффект.

Еще одни показатель работы оператора – снижение мест концентрации ДТП. Оно последовательно снижается вот уже несколько лет: если в 2016 году их было 33, то в 2019–м – 10, в 2020–м – вообще 6. Конечно, поведение участников движения иногда трудно предугадать или проанализировать, так что аварийно опасные участки образуются в других локациях. В прошлом году их было 20, причем 6 из них – вновь образованные. Госкомпания принимает все возможные меры к их уменьшению (установка знаков, барьерного ограждения, освещения и т. п.), но по ряду участков технические меры уже исчерпаны. Ведь невозможно повесить камеры фотовидеофиксации через каждый километр? Решением здесь должно быть повышение культуры вождения самих водителей, уверен Александр Емельянов. «Важно подчеркнуть, что снижение числа ДТП в целом было бы невозможно без всестороннего сотрудничества с УГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области. Служба заняла очень конструктивную позицию, потому что все мы хорошо понимаем, что безопасность на дорогах – это наша общая цель», – отметил он.

Обход Ростова–на–Дону

В настоящее время все внимание заказчика сосредоточено на продолжении строительства обхода Ростова–на–Дону и города–спутника Аксая. Объект разделен на несколько этапов. Существующая дорога реконструируется на участках км 1072 – км 1091 (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап). Участок км 1036 – км 1072 – это строительство новой дороги (четвертый и пятый этапы). Особенностью проекта является то, что геометрические параметры (план, продольный профиль и поперечные профили на участке), конструкция дорожной одежды, водоотвод запроектированы по специальным техническим условиям. Кроме того, на всем протяжении участка дороги предусматриваются устройство электроосвещения, монтаж сетчатого ограждения и установка барьерного ограждения.

Первым был введен в эксплуатацию участок км 1024+000 – км 1036+823 (пос. Новоперсиановка Октябрьского района – Новочеркасская развязка на М–4 «Дон»). Подрядчику – АО «Донаэродорстрой» – удалось завершить работы в рекордно короткие сроки – на девять месяцев раньше, чем было предусмотрено контрактом. В рамках проекта дорога была доведена до параметров категории IA, построены мост через реку Тузлов и путепровод через ул. Советская общей протяженностью 240 пог. м. Та же подрядная организация в настоящее время занимается реконструкцией автодороги на км 1072+321 – км 1079+943, км 1081+866 – км 1091 (развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон» – пос. Суходольск Азовского района). Работы развернуты на всем протяжении участка. В частности, завершается переустройство магистральных газопроводов и линий электропередачи. Реконструкция включает строительство путепровода через «Сальское кольцо». Завершение работ по договору в декабре 2022 года, однако есть вероятность, что дорожники повторят свой рекорд и сдадут его в эксплуатацию раньше.

Самым сложным по многим параметрам специалисты называют участок строительства М–4 «Дон» на участке км 1036+823 – км 1072+321 (обход г. Аксай, Новочеркасская развязка на М–4 «Дон» – развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон»). Проектом предусматривается строительство четырехполосной автомобильной дороги категории IA, а также возведение мостов через реки Дон и Аксай, трех транспортных развязок со съездами, путепроводов и пешеходных переходов. Узлы появятся на пересечении с имеющимся участком трассы М–4 «Дон» на км 1072 и с дорогами «Подъезд к Новочеркасску» на км 1038, Аксай – Большой Лог – Новочеркасск на км 1051. Кроме того, будут построены пункт взимания платы, малые мостовые переходы через Монастырское озеро и реку Черкасскую, различные путепроводы и т. д.

Часть кольца

В настоящее время подготовка территории на объекте строительства завершена, и подрядчик – ООО «НПС АКСАЙ» (стратегический партнер ООО «Трансстроймеханизация») – продолжает активные строительные работы. В частности, идет сооружение опор уникального моста через реку Дон. Это самое крупное искусственное сооружение на новом участке обхода Ростова–на–Дону – его протяженность составляет 1901 м, длина судоходного пролета – почти 150 м. На 10 из 24 опор работы уже завершены, на месте остальных идет устройство свайных фундаментов. Особенность этого этапа заключается в довольно сложных гидрогеологических условиях: из–за близости к водоемам требуется создание комплексной системы водоотводов по ходу трассы. Это водопропускные трубы, дренажно–оросительные системы, дождеприемные колодцы, локальные очистные сооружения и т. п. Также дорожники произведут полную замену грунтов и армирование земляного полотна, обустроят необходимый стабилизационный слой на 19–километровом участке.

«Задача 2021 года – завершить укладку земляного полотна в пойме реки, чтобы оно устоялось, – уточнил Александр Емельянов. – И уже в следующем году можно укладывать слои дорожной одежды. Мы сформировали и согласовали свою производственную программу и сейчас идем в графике, никаких отставаний и сбоев нет». По проекту этот отрезок дороги должны сдать в 2024 году, но подрядчики уже традиционно намерены ввести его в эксплуатацию с опережением графика – в 2023–м. Эти довольно амбициозные планы было бы сложно выдержать без всесторонней поддержки местной администрации. Напомним: строительство обхода Аксая является частью федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» национального проекта «Модернизация и расширение магистральной инфраструктуры». Кроме того, планируется, что участок км 1036 – км 1072 может стать частью масштабного проекта – строительства Ростовского кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации.

Необходимо добавить, что на обходе Ростова–на–Дону появятся объекты сервиса. В частности, такие планы есть у ПАО «Нефтяная компания «Лукойл», которое собирается разместить здесь две многофункциональные зоны (в прямом и обратном направлениях). Как показывают исследования, локация Ростовской области становится критической для водителей, возвращающихся в Москву с курортов Черноморского побережья. Именно здесь ощущаются первые признаки усталости, которые влияют на внимание и концентрацию, что в свою очередь может стать предпосылкой к ДТП. Полное же завершение строительства обхода Ростова–на–Дону поможет сократить время в пути от Москвы до Сочи на несколько часов. Впрочем, даже после ввода его в эксплуатацию на М–4 «Дон» продолжится модернизация. На очереди – следующие участки: комплексное обустройство на участке км 777 – км 933, а также реконструкция участка км 933 – км 1024, который пока находится в стадии разработки проектной документации.

Ключевой момент

С опережением плана идет работа на самом сложном участке обхода Ростова–на–Дону

В Ростовской области продолжается возведение важнейшего для региона инфраструктурного объекта – обхода Ростова–на–Дону на федеральной автомобильной дороге М–4 «Дон» (находится в управлении ГК «Автодор»). Проект разбит на этапы: участок с 1024–го по 1036–й км был досрочно сдан в эксплуатацию в конце прошлого года. В активной фазе – реконструкция участка с 1072–го по 1091–й км. Самое большое внимание сейчас приковано к самому сложному этапу – строительству нового участка дороги с 1036–го по 1072–й км, генеральным подрядчиком которого выступает ООО «Трансстроймеханизация» (ООО «ТСМ», входит в АО «Дороги и мосты»). На сегодня у компании есть все возможности, чтобы завершить работы на год раньше срока.

От Краснодара до Находки

ООО «Трансстроймеханизация» – одно из опытнейших предприятий в сфере строительства объектов плоскостной транспортной инфраструктуры России. Основное направление деятельности – полный комплекс работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, аэродромов, промышленных и гидротехнических сооружений. Многолетний опыт управления комплексными проектами, серьезные производственные мощности и профессиональные компетенции сотрудников позволяют компании выступать главным исполнителем в ряде масштабных инфраструктурных проектов, заказчиками которых являются Росавтодор, Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»), другие федеральные агентства и ведомства.

«Портфель заказов компании в настоящее время обеспечивает полную загрузку производственных мощностей. Общий объем строительно–монтажных работ, запланированный на 2021 год, превышает 100 млрд руб., – рассказал генеральный директор ООО «Трансстроймеханизация» Владимир Монастырев. – В текущем году силами предприятия будет осуществляться строительство автомобильных дорог сразу в нескольких регионах России – Московской, Воронежской, Ростовской областях, Республике Татарстан, Краснодарском крае, на Дальнем Востоке».

Наиболее значимые из них: реконструкция М–4 «Дон» на участке км 715 – км 777; строительство и реконструкция автомобильной дороги А–289 Краснодар – Славянск–на–Кубани – Темрюк в Краснодарском крае; строительство обходов городов Балашиха и Ногинск, а также участка км 663 – км 729 с мостовым переходом через р. Волга в рамках строящейся скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань; строительство и реконструкция автодороги М–1 «Беларусь» на участке км 33 – км 84; строительство автодороги Владивосток – Находка – порт Восточный на участке км 18+500 – км 40+800; строительство и реконструкция автодороги М–5 «Урал» на участке км 19 – км 37.

Обход Ростова–на–Дону

Для Ростовской области одним из приоритетных инфраструктурных проектов является строительство обхода Ростова–на–Дону на федеральной автомобильной дороге М–4 «Дон». Обход входит в федеральный проект «Коммуникации между центрами экономического роста» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Кроме того, планируется, что участок км 1036 – км 1072 станет частью масштабного проекта строительства Ростовского кольца – сети автодорог, которые сформируют новый транспортный каркас Ростовской агломерации. Обход позволит существенно разгрузить южную столицу от грузового транспорта, повысить скорость транзитных перевозок и даст новые возможности для развития транспортных и экономических связей Донского края.

Работы по строительству обхода г. Ростова–на–Дону входят в состав проекта по реконструкции автомобильной дороги М–4 «Дон» на участке км 1024 – км 1091, разделенного на пять этапов. ООО «ТСМ» выступает основным подрядчиком четвертого и пятого этапов строительства новой дороги на участке км 1036+823 – км 1072+321 (обход г. Аксай, Новочеркасская развязка на М–4 «Дон» – развязка на г. Волгодонск на М–4 «Дон»). Специалисты называют этот участок наиболее сложным по многим параметрам. Проектом предусматривается строительство четырехполосной автомобильной дороги категории IA, а также возведение мостов, в том числе через реки Дон и Аксай, трех транспортных развязок со съездами, путепроводов и пешеходных переходов. Кроме того, будут оборудованы пункт взимания платы, малые мостовые переходы через Монастырское озеро и реку Черкасскую, различные путепроводы и т. д.

Специалисты ООО «ТСМ» приступили к строительно–монтажным работам в сентябре 2020 года. В настоящее время подготовка территории на объекте строительства в рамках четвертого этапа завершена, начались активные строительные работы. К середине марта 2021 года выполнено 90% работ по переустройству инженерных коммуникаций. Это достаточно длительный и трудоемкий вид работ, который требует высокого профессионализма и наличия специального оборудования.

Особенности объекта

Уникальность реализации этого проекта заключается в том, что из 36 км почти 20 км будущей магистрали пройдут по поймам рек Аксай, Дон и Черкасская. Данный участок характеризуется сложными гидрогеологическими условиями. Из–за близости к водоемам требуется создание комплексной системы водоотводов по ходу трассы: водопропускных труб, дренажно–оросительных систем, дождеприемных колодцев, локальных очистных сооружений и т. п., а также будет проведена замена слабых грунтов в пойме рек на глубине от полутора до четырех метров. При отсыпке насыпи предусматривается армирование специальным геосинтетическим материалом, что позволит избежать деформации насыпи в период половодий. Также будет выполнено укрепление откосов земляного полотна габионами и матрацами «Рено». Для стабилизации грунта, увеличения его прочности и физических характеристик планируется внесение в него неорганического вяжущего, что сведет к минимуму появление деформаций на проезжей части.

На основном ходу будущей трассы выполнено устройство выемки в объеме 4 млн кубометров и насыпи 1,5 млн кубометров, сделано устройство верхнего слоя основания из ЩПС в объеме 100 тыс. кв. м; уложено более 20 тыс. кубометров бетона при возведении мостов и путепроводов. Готовы 2,4 км продольного водоотвода с проезжей части, построены семь сборных водопропускных труб, ведутся работы на 10 монолитных трубах. На данный момент на всей протяженности объекта задействованы более 1 тыс. человек и 300 единиц техники. Всего в 2021 году запланирована реализация работ на сумму 25 млрд руб.

Еще одной важной особенностью проекта является то, что обход Ростова–на–Дону запроектирован по немецким нормам, с новыми для России техническими параметрами и технологическими решениями. Главное отличие заключается в том, что количество слоев дорожной одежды уменьшается, зато увеличивается их толщина. Благодаря этой технологии повышаются прочностные характеристики каждого из конструктивных слоев дорожного основания, начиная с земляного полотна.

Искусственные сооружения

Отдельно стоит сказать об искусственных сооружениях. Проектом предусматривается строительство 13 мостов и путепроводов общей протяженностью 4,576 км, в том числе мостового перехода через р. Дон протяженностью 1901 м, моста через р. Аксай, малых мостовых переходов через Монастырское озеро и р. Черкасскую, двух пешеходных переходов, проездов для сельскохозяйственной техники, звукопереходов. В настоящее время в рамках пятого этапа начались работы по строительству транспортных развязок со съездами, путепроводами, пешеходными переходами на пересечении с существующей трассой М–4 «Дон» (1072–й км) и дорогами «Подъезд к Новочеркасску» (1038–й км), Аксай – Большой Лог – Новочеркасск (1051–й км).

Самым сложным с инженерной точки зрения является возведение моста через реку Дон. Это наиболее крупное искусственное сооружение на новом участке обхода Ростова–на–Дону: его полная длина составляет 1901 м, ширина – 31,5 м. Мост в поперечном сечении имеет два направления движения по две полосы по 3,75 м в каждом направлении. Пролетные строения моста разделены для каждого направления движения. Мост будет иметь балочное неразрезное металлическое пролетное строение длиной 579 м в русловой части. Длина судоходного пролета также существенна – почти 150 м. В настоящее время на 10 из 24 опор работы уже завершены, на оставшихся идет устройство свайных фундаментов. Подготовка к возведению пролетных строений моста через Дон выполняется в два технологических этапа. Сначала возводятся вспомогательные конструкции для русловой части. Далее по технологии должна быть осуществлена конвейерно–тыловая сборка с надвижкой. Элементы пролетного строения будут укрупняться на стапеле в створе опор, а затем с помощью толкающих устройств надвигаться в проектное положение.

Согласно контракту обход Ростова–на–Дону на участке км 1036 – км 1072 необходимо сдать в эксплуатацию в 2024 году, однако благодаря высокой механизации строительных процессов, наращиванию материально–технической базы, применению прогрессивных технологий и инноваций в строительстве открытие дорожного движения возможно осуществить раньше проектного срока. Этому способствует и структура компании, в которую входят собственное производство смесей и материалов, современная ремонтная база, дорожно–строительная лаборатория, оснащенная геодезическая группа. Производственные мощности включают в себя более двух тысяч единиц специальной автотехники и механизмов, современные асфальтобетонные и цементобетонные заводы; асфальтоукладочные комплексы и др. Общая численность коллектива превышает девять тысяч человек. Все это позволяет компании выдерживать все проектные сроки при стабильно высоком качестве производства работ. Завершение строительства обхода Ростова–на–Дону позволит заметно «ускорить» ранее проблемный участок и станет очередным этапом системной модернизации магистрали М–4 «Дон».

Заказчик силен подрядчиком

Если этот подрядчик – ГУП РО «РостовАвтоДор»

Государственное унитарное предприятие Ростовской области «РостовАвтоДор» уверенно входит в число лидеров дорожно–строительной отрасли Юга России. Мощная производственная база, профессиональный коллектив и наработанный опыт позволяют компании оставаться активным участником реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также ряда других федеральных, региональных и муниципальных программ. На сегодняшний день у предприятия есть все возможности решать задачи любой сложности по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции и строительству автомобильных дорог.

Из истории компании

Если говорить о ГУП РО «РостовАвтоДор» как о качественном представителе дорожно–строительной отрасли, то стоит отметить, что немаловажную роль в судьбе организации сыграл губернатор Ростовской области Василий Голубев, который уделяет особое внимание предприятиям дорожной отрасли, считая ее одним из локомотивов экономики Донского края. Благоприятные условия, созданные на территории региона, позволили ГУП РО «РостовАвтоДор» вырасти в мощную структуру, которая за прошедшие годы зарекомендовала себя в качестве ответственного и добросовестного исполнителя региональных и муниципальных контрактов. Стоит также отметить и особую роль в судьбе этого и других дорожных предприятий регионального министерства транспорта, которым руководит потомственный дорожник Владимир Окунев. Именно постоянные требования министра о повышении качества дорожного покрытия послужили причиной модернизации материально–технической базы организации.

Однако во многом становление ГУП РО «РостовАвтоДор» как слаженной системы – это заслуга руководства компании, которое вовремя провело процедуру реорганизации, в результате чего разрозненные дорожные управления объединились в единое областное предприятие. Это позволило оздоровить организацию, создать надежного подрядчика, который в рамках своих возможностей участвует в обеспечении безопасного и бесперебойного проезда по сети дорог регионального и межмуниципального значения. Именно в период формирования компании в том виде, в котором она представлена на рынке дорожно–строительных услуг в настоящее время, ставка была сделана на создание предприятия полного производственного цикла. И подобный рациональный подход себя полностью оправдал.

На сегодняшний день в собственности РостовАвтоДора – 17 асфальтобетонных заводов, три карьера минерального сырья и камнедробильные установки, битумные хранилища, 36 производственных баз, передвижная и стационарные дорожно–строительные лаборатории, три линии по производству ЖБИ, цех по изготовлению дорожных знаков, более 900 единиц автотранспортных средств и механизмов.

Директор предприятия ГУП РО «РостовАвтоДор» Андрей Богданов

В штатном режиме

Последний год не был простым для экономики страны из–за распространения коронавируса. «Однако дорожной отрасли удалось сохранить наработанные позиции благодаря тому, что она была включена в число специальных направлений, которых не коснулись ограничения, введенные в связи с пандемией, – рассказал директор предприятия Андрей Богданов. – ГУП РО «РостовАвтоДор» – это жизненно важная структура для экономики региона в целом, поскольку обеспечивает бесперебойную работу множества предприятий–смежников, не только осуществляющих автоперевозки по дорожной сети региона, но и производящих широкий спектр работ и услуг, необходимых для функционирования дорожной отрасли Донского края. Так что компания работала в штатном режиме, но со строгим соблюдением всех требований Роспотребнадзора. В частности, был создан штаб для координации работы в режиме действия коронавирусных ограничений, усилены санитарные меры, закуплено необходимое количество средств индивидуальной защиты и др. Все эти меры позволили пережить непростое время без потерь и остановки ежедневной работы».

В текущем году предприятие продолжает работу на десятках объектов, в том числе в рамках национальных проектов «Безопасные и качественные автомобильные дороги» и «Жилье и городская среда». Наиболее масштабные из них – капитальный ремонт на участке автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Элиста – с. Ремонтное – пос. Зимовники (от границы Калмыкии) в Ремонтненском районе; капитальный ремонт участка автомобильной дороги общего пользования регионального значения ст. Казанская – ст. Шумилинская – х. Раскольный в Верхнедонском районе; строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения по ул. Еляна микрорайона № 5 жилого комплекса Левенцовский в Ростове–на–Дону. Всего же силами РостовАвтоДора производятся работы более чем на 50 объектах муниципального и регионального значения.

Зима на Дону

Одним из основных направлений деятельности предприятия является содержание сети автомобильных дорог регионального и межмуниципального уровня в Ростовской области. Это 4,4 тыс. км дорог областного значения (или 60% от всей протяженности региональных дорог) и 1,7 тыс. км – муниципального. Зима – всегда наиболее ответственный период: от того, насколько быстро и качественно подрядная организация выполнит комплекс работ, будет зависеть бесперебойный и безопасный проезд транспорта по дорожной сети. Наиболее сложной в осенне–зимний период 2020/2021 годов была ситуация на востоке, юго–востоке и севере области. Уже во второй декаде ноября сюда пришел мощный снежный заряд с сильными восточными ветрами.

«Циклон накрыл Зимовниковский, Дубовский, Пролетарский, Заветинский, Ремонтнинский, Семикаракорский районы, – отметил заместитель директора по содержанию, эксплуатации автомобильных дорог и безопасности дорожного движения ГУП РО «РостовАвтоДор» Сергей Лиманов. – За небольшой промежуток времени выпала полуторамесячная норма снежных осадков. Ситуация усугубилась сильным восточным ветром и низовой метелью, при которой на расчищенных участках дорог буквально за 15–20 минут образовывались сугробы. Такие мощные снежные заряды в дальнейшем неоднократно накрывали область. Приходилось несколько раз задействовать даже роторные снегоочистители, что не часто бывает в Ростовской области. В отдельные дни образовывалось такое явление, как «черный лед», когда при отрицательных температурах идет замерзающий дождь, из–за чего за считаные минуты на проезжей части образуется ледяная корка. Также частые переходы через отметку ноль градусов способствовали большому количеству дней, при которых происходило образование гололеда.

Уникальность географического положения области заключается в том, что зима начинается с первых чисел ноября, а отдельные снежные заряды могут доходить до конца марта. Вроде бы временной период меньше, чем в центральных, восточных и северных регионах страны, но число переходов через ноль в Ростовской области остается одним из самых высоких в России: в среднем 50 и более за сезон».

Все это существенно усложняло дорожные условия. Однако благодаря профессионализму и хорошей технической оснащенности РостовАвтоДора обошлось без ЧП. При обильном снегопаде дорожная техника должна выполнять целый комплекс работ, в том числе устранить снежные заносы строго в нормативные сроки, а также обеспечить распределение противогололедных материалов. Своевременное выполнение полного комплекса дорожных работ по зимнему содержанию обеспечил парк техники и механизмов: 129 комбинированных дорожных машин, 36 автогрейдеров, 44 погрузчика, 11 роторных снегоочистителей, а также другая техника. Вся она работала без простоев, да и выходов из строя было гораздо меньше, чем в прошлые годы благодаря обновленному парку машин и механизмов, так как дополнительно были закуплены 20 самосвалов с зимним оборудованием.

По новому регламенту

В числе основных направлений деятельности РостовАвтоДора – капитальный ремонт и строительство дорог. Важнейшим этапом дорожной отрасли может стать переход на технический регламент Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». В рамках новой технической политики в Ростовской области на регулярной основе происходит работа по внедрению новых технологий, применяемых в дорожном строительстве. За последнее время была модифицирована и расширена классификация по наибольшему размеру минеральных зерен в смеси, состав которых проектируют и определяют на специализированном комплекте сит. Все это требует модернизации материально–технической базы, и в частности, обновления оборудования дорожной лаборатории предприятия, а также повышения квалификации сотрудников, работающих в ней.

Массово перейти на контракты по ТР ТС 014/2011 в Ростовской области планируется только с 2022 года. В РостовАвтоДоре переходу на новые технологические рельсы предшествовала масштабная подготовка. В частности, в мае прошлого года в Семикаракорском районе области был запущен новый асфальтобетонный завод башенного типа с шестифракционной системой дозирования минералов ДС–206. Он оснащен компьютерной системой управления, позволяющей автоматизировать все технологические процессы приготовления асфальтобетонных смесей. Производительность завода составляет 160 тонн в час. Для его бесперебойной работы дополнительно закуплена новая техника. Первые машины с асфальтобетоном были отправлены с Семикаракорского АБЗ на объект капитального ремонта – дорогу Шахты – Цимлянск.

Основополагающим фактором ТР ТС 14/2011 является соответствие требованиям технического регламента всего спектра применяемых в дорожном строительстве материалов: песка, щебня и гравия, минерального порошка, битума и битумных мастик. При этом не все производители инертных материалов оказались готовы к новым требованиям и смогли вовремя перестроиться на новые правила.

Ценообразование

Ситуация неопределенности усугубляется рядом нерешенных вопросов в ценообразовании. Повышение качества входящих материалов и усложнение технологических цепочек приводит к удорожанию конечного продукта – в данном случае стоимости работ в рамках капитального ремонта или строительства километра дороги. Такое повышение может достигать 50%. Проблема в том, что в настоящее время не утверждены государственные расценки на основную часть материалов в рамках нового технического регламента. Действу-

ющий базисно–индексный метод здесь не подходит, потому что не отражает реальных затрат подрядных организаций. Именно поэтому сейчас государственный заказчик делает попытки перейти на ресурсный метод ценообразования.

