



# Транспорт и дорожное хозяйство

# Мурманской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

## Направление — Север

Развитие для экономики, стабильность — для людей



Мурманскую область традиционно называют флагманом развития Арктики. Выгодное географическое положение, разнообразие природно-ресурсной базы и инвестиционная политика, раскрывающая потенциал возможностей региона, — все эти составляющие подтверждают правоту такого высказывания. О векторах развития, инвестиционных «акцентах» и новых задачах в социальной сфере рассказывает в интервью губернатор Мурманской области Андрей ЧИБИС.

— Андрей Владимирович, за последние несколько лет экономика Мурманской области росла хорошими темпами, удается ли их удерживать?

— Основные приоритеты работы правительства Мурманской области выстроены в соответствии с национальными целями, задачами и приоритетами, обозначенными Президентом России В.В. Путиным в указах, посланиях Федеральному собранию РФ, документах стратегического планирования РФ и Мурманской области, а также Стратегического плана правительства Мурманской области до 2025 года и на период до 2030 года «На Севере — жить!».

Отражением эффективности решаемых правительством Мурманской области задач является сохранение на протяжении последних пяти лет макроэкономической и социально-экономической стабильности в Мурманской области. Приведу несколько цифр. Так, в 2019–2022 годах в регионе наблюдалась положительная динамика по росту валового регионального продукта. Если в среднем по России ВРП составлял 106,9%, то в Мурманской области — 110,3%. А по итогам 2020 года у региона было первое место по этому показателю (107,2%). Темп роста среднедушевого объема ВРП за 2019–2022 годы в области также был выше среднероссийского. Производительность труда за тот же период выросла в 1,2 раза (это 4–е место по стране), тогда как в среднем по России рост составил 3%.

Сегодня регион является единственным российским производителем апатитового, нефелинового и бадделитового концентратов, крупнейшим производителем ни-

келя, также обеспечивает 8% общероссийского производства железорудного концентрата, 11% улова рыбы, 7% объема перевалки морскими портами. По объемам грузопереработки порт Мурманск является абсолютным лидером среди портов Арктического бассейна и входит в пятерку крупнейших портов России (58 млн тонн за 2023 год, с ростом за 2023 год на 2,8%). Также Мурманская область входит в топ-3 регионов по доле инновационных товаров, работ, услуг в общем объеме отгрузки, которая за 2022 год составила 15,4%.

В общем объеме инновационных товаров, работ (услуг), произведенных в Арктической зоне Российской Федерации (АЗ РФ), на долю Мурманской области приходится 85,5% (более 194 млрд руб., объем по АЗ РФ — более 226 млрд руб.). Объем отгруженной промышленной продукции в действующих ценах в 2023 году в 3,2 раза превысил уровень 2018 года, достигнув за 2023 год 1,12 трлн руб., или 1,7 млн руб. в расчете на душу населения (2–е место в СЗФО и 8–е место в России).

— В основе этих цифр лежат инфраструктурные, экономические, социальные проекты, которые реализуются сейчас в регионе. Начнем с инвестиционных проектов...

— За 2019–2023 годы объем инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования составил почти 1,2 трлн руб. В рас-

чете на душу населения эта цифра в 2023 году достигла 406 тыс. руб., что в 1,8 раза выше среднего значения по СЗФО и в 1,7 раза по России. Инвестиции крупных промышленных компаний с 2019 по 2023 год превысили 502 млрд руб.

На сегодняшний день Мурманская область — лидер по количеству резидентов и объему вложенных инвестиций в Арктической зоне Российской Федерации. Количество резидентов достигает 242 (в рамках единственной в АЗ РФ территории опережающего развития «Столица Арктики» — 8 резидентов). Объем фактических инвестиций по обему преференциальным режимом составил более 216 млрд руб., созданы порядка 5 тыс. рабочих мест.

В соответствии с законом Мурманской области «О государственной поддержке инвестиционной деятельности на территории Мурманской области» с 2011 года в регионе реализуются меры поддержки приоритетных и стратегических инвестиционных проектов. Всего эту поддержку получили 20 инвестиционных проектов, из которых 13 — приоритетные и 7 — стратегические. Фактический объем инвестиций по проектам составил более 400 млрд руб., созданы более 3600 рабочих мест. За время реализации проекты показали свою эффективность, и с начала действия соглашений о государственной поддержке инвестиционной деятельности на 1 руб. налоговой под-

держки получено 4,8 руб. налоговых поступлений в консолидированный бюджет Мурманской области (по 9 инвестиционным проектам, по которым период получения налоговых льгот завершен).

Сейчас инвестиционный портфель Мурманской области включает более 300 проектов с перспективами вложений более 3,2 трлн руб. на 10 лет. Реализуемая практика заключения соглашений о социально-экономическом сотрудничестве с крупными компаниями региона позволяет консолидировать усилия власти и бизнеса в вопросах ускоренного повышения качества жизни граждан в городах и населенных пунктах — местах присутствия компаний.

Также правительством Мурманской области заключены восемь соглашений о социально-экономическом сотрудничестве с крупными компаниями (два из которых пока рамочные). С 2020 года в рамках заключенных соглашений фактически вложены 24,4 млрд руб., из которых средства компаний — 15,4 млрд руб. Реализованы 242 мероприятия. В сравнении с периодом 2014–2019 годов объем вложений увеличился в пять раз. Значительный вклад в решение важных для жителей региона социальных задач внесли такие ключевые промышленные предприятия, как ПАО «ГМК «Норильский никель», ПАО «НОВАТЭК», АО «Апатит», АО «Ковдорский ГОК», госкорпорация «Росатом», АО «НТК».

— Цифры говорят сами за себя. Не менее важна для региона социальная составляющая. В частности, одним из приоритетов вы называли миграционный приток. Наступил ли перелом в этой ситуации?

— На 1 января 2024 года численность населения Мурманской области составила 656 438 человек, что на 0,3% меньше, чем на начало января 2023 года. Первый ключевой для нас всех результат в рамках нашего плана «На Севере — жить!» — то, что в 2023 году удалось впервые за 33 прошедших года добиться миграционного притока. В целом темп снижения численности населения в 2023 году замедлился почти в семь раз по сравнению с 2019–м. Это результат реализации мер, направленных на то, чтобы жители связывали свое будущее с Кольским краем, а также комплекса мер поддержки семей с детьми, который насчитывает 24 вида выплат, предоставляемых за счет федерального и регионального бюджетов (6 и 18 соответственно).

Так, региональные меры помогли снизить темп падения первых рождений, и по итогам 2023 года впервые с 2009–го был установлен приток рождений первенцев по отношению к предыдущему году (+24 ребенка, или 2%). Комплекс мер социальной поддержки многодетных семей, предоставляемый в регионе, также дал положительный результат — в среднем ежегодный

Окончание на 2-й стр.







# Направление — Север

Окончание.  
Начало на 1-й стр.

прирост составляет 500 семей. Численность многодетных семей с 2017 года увеличилась на 40% (в 2017-м – 6796 семей, в 2024-м – 9559 семей).

– По среднедушевым денежным доходам населения Мурманская область также входит в десятку регионов со значениями, которые превышают среднероссийские.