«2021–й год является переходным периодом, – отметил Андрей Богданов. – Контракты по новым правилам начнут заключаться только со следующего года». Тем не менее участники рынка выражают озабоченность в связи с тем, что отрасль окажется не готова к переменам. Чтобы подстраховаться, РостовАвтоДор планирует вести переговоры с поставщиками из соседних регионов – Воронежской области и Краснодарского края.

«Дорожники – конечное звено в цепи, – пояснил Андрей Богданов. – Мы только потребители материалов, которые производят другие участники рынка. Начинать надо именно с них. В противном случае отрасль может столкнуться с дефицитом основных дорожно–строительных материалов, а это негативно скажется на реализации федеральных и региональных проектов. Заказчик в лице министерства транспорта Ростовской области оказывает всю возможную технологическую и методическую помощь по переходу на ТР ТС 014/2011. Здесь я могу лишь процитировать известную среди профессионалов поговорку: «Заказчик силен подрядчиком». Однако предстоит еще многое сделать, чтобы не остановить работу дорожного комплекса. Это наше общее дело, наша общая забота».

КЖЦ

Облегчить задачи долгосрочного планирования и повышения эффективности работы дорожных предприятий призвано применение контрактов жизненного цикла (КЖЦ). По сути, это долгосрочное соглашение с подрядной организацией на обслуживание закрепленного договором участка автодороги, который предварительно должен быть капитально отремонтирован (построен либо реконструирован). Преимущество КЖЦ в том, что подрядчики заинтересованы в долгосрочной эксплуатации объекта, который они привели в нормативное состояние, и несут за него ответственность. Это во многом гарантирует своевременность и качество выполнения эксплуатационных работ. В КЖЦ входят ремонт и полный цикл содержания дороги: уборка мусора, покос травы, планировка обочин, откосов земляного полотна, установка дорожных знаков, пластиковых сигнальных столбиков и содержание искусственных сооружений (если они имеются на объекте), а также другой комплекс работ по содержанию.

Впервые такие контракты были заключены в Ростовской области в 2020 году в рамках реализации регионального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Всего в области заключены 29 таких контрактов, из них 12 приходятся на РостовАвтоДор. Сроки их действия – три года, до 31 июля 2023 года. В частности, один из участков, который теперь перешел на принцип КЖЦ, находится в Ремонтненском районе – это подъезд к селу Ремонтному от автодороги Элиста – Ремонтное – Зимовники. В 2020 году участок дороги привели в нормативное состояние. На объекте применили полимерно–битумные стыковочные ленты, которые обеспечивают долгосрочную герметизацию стыков и сопряжений асфальтобетонных покрытий. Насколько этот механизм будет удачным – покажет время, говорят дорожники.

Комфортная среда

Одним из направлений деятельности ГУП РО «РостовАвтоДор» являются работы по благоустройству территорий. Для этого создано отдельное подразделение, штат которого полностью укомплектован высокопрофессиональными специалистами. «Каждый год разыгрываются контракты на более чем 40 объектов, что говорит о том, что внимание областных и муниципальных властей к обустройству окружающей среды повышается, – рассказал главный инженер по благоустройству ГУП РО «РостовАвтоДор» Мартирос Тирацуян. – В 2020 году нами были реализованы десять объектов благоустройства в Ремонтненском, Красносулинском, Белокалитвинском, Вешенском и других районах Ростовской области. В текущем году объем работ примерно сопоставимый». Это направление работ в последние годы набирает обороты в том числе благодаря федеральному проекту «Формирование комфортной городской среды», который реализуется при совокупном финансировании из местного, регионального и федерального бюджетов.

К примеру, в 2019 году силами компании был благоустроен Петровский бульвар на участке от ул. Мира до ул. Московской в городе Азов – главная прогулочная зона города. В рамках проекта произведены устройство уличного освещения, замена асфальтобетонного и плиточного покрытия пешеходных дорожек. Особенность этого и других проектов в том, что они максимально учитывают местную специфику. Так, в августе 2020 года завершилось благоустройство парка в хуторе Шаумяновский Егорлыкского района. Территория площадью четыре гектара, на которой расположился парк, ранее была пустырем. Проектировщики учли национальные и культурные особенности хутора: его изюминкой стал фонтан в виде знака «Вечность», взятого из армянской символики. Главная аллея от фонтана ведет к церкви, строительство которой планируют завершить в ближайшие несколько лет.

В декабре 2020 года с опережением почти на год силами компании была завершена реконструкция центральной площади Майдан в Белой Калитве. Дизайнеры сделали все для того, чтобы сохранить историческое предназначение площади как центра общественной жизни всего города. После реконструкции здесь появились три зоны: торговая, активная – с детской и спортивной площадками, сценой, и тихая – с зонами отдыха. Изюминками проекта стали арт–объекты в виде водяной мельницы и обзорная площадка с видом на реку Калитва и пешеходным мостом. В текущем году один из многих интересных объектов – благоустройство территории микрорайона Суворовский – парка в честь 70–летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. Проект предусматривает устройство пешеходных дорожек, велодорожек, амфитеатра, малых архитектурных форм, детских игровых и спортивных комплексов, комплексного озеленения, площадки для сбора ТКО. Также в текущем году будет производиться благоустройство территорий в Ремонтненском, Заветинском, Сальском, Пролетарском, Азовском, Чертковском, Матвеево–Курганском, Аксайском и других районах области.

Капремонт, Суровикино

Ремонт участка ул. Московской, Азов

Социальная составляющая

Важнейшим вопросом для компании является дефицит кадров. К сожалению, в последние годы теме профессионального технического образовании не уделялось должного внимания – дорожная отрасль ведь не всегда была перспективной. В результате сегодня имеется нехватка специалистов среднего звена, особенно рабочих специальностей. Квалифицированные бульдозеристы, грейдеристы, экскаваторщики, машинисты асфальтоукладчиков и механизаторы другой дорожной техники – вот кто сегодня на вес золота. Задача руководителей отрасли состоит в том, чтобы возродить рабочие профессии и повысить их престижность, уверены в РостовАвтоДоре. Это хорошо понимают и в правительстве области: совсем недавно при министерстве транспорта Ростовской области был создан общественный совет по кадровой политике. Со своей стороны РостовАвтоДор готов и дальше продолжать практику целевого обучения, когда предприятие платит за образование перспективных молодых специалистов, которые впоследствии приходят работать в компанию.

Тем более что здесь предлагают более чем конкурентоспособную зарплату, к тому же соблюдаются все социальные гарантии и нормы, сохранилась даже такая традиция советских времен, как физкультура и спорт на предприятии: есть своя любительская команда по волейболу. В январе–феврале 2021 года она стала победителем трех турниров, которые проводились между любительскими командами по волейболу в Зимовниках, Сальске и селе Ремонтном. Социальная ответственность распространяется не только на своих работников, но и на жителей города Азов, где располагаются головной офис и производственная площадка РостовАвтоДора.

По сути, РостовАвтоДор является одним из системообразующих предприятий Азова, поэтому в очень многих социально значимых мероприятиях он принимает посильное участие. Например, в прошлом году компания стала инициатором конкурса рисунков «Азов глазами детей», который был приурочен к празднованию Дня города – 953–й годовщине основания. Работы десяти победителей были напечатаны на больших билбордах и вывешены для просмотра в разных уголках города. А в текущем году по инициативе компании проводился конкурс чтецов, приуроченный к дню освобождения города от немецко–фашистских захватчиков. Конечно, это не слишком масштабные мероприятия, но они – часть жизни простых людей, и сопричастность к ней отличает надежную компанию от однодневки. В этом смысле ГУП РО «РостовАвтоДор» не просто реализует возложенные на него обязанности, но также находит возможность для участия в социальных проектах, которые, без сомнения, важны для жителей Донского края.

Ремонт улицы Сухэ–Батора в Элисте

Конкурс чтецов

Оставить след в истории

АО «Донаэродорстрой» отмечает юбилей

В этом году 65 лет со дня основания отмечает АО «Донаэродорстрой» (входит в группу строительных компаний «Дон»). За это время в Ростовской области и других регионах построены тысячи километров дорог, возведены сотни значимых объектов. Компания из года в год подтверждает статус одного из лидеров дорожно–строительной отрасли и укрепляет заложенные когда–то традиции: применение современных материалов и технологий при неизменно высоких стандартах качества и производства. Но самый главный результат работы дорожников – это тот след, который они оставили в истории страны: хорошие дороги, которые нужны как современникам, так и будущим поколениям.

Страницы истории

Предприятие было образовано в 1956 году. Военные строители 8–й войсковой дивизии после Победы приступили к строительству новой автодороги, которая связала Ростов–на–Дону с Баку. Осенью 1956 года предприятие было переименовано в Управление строительства № 15. Первым его заданием было создание опорной сети межгородских и межпоселковых дорог Ростовской области. Быть может, именно военные корни сделали принципы четкого выполнения поставленных задач главными в работе дорожников. Затем предприятие было переименовано в трест «Дондорстрой». Дорожники возвели ключевые участки государственных автодорог Москва – Волгоград, Москва – Харьков – Симферополь, Ростов–на–Дону – Орджоникидзе, а также аэропорты Волгограда, Таганрога, Волгодонска, Ростова–на–Дону, взлетно–посадочную полосу в станице Вешенская.

Более чем за полвека своей биографии предприятие пережило несколько реорганизаций, и все они были связаны с этапами становления страны. 1990–е года прошлого века поставили под вопрос само выживание организации в новых экономических условиях. Она могла повторить судьбу многих других, которые не выдержали испытаний и ушли с рынка. Знаковым для компании стал 1991 год: трест стал акционерным обществом и был переименован в Донаэродорстрой. Второе дыхание компании связывают с именами Алексея Кнышова, Николая Имедашвили и Владимира Кирсанова – управленцев и инвесторов, которые смогли найти выход из, казалось бы, безвыходной ситуации.

Начиная с 2000–х годов новому руководству удалось постепенно сформировать эффективную структуру предприятия, нарастить производственные мощности и расширить географию присутствия. Одной из визитных карточек организации стала автомобильная дорога М–4 «Дон» – она была реконструирована силами компании в границах Ростовской области, на участке общей протяженностью 342 км. Дорога третьей технической категории с шириной дорожного полотна 7 м и двумя полосами движения превратилась в главную транспортную магистраль, связывающую север страны с югом. В числе других значимых объектов – восточный и западный обходы Ростова–на–Дону, обходы Семикаракорска и Новочеркасска, участок автодороги Морозовск – Волгодонск с мостом через Дон, участки федеральных трасс М–23 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной и М–6 «Каспий».

Пандемии вопреки

В настоящее время АО «Донаэродорстрой» входит в группу строительных компаний «Дон» и выполняет полный комплекс дорожно–строительных работ, реализуя проекты любой сложности. Ежегодно силами предприятия строятся, реконструируются или капитально ремонтируются более 100 км федеральных и региональных дорог. Конечно, на повестке дня последние два года – COVID–19. Пандемия оказала существенное влияние на многие сегменты экономики. «2020 год оказался непростым для всей страны, и в том числе для дорожной отрасли, – отметил генеральный директор АО «Донаэродорстрой» Владимир Иванов. – Из–за распространения коронавирусной инфекции часть организаций закрылась или приостановила свою деятельность, другие перевели своих сотрудников на удаленный режим. Однако дорожно–строительные организации были отнесены к непрерывно действующим, поэтому мы продолжали работать». Более того, летом 2020 года Донаэродорстрой был включен в перечень системообразующих организаций российской экономики.

Конечно, пришлось внести коррективы в текущую деятельность: на предприятии были предприняты все меры безопасности и выполнялись все требования Роспотребнадзора. В частности, были усилены санитарные меры, закуплено необходимое количество средств индивидуальной защиты, дезинфицирующих средств для обработки офисных и производственных помещений. На территории рабочих городков, расположенных в Ростовской и Волгоградской областях, в Краснодарском крае и других регионах, проводили тщательную дезинфекцию жилых и производственных помещений. Все эти меры позволили пережить локдаун без потерь. К настоящему времени все сотрудники прошли уже несколько тестирований на коронавирус.

Несмотря на все сдерживающие факторы, Донаэродорстрою удалось не только не сбавлять темпов работ по сравнению с прошлым годом, но и перевыполнить намеченные планы. Так, в настоящее время в портфеле контрактов компании несколько крупных проектов, среди которых – реконструкция трассы М–4 «Дон» в рамках строительства I и II этапов обхода Аксая, первая очередь дорожного обхода города–героя Волгограда, дальнего западного обхода Краснодара, а также северный обход Ростова–на–Дону. Общая стоимость портфеля контрактов в 2020 году составила порядка 20,2 млрд руб. Такого же показателя в компании намереваются достигнуть и в текущем году.

Обход Аксая

Многие годы АО «Донаэродорстрой» остается стратегическим партнером Государственной компании «Автодор», которая занимается оперативным управлением федеральной автомобильной дороги М–4 «Дон». В настоящее время важнейшим инфраструктурным проектом на территории Ростовской области является строительство обхода города Аксай. Строительство разделено на несколько этапов, АО «Донаэродорстрой» является генеральным подрядчиком на двух из них. В частности, это реконструкция дороги на участках км 1072 – км 1091 километр (первый и второй этапы) и км 1024 – км 1036 (третий этап), рассказал Владимир Иванов.

В декабре 2020 года был введен в эксплуатацию участок км 1024+000 – км 1036+823 (пос. Новоперсиановка Октябрьского района – Новочеркасская развязка на М–4 «Дон»). Причем в рекордно короткие сроки – на год раньше предусмотренных контрактом. Участок протяженностью 12,5 км был доведен до параметров высшей технической категории с шестью полосами движения. Ранее на этом участке в период летних отпусков ежегодно фиксировалась предельно высокая нагрузка, из–за которой на трассе возникали пробки. «Такие результаты достигнуты благодаря применению современной техники и технологии производства работ, внедрению автоматических систем управления дорожно–строительной техникой и автоматизации асфальтобетонных и бетонных заводов, а также благодаря совершенствованию организации труда, – прокомментировал Владимир Иванов. – Наши технологические решения обеспечивают выполнение работ в заданные сроки, наиболее экономичными, энергосберегающими методами».

В настоящее время продолжаются работы по реконструкции участка км 1072+321 – км 1079+943, км 1081+866 – км 1091 (развязка на г. Волгодонск на трассе М–4 «Дон» – пос. Суходольск Азовского района). Работы развернуты на всем протяжении: завершается переустройство магистральных газопроводов и линий электропередачи, на объекте задействованы порядка 40 единиц специальной строительной техники и более 50 квалифицированных специалистов. С апреля начнется активная фаза строительства. Проектом предусматривается возведение надземного пешеходного перехода и восьми мостов и путепроводов, в том числе путепровода со съездами через кольцевую развязку «Сальское кольцо» на км 1084. Путепровод станет частью основного хода М–4 «Дон». Уже установлены пять опор с балками. Завершение работ по договору – в декабре 2022 года, однако есть вероятность, что дорожники повторят свой рекорд и сдадут его в эксплуатацию раньше.

Северный обход Ростова–на–Дону

Не менее значимый объект для Ростовской области – строительство северного обхода города Ростова–на–Дону, на котором АО «Донаэродорстрой» также является генеральным подрядчиком. Итоги конкурса стали известны в начале февраля 2021 года, и уже в марте дорожники вышли на объект. Особенностью реализации проекта была необходимость выноса из зоны строительства и переустройства инженерных коммуникаций: двух высоковольтных линий электропередачи, трех ниток магистральных газопроводов и одного нефтепровода. После того как принципиальные вопросы были урегулированы, дорожники приступили к работам: в настоящее время на всем протяжении участка они очищают площадку от леса, снимают почвенно–растительный слой. Задействованы порядка 15 единиц различной спецтехники.

Строящаяся трасса северного обхода Ростова–на–Дону протяженностью около 12,75 км проходит между автодорогами Ростов–на–Дону – Родионово–Несветайская – Новошахтинск и Ростов–на–Дону – Таганрог, в обход села Чалтырь на территории Мясниковского района. Участок обхода включает в себя два мостовых сооружения: путепроводы общей длиной 192,11 м. При пересечении с автомобильной дорогой Красный Крым – Султан–Салы проектом предусмотрено возведение транспортной развязки, далее трасса пройдет по новому направлению до плавного слияния с транспортной развязкой на 9–м км федеральной автодороги А–280. Кроме того, на северном обходе установят наружное освещение, шумозащитные акустические экраны, металлическое барьерное ограждение и системы организации дорожного движения.

Если говорить об используемых материалах, то в проекте заложено применение ЩМА–15. Весь объем асфальтобетонной смеси производится на заводах Донаэродорстроя по рецептам собственной аккредитованной лаборатории. Такое покрытие имеет высокую износостойкость, длительный срок эксплуатации и низкий показатель уровня шума при движении транспорта. Оно остается стабильным при механических воздействиях и характеризуется повышенным коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги. По договору все дорожно–строительные работы на северном обходе Ростова–на–Дону необходимо выполнить до декабря 2022 года, рассказал первый заместитель генерального директора Сергей Зубанов.

Обход Краснодара

Еще один масштабный проект на М–4 «Дон» строится силами Донаэродорстроя – дальний западный обход Краснодара (ДЗОК) в Краснодарском крае. Долгосрочное инвестиционное соглашение на строительство, ремонт и эксплуатацию ДЗОК заключено с Госкомпанией «Автодор» в августе 2020 года. Проект реализуется в рамках поручения Президента России по формированию ближних и дальних автомобильных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив. Протяженность новой платной дороги составит 51 км, она свяжет М–4 «Дон» с трассой А–289 (Краснодар – Славянск–на–Кубани). Это будет четырехполосная дорога высшей технической категории с расчетной скоростью 120 км в час с разделенными встречными потоками. Проектом предусмотрено строительство трех развязок, четырех мостов и девяти путепроводов. Новая трасса будет готова в 2023 году. Ожидаемая интенсивность движения – 30 тыс. автомобилей в сутки.

В настоящее время на объекте продолжается устройство насыпи основного хода дороги. С начала возведения объекта было завезено более 1,4 млн тонн песчаного грунта для формирования земполотна. Специалисты забивают сваи мостов и путепроводов, обустраивают подъездные пути. На всем протяжении новой магистрали устроят освещение. В границах полосы отвода с двух сторон в районе станиц Новотитаровская и Нововеличковская разместят многофункциональные зоны дорожного сервиса.

В непосредственной близости от места строительства, в станице Новотиторовской, уже возведен асфальтобетонный завод Amomatic. Он предназначен для производства 4 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в сутки. Удобная логистика позволит сократить время на транспортировку готовой продукции. Как и все остальные АБЗ, Amomatic имеет компьютерную систему управления всеми технологическими процессами с наличием всех дополнительных систем дозирования и подачи в смеситель минерального порошка, различных стабилизирующих добавок, позволяющих улучшить сцепление каменных материалов с битумом. Такая установка позволяет выпускать практически весь спектр современных асфальтобетонных смесей. Для бесперебойного обеспечения поставок на дорожно–строительные объекты на территории асфальтобетонных заводов поддерживается необходимый запас строительных материалов.

Обход Волгограда

География присутствия компании не ограничивается Ростовской областью и Краснодарским краем. В настоящее время силы предприятия сконцентрированы еще на одном важном объекте – обходе города–героя Волгограда. Строительство обхода общей протяженностью около 70 км разделено на три этапа. Первая, 12–километровая очередь дороги включает три современные транспортные развязки с выездами на федеральную трассу Р–22 «Каспий», региональную автодорогу Волгоград – Котельниково – Сальск и въезд в областной центр, а также новый мост через канал. Новое сооружение позволит разгрузить действующий мостовой переход в Красноармейском районе и перенаправить транзитный поток на участок объездной дороги, что снимет транспортное напряжение и позволит приступить к основательному ремонту старого сооружения.

В настоящее время на территории Светлоярского района Волгоградской области в рамках первого этапа продолжаются работы по сооружению автомобильной дороги и двух транспортных развязок, строители возводят насыпь из песка. Выполнено около 40% земляной насыпи, для чего перевезено уже 1,5 млн кубометров грунта. На начало марта на объекте были сооружены 18 из 24 опор моста через Волго–Донской судоходный канал, мостовики собрали порядка 20% металлоконструкций будущих пролетов сооружения. А для возведения путепровода в составе транспортной развязки забиты 264 железобетонные сваи – половина от необходимого. Также ведутся работы по сборке армокаркасов опор. Переустроена почти треть инженерных коммуникаций, проходящих по территории объекта. В настоящее время в работах задействованы более 80 единиц грузовой техники: экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, вездеходы–самосвалы, краны, автогрейдеры и грунтовые катки.

Производственные мощности

Одним из непременных условий для участия в нацпроектах и других программах федерального уровня является наличие собственных мощностей. В структуру Донаэродорстроя входят девять производственных участков, десять АБЗ, пять заводов по производству бетона, столько же подъездных железнодорожных путей, шесть сертифицированных дорожных лабораторий, десять битумохранилищ большой емкости. Есть также собственная база по производству инертных материалов. Группа компаний «Дон» располагает собственными карьерами по добыче известнякового и песчаного щебня, суглинка и строительного песка на территории Ростовской области и Краснодарского края. В конце 2020 года был приобретен второй электрический земснаряд по добыче песка на карьере «Дорожный», который располагается на территории Аксайского района. В 2021 году двумя земснарядами планируется добыть порядка 900 тыс. кубов песка. Также была приобретена дополнительная специальная техника на карьер – бульдозеры, погрузчик, экскаватор, автосамосвалы.

Всего в автопарке предприятия насчитываются более тысячи единиц техники как отечественных, так и мировых брендов. И парк техники постоянно пополняется: новинка прошлого года – автосамосвал Volvo FMX на шасси 8х4 Tridem. Он представляет собой трехосную тележку с внедорожной пневмоподвеской, обладающей тем же дорожным просветом, что и рессорный аналог, но при этом существенно превосходящей его по ряду характеристик. В целом техническая и технологическая оснащенность и производственная база предприятия позволяют выполнять собственными силами земельные работы в объеме 2 млн кубометров, выпускать до 400 тыс. тонн асфальтобетона, строить и реконструировать до 100 км автодорог высшей технической категории.

Инновации

Применение инноваций сегодня становится необходимым условием быстрого и качественного выполнения дорожно–строительных работ. Хорошим примером их реализации стал уже упомянутый обход Аксая. Это будет первый российский автобан, который спроектирован и построен по немецким нормам. Главное отличие заключается в том, что количество слоев дорожной одежды уменьшается, зато увеличивается их толщина. Благодаря этой технологии повышаются прочностные характеристики каждого из конструктивных слоев дорожного основания, начиная с земляного полотна. Конструкция российского автобана подразумевает: грунт, стабилизированный минеральным вяжущим, геосетку для армирования и усиления грунтов, щебеночно–песчаную смесь, несколько слоев крупнозернистого плотного асфальтобетона, высокоплотный асфальтобетон и финальный верхний слой из щебеночно–мастичного асфальтобетона (ЩМА–15) на полимерно–битумном вяжущем.

Немецкие нормы диктуют, что должны быть рабочий слой, морозостойкий слой, асфальтобетон, плотный асфальтобетон и ЩМА. Такой «пирог» дорожной одежды имеет коэффициент прочности 2,32, что почти в два раза выше, чем по российским нормам. Коснутся нововведения и поперечного профиля дороги. Стандарты полосы с шириной 3,75 м заменят на 3,5 м, и лишь крайнюю правую оставят без изменений – с расчетом на передвижение большегрузов. Обочины будут укреплены и расширены до 3,75 м на четырехполосном участке и до 3 м на участке с шестью полосами движения. Такая мера объясняется тем, что эту площадь можно будет использовать для объезда ДТП или во время ремонта полотна.

Также на обходе Аксая будет внедрена автоматизированная система управления дорожным движением, которая обеспечит централизованную организацию транспортных потоков, выбор оптимального скоростного режима, включение и отключение наружного освещения, а также выполнит сбор, обработку и архивирование информации о движении, погодных условиях, состоянии покрытия и прочих событиях на дороге.

Кадры

Наряду с применением современной техники и внедрением инноваций есть еще одно важное условие, которое отличает лидеров от рядовых участников рынка дорожного строительства: это компетенции и профессионализм коллектива. На сегодня в штате Донаэродорстроя – более 1500 человек, и все они – неслучайные в отрасли люди. Основной костяк работает здесь десятилетиями. Без них нынешний рубеж в 65 лет был бы невозможен. В дорожной отрасли нет легких путей, любая специальность требует наличия не только профильного образования, но и вполне конкретных личностных качеств человека: ответственности, самоотдачи, а также постоянного повышения квалификации. Ведь современная техника становится не только эффективнее и производительнее, но и сложнее.

Неудивительно, что в компании возродили традицию проведения ежегодного конкурса профессионального мастерства. В прошлом году он был организован в третий раз: за звание лучших в своем деле боролись 53 специалиста мехколонны – водители грузовых и легковых автомобилей, автобусов, тягачей и погрузчиков, машинисты автокранов, экскаваторов, бульдозеров, автогрейдеров и самоходных катков соревновались в нескольких номинациях. Лучшими в своей профессии названы десять машинистов и водителей, которые не только показали свое мастерство в управлении тяжеловесной строительной и дорожной техникой, но и продемонстрировали отличные теоретические знания правил дорожного движения и устройства машин.

Впрочем, это уже итог многолетней практики. А выбор пути любого настоящего профессионала определяется еще в момент учебы. Это звено тоже не потеряно в АО «Донаэродорстрой»: несколько лет назад между предприятием и Шахтинским автодорожным институтом (филиал ФГБУ ВО «Южно–Российский государственный политехнический университет имени М.И. Платова») было подписано соглашение о развитии стратегического партнерства по опережающей подготовке кадров для дорожно–транспортной отрасли региона и страны в целом. За это время более полусотни студентов прошли производственные и преддипломные практики на базе предприятия. В свою очередь специалисты Донаэродорстроя повышают свою научную квалификацию в стенах вуза: в прошлом году трое специалистов успешно защитили магистерские диссертации на кафедре «Проектирование и строительство автомобильных дорог».

Надежные километры

В АО «Дорспецстрой» традициям верны

Генеральный директор АО «Дорспецстрой» Николай Губарь

Компания АО «Дорспецстрой» создана в июне 2001 года путем реорганизации ЗАО «Ростовагропромдорстрой», ведущего свою историю с 1966 года. Таким образом, 2021 год для компании – юбилейный дважды: двадцать лет, как АО «Дорспецстрой» работает в своем нынешнем статусе, и 55 лет с момента появления его «прародителя».

Сегодня компания является одной из крупнейших дорожных ремонтно–строительных организаций Юга России. Она специализируется на выполнении работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, мостов и путепроводов. Опыт, накопленный в течение многих лет деятельности предприятия, гарантирует высокое качество дорожно–строительных работ с соблюдением всех технологий и норм.

Портфель заказов АО «Дорспецстрой» в 2020 году, несмотря на известные проблемы, связанные с пандемией COVID–19, включал в себя 104 контракта со сроками исполнения на период 2020–2022 годов. Общая сумма контрактов составила 8,3 млрд руб.

Из них с министерством транспорта Ростовской области 7,9 млрд руб. В том числе на содержание дорог – 593 млн (2253 км), ремонт – 1,96 млрд, капитальный ремонт – 1,7 млрд, реконструкцию – 2,05 млрд. Все работы, завершение которых должно было состояться в 2020 году, выполнены в срок и на высоком качественном уровне, что подтверждается контролирующими службами министерства. В прошлом году произведено более 680 тыс. тонн асфальтобетонных смесей.

По итогам 2020 года начислено и оплачено налогов: НДС – 628,5 млн, НДФЛ – 346,3 млн, налог на прибыль в федеральный бюджет – 46 млн и в областной бюджет 268,5 млн, страховых взносов – 267,2 млн руб. Средняя заработная плата по предприятию составила 40935 руб., хотя по отрасли она составляет 39 тыс. руб.

Штатная численность АО «Дорспецстрой» – более 2 тыс. человек. Парк предприятия составляет 1 тыс. единиц, куда входят дорожно–строительная техника и автомобильный транспорт всемирно известных отечественных и зарубежных производителей. Ежегодно парк обновляется, и 2021 год исключением не станет.

– Наша компания постоянно борется за качественное выполнение работ, используя для этого новые технологии, – отметил генеральный директор АО «Дорспецстрой» Николай Губарь, – поэтому в прошлом году нами приобретена и внедрена в производство установка ПБВ, способная производить полимерно–битумные вяжущие материалы на основе битумов с добавлением полимеров и пластификаторов. Такие материалы в корне отличаются от традиционного битума повышенной сопротивляемостью к деформации при высоких и низких температурах. Помимо этого, запущена линия для производства эмульсии, построена линия по производству железобетонных балок, используемых при строительстве и ремонте мостовых переходов и путепроводов.

В структуре АО «Дорспецстрой» семь подразделений, шесть из которых находятся в Ростовской области и одно – в Волгоградской. Каждое подразделение имеет свою производственную базу. На этих территориях располагаются асфальтобетонные заводы, битумные хранилища, а некоторые

Заместитель генерального директора Юлия Попсуйко и заместитель главного инженера Арам Егиазарян

подразделения имеют растворобетонный узел (РБУ). Всего у предприятия восемь асфальтобетонных заводов и три РБУ. Общий объем битумных хранилищ равен 33 тыс. тонн.

Каждое подразделение оснащено дорожно–строительной лабораторией, где осуществляются испытания на соответствие ГОСТам грунтов, щебня, щебеночно–гравийно–песчаных смесей, минеральных порошков, битумов асфальтобетонных, бетонных смесей и других строительных материалов, используемых при работах на объектах.

Большое внимание компания уделяет развитию производственных мощностей. В 2020 году на базе Тацинского ДСУ была смонтирована и введена в эксплуатацию новая специализированная установка для производства битумной эмульсии, построено битумное хранилище объемом 2,3 тыс. тонн.

В минувшем году подразделениями группы компании АО «Дорспецстрой» были завершены работы на 90 объектах в Ростовской и Волгоградской областях с приведением их в нормативное состояние. В частности, реконструирована автодорога общего пользования регионального значения с. Самбек – пос. Матвеев Курган – с. Куйбышево – г. Снежное (до границы с Украиной) на участке км 0+000 – км 1+600 в Неклиновском районе. Работы включали в себя строительство надземного пешеходного перехода, который соединил Народный военно–исторический музейный комплекс Великой Отечественной войны «Самбекские высоты» с парковой зоной.

Еще один объект – реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (до границы с Краснодарским краем) на участке км 71 + 000 – км 75 + 100 в Азовском районе.

Реконструкции подвергся и участок подъездной дороги от пересечения магистрали № 1 «г. Волгодонск – Атомная» с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС. Завершен первый этап работ протяженностью 12,6 км.

Что касается капитального ремонта автомобильных дорог, то он осуществлялся на пяти объектах. Один из них – автомобильная дорога федерального значения А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной на участке км 28+000 – км 29+000, Ростовская область. Остальные четыре объекта – автомобильные дороги общего пользования регионального значения. В том числе участок автодороги г. Ростов–на–Дону (от магистрали «Дон») – г. Семикаракорск – г. Волгодонск на км 96+040 – км 210+000 (183+000 – км 186+960, км 196 + 500 – км 203+000) в Волгодонском районе, км 99+000 – км 119+000 в Семикаракорском районе. И здесь завершен первый этап работ.

Завершены работы и на автомобильной дороге г. Цимлянск (от а/д г. Морозовск – г. Цимлянск – г. Волгодонск) – г. Суровикино (до границы с Волгоградской областью) на участках км 15+000 – км 20+000, км 31+595 – км 37+ 000 в Цимлянском районе.

В списке капитально отремонтированных участков также числятся находящиеся в составе автодорог общего пользования регионального значения г. Волгодонск – пос. Зимовники на участке км 1+000 – км 6+000 в Волгодонском районе, а также автодороги г. Морозовск – г. Цимлянск – г. Волгодонск на км 0+000 – км 82+400 (км 51+400 – км 56+200) в Морозовском районе.

В 2020 году в нормативное состояние были приведены еще 77 участков региональных, межмуниципальных, муниципальных дорог, из которых более 40 объектов – в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», – отметил Николай Губарь. – Все обязательства, которые взяло на себя АО «Дорспецстрой», выполнены в полном объеме.

На сегодняшний день в портфеле заказов компании уже 34 контракта на проведение капитального ремонта 43,1 км автомобильных дорог, ремонта 221 км, строительства и реконструкции 64,5 км, содержание 2314 км региональных и межмуниципальных автомобильных дорог и 113 км федеральных дорог, по которым проезд должен быть обеспечен круглогодично.

Основной объем работ приходится на объекты строительства и реконструкции. В 2021 году согласно заключенным контрактам необходимо завершить и ввести в эксплуатацию четыре объекта протяженностью 33,5 км, имеющих статус переходящих с 2020 года. В том числе строительство подъезда к х. Мечетный. Продолжится реконструкция автодороги общего пользования регионального значения г. Азов – с. Александровка – ст. Староминская (до границы с Краснодарским краем) на участке км 57+000 – км 71+000 в Азовском районе. Работы должны быть завершены до 15 октября 2021 года.

Те же сроки окончания работ необходимо соблюсти в отношении реконструкции участков дороги г. Ростов–на–Дону (от магистрали «Дон») – г. Ставрополь (до границы со Ставропольским краем) на участках км 147+000 – км 152+025 в Песчанокопском районе, где предусмотрено также строительство транспортной развязки в разных уровнях, и на участке той же дороги км 171+000 – км 176+870 в Песчанокопском районе.

Коллектив производственно–технического отдела

Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения с. Самбек – пос. Матвеев Курган – с. Куйбышево – г. Снежное (до границы Украины) на участке км 0 000 – км 1 600 в Неклиновском районе

В 2021 году предстоит начать второй этап работ по реконструкции участка подъездной дороги от пересечения магистрали №1 г. Волгодонск – Атомная с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС протяженностью 11,2 км. Срок окончания работ 15 октября 2022 года.

Еще одно важное строительство в этом году планируется на базе Тацинского ДСУ. Речь идет о емкости для хранения битума, а также предстоит монтаж установки для приготовления минеральных порошков разных типов. На 2022 год намечено начало работ по модернизации битумного хозяйства на производственной базе компании в Волгодонском районе.

Между тем, возвращаясь к вопросу о проведении работ на объектах строительства, о реконструкции автомобильных дорог и мостовых сооружений, в том числе в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» Николай Губарь отметил, что АО «Дорспецстрой» постоянно сталкивается с проблемами, связанными с переустройством коммуникаций, попадающих в зону производства работ. А ведь Федеральным законом от 31.07.2020 №254–ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определены правила выноса инженерных коммуникаций при строительстве и реконструкции автодорог. В них четко прописаны сроки выдачи технических требований и условий переноса коммуникаций, подлежащих исполнению при подготовке проектной документации. Кроме того, в пункте 2 статьи 5 закона сказано о недопустимости включения в «технические требования и условия обязательств, которые не связаны с реконструкцией, капитальным ремонтом существующих линейного объекта или линейных объектов, и (или) требования, исполнение которых ведет к увеличению мощности, улучшению технических характеристик существующих линейного объекта или линейных объектов…».

– Однако эти установленные законодательством требования собственниками коммуникаций, к примеру, газовиками или электриками, игнорируются, – подчеркнул Николай Губарь. – Владельцы инженерных коммуникаций по–прежнему настаивают на подписании необоснованных соглашений о компенсации и выполнении работ нашими же силами. Между тем технические условия должны выдаваться только в случае подписания компенсационного соглашения. Заявитель обязан компенсировать расходы, а это, как правило, весьма значительные суммы. Таким образом, владельцы сетей за наш счет стремятся проводить свои работы. Более того, стоимость переустройства, указанная в предлагаемых соглашениях, изначально завышена и не является окончательной. Она может быть увеличена по результатам выполнения работ. Расчет стоимости в несколько раз превышает стоимость базовых расценок, применяемых при проектировании и проведении государственной экспертизы. Такая ситуация создает риски срыва ввода в эксплуатацию объекта на неопределенный срок. И эта проблема не только нашего конкретного предприятия, а практически всех дорожников.

Еще один вопрос, который волнует Николая Губаря, связан с дефицитом кадров в дорожной отрасли вообще и в его компании в частности. Он рассказал о недавнем «круглом столе», прошедшем в минтрансе Ростовской области при участии министра, представителей профильных высших и средних учебных заведений. В каждом из них есть собственные программы, но ряд направлений они не охватывают. К примеру, дороги, аэродромы. Вместо прежних четырех профильных групп сегодня работают только две. В каждой по 25 слушателей. Столько же слушателей и в группе, готовящей геодезистов. Причем по–настоящему учится лишь половина из них. Другая половина делится на прогульщиков или тех, кто в процессе обучения сменил профиль, предпочтя другие направления, связанные с быстрым и не особо хлопотным зарабатыванием денег.

– Даже в числе, так сказать, надежных студентов, есть те, кто в период летних каникул вместо практических занятий по профилю работает в обслуживающих компаниях, в популярных заведениях фастфуда, – пояснил Николай Губарь. – Там, особо не напрягаясь, можно заработать до 35 тыс. руб. в месяц, а в дорожной отрасли, чтобы иметь такой заработок, нужно, фигурально выражаясь, махать лопатой.

Во время проведения «круглого стола» Николай Губарь внес несколько предложений, которые, пусть отчасти, но смогли бы исправить ситуацию в вопросе подготовки молодых кадров. В частности, было предложено организовать, так сказать, сопровождение студента на протяжении всей его учебы в вузе или колледже. То есть компания организует патронаж студента, выплачивает ему даже стипендию, привлекает на работы с оплатой в летний период, а взамен получает для себя работника на период не менее трех лет с целью вернуть средства, которые были вложены в студента.

– Правда, здесь есть свои нюансы, – пояснил Николай Губарь. – После окончания вуза работодатель имеет право направить молодого работника туда, где экстренно необходимы кадры. Но с этим могут не согласиться родители студента. Компания подает иск в суд с целью вернуть затраченные средства, а родители подают встречный иск. В результате в проигрыше остается компания, которой предписывается выплатить материальный ущерб родителям студента.

Второе предложение, которое внес генеральный директор АО «Дорспецстрой», касалось вложения компанией как представителя бизнеса определенных средств в бюджет учебного заведения, но при условии получения льгот на налогообложение. Цель – подготовка для компании руководителей разного уровня. Если это не получилось, то хотя бы затраты компании за счет льготных послаблений по налогам остались в отрасли. А студент пусть сам выбирает, что ему надо.

По мнению Николая Губаря, в нынешних высших и специальных учебных заведениях необходимо людей учить мыслить, считать и обдуманно, взвешенно принимать решения. Теория – это хорошо, но чтобы набраться опыта, нужно на практике все начинать с азов.

Что касается итогов «круглого стола», то прежде всего они внушают оптимизм в отношении понимания серьезности проблемы всеми участниками встречи. Поэтому при министерстве транспорта Ростовской области намечается создание общественного совета, в задачи которого входит разработка соответствующей программы.

– С ее помощью специалисты смогут помочь студентам определиться с выбором направлений дальнейшей деятельности. Что же касается конкретно АО «Дорспецстрой», то нам сегодня крайне необходимы грейдеристы, механизаторы, геодезисты и, конечно же, инженеры, будущие руководители, которых мы надеемся получить, – резюмировал Николай Губарь.

Реконструкция участка подъездной дороги от пересечения магистрали № 1 «г. Волгодонск – Атомная» с ул. Мира в г. Волгодонске до въезда на территорию Волгодонской (Ростовской) АЭС

ДорСпецСтрой

Рынок требует новых решений,

считает руководитель Зерноградского ДРСУ Арменак Мирзоян

Это дорожно–строительное управление – одно из ведущих в Ростовской области. Так, при подготовке к нынешней зиме сразу три госконтракта на содержание дорог регионального и межмуниципального значения заключили с дорожниками власти области. Немалая доля при этом досталась АО «Зерноградское ДРСУ».

Как признается руководитель ДРСУ Арменак Мирзоян, прошедший год был сложным для дорожников. Потому что, несмотря на все принятые необходимые в условиях пандемии коронавируса COVID–19 меры, люди все–таки заболевали. В разное время, в разной степени тяжести. Да и сам Арменак Завенович не избежал этой участи. Теперь всем настоятельно советует – надо беречься и вакцинироваться.

Однако, несмотря на все сложности, управление продолжало работать, не теряя темпов. Об этом можно судить хотя бы по объемам выпуска асфальтобетона, которые растут год от года. И не просто работало но и, готовясь к будущему, активно закладывало его основу. В прошлом году только новой техники закупили на сумму более 40 млн рублей: фрезу WIRTGEN W200, автогрейдер SDLG G9220, установку для ямочного ремонта дорог литым асфальтом HYDROG, самоходный каток DM–58 и т.д.

Особо в ДРСУ гордятся новым автогрейдером, предназначенным для выравнивания насыпных покрытий, грунта, возведения и полипрофилирования земляного полотна, планировки площадок. Сейчас заканчивается подготовка парка техники к летнему дорожному сезону, и у машиниста автогрейдера Сергея Олейникова дел невпроворот.

– На многих видах техники приходилось работать, – говорит Сергей Николаевич. – Но эта сильно отличается от того, на чем приходилось трудиться раньше. И лопата шире, и колесная база больше. К тому же двигатель сзади, а значит, и шума меньше. Производительная техника. Точность укладки грунта – плюс–минус один сантиметр. И управлять грейдером несложно – все делает электроника. Моя задача – следить за процессом. Машина мощная, работает практически без усилий. Этот грейдер отличается и условиями труда машиниста, и качеством работы. С использованием 3D–технологии раскладывает грунт с погрешностью плюс–минус один сантиметр. Старые – от 7 до 10 см.

Сергей Олейников в Зерноградском ДРСУ с 2003 года. До этого трудился в сельском хозяйстве, работать приходилось на различной технике. Так что для него любая машина сегодня не представляет сложности. Когда в сельском хозяйстве начались очередные реформы и все начало разваливаться, Сергей Николаевич перешел в дорожники. И не жалеет. Здесь, как он признается, интересней, все время происходит что–то новое. «Да и приятно слышать от людей слова благодарности за качественно сделанную дорожную работу. Потому что стараемся делать как для себя. В этом суть нашего подхода к делу» – отмечает он.

Арменак Мирзоян так оценил квалификацию одного из лучших работников ДРСУ:

– Если я даю Сергею Николаевичу задание профилировать дорогу, он способен сделать это за час. Причем неизменно с высоким качеством. А другой может делать ту же работу два дня. Вот что такое профессионал!

И таких профессионалов среди зерноградских дорожников немало. Вот, к примеру, удостоенный звания «Лучший дорожник Дона» Александр Замковой, машинист асфальтоукладчика. Трудится в ДРСУ 15 лет. До этого тоже поработал в сельском хозяйстве. Но, как признается, не нравилось ему там отношение к людям. Здесь же – совсем другая атмосфера в коллективе.

– Сложно было первое время: после привычного руля привыкал к другой системе управления.

Работает Замковой на асфальтоукладчике один и полностью за него отвечает.

– На этой машине приятно работать. Единственный минус – кондиционера нет, – признается он. – В нашу донскую жару сложно. Но я выбираю сам, как ехать, чтобы у меня была тень постоянно. Иногда мастер не понимает, почему я так на этом настаиваю. Но если сверху солнце жарит и температура 40–45 градусов, а снизу 160–180 градусов от горячей асфальтобетонной смеси – тяжело... Но все это преодолимо. Главное, что радует, – работы много. Вот не так давно купили трейлеры и теперь перебросить асфальтоукладчик на другой участок – не проблема. А раньше порой своим ходом приходилось передвигаться. Это было и долго, и сложно.

Предмет особой гордости зерноградцев – новое оборудование дорожной лаборатории. Как утверждает техник–лаборант Людмила Губко, они одними из первых в области приобрели новую технику, потратив на это без малого 20 млн рублей.

Слева направо: главный инженер ДРСУ Дмитрий Лютый, генеральный директор ДРСУ Арменак Мирзоян, техник–лаборант Людмила Губко, начальник АБЗ Сергей Семенов

– Теперь в связи с вводом в действие новых ГОСТов на асфальтобетон, битум, щебень, песок, минеральный порошок требования к качеству существенно выросли. Скоро ждем наладчиков, с их помощью испытаем новое оборудование и будем готовы работать в новых условиях, – говорит Людмила Владимировна.

А пока здесь монтируют и устанавливают роллерный компактор для приготовления образцов плит из асфальтобетонной смеси заданной плотности; установку на колееобразование; дуктилометр для определения растяжимости и максимального усилия при испытаниях образцов битума; автоматический уплотнитель Маршалла для уплотнения образцов из асфальтобетонных смесей и другую технику.

– Пока претензий по качеству поступающих материалов нет. Наша лаборатория проверяет каждую партию на прочность, на наличие глины и т. д., – говорит начальник асфальтобетонного завода Сергей Семенов. – В этом году мы переходим на евростандарты. Готовимся выпускать асфальтобетонные смеси различного типа. В зависимости от конструктивного слоя дорожной одежды, от условий движения они подразделяются на смеси для основания, для нижнего или верхнего слоя покрытия. Сегодня мы готовим оборудование АБЗ к работе в новых условиях: перебрали смесители, барабан, грохоты, сита. В прошлом году мы выпустили 70 тысяч тонн асфальтобетона. В этом, думаю, будет не меньше, но более высокого качества. Теперь главное – отладить технологии, чтобы оборудование работало на полную мощность.

– В связи с тем, что предстоит работать с асфальтобетоном узкой фракции, приобрели дробильное оборудование, стали делать щебень, необходимый для этого, переоборудовали АБЗ, – дополняет Арменак Мирзоян. – Как только позволит погода, хотим попробовать произвести партию нового асфальтобетона, чтобы лаборатория могла отработать на этом технологии проверки его качества. Все это требует кардинально нового подхода к работе, к производству различных смесей в зависимости от добавок. Это самое важное, что мы сделали в последнее время – модернизировали АБЗ, что позволит нам решать новые, более сложные задачи.

Напомним, что АО «Зерноградское ДРСУ» работает в Веселовском, Егорлыкском, Кагальницком, Сальском и собственно Зерноградском районах Ростовской области. На содержании зерноградских дорожников – более полутора тысяч километров автодорог. По одному из госконтрактов на содержание 856 км дорог объемом свыше 500 млн рублей зерноградцы будут обслуживать до конца июня 2022 года.

Как признается Арменак Мирзоян, с каждым годом увеличиваются объемы работ для сторонних заказчиков – крестьянских и фермерских хозяйств, которым нужны подъездные дороги, ангары, асфальтированные площадки для токов. «С нами удобно иметь дело: если что–то произойдет, мы рядом и всегда придем на помощь. Хотя есть такие компании, что приезжают, делают свое дело, как умеют, и уезжают. А там хоть трава не расти. И таких «делателей» много. Рынок дорожных работ очень насыщен. И это большая проблема. Конкуренция, конечно, это хорошо. Только нельзя при этом выпускать из виду качество работ. Для нас же это самое главное».

По национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ДРСУ вело работы в Зерноградском, Сальском районах и других. Скажем, в хуторе Позднеевке Веселовского района капитально ремонтировали улицу Большую: делали уширение и усиление автомобильной дороги, устанавливали бортовые камни для дальнейшей укладки асфальтобетонного покрытия. Капитальный ремонт дороги обеспечивает жителям безопасный доступ к таким социально значимым объектам, как фельдшерско–акушерский пункт, школа, детский сад, сельский Дом культуры.