– Да, среднедушевые денежные доходы населения в 2023 году составили 68 693 руб. в месяц, что на 36,7% выше среднероссийского значения (по России – 50 265 руб. в месяц) и соответствует 3-му месту в СЗФО и 10-му месту по России. Реальные денежные доходы населения в регионе увеличились на 2,2%. Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций региона в 2023 году увеличилась на 11,9% и составила 98 492 руб. в месяц (10-е место по России), что на 33,6% выше среднероссийского уровня. Это объясняется увеличением оплаты труда в реальном секторе экономики (114,2%) и осуществлением оплаты труда отдельных категорий работников бюджетных организаций с учетом сохранения целевого уровня показателей, установленных майскими указами.

Доля бедного населения снизилась с 10,6% от общей численности населения в 2019 году до 6,7% в 2023-м, что ниже среднего значения по России (по России – 8,5%, 11-е место). Покупательная способность населения составила 2,8 фиксированного набора товаров и услуг (по России – 2,3, 9-е место). Уровень общей безработицы в регионе в 2023 году составил 2,6% от численности рабочей силы, что на 0,4% ниже значения по России (по России – 3%) и соответствует 35–39-му месту в России. За 2019–2023 годы в Мурманской области доходы консолидированного бюджета увеличились в 1,5 раза (с 101,8 до 151,5 млрд руб.). Кроме того, Мурманская область – лидер стартовавшей в 2021 году программы по бесплатному предоставлению земельных участков в Российской Арктике «Гектар Арктики». Под программу в регионе отведены более 700 тыс. гектаров, и на сегодняшний день уже предоставлены 2888 земельных участков.

Эти позиции отражаются в ряде социально-экономических рейтингов. Так, по данным РИА «Рейтинг», регион занял 22-е место в итоговом рейтинге российских регионов (в 2022 году – 28-е место) и 10-е место среди регионов по зарплатам в малых и средних населенных пунктах, а также 4-е место по зарплатам в различных отраслях. Согласно исследованию Фонда развития гражданского общества, на начало 2024 года Мурманская область была на 8-м месте рейтинга социального благополучия регионов.



– В какие направления сейчас больше всего требуются инфраструктурные инвестиции?

– Сразу можно назвать ключевой проект развития порта Мурманск – проект комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ). В 2022 году он был поддержан Президентом Российской Федерации. 15 декабря 2023 года осуществлен старт рабочего движения по железной дороге МТУ. В связи с реализацией новых инвестиционных проектов по созданию портовых терминалов на западном и восточном берегах Кольского залива необходимо расширение провозной способности железнодорожных подходов к порту Мурманск. К концу 2024 года провозная способность составит 45 млн тонн. При этом планы инвесторов по строительству терминалов для перевалки грузов предполагают, что провозная способность должна быть не менее 100 млн тонн. Таким образом, увеличение провозной способности становится первоочередной задачей для дальнейшего развития порта Мурманск.

– Кстати о развитии Мурманского транспортного узла. В конце прошлого года заработал железнодорожный подход к порту Лавна. Работы на каких объектах ведутся в настоящее время?

– «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» – один из основных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры региона. Он выполняется в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, федеральным проектом «Морские порты России» в рамках Комплексного плана модернизации и рас-

ширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года и с государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Цель и основные задачи этого проекта – создание круглогодично действующего глубоководного морского хаба – центра по переработке нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интеграции в международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток». Проектом предусмотрены строительство и реконструкция объектов портовой инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство терминалов по перевалке угля, нефти и нефтепродуктов, развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна (три новых железнодорожных станции, главный путь протяженностью более 49 км, 137 искусственных сооружений).

На основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 15.12.2022 № 3924-р об определении ОАО «РЖД» единственным исполнителем по выполнению строительно-монтажных работ между ФКУ «Ространсмордернизация» и ОАО «РЖД» подписан государственный контракт от 20.12.2022 № РТМ–280/22 на выполнение строительно-монтажных работ и разработку рабочей документации. Срок завершения СМР – декабрь 2024 года, стоимость контракта 36,1 млрд руб. Объект реализуется за счет средств федерального бюджета.

– В декабре прошлого года Президент России В.В. Путин в рамках VI съезда железнодорожников торжественно дал

старт рабочему движению по мосту через р. Тулому – от станции Выходной к порту «Лавна» на западном берегу Кольского залива. Завершены ли эти работы?

– В настоящее время работы продолжаются по нескольким направлениям. Это строительство зданий и сооружений, инженерных коммуникаций, путевое развитие на станции Выходной, Мурмаши–2, Промежуточная, Лавна. На всем протяжении осуществляется монтаж контактной сети, сети энергоснабжения. Одновременно возводятся тяговые подстанции. В соответствии с дорожной картой срок завершения строительных работ по этому объекту – также декабрь 2024 года.

– Что планируется построить в рамках комплекса перегрузки угля (КПУ) «Лавна» в морском порту Мурманск?

– Планируется строительство угольного перегрузочного комплекса мощностью перевалки 18 млн тонн в год; 2,3 км железнодорожной линии необщего пользования ст. Лавна – терминал; обустройство акватории порта. Проект КПУ «Лавна» реализуется в соответствии с концессионным соглашением на финансирование, создание и эксплуатацию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск от 16.11.2018, заключенным между ООО «Морской торговый порт «Лавна» и Правительством Российской Федерации в лице Федерального агентства морского и речного транспорта. В августе 2021 года между ООО «МТП «Лавна» и акционерным обществом «Центр Развития Портовой Инфраструктуры» подписан договор на перевалку угля на принципах take-or-pay. ООО «ЦРПИ» является участником ООО «МТП «Лавна» и обеспечивает в

рамках договора грузовую базу в объеме 18 млн тонн угля в год до 2043 года.

С учетом заключения основных договоров, а также обеспечения привлечения финансирования реализация проекта КПУ «Лавна» находится в активной стадии в соответствии с утвержденной Минтрансом России дорожной картой в части исполнения концессионером своих обязательств по созданию объектов инфраструктуры морского порта Мурманск.

В марте 2022 года ООО «Морской торговый порт «Лавна» получило статус резидента территории опережающего развития «Столица Арктики» и было включено в перечень системообразующих организаций российской экономики. На строительстве объекта задействованы 208 единиц техники, 1680 рабочих и ИТР. Выполнена вертикальная планировка территории, завершено строительство временных зданий и сооружений, ПС 150/10кВ «Лавна» введена в эксплуатацию. Ведутся строительные работы на всех основных участках.

– Вы уже упоминали о стратегическом плане «На Севере – жить!». Как можно оценить его результаты в настоящее время в части транспортного комплекса?

– На территории Мурманской области реализуется программа обновления парка подвижного состава, в период 2021–2023 годов приобретены 55 троллейбусов и 178 автобусов. Таким образом, обновлены уже 233 единицы общественного транспорта из 362, выполняющих перевозки пассажиров и багажа на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам. С 2019 по 2023 год запущены 19 новых маршрутов, что составляет 10% от всей маршрутной сети Мурманской области.

В период 2021–2023 годов минтрансом Мурманской области организованы перевозки пациентов по 10 бесплатным маршрутам медицинских шаттлов: Ковдор – Мончегорск, Зеленоборский – Кандаклякша, Видяево – Кола, Ловозеро – Ревда – Мурманск, Умба – Кандаклякша, Зареченск – Кандаклякша, Алакуртти – Кандаклякша, Апатиты – Кировск, с ноября 2023 года – г. п. Умба – г. п. Кандаклякша – Мурманск (в 2022-м было 4 шаттла).