– Наша задача на этот год – увеличение объемов, потому что потенциал для этого у управления есть, – утверждает Арменак Мирзоян. – Мы можем производить гораздо больше качественного асфальтобетона в день, чем сегодня. К концу марта будем готовы в полной мере начать работы на дорогах области. Мы с оптимизмом смотрим в будущее. Рынок требует новых решений, чтобы не отстать, чтобы все были обеспечены работой.

Мы не раз уже писали, что в основе успешной работы Зерноградского ДРСУ, помимо ставки на новую технику и технологии, умелую организацию работ, – опора на коллектив, продуманная социальная политика руководства управления. Казалось бы, ничего в этом нового нет. Однако как часто еще приходится слышать о таких случаях, когда на любую претензию от иного руководителя – по поводу условий труда, заработной платы или еще чего–то – можно услышать: «Не нравится – уходи!»

В Зерноградском ДРСУ подход к людям другой – бережный и уважительный. И эта ставка на коллектив себя оправдывает.

Где родился – там и пригодился…

Репутацию АО «Октябрьское ДРСУ» создают трудовые династии

Генеральный директор АО «Октябрьское ДРСУ» Владимир Сорокин

В конце прошлого года, когда дорожники отмечали свой профессиональный праздник, в Москве, на Арбате, открылась фотовыставка «Дороги России. Люди в кадре». Ее героями стали работники дорожного хозяйства из тех регионов страны, которые принимают участие в нацпроекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Среди них были и представители донских дорожников: инженер по подготовке производства и техническому надзору Галина Савина и машинист автогрейдера Николай Кохан из АО «Октябрьское ДРСУ».

Галина Савина работает в ДРСУ с 1975 года. Контролирует проектно–сметную документацию, соблюдение технических регламентов, строительных норм и правил, является обладателем звания «Почетный дорожник». При ее непосредственном участии ведутся ремонт и содержание автодорог протяженностью более 400 км в Каменском районе.

Николай Кохан, отмеченный званием «Лучший дорожник Дона», посвятил развитию дорожного хозяйства региона более 35 лет. Он обслуживает сеть автодорог протяженностью 316 км в Октябрьском и Усть–Донецком районах. Без работы автогрейдера не обходится ни один ремонт: машинист профилирует и планирует поверхности при возведении насыпей, перемещает и разравнивает грунт, щебень, гравий и вяжущие материалы, а в зимний период чистит дороги от снега.

Помимо того, что эти люди составляют золотой фонд предприятия, они еще и главы династий, давно и успешно работающих в дорожной отрасли.

К примеру, здесь же, в ДРСУ, работает бухгалтером племянница Галины Савиной – Юлия Кондакова. И их общий стаж работы на предприятии составляет более 61 года. Не первый год в управлении слесарем по ремонту автомобилей также трудится сын Николая Кохана Александр.

Кстати сказать, таких династий в Октябрьском ДРСУ немало. Скажем, общий стаж династии Золотых приближается к 40 годам. Больше тридцати лет назад начинал трудиться здесь начальником участка Анатолий Золотых, ныне – главный инженер ДРСУ. Сегодня рядом с ним работает начальником асфальтобетонного завода сын Андрей, диспетчером – Ирина Золотых.

Начальником отдела кадров трудится в управлении Светлана Новикова (Степаненко), машинистом укладчика асфальтобетона – ее брат Андрей. Второй брат, Александр, по профессии асфальтобетонщик. Здесь же, в управлении, работает невестка Светланы Новиковой Анастасия.

Не одно десятилетие возглавляет ДРСУ Владимир Сорокин – один из самых известных и признанных авторитетов в дорожной отрасли Ростовской области. Во многом это его заслуга в том, что Октябрьское дорожно–строительное управление постоянно в числе лидеров по объемам и качеству работы.

Но не только этим известен Владимир Сорокин в области. Приказом Министерства транспорта РФ в 2018 году за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю работу награжден нагрудным знаком «Почетный дорожник России», в 2019 году постановлением исполкома профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства России за большой личный вклад в развитие социального партнерства в дорожном хозяйстве отмечен медалью Л.А. Яковлева. В конце прошлого года указом губернатора Ростовской области Василия Голубева он был награжден медалью «За доблестный труд на благо Донского края» за активное участие в создании народного военно–исторического музейного комплекса Великой Отечественной войны «Самбекские высоты».

К слову, Октябрьское ДРСУ возникло в первые же дни после освобождения Октябрьского района Ростовской области от немецко–фашистских захватчиков. 14 февраля 1943 года был освобожден Октябрьский район, а уже через четыре дня в поселке Каменоломни была создана дорожная служба. В те суровые годы стояла задача максимально быстро восстановить дорожное покрытие в районе и обеспечить продвижение наших войск. Все эти годы ДРСУ успешно действовало как районная дорожная служба.

Мы не случайно начали повествование об этом дорожно–строительном управлении с рассказа о людях. Именно они пишут его биографию и создают ему репутацию.

– Мы тщательно следим за профессиональной деятельностью наших сотрудников, – говорит Владимир Сорокин. – Ежегодно сотрудники АО «Октябрьское ДРСУ» проходят курсы повышения квалификации. Обучение позволяет постоянно повышать уровень знаний и практических навыков, важных для выполнения служебных обязанностей. На предприятии приветствуются и поощряются целеустремленные сотрудники.

Грейдеристы, машинисты асфальтоукладчика у нас держатся, потому что заработки у них хорошие. А вот с трактористами наметилась проблема. В последнее время оживает сельское хозяйство, сельхозпредприятия увеличивают производство зерновых, и люди потянулись туда. Хорошего специалиста трудно найти и удержать.

Многие рвутся в Москву или Подмосковье, потому что там высокие заработки. Сегодня нам нужны хороший мастер, хороший грейдерист, маркшейдер. Мы пошли на то, что стали учить своих сотрудников. Если человек проявляет интерес и способности к чему–то, стараемся его поддержать, выдвинуть в бригадиры, затем в мастера, а потом, может быть, отправить на учебу. Стараемся растить своих. Чтобы где родился – там и пригодился…

АО «Октябрьское ДРСУ», а это 240 человек постоянного штата, выполняет комплекс работ по содержанию, ремонту и строительству автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в 7 районах Ростовской области: Октябрьском, Белокалитвинском, Каменском, Родионово–Несветайском, Усть–Донецком, Мясниковском и Тацинском.

Общая протяженность дорог на содержании АО «Октябрьское ДРСУ» в 2021 году составляет более 1615 км, в том числе 715 км автомобильных дорог областного и 900 км местного значения.

В 2020 году отремонтированы 49,97 км автодорог, а всего сумма выполненных работ за прошлый год составляет 630 млн руб.

Управление активно участвует в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В рамках данного проекта силами предприятия в 2019 году были отремонтированы 11,88 км дорог.

Также в 2020 году силами АО «Октябрьское ДРСУ» завершены работы на таких социально значимых объектах, как капитальный ремонт подъездной автомобильной дороги от автодороги п. Глубокий – х. Верхние Грачики к п. Крутая Горка; капитальный ремонт участка межпоселковой автомобильной дороги г. Шахты – ст. Владимировская (до магистрали М–4 («Дон») – х. Зайцевка Красносулинского района; строительство инженерной инфраструктуры (внутриквартальные проезды) для малоэтажной застройки из 46 домов в Апаринском сельском поселении Усть–Донецкого района.

– Сегодня существенно выросли требования к качеству работы, – говорит Владимир Сорокин. – И этому надо соответствовать – и за счет материалов, и за счет техники, и опыта работы, и наличия укомплектованных современным оборудованием лабораторий. Мы сейчас вводим лабораторный корпус, оснащаем его оборудованием. Сегодня без этого нельзя. Думаю, в ближайшие годы мы полностью перейдем на работу по требованиям Таможенного союза.

В прошлом году приобрели много техники: купили гудронатор, асфальтоукладчик, два катка, погрузчик. Без хорошей техники качества не добьешься. И не могу не похвалить нашу технику. Те же катки, может, в чем–то еще уступают импортным, но вообще работают не хуже. Правда, есть сложности с приобретением нашей техники. Во–первых, требуется предоплата, а во–вторых, ждать приходится иногда долго. Опять же проблема запчастей… Если все это отладить, от многих импортных машин можно будет отказаться.

По состоянию на март 2021 года управлением уже заключены контракты на сумму более 310 млн руб.

Полным ходом ведется подготовка для выполнения работ на таких объектах, как капитальный ремонт автодорог ул. Революционная – ст. Кривянская Октябрьского района, г. Шахты – ст. Владимировская (до магистрали «Дон») – х. Садки на участке км 3+000 – км 7+000; реконструкция автодороги и тротуаров по ул. Карла Маркса (на участке от ул. Некрасова до южной границы в районе ул. Герцена) в г. Гуково; ремонт подъезда от автодороги г. Шахты – г. Цимлянск к х. Крымский.

Непрерывно ведутся работы по содержанию автомобильных дорог регионального и местного значения во всех подведомственных районах АО «Октябрьское ДРСУ».

Всего в 2021 году планируется выполнить работы на 800 млн руб.

– Мы вполне можем осваивать в год на различных видах дорожных работ до 1 млрд руб. Уже в сентябре–октябре мы снижаем темпы работ, чтобы начать готовиться к осенне–зимнему периоду, а могли бы еще месяц–полтора работать в полную силу. Возможно, что летом будут разыграны объекты 2022 года. И для добросовестных подрядчиков может быть применено авансирование. И тогда легче будет проводить закупку материалов. Сейчас ведь как? Выполнишь работу – только после этого тебе деньги заплатят. Это приводит к тому, что мы вынуждены брать банковские кредиты под серьезные проценты, чтобы расплатиться с поставщиками, – сетует Владимир Сорокин. – Кто строит дорогу, тот за нее и отвечает. Это интересный и правильный подход. В 2020 году министерство транспорта Ростовской области применило такую практику, прежде всего, на подъездах к населенным пунктам. Но столкнулось с тем, что выявилось много неудобств. Скажем, дорогу делала организация из другого региона, а содержать ее зимой возможности у нее нет. Поэтому обращаются к тем, кто расположен рядом, с просьбой почистить, посыпать и т. д. Поэтому приоритет надо отдавать местным дорожным организациям.

Мы акционировались два года назад. Какие за это время выявились плюсы? Одним из важнейших является сфера закупок. Суммарно по отрасли закупки осуществляется в значительных объемах, в то же время каждое отдельное предприятие выступает в качестве «розничного» покупателя. Таким образом, отсутствует возможность получения дисконта за объем и сокращения числа проводимых закупок. Укрупненное предприятие является более конкурентоспособным и может решать серьезные задачи в современных условиях конъюнктуры рыночной среды. Объединение предприятий лучше координирует предпринимательскую деятельность.

В нашей работе все зависит от того, какие задачи ставятся перед дорожной отраслью. Развивая ее, мы тем самым развиваем отечественное машиностроение, производство инертных материалов, нефтехимию и т. д. То есть дорожно–транспортная отрасль – это локомотив экономики. И это должно быть в приоритете.

Сертификат доверия

Для АО «Региональные дороги» – это самая главная награда

Генеральный директор АО «Региональные дороги» Геннадий Охонько

Компания АО «Региональные дороги» – предприятие, сменившее за свою историю не одно название, было и остается флагманом дорожно–строительной отрасли Красносулинского района Ростовской области. А генеральный директор предприятия Геннадий Охонько, пришедший сюда работать в 1978 году, преодолев всю иерархическую лестницу, почти 30 лет назад, в 1992 году, стал руководителем компании. Поработать ему пришлось мастером, прорабом, заместителем директора.

– После того как в 1993 году бывший дорожно–производственный участок был реорганизован в ДРСУ, перед нами встала задача выжить, ведь время было непростое, – вспоминает Геннадий Охонько. – На тот момент у нас не было ничего. Ни техники, ни нормальной инфраструктуры. Не было асфальтового завода, с трудом доставали щебень. Ездили на стареньких ГАЗ–53. Да и штат предприятия составлял всего 30 человек. Но зато это были настоящие патриоты своего дела, профессионалы, которыми наше предприятие всегда гордилось. Сегодня у нас трудятся их потомки и даже целые династии.

За минувшие почти три десятилетия по каким–либо производственным причинам или из–за конфликтов с руководством с предприятия не ушел ни один человек. Если увольнялись, то по личным причинам. Но это были единицы. В результате удалось сформировать дружный коллектив, в котором в прямом смысле слова один за всех и все за одного. Это относится и к представителям управленческого персонала, и к рабочим. Благодаря таким взаимоотношениям АО «Региональные дороги» удалось преодолеть годы лихолетья и обрести довольно крепкий фундамент. Компания стала более интенсивно заявлять о себе на рынке, искать и успешно находить объемы работ.

Сегодня штат предприятия составляет 100 человек. Все при деле. Даже пандемия не смогла внести коррективы в отлаженную работу коллектива. Своевременно выплачивалась зарплата, весь социальный пакет – отпускные, тринадцатая, за выслугу лет. В 2021 году даже так называемые инфляционные 4,9% уже добавлены. В 2020 году средняя заработная плата составила 33,5 тыс. руб. Помимо этого дотируется питание в столовой, работники компании имеют возможность отдохнуть и поправить здоровье в санаториях, на море. Причем большую часть расходов оплачивает предприятие.

– В минувшем году объемы работ составили 155 млн руб., – говорит Геннадий Охонько. – Много это или мало? Скажу так: достаточно, чтобы не жить в долг. Это не в наших правилах.

Когда Геннадий Николаевич стал руководителем АО «Региональные дороги», которое, кстати, это название получило после акционирования 22 ноября 2017 года, а до этого называлось Красносулинским дорожным ремонтно–строительным управлением, у ДРСУ были колоссальные долги. Для их погашения пришлось брать кредит и очень серьезно трудиться, чтобы выйти на новый уровень, позволивший предприятию начать работать на прибыль. Результат не заставил себя долго ждать. Если, к примеру, сравнить объемы работ стоимостью 135 млн руб., выполненные предприятием в 2018 году, с объемами, освоенными в 2020–м, то разница, как видим, весьма значительная. Соответственно, значительнее и прибыль.

Геннадий Охонько – руководитель рачительный, и полученные доходы использует на цели, необходимые для постоянного развития предприятия. В частности, автопарка, в котором только спецтехники 60 единиц. В том числе катки, автоукладчики, другие специализированные машины. На доходы, полученные в 2020 году, была приобретена косилка роторная дорожная. Все это дает возможность контролировать более 400 км дорог регионального значения, пролегающих практически через все шахтерские города Ростовской области. Это Новошахтинск, Гуково, Зверево, Шахты, Каменск, Сулин и ряд других, которые раньше были крепкими и перспективными, а сегодня заметно обезлюдели и очень ждут помощи красносулинских дорожников.

– В прошлом году также были закуплены два новых микроавтобуса для перевозки сотрудников предприятия к местам работы, – рассказывает Геннадий Охонько. – Таким образом, мы заменили прежний пассажирский транспорт, которому уже более 17 лет. Надежные и комфортабельные микроавтобусы без задержек доставляют сотрудников на наши объекты. Среди них, к примеру, в прошлом году был очень серьезный муниципальный заказ по Красному Сулину. Выполнили мы его в кратчайшие сроки. За апрель 2020 года был построен четырехкилометровый участок дороги.

Еще несколько серьезных заказов реализуются в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Заказчиком выступает Министерство транспорта Ростовской области. Речь о ремонтных работах на четырех автомобильных дорогах общего пользования местного значения на территории Красносулинского городского поселения. А именно, завершены работы на улицах 1–й Пятилетки, Советской Армии, Шоссейной и Вербенской. Установлены здесь и новые остановочные павильоны, нанесена дорожная разметка.

В последнее время региональные власти, стремясь повысить качество ремонтных работ, заключают с подрядными организациями контракты жизненного цикла (КЖЦ). Такой контракт предусматривает не только проведение дорожно–строительных работ, но и последующее содержание подрядчиком объекта на протяжении нескольких лет. Среди плюсов подобных долгосрочных контрактов – гарантия финансовой и экономической устойчивости подрядных организаций, а также круглогодичная занятость их работников. На сегодняшний день в регионах России уже заключены несколько сотен КЖЦ на проведение дорожно–строительных работ. Среди таких регионов – Ростовская область, а среди подрядных организаций – АО «Региональные дороги», реализующее КЖЦ в хуторе Михайловка и поселке Пригородный.

Все работы проверяются на качество, соответствие дорожного покрытия необходимым физико–химическим параметрам одновременно несколькими лабораториями, в том числе лабораторией министерства транспорта Ростовской области. Активизировали свою деятельность и надзорные органы. Естественно, такой тщательный контроль вызывает серьезные волнения как у руководителя, так и у всего коллектива предприятия. И тем не менее серьезных проблем нет, хотя предприятию приходится работать и содержать дороги круглый год, несмотря на погодные аномалии. К примеру, в начале марта нынешнего года температура в регионе опускалась до 10–15 градусов и снега было довольно много. Поэтому ежесуточно в течение всей зимы на объектах выставлялись посты из числа сотрудников предприятия. В их задачу входило поддерживать эксплуатационные свойства дорог: посыпать их реагентами. Использовалась спецтехника. Она постоянно находилась в рабочем режиме на случай непредвиденной дорожной ситуации.

Все это, конечно, обходится недешево, причем в условиях постоянного роста цен. Одной солярки закуплено на несколько миллионов рублей, не говоря уже о битуме, стоимость которого за неполный год взвинтилась в два раза. И тем не менее качество работ – это один из основных принципов работы АО «Региональные дороги». А еще очень важно не подвести заказчика. И здесь необходимо четко следить за своевременным изготовлением стройматериалов, для чего на предприятии функционирует АБЗ. За все эти заслуги в свое время предприятие было занесено в число 100 лучших подрядных организаций России, а Геннадий Охонько получил звание «Почетный дорожник России».

В кабинете у Геннадия Николаевича множество дипломов, грамот, благодарственных писем. Но, думается, основными из всех наград надо считать сертификаты доверия. В частности, от УФНС по Ростовской области – как одному из лучших налогоплательщиков региона. Эти документы подтверждают самое главное достоинство предприятия – соблюдение трудового законодательства, интересов всех сторон трудовых отношений.

– Я всегда старался и стараюсь дружить с законом и соблюдать коллективный договор, поскольку нет ничего важнее уважения к людям, с которыми работаю, – подчеркнул Геннадий Николаевич Охонько.

Работы много не бывает

Так считают в Акционерном обществе «Дороги Дона»

Генеральный директор АО «Дороги Дона» Владимир Стуров

В ноябре 2021 года свой 65–летний юбилей отметит АО «Дороги Дона». В 1956 году, спустя 11 лет после окончания Великой Отечественной войны, вопрос о дорогах, разрушенных войной, все еще оставался актуальным. Поэтому на базе машинно–дорожной станции города Шахты для строительства дорог общего пользования было создано ДСУ–3. Именно это управление стало пионером в строительстве дороги в направлении Москвы. В то время она называлась автомобильной дорогой Ростов – Воронеж. Теперь это участок автомобильной дороги М 4 «Дон» Москва – Воронеж – Ростов–на–Дону – Краснодар – Новороссийск.

Впоследствии ДСУ–3 приняло активное участие в строительстве Большого Северного кольца Ростовской области, ставшего затем составной частью обширной транспортной сети Ростовской области, ее кровеносной системой. Тогда благодаря усилиям управления удалось соединить между собой такие населенные пункты, как станицы Вешенская, Боковская, Советская, Обливская, административный центр Морозовского района город Морозовск и город Волгодонск.

Спустя некоторое время ДСУ–3 было разделено на два подразделения ДСУ–3 и ДСУ–5. ДСУ–5 занималось строительством дорог в сторону станицы Вешенской через реку Дон, где тогда еще не было моста и функционировала лишь паромная переправа. А другое подразделение, ставшее впоследствии АО «Дороги Дона», начало строить автомобильную дорогу от Морозовска до Цимлянска. Затем в течение некоторого времени предприятие базировалось в станице Обливская. Здесь тоже произошло разделение организации на две части. Одна из вновь созданных структур начала активно развивать сеть дорог Обливского района, а ДСУ–3 продолжило свою деятельность в сторону города Морозовска.

– В те годы ДСУ вообще, а наше в частности, являлись достаточно мощными предприятиями, – говорит генеральный директор АО «Дороги Дона» Владимир Стуров. – В своей работе мы использовали самую передовую по тем временам технику. К примеру, специализированные прицепные скреперы, способные выполнять землеройные работы и доставлять изъятый с площадки грунт в место отсыпки. Государство выделяло грузовые автомобили ГАЗ–51, ГАЗ–52, ГАЗ–53, ЗИЛы, МАЗы, опять же по тем временам единственные грузовики, на которых можно было работать. К работе привлекались дорожно–передвижные механизированные колонны, было отлажено межведомственное взаимодействие. У предприятия всегда были запланированы объемы строительно–монтажных работ на несколько лет вперед. ДСУ–3 занималось исключительно строительством дорог. Оно неоднократно признавалось ударником пятилетки. За доблестный и честный труд предприятию на вечное хранение было передано переходящее Красное знамя ЦК ВЦСПС, что являлось высокой честью для организации и, конечно же, для трудового коллектива ДСУ–3, который, собственно, и добился таких успехов.

На предприятие приходили работать целые династии. Опыт передавался из поколения в поколение. Сам Владимир Стуров – очевидец и непосредственный участник развития предприятия – пришел сюда 43 года назад, по направлению после армии. В 70–е, 80–е годы у предприятия были колоссальные объемы работ. Строились дороги в Морозовском, Кашарском, Обливском, Цимлянском, Чернышковском районах. Но настали 90–е. Предприятие неоднократно меняло свое наименование. Называлось оно зональным ДРСУ, ГП и ГУП «Морозовское ДРСУ» и, в конце концов, в декабре 2017 года получило название АО «Дороги Дона».

– Но суть ведь не в названии, а в дееспособности предприятия, – рассуждает Владимир Стуров. – В статистике последних пяти лет отчетливо прослеживается эффективность нашей работы. Объемы выполненных работ в процентном отношении составляют: в 2015 году – 80%, в 2016–м – 120%, в 2017–м – 125,5%, в 2018–м – 80,4%, в 2019–м – 97% и в 2020–м – 82%. Пик, как видим, пришелся на 2017 год. Причины, влияющие на показатели, разные. К примеру, 2020 год, ставший для всех годом серьезных испытаний из–за пандемии. И хотя в минувшем году наши показатели не были совсем низкими, тем не менее, весь свой потенциал нам реализовать не удалось. Пандемия, конечно, несколько выбила из колеи, но мы – народ крепкий, выживали и не в таких ситуациях.

Одна из задач, решение которой не терпит отлагательства, это содержание дорог, имеющих уже достаточно солидный возраст. И в данном контексте желание Владимира Стурова – силами АО «Дороги Дона» привести все дороги Милютинского и Морозовского районов, построенные 40 лет назад, в состояние, не уступающее по качеству дорогам многих европейских стран.

За 2020 год общий километраж дорог, обслуживанием которых занималось АО «Дороги Дона», составил в Милютинском районе более 322 км, а в Морозовском районе около 497 км. Статистика, которую ведет Владимир Стуров уже 14 лет, показывает, что цена контрактов на содержание автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Милютинском и Морозовском районах Ростовской области с 10 974 670 руб. в 2007 году выросла до 62 915 782 руб. в 2020 году. Однако ни разу уровень инфляции не учитывался и, соответственно, не индексировался. Таким образом, на 2020 год общая цена контрактов с учетом инфляции должна была составлять 89 380 199 руб. Вывод – дорожникам нужна государственная поддержка.

– Мы сегодня возлагаем большие надежды на министерство транспорта Ростовской области в лице министра Владимира Окунева, – говорит Владимир Стуров. – Он человек с большим опытом, хорошо владеющий ситуацией, прекрасно знает, кому нужна помощь, что и где необходимо незамедлительно делать.