В текущем году работа в данном направлении продолжена. Открыты три новых маршрута шаттлов: Ковдор – Мурманск, Мончегорск – Мурманск, Коашва – Кировск. Также планируется перевод двух действующих муниципальных шаттлов Никель – Мурманск и Заполярный – Мурманск. Таким образом, в 2024 году перевозки пациентов будут выполняться уже по 15 бесплатным маршрутам медицинских шаттлов.

В целом мы последовательно реализуем существующие конкурентные преимущества региона, открывающие возможность принципиального улучшения качества жизни населения и перевода региональной экономики на траекторию устойчивого роста.







# Приоритеты будущего

## Мурманская область системно реализует потенциал транспортной отрасли



**М**урманская область сохраняет лидерство по инвестиционной активности резидентов Арктической зоны Российской Федерации. Инвестиционный портфель региона включает более 300 проектов с перспективами вложений более 3,2 трлн руб. за 10 лет. О том, какие стоят приоритеты в развитии транспортного комплекса и какова в этом роль стратегического плана «На Севере – жить!», рассказывает в интервью заместитель губернатора Мурманской области Ольга КУЗНЕЦОВА.

– **Ольга Александровна, в вашей сфере ответственности лежат в том числе вопросы государственной политики и нормативно-правового регулирования в сфере транспорта. Каковы сейчас приоритеты развития Мурманской области в этом сегменте?**

– Указом Президента Российской Федерации № 309 от 7 мая 2024 года определены национальные цели развития на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года. В части сферы транспорта это, во-первых, увеличение к 2030 году в агломерациях и городах доли парка общественного транспорта, имеющего срок эксплуатации не старше нормативного, не менее чем до 85%.

Во-вторых, снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в полтора раза к 2030-му и в два раза к 2036-му по сравнению с показателем 2023 года.

В-третьих, увеличение к 2030-му авиационной подвижности населения не менее чем на 50% по сравнению с показателем 2023 года при обеспечении к 2030-му доли самолетов отечественного производства в парке российских авиалайнеров не менее 50%.

Кроме того, в Мурманской области реализуется план мероприятий по приоритетным направлениям развития региона «На Севере – жить!».

– **Что можно сказать об инвестиционном климате Мурманской области на сегодняшний день, как идет реализация основных масштабных проектов, связанных с транспортом и логистикой?**

– Мурманская область сохраняет лидерство по инвестиционной активности резидентов Арктической зоны Российской Федерации. В регионе реализуются меры поддержки приоритетных и стратегических инвестиционных проектов. Инвестиционный портфель Мурманской области включает более 300 проектов с перспективами вложений более 3,2 трлн руб. за 10 лет.

Реализация ключевых проектов и принятые по инициативе региона инвестиционные решения заложили прочный фундамент для экономического рывка.

В настоящее время порт Мурманск входит в пятерку крупнейших портов России по объему перевалки грузов и является лидером в Арктической зоне Российской Федерации.

Ключевой проект развития порта Мурманск – комплексное развитие Мурманского транспортного узла (МТУ). В рамках МТУ осуществляется строительство железнодорож-

ной линии ст. Выходной – ст. Лавна, на западном берегу Кольского залива, в морском порту Мурманск, создается комплекс по перегрузке угля «Лавна», реконструируются дальние железнодорожные подходы к порту Мурманск со строительством вторых путей. Проект является стратегически важным как для Мурманской области, так и для Арктической зоны Российской Федерации в целом. Благодаря его реализации будут созданы все необходимые предпосылки к реализации новых проектов по развитию порта Мурманск и увеличению грузооборота по Северному морскому пути.

Правительство Мурманской области ведет проработку реализации проекта по строительству многофункционального перегрузочного комплекса для грузов Республики Беларусь. 22 апреля 2024 года подписано соглашение по строительству в регионе терминала для перевалки грузов Республики Беларусь.

В порту Мурманск планируется создание современного судоремонтного производства кластерного типа. Разработаны предварительные технические решения для реализации проекта.

На западном берегу Кольского залива реализуется проект строительства контейнерного терминала мощностью до 10 млн тонн в год. Он находится на стадии завершения проектирования.

– **Какие задачи стоят в части совершенствования организации транспортного обслуживания населения на территории Мурманской области?**

– Задачи в настоящее время определены следующие:

– обеспечение реализации системы мер государственного регулирования, соответствующих современным экономическим условиям и направленных на совершенствование организационных структур, форм и методов управления, повышение инвестиционной активности в сфере транспортного комплекса и дорожного хозяйства;

– обеспечение полного и качественного удовлетворения потребностей населения Мурманской области в пассажирских перевозках на основе эффективной и безопасной работы предприятий;

– обеспечение создания условий для развития услуг транспорта на территории Мурманской области;

– координация деятельности предприятий и организаций по реализации стратегических направлений развития региона в области транспортного комплекса, содействие их хозяйственной деятельности.

С 2021 года для обеспечения комфортных и безопасных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам на территории Мурманской области обновлены 233 транспортных средства (55 троллейбусов и 178 автобусов). На сегодняшний день доля общественного транспорта по регулируемым тарифам, возраст которого не старше 5 лет, составляет 88%.

– **Безопасные перевозки – это еще и качество дорог. Как можно оценить состояние сети автодорог регионального или межмуниципального значения Мурманской области? Какова региональная политика в части ее модернизации?**

– Дорожная кампания в Мурманской области осуществляется в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» и стратегического плана «На Севере – жить!». Также в текущем году будут реализованы мероприятия по развитию ЗАТО и Арктической зоны Российской Федерации.

По итогам реализации нацпроекта БКД на территории Мурманской области в 2023 году доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, достигла 49,9%. Последнее несколько лет сохраняется тенденция к росту значения данного показателя. По сравнению с итогами 2022 года он вырос на 1,9%.

На конец текущего года необходимо обеспечить долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, на уровне не ниже 50,6%.

Одним из важных мероприятий для развития инфраструктуры Мурманской области, дальнейшего развития туризма, повышения инвестиционной привлекательности и всей экономики Мурманской области является модернизация автоподъезда к селу Териберка. В 2021 году был реконструирован участок этой автодороги с 0-го по 10-й км. Научно-техническим советом Федерального дорожного агентства в июне 2021-го проведенные работы были признаны успешными. Целесообразность проведения реконструкции следующего участка – с 10-го по 20-й км – также была подтверждена решением научно-технического совета ФДА. В текущем году автоподъезд станет удобнее для автомобилистов, будут завершены работы по реконструкции и капитальному ремонту участка с 10-го по 35-й км, что позволит перевести из гравийного покрытия

в асфальтобетонное 25 км автодороги.

– **Продолжается тренд на популяризацию внутреннего туризма. Вы, в частности, курируете деятельность Комитета по туризму Мурманской области. Как можете оценить его работу и какие перед ним стоят задачи в части транспортной составляющей?**

– Внутренний туризм напрямую связан с транспортным комплексом региона, который представлен предприятиями и организациями морского, железнодорожного, воздушного, автомобильного транспорта и электротранспорта (троллейбусы).

Развитие придорожного сервиса способствовало созданию национальных маршрутов. Так, в Мурманской области зарегистрированы два национальных маршрута: «Заполярный калейдоскоп» и «От Баренцева до Белого», которые являются популярными маршрутами для автопутешественников и захватывают территории Мурманска, с.п. Териберка, городов Апатит и Кировск, а также Ловозерского, Кандалякшского и Терского районов.

Маршрут «Заполярный калейдоскоп» дает общее представление о Мурманской области, знакомит туристов с историей развития региона, начиная с освоения Кольского Заполярья коренными народами до современности. Маршрут включает посещение атомного ледокола «Ленин», интерактивного музея – выставочного центра «Апатит», а также поездку в саамскую деревню. Этот маршрут является радиальным, его протяженность составляет порядка 600 км.

Маршрут «От Баренцева до Белого» раскрывает природное разнообразие Кольского Севера, историю которого определена морской культурой древних эпох и современности. За одну неделю маршрута можно увидеть Кольский залив, скалы и прибой Баренцева моря; плато Хибинских гор, берега Белого моря, разнообразие неповторимой северной природы. Общая протяженность маршрута – порядка 1100 км.

Комитет по туризму Мурманской области совместно с АНО «Туристический информационный центр» в целях развития внутреннего туризма организует в городах, с которыми традиционно есть прямое авиасообщение, а также в городах, куда только начинают летать прямые рейсы, выездные мероприятия, направленные на популяризацию туризма в Мурманскую область. Такие мероприятия прошли в Калининграде, Казани, Челябинске, Калуге и Минске.

В целях обустройства придорожного туристской инфраструктуры, развития качественного придорожного сервиса на территории Мурманской области правительством региона в 2022 году была внедрена новая форма региональной финансовой поддержки в форме субсидии субъектам туристической индустрии на развитие придорожного сервиса в рамках постановления правительства Мурманской области от 22.06.2022 № 481-ПП «Об утверждении Порядка предоставления субсидий из областного бюджета субъектам туристической индустрии Мурманской области на развитие придорожного сервиса». Цель субсидии – поддержать туристический бизнес, который стремится к развитию придорожного сервиса на территории Мурманской области, оказывает качественные услуги, предоставляет высокий сервис при реализации проектов, связанных с созданием и обустройством придорожной туристской инфраструктуры.

В целях подготовки и разработки этой меры была проведена инвентаризация существующих заброшенных и действующих объектов придорожного сервиса на туристских маршрутах Мурманской области для определения потребности и территорий реализации, а также работа с потенциальными инвесторами. Были поддержаны девять проектов, каждый из которых получил 5 млн руб.

Благодаря поддержке в 2022–2023 годах уже введены в эксплуатацию три объекта придорожного сервиса на территориях Кандалякшского, Печенгского и Апатитско-Кировского районов. Еще шесть объектов будут введены в эксплуатацию до конца августа текущего года в Терском районе, Печенгском округе и городе Кандалякша.

– **Актуальной и злободневной остается проблема кадров, в том числе в транспортной отрасли. Ощущается ли эта проблема в регионе и как решается?**

– В регионе внедряется механизм гибкого планирования подготовки кадров в соответствии с изменяющимися потребностями рынка труда и социально-экономического развития, проводится активная работа по возобновлению системы шефства предприятий над профильными колледжами. За три года количество бюджетных мест на обучение по программам среднего профессионального образования за счет средств областного бюджета по направлению «Инженерное дело, технологии и технические науки» увеличено на 33,1% (с 1750 в 2021 году до 2330 в 2024-м). В том числе с 400 до 475 увеличено число мест по укрупненной группе профессий и специальностей «Техника и технологии наземного транспорта»; на 59,1% – по укрупненной группе профессий и специальностей «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта».

В Мурманской области подготовкой квалифицированных кадров для предприятий сферы морской деятельности по профильным образовательным программам среднего профессионального образования, профессионального обучения, а также по дополнительным профессиональным программам осуществляется в ГАПОУ МО «Мурманский индустриальный колледж», ГАПОУ МО «Мурманский строительный колледж имени Н.Е. Момота» и ФАГОУ ВО «Мурманский арктический университет» (МАУ). МАУ осуществляет профильную подготовку кадров в своем структурном подразделении в Мурманском морском рыбопромышленном колледже имени И.И. Месяцева и в филиале вуза в городе Полярный. МАУ является единственной образовательной организацией, на базе которой реализуются профильные для морехозяйственной сферы деятельности образовательные программы высшего образования.



Мурманск: вид на Кольский залив





# Баланс и модернизация

## Политика поступательного развития



**Т**ранспортное обслуживание населения на территории Мурманской области организовано всеми видами транспорта – автомобильным и городским наземным электрическим, морским, железнодорожным, авиационным. Основной целью транспортного комплекса является обеспечение категорий населения возможностью свободного, безопасного и надежного передвижения с использованием транспортных средств или без них. О приоритетах и текущих показателях работы отрасли рассказывает в интервью министр транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Юлия ПОЛИАКОВА.

**– Юлия Александровна, транспортный комплекс, оставаясь социально направленным сегментом, очень чутко реагирует на все изменения экономики. Каковы показатели работы отрасли в Мурманской области в 2023 году?**

– Если говорить о сегменте автомобильного транспорта, то основное здесь – это реформа 2021 года, когда полномочия в сфере транспортного обслуживания населения были перераспределены с уровня органов местного самоуправления на уровень министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области. Все маршруты перешли под управление одного уполномоченного органа в области транспорта, что позволило централизовать управление транспортной работой. На сегодня транспортное обслуживание населения организовано в соответствии с требованиями федерального закона № 220-ФЗ. Действуют 181 маршрут, которые обслуживаются 38 перевозчиками. Заключены 98 госконтрактов общей стоимостью более 4,2 млрд руб. сроком действия до ноября 2025 года по регулируемым тарифам (с предоставлением прав льготного проезда отдельным категориям граждан) и выданы 60 свидетельств об осуществлении перевозок по маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

Действуют 59 межмуниципальных маршрутов и 122 муниципальных. Ежедневно на линии по всем маршрутам выходят 644 автобуса и 88 троллейбусов. В 2023 году перевезены 54,8 млн пассажиров, что на 4,14 млн больше, чем в 2022-м. В рамках программы обновления общественного транспорта с использованием средств областного бюджета приобретены 30 троллейбусов и выпущены на линию в октябре 2023 года. В том же году в рамках специального казначейского кредита приобретены еще 23 автобуса. Таким образом, на территории Мурманской области с 2021 года с использованием средств областной субсидии обновлены уже 233 единицы общественного транспорта. Весь приобретенный в рамках стратегического плана «На Севере – жить!» транспорт оформлен в едином и узнаваемом стиле «#транспортсевера». В 2024 году реализация данной программы продолжается. Планируется приобретение 11 троллейбусов и 39 автобусов.

В 2023 году в рамках исполнения поручений губернатора Мурманской области А.В. Чибиса Минтран-

сом Мурманской области организованы перевозки пациентов по 10 бесплатным медицинским шаттлам. В 2024 году работы в данном направлении продолжатся. Перевозки пациентов будут выполняться по 15 маршрутам. Кроме того, на территории области введены в действие автоматизированная система учета и оплаты проезда, единая платформа управления транспортной системой Мурманской области и проект «Единая карта жителя Мурманской области».