Тем не менее руководитель предприятия считает, что сидеть в ожидании этой помощи тоже неправильно. Останавливаться нельзя. Впрочем, такого за всю историю предприятия не было ни разу. В том числе и в пандемию. Штат АО «Дороги Дона», который сегодня составляет 77 человек, сохранен полностью. Среднемесячная зарплата 32208 руб. Парк предприятия состоит из 80 единиц техники. В том числе: пятнадцать КДМ, четыре автогрейдера, 4 роторных снегоочистителя, 6 погрузчиков и 6 тракторов Т–150. Есть, правда, нюанс, связанный с устареванием техники. Каждый из названных механизмов имеет максимум десятилетнюю живучесть. Потом необходима его замена. И в силу своих возможностей АО «Дороги Дона» периодически обновляет парк. К примеру, за 2019 и 2020 годы были закуплены гусеничный асфальтоукладчик Vogele SUPER 1800, произведенный в Дании, погрузчик Hyundai 9 серии. Кроме того, много внимания уделяется ремонтным работам. В автопарке немало единиц отечественной техники. В частности шесть дорожных катков «Раскат». Вся техника оснащена системой навигации GPS/ГЛОНАСС. У всех работников мобильная корпоративная связь.

Общий объем работ, выполненный АО «Дороги Дона» в 2020 году, соответствует 134 млн руб. Налогов уплачено 31,306 млн руб. Чистая прибыль предприятия составила 2 млн руб. Много это или мало?

– Скажу так: дело не в количестве денег, дело в объемах работ, которые мы хотим и можем осваивать, – пояснил Владимир Стуров. – Мы имеем потенциал, умеем работать. И не только в наших районах. К примеру, мы интенсивно работаем сейчас с сельскохозяйственными предприятиями Волгоградской области. Строим и ремонтируем им подъездные дороги. Имеющейся у АО «Дороги Дона» техникой можем ежемесячно выполнять работы на 25 млн руб. Очень важно еще и то, что компания никому ничего не должна. На 1 января 2021 года все займы были погашены, долгов нет. И это несмотря на то, что ежегодно мы открываем кредитно–возобновляемую линию минимум на 20 млн руб. В этом году сумма уже составила 31 млн руб. Секрет же в том, что после выполнения какого–то объема работ мы частично этот кредит гасим. Условно говоря, эта сумма «спит». Но, если необходимо что–то приобрести, мы берем, если можно так выразиться, у самих себя взаймы.

Для Владимира Стурова главный показатель успешной работы АО «Дороги Дона» – зарплата сотрудников предприятия. Была бы она тысяч на десять выше, было бы вообще замечательно. Есть на предприятии уникальные специалисты с опытом работы практически на всех видах спецтехники. И среди ИТР таких людей немало. Но время идет, на смену закаленным минувшей эпохой кадрам приходят кадры молодые. И хотя за плечами у них вузовское образование, практического опыта недостаточно. Поэтому свою будущую специальность на практике они начинают осваивать с азов. В АО «Дороги Дона» все сделано и делается для того, чтобы вновь прибывшие сюда специалисты чувствовали себя уютно, чтобы коллектив, вне зависимости от возраста сотрудников, был сплоченный, дружный и грамотный. Тогда и трудности преодолевать намного легче, и серьезные объемы работы можно выполнять. Ведь, как считают на предприятии, работы много не бывает. Главное, чтобы было желание ее освоить. А желание это есть.

Задачи стоят большие

Но стройку сдерживают процедурные вопросы

Генеральный директор АО «Ростовавтомост» Владимир Домницкий

Ростовавтомост – одно из ведущих мостостроительных предприятий Южного федерального округа. Его деятельность давно и прочно связана с историей региона, потому что важнейшие объекты транспортной инфраструктуры были возведены руками его специалистов. В текущих условиях экономики именно по состоянию таких предприятий определяется «здоровье» экономики как отдельно взятого региона, так и страны в целом. Пока мостовики уверенно выдерживают взятые на себя обязательства, несмотря на все риски.

Под знаком ограничений

Вольно или невольно, но весь 2020 год прошел для АО «Ростовавтомост» под знаком ограничений, связанных с распространением коронавируса. Основное достижение этого времени заключается в том, что человеческих потерь в коллективе численностью 800 человек не было. Это несмотря на то, что предприятие ни на день не прекращало работу, поскольку мостостроительные организации были отнесены к непрерывно действующим. Конечно, без трудностей не обошлось. В частности, возникали неувязки во взаимодействии с поставщиками и смежниками, часть производителей приостановили свою работу. Были и проблемы с логистикой. Дело в том, что во избежание распространения инфекции между регионами был введен пропускной режим: к проезду допускались лишь те, кто предъявлял необходимые справки и документы. Но оказалось, что во всех субъектах состав и объем этих разрешительных документов разные. Это вызвало очереди на пропускных пунктах, развернутых на границе регионов, что привело к задержке в поставке строительных материалов и, как следствие, – сдвижке производственных графиков.

«Но мы работали с запасом как по времени, так и по материалам, поэтому нам удалось быстро наверстать потерянное время, – рассказал генеральный директор АО «Ростовавтомост» Владимир Домницкий. – В текущем году организация выполняет работы на ряде значимых объектов Ростовской области и соседних регионов. В общей сложности в портфеле заказов предприятия находятся более десяти объектов на общую сумму 3 млрд руб. Реализация заключенных контрактов продолжается. Мы полностью обеспечены объемами работ. Задачи стоят большие, и мы готовы к их решению».

Еще одним видом деятельности предприятия является содержание искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения. Всего в сфере внимания мостовиков – порядка 280 мостов и путепроводов, что составляет больше половины искусственных сооружений региона. Это важнейший аспект, поскольку аварийное состояние даже одного моста автоматически блокирует передвижение по всей сети автодорог региона. Задача мостовиков – сохранить связность автомобильной дорожной сети как внутри области, так и с соседними регионами. В настоящее время в очереди на модернизацию значатся 40 мостовых сооружений. Их будут постепенно доводить до нормативных состояний по мере появления финансирования в региональном бюджете.

Текущие объекты

В текущем году Ростовавтомост продолжает работы сразу на нескольких важных объектах как в Ростовской области, так и за ее пределами. Так, после небольшого перерыва возобновилось финансирование строительства мостового перехода через балку Сухо–Соленовская в створе проспекта Лазоревый в г. Волгодонск Ростовской области (заказчик – администрация города Волгодонска). Срок реализации контракта – 2019–2024 годы, стоимость – 7,8 млрд руб. В текущем году планировалось освоить 700 млн руб., в 2021–м – 3 млрд, однако произошло перераспределение денежных средств в связи с изменениями в бюджетной политике ФДА, что привело к небольшой задержке финансирования. Сейчас этот вопрос находится на контроле руководства области, так что в ближайшее время мостовики готовы нарастить производственные объемы на этом объекте, тем более что мост имеет стратегическое значение для Волгодонска. Его возведение стало особенно актуальным после того, как в 2018 году был введен в эксплуатацию 4–й энергоблок Ростовской АЭС. И мост должен стать обязательным элементом в плане эвакуации населения в случае ЧП.

В прошлом году начались подготовительные работы для строительства эстакады через железную дорогу от ул. 2–й Бетонной до ул. Прибрежной. Вторым этапом является сооружение моста через залив. Общая протяженность искусственного сооружения с подходами составит 3,8 км, оно будет иметь четыре автомобильные полосы шириной по 3,5 м и пешеходные тротуары шириной 2,25 м. Пропускная способность по-

Путепровод на улице Малиновского в Ростове–на–Дону

высится до 14 тыс. автомобилей в сутки. На левом берегу залива мост стыкуется с эстакадой транспортной развязки. В текущем году запланировано проведение всех видов работ, начиная с основания, монтажа пролетных строений и заканчивая устройством проезжей части на эстакаде, согласно графику производства работ, который утвержден и согласован с заказчиком. Основные работы Ростовавтомост выполняет собственными силами, однако перенос коммуникаций и дорожные работы отданы на субподряд.

Другим важным объектом является реконструкция моста через р. Макопсе на км 90+907 автомобильной дороги А–147 Джубга – Сочи – граница с Республикой Абхазия в Краснодарском крае (заказчик – ФКУ Упрдор «Черноморье»). Это инженерное сооружение расположено на участке дороги, который отличается интенсивным транспортным и пешеходным движением. Проектом предусмотрены работы по изменению оси трассы, геометрических элементов участка, габаритов, конструкции и схемы моста. Планируется построить три подпорные стенки, обустроить шумозащитные экраны, освещение, ливневку с очистными сооружениями. Инженерные сети, которые попадут в зону строительства, переустроят. Также запланированы строительство двух автобусных остановок, устройство тротуаров, установка барьерного ограждения. Дорожное покрытие уложат на проезжей части моста, подходах к нему, съездах и тротуарах. Кроме того, Ростовавтомост в качестве субподрядной организации задействован на строительстве искусственных сооружений на обходе г. Майкоп в Республике Адыгея. В рамках контракта мостовикам предстоит возвести два железобетонных путепровода, а также эстакаду через балку Псенафо длиной 471 м.

Быстро и качественно?

На финишной прямой находятся работы на другом важном объекте, значимом как для ростовчан, так и для региона в целом – реконструкции путепровода через железнодорожные пути по ул. Малиновского в Ростове–на–Дону. Проект предусматривает строительство путепровода–дублера рядом с действующим сооружением, после чего старый путепровод будет демонтирован и на его месте построен новый. Полная длина реконструируемого путепровода составит около 240 м с шестью полосами движения, по три в каждом направлении. Дорога от ул. Факельная до ул. Типографская будет расширена. В прошлом году мостовики воздвигали первую очередь путепровода (правую сторону): к лету были завершены строительство опор, а также укрупнительная сборка металлических конструкций пролетных строений. К началу 2021 года была завершена первая очередь, и сейчас мостовики приступили ко второй (левой) стороне.

Стоит особо подчеркнуть, что мостовикам удается идти в графике, несмотря на конъюнктуру рынка, которая сводится к резкому подорожанию металла. Предприятием были заранее закуплены строительные материалы в полном объеме, так что фронт работ обозначен и сдерживающих факторов в части дефицита или расхождения со сметными расчетами нет. Тем не менее специалисты считают такие объекты довольно сложными из–за необходимости выкупа земель и переноса коммуникаций – водопровода, канализации, устройства ливневой канализации, переустройства освещения, контактной сети троллейбуса, газопровода, силовых кабелей. Каждая сетевая организация требует строгого соблюдения всех своих регламентов, процедур оформления необходимой документации. Осложняют ситуацию нерешенные земельные вопросы. Традиционно именно эти виды работ становятся причиной простоев на стройплощадке.

«Подготовка объекта к строительству и вынос всех инженерных коммуникаций должны оформляться и проторговываться отдельным лотом заранее, – прокомментировал Владимир Домницкий. – Конечно, все участники процесса хотят, чтобы строительные работы производились быстро и качественно. Но когда подрядчик заходит на объект, то просто не может развернуться из–за нерешенных земельных вопросов, устаревших техусловий и необходимости новых согласований. В итоге бывает, что с момента создания и согласования проектной документации до выхода на площадку проходят 3–5 лет. Хочу подчеркнуть, что мостостроительные организации и наши смежники действительно могут строить быстро и качественно, но при условии, что большая часть времени не будет тратиться на подготовительную работу».

Ценообразование

Как было сказано выше, самая больная тема для мостовиков сейчас – это рост отпускных цен на металл, который продолжается с конца прошлого года. Если для дорожников изделия из металла нужны в незначительном количестве (дорожные знаки, барьерное ограждение), то в мостостроении все производство завязано именно на металлоемкости предприятия. «Дефицит металла мы почувствовали еще в конце прошлого года, – отметил Владимир Домницкий. – На начало марта 2021 года проблема так и не была решена. Другим словами, рост цен бесконтрольно продолжался. Если в начале прошлого года мы закупали металл по цене 39–40 тыс. руб. за тонну арматуры, то сейчас ценник – 60–62 тыс. руб. за тонну. А стоимость двутавровой балки вообще под 70 тыс. руб. за тонну и выше. При этом ежемесячно нам требуется порядка 200–300 тонн. Можно подсчитать, сколько составляет разница между сметными значениями и реальной ценой».

«Эту проблему может снять только правительство, – уверен руководитель предприятия. – Ведь быстро изменить расценки в сборниках сметных нормативов невозможно, как невозможно увеличить стоимость реализации уже заключенных контрактов. Надо понимать, что когда организация подписывает договор, то рассчитывает свои затраты именно на уровне текущих цен с учетом коэффициента инфляции на каждый год. Однако рост отпускных цен на металл на 50% за полгода невозможно ни спрогнозировать, ни логически объяснить. Мы, как производственники, ожидаем от правительства шагов, которые помогут решить эту проблему. Если же она не будет решена, то в течение следующей пары лет мы увидим череду остановок мостостроительных предприятий и банкротств в целом по стране».

Производственники настаивают на определяющей роли регулятора. Со своей стороны профессиональные участники рынка в лице АО «Ростовавтомост» и других производственных предприятий вышли с обращением к руководству региона. Именно правительство может сделать следущий шаг и поднять этот вопрос на федеральный уровень. Пока же организациям не остается ничего другого, как компенсировать эту дельту за счет собственной прибыли, что негативно отразится на их экономической устойчивости. Впрочем, это не единственный пример перекосов и недочетов в действующей системе ценообразования. «Недооцененными» остаются и ряд других видов работ. К примеру, мостовики не могут найти субподрядчика по переносу линий электропередачи, потому что реальная рыночная стоимость этого вида работ выше, чем предусматривается действующими сборниками сметных цен. И таких видов работ – десятки. Таким образом, сегодня многие проблемы в мостостроении вызваны системными перекосами в ценообразовании, и задача государства – обратить на них пристальное внимание.

Эстакада в г. Волгодонске

От идеи – до цифрового мозга

Такой путь проделало ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» за 30 лет своего существования

Директор по производству ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» Артем Гладько

11 июня 2021 года исполняется 30 лет со дня создания компании ООО «Многоотраслевое предприятие КОМПЛЕКС 1» («МОП КОМПЛЕКС 1»). Сегодня каждым направлением деятельности предприятия управляет директор по производству Артем ГЛАДЬКО.

История ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» начиналась с того, что на нынешней территории компании в 1991 году был пустырь, по которому носились зайцы, а полевые мыши перегрызали автомобильную проводку. Сегодня предприятие – это 40 тыс. кв. метров площади, где расположены специализированные помещения, боксы для стоянки автопарка, состоящего из более чем 100 единиц техники, половина из которых спецтехника. Это разметочные комплексы по термопластику и краске, спецтехника для демаркировки разметки, для очистки поверхности и установки опор освещения, светофорных объектов и т. д. Штатная численность предприятия сегодня составляет 287 человек.

В настоящее время внимание предприятия сосредоточено на разработке цифровых технических средств организации дорожного движения (ЦТС ОДД). Для этого в ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» организован отдел новых технологий и инноваций с молодыми и целеустремленными сотрудниками.

– Основное направление деятельности созданного подразделения – цифровизация всех продуктов, которые позволят нам в скором времени начать взаимодействовать с крупными интеллектуальными транспортными системами (ИТС) в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», – рассказывает Артем Гладько. – Каждый продукт прошел тщательное исследование на перспективу модернизации его свойств и реализации их в цифровом формате. Таким образом, мы стремимся наладить двустороннюю связь с единой платформой, на которой сконцентрировано управление периферийным оборудованием – знаками, светильниками, метеостанциями, информационными табло и т. д. Наша задача – сделать так, чтобы все периферийное оборудование работало как единый механизм. Чтобы этого добиться, сейчас разрабатываются алгоритмы, WEB–приложения, управляющие контроллеры и протокол обмена данными для обеспечения взаимодействия между элементами систем, что, в свою очередь, повысит безопасность участников дорожного движения, уровень их комфорта. К примеру, если какой–либо дорожный знак, который является цифровым техническим элементом подсистемы, перестанет работать, это может оказать серьезное влияние на транспортный поток в целом. Допустить такое нельзя.

– Своими решениями мы можем повысить уровень обслуживания, поскольку всегда находимся в курсе того, что происходит с периферийным оборудованием, и в случае необходимости оперативно принять экстренные меры, – поясняет Артем Гладько. – Например, при анализе данных метеостанций система управления в автоматическом режиме уведомит водителей посредством динамических информационных табло о необходимости снижения скорости из–за образования неблагоприятных погодных явлений, таких как гололед, гололедица, либо в случае образования тумана система управления изменит статичный режим свечения знаков на динамический со стопроцентной яркостью.

На базе оптико–волоконных знаков и знаков с внутренним освещением специалисты отдела разработали также интеллектуальные системы для повышения безопасности участников дорожного движения. Это «умный поворот», «умный светофор–знаки», «умное примыкание». Ранее каждая из систем не имела двусторонней связи с другими решениями, но сейчас этот технический барьер снят и разрабатывается комплексная система взаимодействия.

Каждое решение по–своему уникально и позволяет повысить безопасность участников дорожного движения, в том числе ликвидировать точки концентрации ДТП.

– Нередки случаи, когда мы, выезжая на Т–образный перекресток, не можем полноценно оценить наличие участников дорожного движения на главной автодороге из–за недостаточной видимости или погодных явлений в виде тумана, – говорит Артем Гладько. – Система «Умное примыкание» особенно актуальна в таких условиях. В качестве элементов этого продукта выступают сенсоры, дорожные знаки с улучшенными свойствами восприятия и информирующие элементы, задача которых предоставить информацию участникам движения на второстепенной дороге о приближающихся автомобилях на главной дороге. Или, например, при движении в ночное время суток водитель не может полноценно оценить кривизну участка автодороги и необходимую скорость движения, что может привести к возникновению ДТП. Система «Умный поворот» за счет направляющей последовательной динамики дорожных знаков позволяет заблаговременно уведомить водителя о наличии опасного поворота, его кривизне и протяженности. Что касается направляющего эффекта, мы также применяем технические средства в виде светодиодных маячков в дорожном покрытии как на пешеходных переходах, так и вдоль осевой и краевых линий дорожной разметки. Светодиодные маячки автономны, то есть содержат в своем составе солнечную панель с элементом питания и управляющий контроллер. Эффект направленного действия достигается за счет синхронного мигания световых элементов маячков, что позволяет полностью визуально определить границы участка автодороги, тем самым создавая эффект «взлетной полосы».

Кроме направляющих элементов, в компании разработан ряд сигнализирующих решений, задача которых привлечь внимание участников дорожного движения к дорожным знакам, содержащим информацию о режимах движения. Одним из таких решений является светодиодный индикатор дорожного знака, который представляет собой сигнальную панель с двумя разнесенными светодиодными излучателями, работающими в режиме попеременного мигания, тем самым дополнительно привлекая внимание участников дорожного движения, в том числе и в дневное время суток.

Большое внимание сотрудники отдела уделяют цифровым техническим средствам для повышения безопасности на пешеходных переходах. Гаджеты в виде смартфонов, планшетов и подобной техники порой приковывают внимание пешеходов, что приводит к соответствующим последствиям при переходе улицы на красный сигнал светофора.

– Мы разработали систему «Безопасная черта», которая выполняет функцию дублирования сигналов пешеходного светофора и устанавливается непосредственно в дорожное покрытие перед пешеходным переходом, – поясняет Артем Гладько. – Значимой функциональной особенностью системы является отсутствие ее воздействия на работу светофорного объекта. Иными словами, светофорный дорожный контроллер не определяет ее как элемент в виде еще одного светофора. В рамках темы, касающейся светофорных объектов, мы также уделили внимание системе взаимодействия дорожных знаков и светофорных сигналов, разработав систему «Умный светофор–знаки». Ее применение позволяет изменять режим работы дорожных знаков на светофорном объекте в зависимости от сигналов транспортных и пешеходных светофоров. Решение не подразумевает проводное соединение дорожных знаков со светофорным контроллером. Работа системы основана на беспроводной связи с удаленностью дорожных знаков на расстоянии 250 метров от светофорного объекта.

Что касается оснащения нерегулируемых пешеходных переходов цифровыми техническими средствами, в ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» разработали решение «Умный пешеходный переход», благодаря чему система использует максимально эффективно энергоресурсы автономных источников питания, особенно в зимний период времени. Достигается это посредством автоматического изменения яркости освещения и управления режимом работы дорожных знаков с улучшенными свойствами восприятия.

Каждый разработанный сотрудниками отдела новых технологий и инноваций продукт не покидает территорию предприятия без проведения соответствующих испытаний. Первоначально решения испытываются на полигоне компании. В процессе испытаний для получения идеального продукта в решение вносятся необходимые корректировки. Следующий этап – так называемые полевые испытания, то есть установка продукта на участках автодорог.

– Все наши цифровые технические средства организации дорожного движения – результат колоссальной работы всего предприятия, – рассказывает Артем Гладько. – Каждый занимается своим направлением, но в рамках задач по разработке новых решений все направления аккумулируются и доносятся до вышестоящего руководства. Моя задача, как производственника, донести эти идеи до заказчика и убедить его в том, что идеи имеют право на жизнь, по возможности провести все этапы согласования и реализовать продукт на конкретных участках сети автомобильных дорог. К примеру, в рамках взаимодействия Департамента автомобильных дорог и организации дорожного движения города Ростова–на–Дону с коллегами из Краснодарского края на предмет применения цифровых технических средств организации дорожного движения и их инновационного развития мы через наш департамент доносим до потенциальных заказчиков свои разработки, предложения.

Тема ИТС, в общем–то, для ООО «МОП КОМПЛЕКС 1» новая, а специалистов, способных решать подобные задачи, на рынке мало. Поэтому сотрудники отдела новых технологий и инноваций были вынуждены начинать с азов. Для понимания принципа действия системы и того, что для ее работы необходимо, прорабатывались различные информационные ресурсы. Таким образом, удалось выстроить концепцию, и все решения сотрудников отдела вошли в проект, подготовка которого сейчас идет полным ходом.

В задачи отдела входит дальнейшее наблюдение за работой продукта, наработка статистики. Исходя из нее, необходимо определиться в последующих действиях, чтобы улучшить ситуацию или, напротив, сгладить ее. И пусть пока работа отдела умещается в теоретические рамки, практическое использование ЦТС ОДД на территории Ростовской области начнется чуть позже, разработчики уверены, что первые плоды их труда можно будет увидеть уже в 2021 году.

Инженеры для будущей России

Ростовский государственный университет путей сообщения – один из ведущих образовательных и научных центров Дона и Юга России

Вуз играет важную роль в обеспечении экономики региона и страны современными квалифицированными специалистами. О деятельности университета, его развитии мы беседуем с ректором, доктором технических наук, профессором Владимиром ВЕРЕСКУНОМ.

– Владимир Дмитриевич, РГУПС – крупнейший транспортный вуз Юга России, расскажите, как готовите специалистов?

Ростовский государственный университет путей сообщения по–прежнему остается одним из наиболее востребованных вузов России. Более 90 лет существования вуза наши выпускники находят применение своим знаниям и навыкам практически во всех отраслях экономики, транспорта, сервиса, бизнеса. В настоящее время руководство университета в качестве важнейшей задачи для себя считает обеспечение конкурентоспособности выпускников вуза на рынке труда. Подготовка студентов осуществляется по самым современным и востребованным специальностям.

Сегодня об этом говорят и данные рейтинга мониторинга трудоустройства выпускников Министерства образования и науки РФ. По показателям востребованности специалистов и средней заработной плате РГУПС – лидер среди вузов Ростовской области.

Наш университет – это огромный университетский комплекс. Образовательный процесс в нем начинается с 10–го класса средней школы и практически не заканчивается, поскольку после выпуска специалиста, бакалавра, магистра существует еще послевузовская подготовка – мощная система повышения квалификации, которая успешно реализуется университетом на протяжении многих лет. Мы готовим специалистов для РЖД и транспортной отрасли России. Образовательный процесс в вузе ведется в неразрывной связи с наукой. Хочу отметить, что в университете все дипломные работы реальные, они готовятся по заказам предприятий железнодорожной отрасли, и большинство из них находят внедрение в дальнейшем.

Конечно, огромную роль в подготовке высококлассного специалиста играет материально–техническая база вуза. У нас есть научно–учебные лаборатории мирового уровня, они оснащены самой современной техникой. Ежегодно мы открываем 5–6 новых лабораторий и обновляем старые, в вузе самый современный компьютерный парк. В 2020 году для занятий и отдыха студентов в вузе созданы бренд–зоны: ОАО «РЖД», СКЖД – филиала ОАО «РЖД» и РГУПС.