**– То есть цифра набирает обороты?**

– Да, цифровизация стала неотъемлемой частью работы транспортного комплекса. Добавлю, что в настоящее время в Мурманской области за счет средств областного бюджета реализуется проект внедрения единой платформы управления транспортной системой на базе программного продукта Transflow. Платформа предназначена для организации взаимосвязанного функционирования всех подсистем и сервисов интеллектуальной транспортной системы дорожной сети как единого целого для повышения пропускной способности транспортной сети и безопасности участников дорожного движения. Она призвана решить такие задачи, как сбор и хранение данных от всех подсистем ИТС, агрегирование и обработка текущих и ретроспективных данных, определение режима функционирования транспортной системы и др. На сегодня посредством этой платформы осуществляется контроль выполнения перевозок по маршрутам регулярных пассажирских перевозок по регулируемым тарифам.

**– Каков объем дорожного фонда Мурманской области в 2024 году?**

– Объем дорожного фонда в текущем году на 40% выше по сравнению с прошлым. Основными направлениями расходования средств дорожного фонда являются содержание, ремонт, капитальный ремонт автомобильных дорог, субсидии и иные межбюджетные трансферты бюджетам муниципальных образований, в том числе на реализацию мероприятий в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги».

**– Расскажите подробнее о работах в рамках БКД.**

– В рамках нацпроекта у нас реализуются три региональных проекта: «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения в Мурманской области». В 2023 году были введены в эксплуатацию 77,42 км автомобильных дорог регионального значения, 14,3 км УДС агломерации «Мурманская», 244,2 пог. м искусственных сооружений регионального значения.

Работы в течение 2023 года выполнялись на 38 объектах, в том числе на 20 региональных объектах (10 мостов и 10 дорог) и 18 дорогах Мурманской агломерации. На объ-



ектах 2023 года (34 объекта) – техническая готовность 100%.

На «переходящих» объектах на конец 2023 года техническая готовность объектов соответствовала плановым значениям. Это реконструкция автоподъезда к селу Териберка на участке с 10-го по 20-й км и капремонт этой же дороги на участке с 20-го по 35-й км (техготовность – 40%). Это реконструкция мостового перехода через р. Большая Печенга на 32-м км автодороги Никель – Приречный – автодорога «Лотта» (техготовность – 46%). И реконструкция мостового перехода через р. Канентъявр на 49-м км автодороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами (техготовность – 40%).

В 2023 году в рамках опережающего финансирования (средства специального казначейского кредита) были отремонтированы дополнительно две автомобильные дороги: Кандалакса – Алакуртти – КПП «Салла» (20 км) и Пиренга – Ковдор (5 км).

В текущем году в рамках БКД планируется привести в нормативное состояние 54,5 км автомобильных дорог, из них 40 км региональных автодорог, в том числе 5,5 км дорог опорной сети, 1700 пог. м искусственных сооружений регионального значения и 14,4 км улично-дорожной сети агломерации «Мурманская» (г. Мурманск). Основные задачи, которые необходимо выполнить по итогам реализации мероприятий нацпроекта в текущем году, – это обеспечить долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, на уровне не ниже 50,59%; долю дорожной сети городских агломераций, находящейся в нормативном состоянии, – на уровне не ниже 86,58%; долю автомобильных дорог регио-

нального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, – на уровне не ниже 76%; ввести в эксплуатацию два мостовых перехода, реконструкция которых была начата в 2023 году; завершить реконструкцию и капитальный ремонт двух участков автоподъезда к селу Териберка, которое является точкой притяжения туристов в нашем регионе.

**– Одной из задач нацпроекта БКД является повышение безопасности дорожного движения...**

– Согласно статистике ГИБДД по Мурманской области, в сравнении с аналогичным периодом 2022 года в 2023-м достигнуто сокращение на 7,2% общего количества дорожно-транспортных происшествий. В нашем регионе ежегодно утверждается Комплексный план мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения. Одним из его мероприятий является развитие системы фотовидеофиксации нарушений ПДД. Так, в 2023 году на федеральных и региональных дорогах Мурманской области были установлены 20 стационарных комплексов фотовидеофиксации. Они фиксируют превышение скорости, движение по обочине, выезд за стоп-линию на запрещающий сигнал светофора, движение во встречном направлении, пересечение сплошной линии разметки и отсутствие ремня безопасности.

**– А другие сегменты?**

– Железнодорожная сеть региона представлена транзитной железнодорожной магистралью Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск и другими железнодорожными линиями, которые обслуживаются Мурманским отделением Октябрьской железной дороги. На сегодняшний день осуществляются круглогодичное железнодорожное сообщение поездами дальнего сле-

дования, пригородные железнодорожные перевозки, организовано сезонное обращение поездов.

Что касается пригородного сообщения, то в 2023 году пригородными поездами перевезены 89 602 пассажира, за январь – апрель 2024 года – 29 246 пассажиров.

Если говорить про воздушный транспорт, то пассажиропоток аэропорта Мурманск по итогам 2023 года составил 1 434 945 человек.

**– Как осуществляется транспортное обслуживание в отдаленных поселках?**

– Действительно, в некоторые населенные пункты можно добраться только воздушным транспортом. Например, это Терской и Ловозерский районы области, где проживают около 790 человек. Туда организованы социально значимые муниципальные маршруты регулярных пассажирских авиаперевозок, которые осуществляет АО «Вологодское авиационное предприятие» вертолетом Ми-8 один-два раза в неделю. По итогам 2023 года перевезены 4594 человека, Терскому и Ловозерскому районам предоставлены субсидии в размере 83,6 млн руб. Объем перевезенных товаров в 2023 году составил 250,9 тонны. С января по апрель 2024 года перевезены 860 человек, доставлены 87,59 тонн товаров.

Для осуществления перевозок пассажиров и грузов в закрытое административно-территориальное образование город Островной (связан в остальной области только морским сообщением) круглогодично функционирует морская линия Мурманск – Островной – Мурманск. В летний период курсирует маршрут Мурманск – Островной – Чаванга – Островной – Мурманск. Теплоходом «Клавдия Еланская» ежемесячно выполняются три рейса. При необходимости привлекается воздушный транспорт. За 2023 год перевезены 57 114 пассажира, объем перевезенного груза составил 2,9 тыс. тонн, в том числе это строительные материалы, продукты, лекарственные препараты, почтовые отправления. В период с января по апрель 2024 года перевезены порядка 1300 человек, доставлены около 1,2 тонны грузов.

**– Каковы основные задачи транспортного комплекса региона на ближайшую перспективу?**

– Во-первых, стабильная и сбалансированная политика в области регулярных перевозок и маршрутов следования с учетом пожеланий большинства граждан. Во-вторых, это завершение программы обновления парка для обеспечения доли транспортных средств не старше 5 лет на маршрутах регулярных перевозок по регулируемым тарифам на 100%. И в-третьих, создание интеллектуальной транспортной системы Мурманской области.







Цифровые сервисы – турникеты



# Курс – на развитие

Приоритеты АО «Северо–Западная пригородная пассажирская компания»



**Объемы пригородных перевозок АО «Северо–Западная пригородная пассажирская компания» в 2023 году превзошли допандемийный уровень. Пригородные электропоезда за прошлый год перевезли свыше 93 млн пассажиров. Это на 9% больше, чем в 2019 году, ставшем рекордным по данному показателю, и на 10% выше аналогичного периода 2022 года. О сегодняшнем дне и перспективах АО «СЗППК» мы попросили рассказать генерального директора компании Артема МИРОНА.**

**– Артем Сергеевич, пандемия пагубно отразилась на работе многих предприятий и компаний, но нужно отметить, что большинство из них достойно справились с этим злом. Как вам это удалось?**

– Вернуться к допандемийному объему перевозок помогла комплексная работа, которая проводилась и проводится совместно с субъектами РФ и Октябрьской железной дорогой. Мы продолжаем развивать сеть пригородных маршрутов, все больше электричек интегрируются в систему городского пассажирского транспорта. Компания стремится предоставить максимально комфортные и доступные для пассажиров услуги. Мы активно развиваем новые туристические маршруты и запускаем новые направления, что способствует увеличению пассажиропотока.

Максимальный пассажиропоток в 2023 году зафиксирован на Финляндском и Балтийском направлениях. Самое востребованное – Финляндское. Это поезда, которые отправляются с Финляндского вокзала Санкт–Петербурга. В 2023 году ими воспользовались почти 30 млн пассажиров, что на 9% больше показателей 2022 года. На Балтийском направлении перевезены почти 23 млн человек, что на 12% больше показателей 2022 года. Среднесуточное количество пассажиров, отправляющихся в поездки на пригородных поездах, в 2023 году составило 255 тыс. человек. Пиковый день в прошедшем году пришелся на июнь, когда были перевезены 382 тыс. человек.

**– Сегодня стремительно идет переориентация на бесконтактные сервисы, цифровые технологии и другие онлайн–услуги. Насколько в компании все это развито и помогает пассажиру?**

– О предоставленных онлайн–услугах красноречиво свидетельствуют статистические данные. Так, за 2023 год пассажиры оформили 73,8 млн билетов на пригородные поезда АО «СЗППК», из которых 33,5 млн билетов были оформлены через бесконтактные сервисы, что больше на 24%, чем в предыдущем году. На 11% чаще пассажиры стали приобретать билеты через терминалы самообслуживания и на 55% через мобильные приложения в сравнении с 2022 годом.

Самое популярное приложение – «РЖД Пассажирам». Через него билеты оформили 76% пассажиров, остальные продажи приходятся на приложения «Яндекс. Электрички» и «Пригород». Подробности о работе наших сервисов можно найти на официальном сайте АО «СЗППК», в разделе «Пассажирам»: <https://prk-piter.ru/passenger/mobile/>.

Возросший спрос обусловлен удобством использования, экономией времени и денежных средств. При покупке билета в приложении «РЖД Пассажирам» на территории Санкт–Петербурга и Ленинградской области действует скидка 5%.

**– Успех любой транспортной компании зависит также и от ее маршрутной сети. Насколько она развита у АО «СЗППК»?**

– Ежегодно компания вносит коррективы в расписание сети маршрутов на основании запросов пассажиров. Так, в конце 2023 года мы запустили ускоренную «Ласточку» по маршруту Санкт–Петербург – Великий Новгород и обратно. Ее главное преимущество – скорость. Время в пути составляет два часа, что гораздо меньше, чем на других видах транспорта по этому направлению.

Большое внимание компания уделяет организации и развитию тактового движения электричек. На Октябрьской железной дороге оно реализуется с 12 декабря 2022 года, когда стартовал пилотный маршрут с Витебского вокзала на Павловск. За 2023 год рост пассажиропотока на участке составил 13% к уровню 2022 года и 19% к 2019 году. За 5 месяцев 2024 года рост пассажиропотока по данному направлению составляет 9,4%.

Вторым участком с организацией тактового движения, запущенно-



Пассажиропоток, поезда

го 22 мая 2023 года, стал участком Балтийский вокзал – Ораниенбаум. Рост пассажиропотока с мая по декабрь составил 16% к уровню 2022 года и 28% к 2019 году. За пять месяцев 2024 года рост пассажиропотока по данному направлению составляет 17,5%.

Третьим участком, который начал действовать с 11 декабря 2023 года, стал участок Балтийский вокзал – Красное Село. За пять месяцев 2024 года рост пассажиропотока по данному направлению составляет 23,6%.

С 27 мая 2024 года запущено тактовое движение на участке Финляндский вокзал – Мельничный Ручей. Тактовое движение по данному участку хоть и является четвертым по счету на полигоне деятельности АО «СЗППК», стало первым маршрутом, проходящим через два субъекта – Санкт–Петербург и Ленинградскую область.

За пять месяцев 2024 года в тактовом режиме пригородные поезда суммарно перевезли около 11,5 млн человек. Общий суммарный прирост пассажиропотока на этих направлениях составил 13,8%.

Одним из новых маршрутов этого года является направление до станции Алецка в Витебской области Республики Беларусь. Маршрут был закрыт в 2014 году, и спустя 10 лет вновь начало действовать удобное сообщение с другими населенными пунктами, что способствует развитию деловых связей и выездного туризма. Кроме того, в 2024 году начал действовать новый маршрут Балтийский вокзал – Волосово, запущены дополнительные электропоезда «Ласточка» по маршруту Финляндский вокзал – Выборг, ускоренная «Ласточка» по маршруту Московский вокзал – Тосно – Великий Новгород. Это обеспечивает пассажирам дополнительный комфорт в пути следования.

**– Как на полигоне АО «СЗППК» развивается внутренний туризм?**

– Компания разработала комплексные туристические продукты, включающие поездку на пригородном поезде и экскурсию. Это позволяет туристам легко планировать свои путешествия.

Одним из самых популярных туристических продуктов является «Туристический вагон». По итогам прошедшего года услугой восполь-

зовались более 1,2 тыс. человек. В текущем летнем сезоне туристам предлагается совершить поездку в «Туристическом вагоне» до Выборга и Гатчины. Также в июне состоялся пилотный рейс «Туристического вагона» в Великий Новгород.

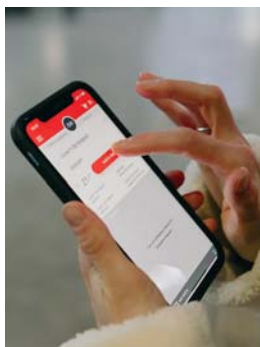
В рамках сотрудничества с Новгородским государственным объединенным музеем–заповедником пассажирам предлагается специальный абонемент «Экспрессионный Новгород», включающий проезд в электропоезде «Ласточка» из Санкт–Петербурга в Великий Новгород и обратно.

В кассах АО «СЗППК» можно приобрести электронную «Карту гостя Руси Новгородской» в комплекте с путеводителем, которая дает право на бесплатное посещение музеев и экскурсий и включает выгодные предложения и скидки.

В зимний период АО «СЗППК» совместно с Комитетом по физической культуре и спорту Санкт–Петербурга ежегодно реализует проект «Лыжная стрела» – специальные пригородные поезда, отправляющиеся по выходным дням из Санкт–Петербурга на снежные трассы Ленинградской области, а также из Мурманска в Апатиты. В прошедшем зимнем сезоне «Лыжные стрелы» перевезли более 24 тыс. пассажиров.

Более 65 тыс. пассажиров пригородных поездов АО «СЗППК» в прошедшем году воспользовались аудиогuidaми из цикла «Экспресс в историю», разработанными АО «СЗППК» на базе международной платформы для создания аудиогидов izi.Travel.