Хочу отметить, в РГУПСе организована система дополнительного целевого обучения, интегрированная в систему непрерывного профессионального образования и позволяющая наделять выпускников, обучавшихся на основе договоров о целевом обучении, дополнительными профессиональными и корпоративными компетенциями, востребованными работодателями.

В настоящее время вуз осуществляет непосредственное взаимодействие между работодателями, университетом и студентами, получающими дополнительные образовательные услуги. Более двух тысяч студентов всех форм обучения ежегодно проходят подготовку в 50 подразделениях ж.–д. транспорта, действующих на территории Северо–Кавказской, Приволжской, Юго–Восточной железных дорог – основных заказчиков наших специалистов.

После успешной защиты аттестационной работы выпускники получают свидетельство о дополнительном образовании, а также свидетельство о присвоении рабочей профессии, удостоверяющее право на ведение профессиональной деятельности в соответствии с квалификацией. Это расширяет возможности реализации творческого потенциала выпускников, гарантии их трудоустройства, успешной должностной карьеры.

Университет также целенаправленно ведет работу для привлечения талантливых абитуриентов – это проведение олимпиад школьников, интеллектуальных, творческих конкурсов. Огромный интерес и признание у школьников получил ставший традиционным конкурс научно–технического творчества «Дорога в будущее». Победители и призеры получают целевые сертификаты ОАО «Российские железные дороги» на учебу в РГУПС.

– Владимир Дмитриевич, как известно, теория без практики мертва, как и где студенты применяют на практике свои знания?

Понимая, что практика – составная и неотъемлемая часть основной образовательной программы и непосредственно связана с будущей профессиональной деятельностью выпускников, университет использует различные формы занятости студентов в летний трудовой семестр.

В университетском комплексе осуществляется обучение по программам целевой подготовки по заказу ОАО «РЖД». Одним из положительных результатов такой деятельности является успешная адаптация студентов к работе в условиях производства. Программы целевой подготовки разработаны с учетом основных образовательных программ высшего образования, а также требований ОАО «РЖД» к профессиональным навыкам и умениям.

С целью трудоустройства студентов во время практики на оплачиваемые рабочие места, требующие соответствующей квалификации, в течение учебного года в университете проводится дополнительное обучение по программам рабочих профессий с вручением соответствующих удостоверений: монтер пути, электромонтер по обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, электромонтер по обслуживанию и ремонту устройств связи, слесарь–электромонтажник, слесарь по ремонту подвижного состава, слесарь по ремонту путевых машин, оператор ЭВМ, помощник машиниста электровоза, тепловоза, электропоезда.

По–прежнему в университете продолжаются славные традиции работы студенческих отрядов. Ежегодно свыше 600 студентов проходят практику в составе студенческих отрядов: в отряде проводников в Федеральной пассажирской компании в пассажирских депо Адлера и Новороссийска, в составе строительных отрядов на объектах Дирекции по ремонту пути, «МРСК Юга» – «Ростовэнерго», в студенческом отряде помощников машинистов «Скорость» в Южной дирекции скоростных сообщений (г. Сочи), водят грузовые составы, будучи бойцами отряда помощников машинистов Северо–Кавказской дирекции тяги, работают в составе сводных областных сервисных отрядов и отрядов вожатых.

– Университет один из немногих сохранил систему распределения выпускников, как это удается?

Хочу особо отметить традиционную систему распределения, сохранившуюся в нашем вузе. Распределение проходит в конце марта. Список предприятий–партнеров достаточно большой: ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Газпром», ОАО «Зарубежстройтехнология», ОАО АНК «Башнефть», ОАО «Лукойл», электровозоремонтные и вагоностроительные заводы, крупнейшие банки, предприятия сервиса и многие другие. География предложенных вакансий – вся Россия. Наши выпускники трудоустроены практически на 99% по своим специальностям.

Кроме распределения, приоритетным направлением деятельности университета является помощь студентам и выпускникам университета в правильном построении их должностной карьеры, своевременное информирование студентов о спросе и предложении на рынке труда. Центр развития карьеры вуза наладил связи более чем с 280 предприятиями и учреждениями, расположенными на всей территории России. С компаниями–работодателями – нашими партнерами – регулярно проводятся совместные мероприятия: презентации, семинары, мастер–классы, тренинги, деловые игры и т. д.

– Говоря о подготовке высококвалифицированных специалистов, нельзя не сказать и о научной деятельности в вузе по проблемам транспортной отрасли.

Одной из важнейших составляющих деятельности университета является решение актуальных задач научно–технического прогресса на транспорте и в других отраслях экономики. Ученые университета принимают активное участие в подготовке комплекса программных материалов, определяющих стратегические цели и задачи, перспективы развития транспорта России. Ежегодно для российских и зарубежных предприятий выполняются научно–исследовательские и опытно–конструкторские работы на сотни миллионов рублей. Университет ведет научные исследования по заказам Министерства образования и науки Российской Федерации, компании ОАО «Российские железные дороги», Новочеркасского электровозостроительного завода, других крупных российских компаний и предприятий. Исследования выполняются в тесном сотрудничестве с подразделениями Российской академии наук (Институт проблем механики РАН, Институт машиноведения РАН, Южный научный центр РАН, с которыми созданы совместные научные лаборатории), транспортными вузами, отраслевыми институтами – НИИАСом, ВНИИЖТом.

Молодые преподаватели и научные сотрудники, аспиранты и студенты принимают активное участие в научных исследованиях вместе с известными в России и в мире учеными. Студенты, участвующие в научных исследованиях, выполняемых по договорам и грантам, получают достойную заработную плату, имеют научные публикации по результатам работы.

– Образование неразрывно связано с воспитанием студентов, как университет справляется с этой сложной задачей?

– Безусловно, огромное внимание уделяется организации воспитательной работы со студентами. Важным аспектом является трудовое воспитание, о котором я сказал выше.

В университете сохранены и развиваются лучшие традиции студенческого сообщества: шефство (волонтерство) над детскими домами и ветеранами войны и труда, выступления творческих коллективов, участие в престижных спортивных мероприятиях. Коллектив университета – инициатор многих гуманитарных акций, социальных проектов.

Студенты РГУПСа стали инициаторами грандиозных мероприятий: благотворительной акции «Дорогой памяти по дорогам Победы!», посвященной 70–летию победы в Сталинградской битве и освобождению Ростовской области от немецко–фашистских захватчиков, в которой приняли участие студенты всех железнодорожных вузов России. В университете силами студентов создана «Патриотическая комната», которая стала победителем в городском конкурсе социальных проектов. Стало традицией ежегодно проводить Всероссийскую военно–патриотическую игру для школьников, студентов и молодых специалистов Северо–Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» «Эстафета Победы». Студенты и сотрудники свято чтят память героев–риижтовцев, на территории вуза создан мемориальный комплекс, посвященный памяти героев Великой Отечественной войны и социалистического труда. В 2018 году в РГУПСе прошла встреча представителей студенческих отрядов РИИЖТа – РГУПСа «90–летию РИИПСа–РИИЖТа–РГУПСа посвящается… Диалог поколений «Историю пишем делами своими». И это только малая толика того, чем занимаются наши студенты.

На службе отрасли

В Ростове–на–Дону успешно ведется подготовка кадров для гражданской авиации России и стран СНГ

6 февраля 2021 года Председатель Правительства РФ Михаил Мишустин утвердил Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Как известно, в системе транспортного образования особое внимание уделяется развитию авиационного инженерно–технического образования. Примечательно, что на Юге России данное направление представлено единственным ведомственным вузом Федерального агентства воздушного транспорта, Ростовским филиалом Московского государственного технического университета гражданской авиации.

Ростовская область по праву считается родиной авиационного образования на Юге России. Ежегодно в начале марта около двух сотен специалистов получают диплом о высшем образовании в стенах Ростовского филиала МГТУ ГА.

Днем зарождения высшего авиационного образования на Юге России можно смело назвать дату основания Ростовского филиала Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУ ГА), который был образован 16 июня 1969 года. В 2019 году вуз широко отметил юбилей не только праздничными мероприятиями и научно–практической конференцией «АвиаТранс», ежегодно проводимой при поддержке ПАО «Аэрофлот–РА», но и открытием очной формы обучения.

Впервые за пятьдесят лет существования вуза, учитывая потребности отрасли, в Ростове–на–Дону была открыта подготовка студентов очной формы обучения по направлению «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». Следует отметить, что специальность оказалась чрезвычайно востребованной как на очную, так и на заочную форму обучения.

Ростовский филиал МГТУ ГА активно взаимодействует с отраслевыми предприятиями. На сегодняшний день филиал заключил более сотни договоров о сотрудничестве с ведущими авиационными предприятиями страны, преимущественно Юга России. Ростовский филиал МГТУ ГА активизировал работу по укреплению и расширению партнерских связей с зарубежными образовательными учреждениями. В 2014 году было заключено соглашение о международном сотрудничестве в сфере науки и высшего образования с Лондонской школой бизнеса и финансов (London School of Business and Finance), которая разработала специальные предложения по изучению технического английского языка с упором на усвоение специализированной авиационной терминологии и лексики. Данные образовательные программы планируются к освоению слушателями программ дополнительного профессионального обучения Ростовского филиала МГТУ ГА.

Развитию вуза способствует поддержка Федерального агентства воздушного транспорта. Благодаря этому стало возможным приобретение нового корпуса. Как известно, в Ростове–на–Дону появился новый аэропорт, а имущественный корпус старого аэропорта стали перераспределять. Ростовский филиал МГТУ ГА явился одним из первых выгодоприобретателей от переезда аэропорта Ростова–на–Дону. Главное здание центра Аэронавигации в аэропорту Ростова–на–Дону, который, к слову, в большинстве своем укомплектован выпускниками Ростовского филиала МГТУ ГА, перешло в ведение вуза.

Несмотря на все трудности, вирусную пандемию, финансовый кризис, вуз полностью перепрофилировал здание под свои нужды, обеспечив студентов спортзалом, учебными и научными лабораториями, музеем и иными помещениями, в том числе столовой. Примечательно, что с этого года студенты Ростовского филиала МГТУ ГА будут обеспечены трехразовым питанием.

В новом корпусе планируется и реализация программ дополнительного профессионального образования. Вуз уже осуществляет ряд программ дополнительного профессионального образования, а в ближайшее время их перечень будет существенно расширен. Это не только будет соответствовать спросу региональных авиационных предприятий, но и поможет развитию авиационного образования и реализации Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной Председателем Правительства Российской Федерации.

Обозначенные достижения были по достоинству оценены руководством страны, и директору Ростовского филиала МГТУ ГА была объявлена благодарность Президента РФ.

P. S. Когда материал уже был подготовлен к печати, стало известно об иске со стороны Федерального агентства по управлению государственным имуществом к Ростовскому филиалу МГТУ ГА с целью отобрать переданные Росавиацией вузу территории. Мы будем следить за развитием событий и проинформируем читателей о развитии ситуации.

Транспортные проблемы будут решены

Власти Ростова–на–Дону делают для этого все необходимое

О состоянии и перспективах развития транспортной инфраструктуры Ростова–на–Дону наш корреспондент беседует с главой администрации донской столицы Алексеем ЛОГВИНЕНКО.

– Алексей Валентинович, транспортная проблема характерна для многих российских городов. Не минула она и Ростов–на–Дону. Какие основные аспекты ее решения вы бы выделили?

– Сегодня ростовская маршрутная сеть состоит из 103 муниципальных маршрутов регулярных перевозок. Из них 87 автобусных, 5 трамвайных и 11 троллейбусных. Общее количество транспортных средств с учетом резерва составляет 1253 единицы.

В 2020 году мы завершили оптимизацию маршрутной сети. Изменили 9 маршрутов, отменили – 10, установили 9 новых маршрутов. Было восстановлено транспортное обслуживание жителей отдаленных районов, а также организована связь с новыми жилыми комплексами «Соловьиная роща», «Западная Резиденция», «Красный Аксай».

По всем городским маршрутам мы убрали маршрутные такси и старые автобусы. Увеличили количество автобусов большого класса на 18% и среднего – на 51%. Был обновлен подвижной состав на двадцати автобусных маршрутах.

Мы отдаем приоритет экологически чистым видам транспорта. Количество автобусов, оснащенных двигателями на газовом топливе, увеличилось на 36%.

Более 90% автобусов оборудованы для перевозки маломобильных групп населения. Свыше 83% автобусов работают с кондиционерами. К концу 2023 года системами кондиционирования воздуха и средствами по перевозке людей с ограниченными возможностями должен быть оборудован весь городской транспорт.

– В марте 2020 года город заключил контракт на разработку программы развития транспортной инфраструктуры до 2035 года. Каковы основные ее особенности?

– Впервые в 2020 году был создан долгосрочный стратегический документ развития транспорта и дорожного хозяйства.

При разработке Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) выработана динамическая транспортная макромодель города, которая даст возможность заблаговременно корректировать маршрутную сеть под изменяющийся спрос, учитывая перспективное развитие города.

Это позволит создать систему транспортно–пересадочных узлов для пересадки между городскими, пригородными и междугородными маршрутами, перехватывающих парковок.

Основная особенность программы – комплексный подход к определению перспектив транспортной системы города. Разработаны несколько вариантов развития транспортной инфраструктуры, совершенствования организации дорожного движения.

Мероприятия ПКРТИ рассчитаны до 2025, 2030 и 2035 годов в увязке со строительством легкого рельсового транспорта. Они предполагают изменение схем движения, реконструкцию дорог и пересечений, введение ограничений въезда для грузовых автомобилей, стоянки и остановки транспортных средств в центре города, организацию новых выделенных полос, а также развитие системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения и управления светофорными объектами.

– Сегодня на регулярных маршрутах города работают почти полтора десятка перевозчиков. Некоторые из них считают, что в Ростове должен быть один перевозчик, единый центр транспортной работы типа московского ГКУ «Организатор перевозок». Как вы относитесь к таким предложениям?

– С 2020 года прекратили свое действие старые договоры на перевозку. Теперь все 13 транспортных организаций работают по муниципальным контрактам, содержащим равнозначные условия.

Мы добились того, что на всех видах общественного транспорта города возможно оплачивать проезд любым удобным безналичным способом. Ежемесячно оператором регистрируется более 7,5 млн транзакций, что превышает показатель на начало реализации проекта в 6 раз. Доля безналичной оплаты проезда увеличилась по сравнению с прошлым годом в 2 раза и составляет в среднем 80%, а на отдельных маршрутах – до 95%.

Это гарантирует, прежде всего, безопасность перевозок, а также финансовую прозрачность расчетов в транспортной сфере.

Сейчас мы рассматриваем варианты создания единого оператора, который будет координировать и контролировать работу всех транспортных компаний, занимающихся регулярными перевозками пассажиров по муниципальным маршрутам. Он будет аккумулировать средства, полученные от горожан за проезд в общественном транспорте, а после распределять их между всеми АТП на основе данных о результатах выполненной работы.

При такой организации функционирования транспорта водители не гоняются за пассажирами, им все равно, сколько человек у них в салоне. Главное – это выполнение условий муниципального контракта, то есть соблюдение расписания, исключение простоев на остановке.

Единственный недостаток такой схемы в том, что она требует дополнительного финансирования со стороны бюджета города.

– Власти Ростова не раз подчеркивали, что ставка в развитии городской транспортной инфраструктуры делается на электротранспорт. Чем это обусловлено? Какова дальнейшая судьба ростовского электробуса?

– У нас городской наземный электрический транспорт является муниципальным, он социально ориентирован. Перевозками пассажиров электротранспортом занимается Муниципальное унитарное предприятие «Ростовская транспортная компания».

За последние несколько лет в Ростове–на–Дону выполнены восстановительные работы на трамвайных линиях с применением новой технологии бесшпальной укладки рельсов по проспектам Театральному и Буденновскому, по улицам Максима Горького и Станиславского.

С 2013 по 2018 год проведен капитальный ремонт 24 километров трамвайного пути. Оставшиеся 40 километров необходимо отремонтировать в течение четырех лет. Общая сумма затрат на эти цели – около 1 млрд руб.

В 2020 году благодаря поддержке губернатора мы впервые за 12 лет обновили троллейбусный парк. Купили 15 новых троллейбусов с увеличенным автономным ходом. Кроме этого, безвозмездно получили 60 троллейбусов от правительства Москвы.

Число низкопольных троллейбусов выросло в 4 раза. В 1,5 раза увеличилось их количество на существующих маршрутах.

Впервые за много лет нами восстановлено 11 из 22 троллейбусных маршрутов, работавших в 1990 году. И мы не намерены останавливаться на достигнутом.

– Все большей популярностью у ростовчан и гостей столицы Дона пользуется городская электричка. Как будет развиваться этот проект?

– С января 2021 года организовано и включено в график дополнительно еще 3 пары пригородных поездов по маршрутам «Городской электрички». По имеющимся отзывам, как в СМИ, так и непосредственно пассажиров, эти поезда сыграли значительную роль в разгрузке транспортной системы города.

Движение городского общественного пассажирского транспорта было синхронизировано с движением поездов «Городской электрички» в соответствии с обновленным расписанием.

В сентябре 2020 года министерством транспорта Ростовской области, администрацией города Ростова–на–Дону и Северо–Кавказской железной дорогой проведена работа по актуализации «дорожной карты» проекта «Городская электричка». Она включает в себя корректировку сроков выполнения работ по ключевым направлениям проекта, обеспечению пешеходной доступности остановочных платформ, реконструкции и проведению текущих видов ремонта.

В ПКРТИ предложены мероприятия по строительству и реконструкции остановочных пунктов пригородных поездов на действующих участках внутригородского железнодорожного сообщения. Это позволит повысить транспортную доступность ЖК «Соловьиная Роща» и ЖК «Любушкино» и еще более 20 существующих и строящихся многоквартирных домов.

– В последнее время у транспортников обостряется кадровая проблема. Как город помогает ее решать?

– Проблема кадрового дефицита водительского состава, действительно, крайне актуальна. На данный момент кадровый дефицит составляет 1093 человека.

Мы постоянно взаимодействуем с ГКУ «Центр занятости населения города Ростова–на–Дону», проводим обучение водителей категории D и переобучение водителей категорий B, C, E на категорию D.

Кроме того, на базе МУП «Ростовская транспортная компания» открыты учебные курсы для водителей трамваев и троллейбусов.

Сегодня 8 человек окончили обучение, трудоустроены и проходят стажировку на маршрутах города. Проведен набор четырех учебных групп (2 группы водителей трамвая и 2 – водителей троллейбуса). Срок обучения – 6 месяцев.

– Уже длительное время не решается проблема недофинансирования транспортных предприятий, в том числе речь идет о компенсациях за перевозку льготников, выплате лизинговых платежей. Это не лучшим образом отражается на финансовом состоянии перевозчиков. Как город планирует решать эту проблему?

– В 2020 году на федеральном уровне предприятиям транспорта были оказаны меры поддержки, предусматривающие отсрочку налоговых и страховых платежей, а также частичное возмещение затрат, связанных с выплатой заработной платы работникам транспортных организаций, относящихся к субъектам малого и среднего предпринимательства.

По инициативе администрации города Ростова–на–Дону правительством Ростовской области рассматривается вопрос о поддержке предприятий транспорта, имеющих обязательства перед лизинговыми компаниями.

На февральском заседании городской думы администрации города Ростова–на–Дону было рекомендовано выработать комплекс мер, направленных на поддержку транспортных организаций в связи с возникновением независящих от них обстоятельств, повлекших невозможность исполнения условий муниципальных контрактов и договоров в связи с распространением новой коронавирусной инфекции.

Уже разрабатывается механизм поддержки предприятий транспорта на местном уровне, в скором времени данная проблема будет решена.

Использование лучшего опыта –

залог качественного транспортного обслуживания. На этом настаивает руководитель МУП МТК «Ростовпассажиртранс» Андрей Быков

Примерно половина всего объема пассажирских перевозок в столице Донского края приходится на муниципальных перевозчиков. Причем, по данным за январь 2021 года, из 8,18 млн перевезенных человек более 65% являются пассажирами автобусов муниципального унитарного предприятия МТК «Ростовпассажиртранс».

В компании определяющими показателями эффективности работы водителей являются соблюдение графика, интервала движения, обеспечение качества обслуживания, исключены «гонки за пассажирами» среди автобусов на наших маршрутах, нарушения установленной скорости движения, водители отрабатывают штатное количество рейсов без нарушений, и это напрямую влияет на уровень заработной платы. В этом немалую роль играет безналичная оплата проезда. Но не у всех перевозчиков эти показатели соблюдаются, поэтому принципиальным остается вопрос создания единого перевозчика (оператора), который обеспечит реализацию единых стандартов качества транспортного обслуживания населения.

Всего же в городе 13 пассажирских перевозчиков, а должен быть единый перевозчик (оператор), считает генеральный директор «Ростовпассажиртранс» Андрей Быков. На этом он настаивает не первый год. Его убеждение определяется не личным или корпоративным интересами, а вполне здравой логикой.

Впрочем, давайте послушаем его самого:

– Да, я говорю об этом давно. В нашей стране есть хороший пример – ГУП «Мосгортранс», крупнейшее предприятие городского наземного транспорта, чей опыт создания единого перевозчика можно использовать, модернизируя с учетом местных условий. Что этому мешает? Интеграция самостоятельных транспортных предприятий в единое целое требует эффективного управления и контроля. Необходимы волевые усилия для принятия на законодательном уровне решения, объединяющего под единым руководством всех перевозчиков. Создание единого оператора кардинально улучшит качество транспортного обслуживания населения.

Пандемия перераспределила пассажиропоток: возросло число легковых автомобилей на улицах Ростова–на–Дону, так как опасения перед местами скопления людей подтолкнули жителей города больше пользоваться личным транспортом. Мы стремимся к тому, чтобы большинство горожан пользовались общественным транспортом, движущимся по выделенным полосам. Эта мера обеспечит надежность оказания транспортных услуг за счет увеличения скорости движения автобусов, уменьшения количества легковых автомобилей на городских улицах, сокращения времени в пути для пассажиров и позволит увеличить доходность предприятий, а это в свою очередь даст возможность систематического обновления подвижного состава, соответствующего стандартам качества транспортного обслуживания.

МУП МТК «Ростовпассажиртранс» – коммерческое предприятие, осуществляющее свою деятельность исключительно за счет собственных доходов. Переводить перевозчиков на брутто–контракты и внедрять эту систему можно будет с введением на всем городском транспорте безналичной оплаты. Данное направление активно развивается, и доля безналичных платежей стабильно увеличивается. Например, в нашей компании она составляет почти 80% от общего объема платежей. Только с достижением стопроцентной безналичной оплаты можно будет говорить о брутто–контрактах.

Что этому мешает? Отчасти мешают предубеждения и особенности менталитета наших граждан: у многих нет доверия к инструментам безналичной оплаты проезда в общественном транспорте. На эту ситуацию невозможно повлиять административными мерами, необходимо переходить на единые транспортные карты, предоставлять скидки при осуществлении пересадок с одного транспортного средства на другое. Ежегодно МТК перевозит до 12 млн пассажиров с правом полного льготного проезда по федеральному и региональному законодательству. Еще 8 млн пассажиров оплачивают свой проезд с 50%–ной скидкой – это пенсионеры и обучающиеся. За перевозку таких категорий пассажиров предприятию возмещают выпадающие доходы. Однако не у всех пассажиров, имеющих право льготного проезда, есть транспортные карты. Это усложняет учет, и предприятие недополучает часть доходов.

«Тотальная безналичная система» позволит обеспечить высокий уровень безопасности пассажирских перевозок, финансовую и налоговую прозрачность. За прошлый год предприятием совершено налоговых платежей на сумму 167 млн руб. Примерно такую же сумму уплатили в совокупности остальные 11 автобусных перевозчиков. Не все они готовы к налоговым обременениям из–за прозрачности платежей.

Для реализации программы интеграции самостоятельных транспортных предприятий в единое целое необходимо действовать очень осторожно, прежде всего, путем поиска компромисса. Или сделать проще: закупить необходимое количество подвижного состава и усилить ведущего перевозчика. Ведь исключили же использование на муниципальных маршрутах нелегальных перевозчиков. Кстати, если раньше наше предприятие обслуживало 19 маршрутов, то сейчас – 23. Доля на рынке увеличилась – сейчас она составляет более 42%. И может вырасти еще…

В свое время городской департамент транспорта существенно оптимизировал маршрутную сеть, которая действовала ранее. Практически полностью исключил использование автобусов малого класса, работающих в режиме «маршрутное такси», сделав приоритетом увеличение провозной способности общественного транспорта за счет использования подвижного состава большого класса. Это позволит обеспечить существенный рост качества транспортного обслуживания в нашем городе. Но не все проблемы решены.

Также наши жители предпочитают диаметральные маршруты, которые связывают периферийные транспортные районы через центр города, что приводит к дополнительной нагрузке на улично–дорожную сеть города. При этом пассажиры экономят на оплате проезда, но не время на поездку. Поэтому правильнее развивать радиальные маршруты с одновременным внедрением пересадочных тарифов через транспортно–пересадочные узлы, что позволит оптимизировать маршрутную сеть, исключить дублирование маршрутов и снизить нагрузку на улично–дорожную сеть, обеспечить ценовую доступность и сократить время в пути. Пассажир при этом платит немного больше, однако получает возможность намного быстрее добираться до места назначения. При этом можно сократить число автобусов, и в городе станет свободнее. Так сделано в Москве именно в расчете на пересадочные узлы, что позволяет экономить подвижной состав, увеличивать скорость передвижения и т. д. Эту непопулярную меру надо просто пережить. За достаточно короткое время пассажир сам осознает, что он может добраться до места назначения за меньшее время и с достаточным уровнем комфорта.

Пандемия заканчивается. Что дальше? Мы оптимисты. И этот оптимизм основывается на тех возможностях, что у нас есть, на нашем подходе к организации работы и на самом рынке транспортных услуг. Это позволяет нам сказать, что достигнутого уровня мы уже не потеряем. В этом году при поддержке администрации мы надеемся приобрести новый подвижной состав, чтобы участвовать в конкурсах и дальше расширять обслуживаемую нами маршрутную сеть. Наша модель организации деятельности компании, наше позиционирование на рынке показали ее эффективность и конкурентоспособность. Несмотря на все сложности, мы удержали достигнутые позиции на городском рынке транспортных услуг. А самое главное – сохранили кадры. В этом направлении и будем развиваться впредь.

Единый перевозчик (оператор), переход на брутто–контракты будут способствовать исключению такого явления, как текучесть кадров, что позволит обеспечить ритмичность оказания транспортных услуг. Дефицит кадров – главная проблема сегодня для многих перевозчиков. По данным администрации Ростова–на–Дону, укомплектованность кадрами городского общественного транспорта составляет 54,3% от необходимого. И это очень тревожная тенденция. Сегодня нам не хватает примерно 70–80 водителей. Эта проблема актуальна для всех транспортных компаний.

Наша компания сотрудничает с центром занятости, с организациями по подготовке и переподготовке водителей. Государственные программы, реализуемые в центре занятости, дают возможность пройти переобучение. Прошедших переподготовку водителей мы принимаем на работу. К сожалению, пока не в том объеме, в каком бы нам хотелось. Совместно с центром занятости мы наращиваем объем переподготовки. Плюс курсы по подготовке водителей. Наши сотрудники отдела кадров постоянно интересуются тем, как идет подготовка водителей, предлагают работу в нашей компании.

Наш коллектив – это команда единомышленников. С одной стороны, работники обеспечивают добросовестное выполнение возложенных на них должностных обязанностей. Мы в свою очередь выполняем обязательства по своевременной выплате заработной платы, а также используем материальные и нематериальные инструменты их поощрения.

Таким образом, наши работники заинтересованы в результатах своего труда и уверены в настоящем и будущем. Для нас это очень важно.

Выехать из тупика

Предлагают пассажирские перевозчики Ростова–на–Дону

Акционерное общество «Автотранспортное предприятие № 5» с 1996 года – один из ведущих пассажирских перевозчиков в Ростове–на–Дону.

Сегодня предприятие обслуживает 11 городских маршрутов, 2 пригородных и 14 междугородных. Пассажирские перевозки обеспечивают более 200 единиц подвижного состава, приобретенного в период с 2018 по 2020 год по лизинговой схеме. Причем большая часть техники работает на газомоторном топливе.

О проблемах пассажирских перевозчиков города и путях решения этих проблем рассказывает заместитель генерального директора АО «АТП № 5» Андрей КОСОВ:

– В связи с введением с 17 марта 2020 года режима повышенной готовности на территории Ростовской области и мерах по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции пассажиропоток на муниципальных, пригородных и междугородных маршрутах значительно сократился.

Снижение пассажиропотока, по данным системы электронного учета проезда, в сравнении с аналогичным периодом 2019 года достигало 80%, что привело к значительной потере доходов транспортных предприятий. Так, например, перевозка пассажиров в апреле 2019 года по АО «АТП № 5» составила 1 108 783 человека, а в апреле 2020 года – 292 980 человек. Однако транспортные предприятия продолжали выполнять принятые на себя контрактные обязательства по перевозке пассажиров.

Несмотря на введение ограничительных мер, наша транспортная компания несет обязательства по выплате заработной платы, налоговых платежей и страховых взносов, расходов на топливо, смазочные материалы и запасные части, а также по своевременному погашению кредитных и лизинговых обязательств за приобретенную технику. Кроме того, в составе расходов значительно увеличились затраты на многократную дезинфекцию подвижного состава, обеспечение водителей масками и дезинфицирующими средствами, которые не были предусмотрены при формировании тарифов на перевозку.

Сегодня ситуация в транспортной отрасли города Ростова–на–Дону в связи со смягчением ограничительных мер начинает стабилизироваться, но, к сожалению, по сей день не достигла показателей, сложившихся до пандемии. Это не позволяет нам безболезненно и в полном объеме осуществлять свои финансовые обязательства. Тем не менее руководством АО «АТП № 5» принимаются все необходимые меры к осуществлению стабильной и качественной работы по обеспечению жителей города транспортными услугами.

Хотя этому мешают две серьезные проблемы, характерные не только для нашего предприятия. Одна из них – дефицит кадров водителей.

Причин тому несколько. Основными, на наш взгляд, являются увеличение среднего возраста водителей, выход на заслуженный отдых сотрудников, достигших пенсионного возраста, отсутствие заинтересованности молодого поколения ввиду высокого уровня затрат на подготовку для работы на общественном пассажирском транспорте. Резкое падение престижности профессии водителя городского пассажирского транспорта обусловлено множеством факторов, в том числе и экономическим. Водитель городского пассажирского автобуса должен быть специалистом со множеством допусков, которые необходимо получить перед устройством на работу. К тому же часть из них являются платными и дорогостоящими. При этом допуски не требуются при устройстве на работу на другие виды перевозок.

Водитель городского пассажирского транспорта при работе на маршруте должен выполнять несвойственные для него задачи: принимать оплату за проезд; проверять правомерность применения проездных удостоверений, выписанных на бумажных носителях; контролировать нахождение в салоне автобуса пассажиров без масок, производить осмотр и дезинфекцию транспортного средства после каждого рейса и многое другое. При этом рабочий день водителя порой составляет 12 часов за смену с учетом перерывов. При таком режиме работы, квалификации водителя и перечне должностных обязанностей заработная плата водителя городского пассажирского транспорта должна составлять не менее 100 000 рублей в месяц.

Однако молодежь, заинтересованная в работе в транспортной отрасли, выбирает грузовые перевозки или перевозку пассажиров легковыми такси. Эти виды бизнеса не требуют серьезных затрат на подготовку и имеют более высокий уровень дохода, порой с возможностью дальнейшего приобретения или выкупа легковых автомобилей в собственность. Поэтому такие условия работы являются более привлекательными. Правда, такой выбор порой имеет и свою негативную сторону, о которой молодое поколение часто не задумывается. Я имею в виду формирование трудового стажа, экономические последствия, возникающие вследствие ДТП у водителей, не имеющих достаточного уровня подготовки, и многое другое.

Основываясь на проведенном анализе заработных плат транспортников, работающих на других видах перевозок (грузов по городу и области, строительных грузов в пределах города, а также такси), водитель автобуса получает заработную плату на 40, а порой и на 50% меньше. При этом он несет ответственность за жизнь пассажиров и, как правило, должен иметь высокий уровень подготовленности, в том числе и психологической, для работы с населением.

Однако повысить уровень заработной платы не представляется возможным из–за высокой затратной части на содержание и эксплуатацию подвижного состава, неполной компенсации за проезд льготников, пользующихся единым социальным проездным билетом на бумажном носителе, и резким снижением пассажиропотока в период действия ограничительных мер.

Формирование тарифа на перевозку пассажиров производится на основании 783–го постановления правительства Ростовской области. При этом используется затратный метод расчета экономически обоснованного тарифа, что противоречит здравому смыслу ввиду отсутствия финансовых возможностей планировать затраты на содержание подвижного состава в полном объеме. А это, соответственно, не позволяет выйти на необходимый уровень при обосновании тарифа и в результате ставит транспортные компании в тупиковую ситуацию.

Как же мы предлагаем решать эту проблему? На наш взгляд, необходимо принять ряд мер для этого.

Во–первых, требуется внесение изменений в законодательную базу, которые позволят формировать экономически обоснованный тариф. Для этого применять нормативный подход (формирование затрат на основании необходимых нормативных затрат, указанных в технической документации к подвижному составу, ГОСТах и т. п.), что, в свою очередь, позволит сформировать тариф, при котором появится возможность выплаты заработной платы на должном уровне.

Во–вторых, необходимо перевести все льготные категории граждан на электронную систему оплаты проезда. Это позволит увеличить рентабельность работы общественного пассажирского транспорта и повысить контроль за распределением компенсации за перевозку льготных категорий граждан.

В–третьих, давно пора в городе организовать выделенные полосы для движения общественного пассажирского транспорта. Это даст возможность сократить интервалы движения, улучшить систематичность и сократить время поездки.

Еще одной мерой по повышению престижности профессии водителя общественного пассажирского транспорта может стать перевод на оплату перевозчику за выполненную транспортную работу. То есть по заключенному с заказчиком (в нашем случае – департаментом транспорта) брутто–контракту. При этом ответственность перевозчика состоит в исполнении указанного объема транспортной работы, соблюдении графика и безаварийного движения. А водитель автобуса освобождается от необходимости сбора оплаты проезда, проверки проездных документов и контроля за безбилетным проездом. Все это позволит исключить простои на промежуточных остановках, гонки за пассажирами, отстои на промежуточных остановках.

Вторая проблема, о которой необходимо сказать, – использование автобусов на газомоторном топливе. Никто не возражает против того, чтобы их в городе стало больше: всем нам нужен чистый воздух. По состоянию на начало 2021 года уже более 80% подвижного состава, обслуживающего городские маршруты, использует в качестве основного источника топлива природный газ.

Однако при этом выявился ряд проблем, которые вызывают вопросы… К примеру, разница в стоимости газомоторного и дизельного автобусов составляет примерно 20–25%, а государственные субсидии на приобретение автобусов на газе с каждым годом сокращаются, и сегодня это уже сказывается на темпах развития газомоторного транспорта. На наш взгляд, компенсации за приобретение газомоторной техники должны выплачиваться в полной мере, покрывающей разницу в стоимости дизельного и газомоторного автобуса.

Для обслуживания такого транспорта необходимо создавать специализированную ремонтную базу. Каждому предприятию в отдельности это не под силу. Значит, требуется создание такой базы для всех транспортных предприятий города. Тем более что техническое обслуживание двигателя автобуса, работающего на газе, в разы дороже, чем дизельного. К тому же несвоевременная поставка комплектующих для газового двигателя часто приводит к выходу из строя подвижного состава.

К тому же малое количество газовых заправочных станций заставляет водителей после смены стоять в длинных очередях, что приводит к нарушению режима их труда и отдыха. Поэтому транспортным компаниям приходится привлекать к заправке автобусов дополнительный штат водителей–перегонщиков, что негативно сказывается на экономической ситуации предприятий.

И в итоге из–за всех перечисленных проблем стоимость владения газомоторным автобусом выходит ничуть не ниже цены эксплуатации дизельного автобуса. А порой получается даже выше, что не лучшим образом сказывается на привлекательности использования такой техники.

В перспективе же стоит рассмотреть возможности перевода пассажирской техники на работу с применением современных технологий, прежде всего на использование в качестве моторного топлива сжиженного природного газа LNG. Пока его широкому коммерческому использованию препятствует более высокая стоимость производства и необходимость хранения в дорогостоящих криогенных резервуарах. Однако с учетом истощения запасов нефти, повышения экологических требований темпы газификации автомобильного транспорта, особенно автобусов, будут возрастать.

Миссия выполнима,

если за дело берутся профессионалы

Компания «Дорстрой» основана в 2007 году в г. Аксай и осуществляет свою деятельность в сфере ремонта, капитального ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог всех уровней в Ростовской области и за ее пределами. За это время компания прошла долгий путь и сейчас входит в число крупнейших дорожных подрядчиков Ростовской области. В числе заказчиков – муниципальные, региональные и федеральные структуры, в том числе ФКУ Упрдор Москва – Волгоград, ФКУ Упрдор «Каспий», министерство транспорта Ростовской области, администрация г. Ростов–на–Дону, администрация Аксайского района и др. Компания ежегодно увеличивает число заказов: в 2020 году были заключены 13 контрактов на строительство и капитальный ремонт федеральных и областных дорог.

Содержание на высоте

Один из основных видов деятельности предприятия – содержание сети автодорог. Это социально важная работа: от скорости реагирования, профессионализма и оснащенности подрядной организации зависят безопасность и бесперебойность работы всего дорожно–транспортного комплекса Донской столицы. В частности, ООО «Дорстрой» занимается содержанием участков федеральных автодорог А–270 и А–135, а также северного, южного и западного подъездов от автомобильной дороги М–4 «Дон» к Ростову–на–Дону. С 2020 года компания также занимается содержанием улично–дорожной сети самой Донской столицы. Руководит предприятием профессионал, дорожник с многолетним стажем Игорь Хаемджиев.

Чтобы осуществлять комплекс работ, необходимый для безопасной эксплуатации автодороги участниками движения, у компании есть все необходимое: техника, люди, ресурсы. Производственные базы располагаются в Аксае, Батайске и Новошахтинске. Это обеспечивает оптимальную логистику и быстрое реагирование: максимальная дальность доставки противогололедных материалов составляет 20 км. В целом зимний сезон 2020/2021 годов прошел без ЧП, даже несмотря на капризы погоды. На базе было организовано круглосуточное дежурство, работала постоянная связь с МЧС, ГИБДД, заказчиком. Стоит отметить, что организация заранее готовилась к выходу на УДС: были дополнительно закуплены порядка 40 единиц новых дорожных машин, предназначенных в том числе для работ по зимнему содержанию. С начала выпадения осадков дорожники зачастую превентивно обрабатывали реагентами дорожное полотно, задействовав КДМ, трактора–щетки, минипогрузчики, грейдеры, самосвалы и др. Особое внимание уделялось потенциально опасным участкам: мостам, путепроводам, спускам и подъемам, а также основным транспортным магистралям.

В настоящее время дорожники готовятся к весенне–летним видам работ по содержанию. Основным фронтом работ традиционно являются строительство и ремонт дорог, в том числе ямочный. К сожалению, полностью от него отказаться невозможно. Только в Ворошиловском районе в 2020 году было отремонтировано 5 тыс. кв. м дорожного покрытия, а в целом по городу – порядка 50 тыс. кв. м. Тем не менее ситуация постепенно меняется в лучшую сторону – новые технологии и системное финансирование дорожного хозяйства позволяют приводить дорожную сеть в нормативное состояние.

На опережение

Ежегодно силами компании производятся дорожные работы на десятках объектах регионального и федерального значения. Так, в 2020 году производился ремонт двух участков автомобильной дороги А–260 Волгоград – Каменск–Шахтинский – граница с Украиной в Ростовской области (заказчик – ФКУ Упрдор Москва – Волгоград). Еще на одном объекте работы были завершены почти на год раньше контрактных сроков. Это капитальный ремонт автомобильной дороги А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной на участке км 20+000 – км 24+000. Также досрочно (в августе 2021 года) планируется завершить капитальный ремонт автодороги А–270 М–4 «Дон» – Новошахтинск – граница с Украиной на участке км 895 – км 902.

Что позволяет предприятию стабильно завершать объекты раньше, так сказать, работать на опережение? Во–первых, профессионализм коллектива, численность которого достигает 300 человек, а также грамотное и эффективное управление всеми производственными процессами. Во–вторых, ставка на высокопроизводительную современную технику и заточенные под свои нужды производственные мощности. Так, в собственности компании – два АБЗ производительностью 100 и один АБЗ – 50 тонн в час, а также парк специализированной техники в количестве более 100 единиц, в том числе ведущих мировых брендов – дорожная фреза марки Wirtgen, асфальтоукладчики немецкого производителя Volvo, дорожные катки для различной толщины уплотнения марки Bomag, бульдозеры и экскаваторы Hyundai, самосвалы марки MAN и Mercedes для перевозки материалов.

Секрет фирмы

Как правило, все работы ООО «Дорстрой» выполняет собственными силами. Естественно, стремится опережать графики работ, когда позволяют погодные условия. Важно, что у компании есть все технические возможности, отработанная логистика, широкий круг надежных поставщиков строительных материалов для такого опережения.

Кроме того, в ООО «Дорстрой» серьезно относятся к применению новых технологий, учитывают все новые требования и стандарты. Так, в прошлом году дорожная отрасль Ростовской области перешла на новые ГОСТы в рамках технического регламента Таможенного союза 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог». В этой связи на предприятии заранее были модернизированы заводы, отработано взаимодействие со смежниками, дооснащена дорожная лаборатория. Сейчас ее специалисты могут проводить широкий спектр испытаний строительных материалов для дорожных работ, а также осуществлять операционный контроль выполненных работ.

Переход на новые стандарты подбора и использования асфальтобетонных смесей позволяют улучшить прочностные и эксплуатационные характеристики, соответственно, повышаются качественные характеристики, увеличивается срок службы дорожного покрытия, а значит, и срок гарантии, подчеркивает генеральный директор ООО «Дорстрой» Игорь Хаемджиев.

Развязка для кольца

С таким подходом логично, что компания может выполнять самые сложные и масштабные работы. Так, в настоящее время в активной стадии находится реализация проекта строительства транспортной развязки в разных уровнях на 9–м км автомобильной дороги А–280 Ростов–на–Дону – Таганрог – граница с Украиной (в Ростовской области). В рамках реализации проекта предстоит выполнить подготовительные, земляные работы, провести инженерную подготовку территории, свайные работы, устроить фундаменты и основания, возвести несущие конструкции, устроить сети канализации, водоснабжения, дорожную одежду и выполнить другие работы. На участке строительства протяженностью около 1,9 км специалисты расширят проезжую часть до шести полос с разделительной полосой. Также трассу оборудуют переходно–скоростными полосами и линиями электроосвещения.

«Работы предстоит много, – рассказал главный инженер ООО «Дорстрой» Александр Пашкевич. – В настоящее время на объекте продолжаются формирование земляного полотна под строительство будущей развязки и переустройство коммуникаций, начали отсыпать съезды. Параллельно на участке археологи проводят обследование охранных зон. По нашему финансовому графику уже освоено 460 млн руб. Из необходимых 1,3 млн тонн песка завезена пока половина. Также в текущем году планируется реконструкция самой трассы А–280 и строительство одного из двух путепроводов. Этим займется наш субподрядчик – АО «Мостоотряд–99».

Новая развязка типа «неполный клеверный лист» соединит строящийся северный и перспективный западный обходы Ростова–на–Дону с международным транспортным маршрутом Е58, в состав которого входит трасса А–280. Одновременно развязка станет частью Ростовского транспортного кольца, масштабный проект по формированию которого реализуется в настоящее время. По контракту объект должен быть сдан в эксплуатацию в октябре 2023 года, однако дорожники планируют завершить все работы в 2022 году.

Все работы по плечу

Еще один важный для города объект, на котором сейчас продолжаются работы – строительство Северного подъезда к г. Аксай (от 1054–го км автодороги М–4 «Дон» до ул. Речников). Строительство новой трассы ведется в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На эти цели выделяется более 156 млн руб. из федерального, областного и местного бюджетов. Протяженность новой дороги составит 2,2 км. Первый этап был завершен в прошлом году – дорожники полностью подготовили основание дороги на всем ее протяжении, частично уложили асфальт. В текущем году предстоит произвести мероприятия по устройству освещения, тротуаров, лотков и дорожных элементов. Северный подъезд к Аксаю – важная часть развития дорожной сети Аксайского района. Это дополнительная связь районного центра с федеральной трассой М–4 «Дон». Сейчас аксайчанам приходится заезжать в свой город через Ростов–на–Дону, а новая магистраль поможет значительно сократить дорогу домой и упростит въезд в город жителям п. Рассвет, п. Октябрьский, ст. Грушевской и пользователям международного аэропорта «Платов».

Кроме того, в текущем году будет производиться реконструкция просп. Ленина с прилегающей территорией в г. Новошахтинске Ростовской области и внутрипоселковой автомобильной дороги по ул. Победы в п. Красный Колос (заказчик – МКУ города Новошахтинск «Управление городского хозяйства»). Также силами предприятия будут продолжаться работы по устройству инженерно–технической сети в п. Золотой Колос Аксайского района на территории 68,2 га. Работы проводятся в рамках Указа Президента России № 600 «О мерах по обеспечению граждан Российской Федерации доступным и комфортным жильем и повышению качества жилищно–коммунальных услуг». Также силами предприятия в текущем году предстоит отремонтировать участки автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения в нескольких районах области (заказчик – министерство транспорта Ростовской области).

По плечу ООО «Дорстрой» не только дорожные работы. В числе направлений деятельности – комплексные работы в рамках благоустройства городских территорий, в том числе укладка тротуарной плитки, ландшафтный дизайн, организация парковок, установка ограждений и многое другое. К примеру, сквер «Кони» и входная группа в Аксайский городской парк, городские фонтаны и сквер на проспекте Карла Либкнехта хорошо известны и любимы жителями.

Остается добавить, что ООО «Дорстрой» – хороший пример социально ориентированного предприятия. Оно не только выполняет гарантированные законом социальные гарантии, но и помогает ветеранам, образовательным учреждениям, храмам, воинским частям. Ведь это такой же вид соучастия землякам, как и хорошие отремонтированные дороги.

Генеральный директор ООО «ДРСУ–Дон» Олег Кулик

Всегда быть востребованным

Этим принципом руководствуется ООО «ДРСУ–Дон»

Среди лидеров дорожного хозяйства Ростовской области уже четверть века почетное место вполне заслуженно занимает ООО «ДРСУ–Дон». 23 августа 2021 года компания отметит свой 25–летний юбилей.

Дорожное строительство, реконструкция, благоустройство, капитальный и текущий ремонты дорог, а также внутри дворовых территорий и тротуаров, производство асфальта и бетона различных марок, бетонные работы, устройство фундаментов, подземные коммуникации, монтаж установки комплекса очистного сооружения ливневых стоков, инженерные и геодезические изыскания, проведение лабораторных исследований и экспертиза объектов, проектирование – это только главные направления деятельности известного на Дону предприятия.

На счету ООО «ДРСУ–Дон» сотни километров дорог, после ремонта которых дорожная сеть Ростовской области заметно улучшилась. Повысилась скорость доставки товаров и грузов, благодаря чему жизнь в районах области стала комфортнее. Многое сделано и в Ростове–на–Дону.