АО «СЗППК» в летний период предлагает пассажирам ежедневные мультимодальные маршруты с использованием железнодорожного и водного транспорта на острова Валаам (через Сортавалу), Кижы (через Петрозаводск) в Кронштадт, Петергоф и крепость Ораниенбаум, а также из Великого Новгорода до деревни Взауд. По итогам прошедшего года услугой воспользовались более 4,8 тыс. человек.



Цифровые сервисы – мобильное приложение



Цифровые сервисы – терминалы





# Воздушные ворота Хибин

Пассажиропоток аэропорта увеличивается с каждым годом



Директор аэропорта «Хибины» Сергей Пилипонский

Аэропорт «Хибины» – второй по значимости в Мурманской области и является главными воздушными воротами юга региона. Он хорошо известен любителям активного зимнего отдыха, так как располагается вблизи известных горнолыжных курортов Кольского Заполярья и делает ближе Ловозерские тундры, Терский берег, Кандалакшский залив.

За последний год услугами «Хибины» воспользовались 197 тысяч человек, что на 23% больше, чем за весь 2022 год. Гостей привлекает транспортная доступность – аэрогавань расположена всего в 15 минутах езды от города Апатиты, а время перелета от Москвы и Санкт-Петербурга не превышает 2 часов. Не отстает и качество обслуживания. Большое количество рейсов вместе с высоким уровнем сервиса позволило «Хибинам» в 2024 году стать лауреатом национальной премии «Воздушные ворота России» в номинации «Лучший малый аэропорт года» в категории объектов с пассажиропотоком менее 500 тысяч человек в год.

## Курорты Кольского Заполярья

С каждым годом туристический кластер в горах Кольского Заполярья привлекает все больше туристов. Не последнюю роль в этом играет хорошая транспортная доступность: рядом аэропорт «Хибины» и железнодорожная станция Апатиты-1, поэтому лыжники и сноубордисты составляют львиную долю пассажиропотока. Увеличивает привлекательность горных курортов планомерное развитие территории и инфраструктуры гостеприимства. При непосредственном участии компании «ФосАгро» в 2023 году на северном склоне горнолыжного курорта «Большой Вудъявр» ввели в эксплуатацию бугельную канатную дорогу с двухместными буксировочными устройствами протяженностью 300 метров с пропускной способностью 1200 человек в час. Сегодня на южном склоне курорта продолжаются

работы на подвесной пассажирской канатной дороге гондольного типа с целью увеличения ее пропускной способности до 2250 человек в час.

Помимо этого, активно ведется проектирование аквакомплекса «Аврора» и отеля при нем. Оба объекта появятся вблизи северного склона горы Айкуайвенчорр. Отметим, что комплекс «Аврора» получил поддержку губернатора Мурманской области Андрея Чибиса и будет возводиться компанией «ФосАгро» при финансовом участии областного бюджета. Новая гостиница на 165 номеров (примерно 450 койко-мест) станет первым полноценным отелем SKI-INN/SKI-OUT в Хибинах. Площадь коммерческих помещений нового комплекса составит более 600 квадратных метров. Завершение строительства гостиничного комплекса и аквапарка намечено на конец 2027 года. Многоуровневый паркинг, спроектированный рядом с гостиницей, планируется к сдаче в конце 2024 года.

Отдельного внимания заслуживает новый панорамный комплекс «Плато», расположенный на вершине горы Айкуайвенчорр. Это уникальное, самое высокогорное на северо-западе России сооружение. Пятиэтажное здание из стекла и бетона, которое буквально парит в воздухе, расположено на высоте 820 метров, а светящийся консольный диск второго этажа уникального здания – блестящий образец современной архитектуры. Панорамный комплекс является высочайшей доминантой всего юга Кольского полуострова и виден, особенно при ясной погоде (причем как днем, так и ночью), за десятки километров с земли и с воздуха. Открытие «Плато» стало важной вехой в развитии всего туристического кластера Мурманской области.

Общий объем инвестиций «ФосАгро» в развитие горно-туристического кластера «Хибины», ядром которого является курорт «Большой Вудъявр», в 2023 году превысил 2,6 млрд руб. И сегодня он предлагает любителям горнолыжного отдыха разнообразие маршрутов с общей протяженностью трасс свыше 30 км, современные подъемники разных типов и самый продолжительный горнолыжный сезон среди курортов, расположенных на сопоставимых высотах, – гостей в Хибинах ждут с начала ноября до конца мая. Например, в этом сезоне склоны «Большого Вудъявра» работали 210 дней. Это абсолютный рекорд для курорта. В конце 2023 года место было признано победителем Национальной премии «Горы России» в номинации «Лучший в России горнолыжный курорт в черте города». За сезон 2023–2024 гг. его посетили более 405 тысяч гостей, что на 21% больше аналогичного показателя предыдущего периода.



Отметим, что ранее компания «ФосАгро» направила на развитие всех объектов горно-туристического кластера «Хибины» более 9 млрд руб.

## «Хибины» расправляют крылья

Важной частью инвестиционного проекта, направленного на развитие горно-туристического кластера «Хибины», является раскрытие потенциала одноименного аэропорта. За последние десять лет благодаря совместной работе федеральных и региональных властей, а также вложениям «ФосАгро» (с 2013 года компания направила на совершенствование инфраструктуры более 1,15 млрд руб.) здесь появились современные курсоглиссадная радионавигационная система захода на посадку, система огней высокой интенсивности и новая техника наземного обслуживания.

Ежегодно совершенствуется взлетно-посадочная полоса. В 2023 году в рамках программы развития аэропорта прошел очередной этап капитального ремонта этого объекта с заменой бетонных плит. В целом усовершенствование ВПП предусматривало организацию дополнительной рулежной дорожки, замену покрытия, укрепление основания и комплексную модернизацию водосточно-дренажной системы. На месте склада горюче-смазочных материалов появился новый автоматизированный объект большего размера. Масштабный ремонт консулы и аварийно-спасательной службы. Помимо этого, расширился парк наземной техники и радиотехнического оборудования.

«Мы проделали большую работу для того, чтобы повысить катего-

рию нашей взлетно-посадочной полосы. Полученная лицензия на повышенную категорию ВПП открыла для нас возможность принимать воздушные суда большего размера и вместимостью до 200 кресел, что обеспечит еще больший комфорт пассажиров и повысит транспортную доступность Кировска и Апатитов», – говорит директор аэропорта «Хибины» Сергей Пилипонский, добавляя, что в настоящий момент взлетно-посадочная полоса позволяет принимать борты Airbus A-321, Tu-204, Tu-214, Tu-154. Речь идет о самых распространенных судах в Российской Федерации и наиболее оптимальных для пассажиропотока «Хибины».

Впрочем, на этом совершенствование аэропортовой инфраструктуры не заканчивается. Несмотря на ежегодное обслуживание полосы и плоскостных сооружений, планируется и проведение капитального ремонта взлетно-посадочной полосы, что позволит повысить качество покрытия и снять некоторые ограничения для взлета и приземления больших воздушных судов в летний период. Как пояснил Сергей Пилипонский, на данный момент специалисты готовят проектную документацию.