Зная ООО «ДРСУ–Дон», как добросовестное предприятие, качественно выполняющее свои обязательства и имеющее колоссальный опыт работы в дорожной отрасли, заказчики готовы доверить компании строительство самых жизненно важных объектов. На территории Ростова–на–Дону ООО «ДРСУ–Дон» принимает участие в строительстве автомобильных дорог в Левинцовском микрорайоне. Реализованы проекты по строительству улиц Совхозная, Солженицына. В 2021 году будут реализованы проекты по строительству улиц Еременко, Жданова. Проектом развития микрорайона, рассчитанного на 90 тыс. жителей, предусмотрено обустройство ливневой канализации, тротуаров, пешеходных и велодорожек.

– Сегодня мы продолжаем работы в микрорайоне, – пояснил генеральный директор ООО «ДРСУ–Дон» Олег Кулик, представитель известной на Дону династии дорожников во главе с Петром Егоровичем Куликом. – Строительство микрорайона осуществляется в рамках программы «Стимул», реализация которой будет продолжаться до 2024 года. Программа эта является серьезным подспорьем для решения задач комплексного развития территорий, и несмотря на ограничительные меры, связанные с COVID–19, в Ростовской области строительство жилья, социальных объектов и транспортной инфраструктуры интенсивно продолжается.

По глубокому убеждению Олега Кулика, как опытного специалиста, город должен развиваться не точечно, а вширь. Людям сегодня уже недостаточно комфортного жилья, им нужна, что называется, среда обитания: велодорожки, прогулочные зоны, парковки. И если сравнивать то, что уже сделано в Левенцовском микрорайоне со старыми микрорайонами, где вся территория вплоть до тротуаров и входов в подъезды заставлена транспортом, то разница колоссальная. В 2021 году, продолжая работы в микрорайоне, компания планирует освоить еще порядка 400 млн рублей.

Еще одним важным объектом, на котором сегодня трудится ООО «ДРСУ–Дон», является мост на улице Малиновского в Ростове–на–Дону. Точнее, строительство подходов к нему. Дело в том, что построенный в 1976 году и отмечающий в 2021 году свой 45–летний юбилей мост перестал соответствовать техническим требованиям. Его пропускная способность за последние годы себя полностью исчерпала. Износ сооружения оценивался как критический еще в 2012 году. Позже, в 2016 году власти предложили ограничить движение грузового транспорта, но поток не прекратился. Большегрузы продолжали движение по мосту, ежедневно ухудшая его состояние.

В начале февраля 2021 года губернатор Ростовской области Василий Голубев побывал на объекте и пообщался с представителями заказчика и подрядных организаций АО «Ростовавтомост» и ООО «ДРСУ–Дон», которые заверили руководителя региона, что сохранят темпы реконструкции объекта и обеспечат ввод его в эксплуатацию до конца 2021 года.

Мост – объект для города очень важный. Ростовчане с нетерпением ожидают ввод его в действие. Протяженность объекта – более 1,7 км, в том числе 240 м путепровода и около 1,5 км автодороги. Магистраль будет расширена с четырех до шести полос движения, оборудована разделительной полосой и тротуарами. Работы на объекте осуществляются в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Между тем, по мнению Олега Кулика, хоть эта программа и направлена на доведение до нормативного состояния 80% дорог, однако в городах есть масса улиц, которые в принципе довести до таких параметров невозможно. Например, даже в Ростове–на–Дону есть улицы грунтовые, которые при любых осадках выносят на центральные проспекты грязь. Это сложилось исторически, улицы имеют не десятилетнюю, а уже даже вековую историю и тоже нуждаются в постоянной заботе. Ведь Ростову–на–Дону уже более 270 лет.

Но, по мнению Олега Кулика, выход есть. Развитие современных технологий, научные изыскания, технические возможности – все это может дать серьезный толчок для решения названных проблем. Как говорится, дело за малым. ООО «ДРСУ–Дон» обладает собственными техническими средствами, способными на своих же асфальтобетонных заводах вырабатывать высококачественные строительные материалы и тут же использовать их на городских и областных дорогах. Компания имеет необходимую импортную и отечественную спецтехнику: фрезы с шириной фрезерования от 500 мм до 2100 мм, автогрейдеры, автогудронаторы, асфальтоукладчики, катки, экскаваторы и погрузчики различной емкости и вместимости, траллы, краны, автотранспорт и различную малую технику. В организации работает высококвалифицированный штат сотрудников, состоящий из 400 человек, и несмотря на пандемию, штат остался в полном составе и полностью социально защищенным.

– Есть у нас и государственная поддержка, благодаря которой предприятие в такой экстремальный период обеспечено работой, – подчеркнул Олег Кулик, – Помощь государства оказана не только непосредственно дорожной отрасли, но и производителям строительных, горюче–смазочных материалов, что, в свою очередь, позволяет нашим сотрудникам поддерживать на должном уровне благосостояние своих семей. И тем не менее проблемы остаются. Главная из них – ценообразование, которое, можно сказать, является убийственным для всех предприятий дорожной отрасли. Сметная стоимость объекта, заложенная заказчиками, по некоторым материалам колоссально отличается от цен, существующих на рынке. К примеру, битум. Если в январе 2020 года он закупался по 12 тыс. рублей за тонну, то на конец февраля 2021 года цена составила уже 25 тыс. рублей за тонну. Налицо – более чем 100–процентное подорожание одного из основных наших материалов. При этом сметная стоимость битума продолжает колебаться в пределах 15 –17 тыс. рублей за тонну. Необходимо учесть, что в результате высокой конкуренции первоначальная сметная стоимость в результате проведения торгов подлежит уменьшению порой на 15–30%. И поскольку предприятие не может влиять на цены поставщиков, то оно в итоге несет убытки. И касается это не только нас.

Таким образом, как считает Олег Кулик, с одной стороны, государство требует от строителей создания дешевых, но качественных дорог, а с другой стороны, вопросами ценообразования занимается не в полной мере. Необходимо либо сдерживать рост цен на основные материалы, либо оперативно пересматривать сметные коэффициенты, потому что эта работа ведется несвоевременно, с большим опозданием, и предприятия могут обанкротиться, тем самым поставив чуть ли не всю отрасль на грань гибели.

Выступает Олег Кулик и за справедливое распределение заказов. Некогда он сетовал на то, что вынужден участвовать в аукционах на равных с теми, кто работает по упрощенной схеме и платит мизерные налоги, когда его компания отчисляет налогов до 70% от оборота. Правда, сейчас наметились положительные сдвиги в этом процессе. Теперь аукционы не ограничиваются банальным нажатием кнопки и демпингом цен. Администрации города, области, региональное министерство транспорта, заказчики сегодня рассматривают конкретные подрядные организации. Конечно, стоимость работ имеет значение, но имеет серьезное значение также имя, авторитет подрядчика. Сюда входят такие показатели, как штатная численность специалистов, способных выполнить комплекс необходимых работ, наличие высокопроизводительной техники и, что самое главное, опыт компании. Такой подход стал более активно использоваться только с 2021 года и, что очень важно, нацелен он на участие в конкурсе предприятий одного уровня, а не фирм–однодневок, задача которых сбить цены и выиграть тендер. Все это внушает оптимизм, с которым коллектив ООО «ДРСУ–Дон» смотрит в будущее.

Любой бизнес, и это вполне нормально, подвластен временным изменениям, внесению необходимых корректив. Особенно это касается строительного бизнеса. В нем опытный руководитель, коим является Олег Кулик, непременно увидит перспективу развития своего предприятия.

– Если у государства будет запрос на увеличение объемов работ, применение новейших методов производства работ, то мы готовы к этому. Производственные мощности компании ежегодно модернизируются, увеличиваются. Молодые специалисты проходят обучение уже непосредственно на предприятии, знакомятся с нюансами производства, что в итоге положительно должно сказаться и, собственно, сказывается на его дальнейшем развитии и благополучии, – резюмировал Олег Петрович.

Начальник Южного МУГАДН Игорь Высоцкий

Пассажирским перевозкам – особое внимание

В Южном МУГАДН внедряются новые методы контроля

Перед управлением стоит первоочередная задача – повысить эффективность контрольно–надзорной деятельности; при этом снизить нагрузку на предпринимателей и создать инвестиционную привлекательность для бизнеса в субъекте, – отметил начальник управления Игорь Высоцкий.

Это достигается за счет применения инновационных технологий, использования методов косвенного контроля, основанных на информации о нарушениях правил дорожного движения, жалобах населения, сообщениях органов местного самоуправления, данных спутникового мониторинга и т. д.

Все это позволяет в полной мере реализовать риск–ориентированную модель надзора за перевозками автомобильным транспортом, направленную на уход от технологии сплошного контроля. Согласно постановлениям Правительства России плановые проверки проводятся с периодичностью, зависящей от категории риска, если иное не предусмотрено федеральными законами.

В сравнении с 2019 годом отмечается резкое снижение количества проверок: с 294 до 13 плановых проверок и с 2014 до 53 – внеплановых.

На значительное снижение в 2020 году количества проверок повлияли несколько факторов.

Первое – это применение риск–ориентированного подхода при организации государственного контроля (надзора).

Второе – введенный Федеральным законом № 98–ФЗ запрет на проведение в период с 1 апреля по 31 декабря 2020 года проверок в отношении субъектов малого и среднего бизнеса, за исключением проверок в связи с причинением или угрозой причинения вреда жизни и здоровью граждан, возникновением ЧС природного и техногенного характера.

Третье – усиление работы управления по профилактике правонарушений по результатам мероприятий без взаимодействия с подконтрольными субъектами.

В 2020 году вынесено 681 предостережение о недопустимости нарушения обязательных требований, что почти в два раза больше, чем в 2019 году.

В результате удалось снизить количество происшествий, служащих основанием для внеплановых проверок.

Также можно отметить принятое Правительством РФ решение о проведении реформы контрольно–надзорной деятельности, так называемой регуляторной гильотине. Она нацелена на повышение уровня безопасности и устранение избыточной административной нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности.

Все это привело к снижению количества привлеченных к административной ответственности субъектов и снижению объема наложенных штрафов.

За прошлый год привлечены к административной ответственности 22,1 тыс. субъектов, что составляет 89,7% от уровня 2019 года. Наложено штрафов – 186,3 млн руб. или 78,6% от показателя 2019 года.

Одним из основных направлений работы управления стал контроль за соблюдением требований нормативных правовых актов Российской Федерации в сфере пассажирских перевозок.

В 2020 году отдел автотранспортного надзора провел 287 рейдов, в ходе которых проверили 3763 автобуса. Выявлены нарушения у 1199 автобусов, что составляет почти треть от общего числа осмотренных автобусов.

Вынесены 3183 постановления об административных правонарушениях, в том числе в отношении граждан – 1677, в отношении индивидуальных предпринимателей – 399, должностных лиц – 763, юридических лиц – 344.

Общая сумма наложенных штрафов составила 14,6 млн руб.

В работе управления сложилась практика проведения совместных рейдовых мероприятий, и прошедший год не стал исключением. Отдел транспортного надзора совместно с ГИБДД, УФССП, Роспотребнадзором, министерством транспорта Ростовской области, органами местного самоуправления провели более ста рейдовых мероприятий. По их итогам выявлены около 700 транспортных средств с нарушениями.

На постоянном контроле находится вопрос осуществления предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии. В отношении нелегальных перевозчиков составлены и переданы в суд для рассмотрения 23 протокола об административном правонарушении.

К примеру, в регионе сложилась негативная практика посадки и высадки пассажиров в местах, для этого не предназначенных. Можно выделить несколько характерных для этого мест – это 931–й, 995–й и 1000–й км автодороги М–4 «Дон», а также нулевой и 54–й км федеральной трассы А–280 Ростов – Таганрог.

В отношении водителей, допустивших подобное, в 2020 году вынесены более двухсот постановлений об административных правонарушениях.

Приоритетный вопрос в работе отдела – безопасность перевозок автобусами организованных групп детей. В течение 2020 года к административной ответственности привлечены 50 водителей, 23 юридических лица, 9 индивидуальных предпринимателей и 35 должностных лиц. Наложено административных штрафов на сумму более 1,0 млн руб.

В связи с распространением новой коронавирусной инфекции (COVID–19) работа отдела была скорректирована под сложившиеся условия. В ходе мероприятий, направленных на соблюдение методических рекомендаций по обеспечению санитарной безопасности в рамках борьбы с распространением новой коронавирусной инфекции, проверены 29 автовокзалов и автостанций, расположенных на подведомственной управлению территории. Совместно с Роспотребнадзором осуществлялся осмотр остановочных пунктов.

В соответствии с планом проверок органов местного самоуправления налажен контроль за исполнением ими полномочий, установленных Федеральным законом от 06.10.2003 № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» по созданию условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания. В 2020 году проведена 91 проверка органов местного самоуправления по исполнению данных полномочий.

Немаловажным участком является работа с обращениями граждан. В 2020 году по вопросам, входящим в полномочия отдела автотранспортного надзора, поступили 184 обращения. В основном в своих обращениях граждане поднимают проблемы ненадлежащего технического состояния подвижного состава, несоблюдения установленных графиков движения, использования автобусов меньшей вместимости, несоблюдения водителями запрета курения табака при оказании услуг по перевозкам пассажиров и другие. По всем фактам, указанным в обращениях, применяются различные меры реагирования.

С развитием технологий и коммуникаций меняются методы и подходы к проведению контрольно–надзорной работы.

– Нами внедрена новая система мониторинга за пассажирскими перевозками. Она построена на исследовании и сопоставлении информации, размещенной в сети Интернет, – подчеркнул Игорь Высоцкий.

В частности, управлением проводится сравнительный анализ сведений о количестве автобусов–лицензиатов в реестре лицензий и суммарного количества автобусов, необходимых для обслуживания маршрутов регулярных перевозок различных уровней.

Проводимый мониторинг показывает у ряда перевозчиков дефицит транспортных средств: либо перевозчик, нарушая лицензионные требования, занимается перевозками, не внося сведения об автобусах в реестр лицензий, либо он не соблюдает расписание движения.

По данным мониторинга проводятся рейды, результаты которых систематически направляются в адрес заказчика перевозок.

В рамках проводимой Правительством РФ административной реформы, в соответствии с приказом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, проводится реорганизация в форме присоединения Волжского межрегионального управления к Южному управлению: добавятся два территориальных структурных подразделения на территории Волгоградской и Астраханской областей.

В итоге Южное управление станет территориальным органом межрегионального уровня федерального органа исполнительной власти – Федеральной службы по надзору в сфере транспорта – на территории Ростовской, Волгоградской, Астраханской областей и Республики Калмыкия.

Больше, чем камера

Цифровизация помогает в повышении безопасности на дорогах

Работа комплексов фото-видеофиксации нарушений ПДД становится полноценным инструментом повышения безопасности на дорогах и реализации регионального проекта «Безопасность дорожного движения». В Ростовской области функции по установке автоматизированных систем фотовидеофиксации осуществляет ГКУ Ростовской области «Центр безопасности дорожного движения» (ГКУ РО «ЦБДД»). О том, где и почему появляются такие комплексы и что они умеют, кроме непосредственно съемки нарушений, рассказывает директор ГКУ РО «ЦБДД» Татьяна РУСАНОВА.

– Каким образом в Ростовской области представлена система фотовидеофиксации нарушений ПДД?

– Система фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения является важным компонентом интеллектуальной транспортной системы, способным решать задачи в области обеспечения и контроля безопасности дорожного движения, автоматизации и оптимизации различных процессов, сбора и аналитики данных.

«Глазами» современных систем, отвечающих за безопасность дорожного движения в Ростовской области, являются 318 приборов автоматической фотовидеофиксации, в том числе: 178 стационарных комплексов; 14 мобильных комплексов; 126 передвижных комплексов, из них 60 комплексов переведены в круглосуточный режим работы. Кроме того, на дорогах области установлены 50 стационарных имитаторов, позволяющих производить ротацию приборов на места установки стационарных комплексов и наоборот.

В 2020 году собственникам транспортных средств было направлено 2,7 млн постановлений на общую сумму штрафов 1,6 млрд руб. Средний размер штрафа составил 599 руб. (без учета 50–процентной скидки за уплату штрафа в 20–дневный срок).

– Каким образом определяются места установки комплексов?

– В соответствии с методикой определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеофиксации, утвержденной протоколом проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19.11.2019 № 8, места установки комплексов определяются непосредственно владельцами автомобильных дорог и согласовываются ими с подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне.

Центр безопасности дорожного движения провел небольшое исследование в своих социальных сетях и задал вопрос: «Сколько, по вашему мнению, установлено камер, фиксирующих нарушения ПДД в Ростовской области?» Результаты немало удивили: подавляющее большинство ответивших считают, что число камер, фиксирующих нарушения ПДД, составляет более 1500 единиц. То есть потенциально все камеры, установленные на дорогах, в том числе для видеомониторинга, в составе метеостанций и прочие, ошибочно воспринимаются водителями как камеры фиксации нарушений ПДД.

При этом все актуальные места установки технических средств автоматической фотовидеофиксации размещены в открытом доступе. И не только на официальных сайтах ГИБДД, Центра безопасности дорожного движения, но и включены практически во все существующие мобильные навигационные системы, включая сервисы «Яндекса» и Google – они заблаговременно предупреждают водителей о работе камер, а также о фиксируемых ими нарушениях ПДД.

– Как автомобилисты – жители области относятся к установке камер фотовидеофиксации нарушений ПДД?

– Вы удивитесь, но среди населения существует общественный спрос на установку камер фотовидеофиксации нарушений ПДД. В адрес министерства транспорта поступают обращения граждан с просьбами установить камеры на оживленных участках дорог, в том числе после проведения ремонтных работ: хорошая дорога, новое покрытие и отсутствие должного контроля провоцируют водителей на увеличение скоростного режима. Место концентрации ДТП на этом участке еще не появилось, но рядом может располагаться социальный объект – школа, поликлиника, стадион. Местные жители делятся своими опасениями и сами предлагают установить камеры в потенциально опасных местах. Как правило, в таких случаях власти идут навстречу жителям и устанавливают передвижные комплексы.

В СМИ иногда встречаются публикации о негативном отношении автомобилистов к средствам фотовидеофиксации на дорогах. Но когда камеры устанавливаются по запросу населения, местные жители встречают операторов комплексов с радостью и выражают надежду на их дальнейшую работу.

– Рассылка постановлений об административных правонарушениях – большая статья расходов средств дорожного фонда. Что вы делаете для снижения себестоимости почтовых услуг?

– Действительно, затраты на почтовую рассылку заказных писем достигают 120 млн руб. ежегодно. Причем эти деньги идут из средств регионального Дорожного фонда. Нам хотелось бы оптимизировать эти процессы и сделать доставку дешевле. В текущем году Центру безопасности дорожного движения удалось достичь договоренности с АО «Почта России» по снижению тарифов оказания общедоступных услуг почтовой связи по пересылке внутренней письменной корреспонденции – заказных писем в бумажном виде, а также заказных писем в электронном виде – на 50%. В общем объеме отправлений заказные письма по г. Ростов–на–Дону и Ростовской области составляют 70%.

Постоянно ведется работа по привлечению граждан для регистрации в онлайн–сервисе www.zakaznoe.pochta.ru, который позволяет моментально получать заказные письма в электронном виде. Такие письма позволяют не только экономить средства на рассылку корреспонденции, но и гарантируют ее однозначную доставку даже в том случае, если получатель сменил место своего жительства. К примеру, если водитель прописан в Ханты–Мансийске, а штраф получил, передвигаясь на автомашине в Москве, то заказное письмо придет по месту прописки, и не факт, что нарушитель своевременно о нем узнает. Штраф ему придется оплатить в любом случае, но при электронном уведомлении будет возможность не пропустить льготный 20–дневный срок, когда штраф можно оплатить с 50–процентной скидкой.

В настоящее время среднемесячный процент доставки писем в электронном виде в Ростовской области составляет 8,2%, что больше среднемесячного процента по России (5,8%) на 2,4 процентных пункта. Ориентиром для нас являются Москва и Московская область с долей доставки электронных писем 10%.

Кстати, с 1 сентября 2021 года в силу вступают изменения в КОАП, предусматривающие отправку заказных писем в форме электронного документа с использованием Единого портала государственных и муниципальных услуг (статья 28.6). Это также существенно снимет нагрузку на дорожные фонды, значительно оптимизирует взаимодействие водителей и государства, а с учетом того, что жалобы на вынесенные постановления также можно будет подать в электронном виде, еще и облегчит жизнь всем участникам движения.

– Как еще могут использоваться комплексы фотовидеофиксации нарушений ПДД, кроме профилактики нарушений?

– Со вступлением в силу Федерального закона № 443–ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» на использование комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД можно смотреть шире и использовать их многофункциональные возможности, в том числе для организации и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах всех уровней. То есть, кроме мониторинга правонарушений для обеспечения безопасности дорожного движения, комплексы могут использоваться для сбора параметров, характеризующих дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, плотность движения, пропускная способность дороги). Полученные данные могут использоваться в проектировании дорог, а также для оптимизации их обслуживания, повышения уровня безопасности дорожного движения, эффективного распределения транспортной нагрузки.

Это еще один аргумент для владельцев автомобильных дорог в пользу того, что необходимо наращивать число комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД не только как части интеллектуальной транспортной системы, отвечающей за безопасность дорожного движения, но и как источника информации для сбора параметров, характеризующих дорожное движение.

– Каким образом строится взаимодействие Центра безопасности дорожного движения и регионального ЦАФАП ГИБДД?

– Сотрудниками Центра безопасности дорожного движения осуществляется первичная обработка данных, содержащих информацию о признаках нарушений ПДД, зафиксированных специальными техническими средствами. Эта обработка включает в том числе информацию, предоставляемую из ведомственных информационных ресурсов ГУ МВД России по Ростовской области. При этом обладатель информации (ГУ МВД России) вправе разрешать доступ к информации, определять порядок и условия такого доступа.

Развитие информационных технологий и цифровизации стремительно вытесняет старый уклад, в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Увеличиваются возможности по совершению различных операций, обработке данных, взаимодействию информационных систем. Но, кроме ряда преимуществ, цифровая трансформация несет и определенные риски, связанные с вопросами обеспечения информационной безопасности, что требует повышенного внимания, поскольку все современные информационные технологии должны развиваться синхронно с возможностью обеспечения информационной безопасности.

Цена поспешных или непродуманных действий здесь весьма велика: от утечек персональных данных до реального финансового ущерба или полной утраты информации. Именно поэтому в сентябре 2020 года в соглашение о взаимодействии ГУ МВД России по Ростовской области, министерства транспорта Ростовской области и ГКУ РО «Центр безопасности дорожного движения» были внесены дополнения в части организации обмена сведениями, содержащимися в автоматизированных информационных системах и представляющими интерес при выполнении возложенных на стороны задач.

В рамках этого соглашения были разработаны протоколы об информационном взаимодействии, информационной безопасности, технологическом взаимодействии при обмене информацией в электронном виде. Согласно им передаваемая в рамках информационного взаимодействия по выделенному (собственному) каналу связи информация в обязательном порядке подлежит защите сертифицированными программно–аппаратными средствами криптографической защиты информации линейки ViPNet, сертифицированными ФТЭК и ФСБ России.

Вся эта работа нацелена в том числе на реализацию масштабного проекта ГУ МВД по внедрению во всех субъектах РФ в качестве единого федерального решения программного обеспечения автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения СПО «Паутина».

– Реалии сегодняшнего дня, в том числе массовая автомобилизация, свидетельствуют о необходимости совершенствования организации дорожного движения и безопасности…

– Практика показывает, что совместная работа федеральных и региональных органов власти, органов местного самоуправления, общественности, представителей бизнеса позволяет добиваться решения проблем, которые несколько лет назад считались неразрешимыми. Дальнейшее развитие системы фотовидеофиксации нарушений в Ростовской области позволит более эффективно выполнять задачи по профилактике и снижению уровня дорожно–транспортного травматизма, в том числе в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Над спецвыпуском работали:

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

Юрий Бурылин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Валерий Будумян и
Евгений Ушенин – спецкоры «ТР»

Сергей Лебедкин – верстка

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

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке выпуска губернатору Ростовской области В. Ю. Голубеву, министру транспорта Ростовской области В. В. Окуневу, а также пресс–секретарю министерства транспорта Ростовской области А. Е. Зотьеву