Помимо этого, в 2023 году в рамках программы развития воздушной гавани было выполнено проектирование его плоскостных сооружений, что в перспективе даст возможность заявить проект капитальной реконструкции взлетно-посадочной полосы и перрона аэропорта «Хибины» на участие в федеральных государственных программах.

## Авиакомпании делают ставку на «Хибины»

Близость аэропорта к местам притяжения туристов со всей страны и растущие туристические потоки вместе с модернизацией аэропортовой инфраструктуры привлекли крупных авиаперевозчиков. В настоящее время регулярные рейсы из Шереметьево в аэропорт «Хибины» выполняют авиакомпании «Аэрофлот» и «Северсталь», из Домодедово – S7 Airlines, из Пулково – «Россия» (Группа «Аэрофлот») и «Северсталь». При этом все авиакомпании понимают потенциал рынка и заранее готовят расписание на следующий год, занимая удачное время для вылетов и прилетов.

Отметим, что взаимодействие с такими крупными перевозчиками – большой шаг для развития транспортной доступности всего региона. Аэропорт находится вблизи крупного промышленного и туристического центра – города Кировска и второго по величине населенного пункта после столицы Арктики – Апатитов, а от большинства городов Мурманской области воздушную гавань отделяют не более 100 км.

Первый рейс «Аэрофлота» состоялся 31 декабря 2022 года, и уже через год – 25 декабря 2023 года – аэропорт «Хибины» встретил 60-тысячного пассажира этой авиакомпании на направлении Москва – Кировск – Москва. Запускать модулю, но перспективную воздушную линию начали аккуратно с трех рейсов в неделю по понедельникам, пятницам и воскресеньям на самолетах Airbus A320. Однако зимой «Аэрофлот» принял решение увеличить частоту полетов в регион Кольского Заполярья, чтобы обеспечить комфортными авиаперевозками еще больше поклонников горнолыжного спорта. И этот процесс продолжается до сих пор: в расписании на следующий год, утвержденном до конца марта 2025 года, значится уже девять рейсов в неделю.

Два года назад – в феврале 2022-го – с аэропортом начала сотрудничать авиакомпания «Россия» (группа «Аэрофлот»). Изначально из «Хибины» в Санкт-Петербург вылетали по четыре рейса в неделю, однако с этого зимнего сезона и до конца марта 2025 года их количество увеличилось до одиннадцати в неделю. К слову, направление оказалось настолько востребованным, что за сутки после старта продаж первого рейса были куплены 1500 билетов.

Традиционный партнер аэропорта «Хибины» авиакомпания «Сибирь» выполняет также по четыре рейса в неделю со 100%-ной загрузкой.

«За последние два года у нас полностью поменялась структура пассажиропотока, пришли крупные федеральные игроки – компании «Аэрофлот» и «Россия», тогда как раньше летали только небольшие компании, – говорит Сергей Пилипонский. – При этом мы видим, что в настоящее время 20–25% составляют трансферные пассажиры с географией вылетов от Калининграда до Южно-Сахалинска. В то же время из аэропорта «Хибины» жители Мурманской области могут попасть в любую точку России и мира. Как следствие, нагрузка на протяжении всего года примерно одинаковая, но с разной структурой пассажиропотока».

В настоящее время руководство аэропорта ведет переговоры о привлечении грузовых перевозчиков в лице «Почты России» или логистической компании СДЭК, чтобы заполнить емкости судов на регулярных рейсах в Москву и Санкт-Петербург грузовыми отправлениями.

## Масштабная реконструкция терминала

Воздушные ворота Хибин чутко реагируют на увеличение туристического потока. Рост количества рейсов, связанный с приходом новых авиакомпаний, требует развития возможностей принимающей







стороны. И в этом направлении идет активная работа.

Так, в прошлом году у здания аэровокзала была построена новая бесплатная автомобильная парковка на 140 мест. И теперь общая вместимость двух стоянок на территории привокзальной площади достигает 290 мест.

Для удобства пассажиров скорректировали график движения городского пассажирского транспорта. Во-первых, появилось регулярное сообщение по маршруту Аэропорт – Апатиты – Кировск – микрорайон Кукисвумчорр. Во-вторых, произошла синхронизация расписания общественного транспорта с графиком работы аэропорта. Так что сейчас пассажиры имеют возможность приехать на автобусе к зданию аэровокзала за два часа до отправления каждого рейса и уехать через сорок минут после посадки воздушного судна, чтобы можно было без спешки получить багаж и сесть в автобус. Все это положительно сказывается на повышении транспортной доступности курорта и уровне комфорта пассажиров.

В мае 2024 года руководство аэропорта «Хибины» приступило к очередному этапу масштабной реконструкции здания аэровокзала. Оно было построено достаточно давно – в конце 1980-х годов – и сегодня далеко не всегда справляется с возросшим пассажиропотоком. Изменились и воздушные суда. Если тридцать лет назад «Хибины» принимали машины на 48 мест, то сейчас на посадку заходят самолеты по 200 кресел, и иногда сразу два.

Проект, подготовленный в 2019 году и получивший положительное заключение Главгосэкспертизы, предполагает полную замену устаревших коммуникаций, расширение функциональных зон ожидания, вылета и прилета, а также обновление фасада. При этом существенно увеличится площадь внутренних помещений (что важно – без изменения общих габаритов конструкции). С советских времен часть терминала была закрыта и не использовалась. Введение в строй этих помещений позволит добавить к площади аэровокзала без малого 1500 квадратных метров.

В целом масштабная реконструкция здания аэровокзала будет проведена в три этапа. В прошлом году работы шли в зонах служебных помещений, в результате которых персонал получил новые помещения со свежей отделкой и коммуникации. В этом году строители приступили к реализации второго этапа и проведут работы с мая по октябрь 2024 года, чтобы в начале будущего горнолыжного сезона аэропорт встретил гостей уже обновленным.

В первую очередь специалисты трансформируют зоны обслуживания пассажиров. Сегодня аэропорт располагает четырьмя стойками регистрации и всего одним выходом на посадку, что создает существенные ограничения при необходимости обслуживать два рейса одновременно. В обновленном терминале появятся уже шесть



стоек регистрации и два независимых выхода к самолетам, чего с учетом прогнозируемого пассажиропотока на ближайшие годы будет более чем достаточно. Дополнительные площади с обновленной отделкой появятся в секторе для персонала. Изменится и зал ожидания. Маленькое кафе на 22 квадратных метра превратится в большое и будет занимать уже 120 «квадратов». Помимо этого, появятся новые помещения для персонала, медицинский пункт, комната матери и ребенка. Но самое главное, что аэропорт будет приспособлен для обслуживания маломобильных групп населения. Другими словами, появятся тактильные полосы, соответствующие существующим стандартам, а во внутренних помещениях терминала пол будет устроен в одном уровне, чтобы человек на коляске мог передвигаться по территории без посторонней помощи. Сегодня такая возможность есть не всегда, и на помощь приходит сотрудник аэропорта.

В ходе реконструкции обновляется оборудование для предполетного досмотра, досмотра на первой линии, создается новая зона выдачи багажа и впервые в истории аэропорта в нем появилась специальная лента для негабаритных вещей – лыжи и сноуборды больше не будут проезжать по кругу, что делает процесс их получения более комфортным для пассажиров. Но самое главное, что к началу зимнего горнолыжного сезона в ноябре 2024 года откроется второй выход на посадку. Сотрудники аэропорта

получат техническую возможность отправлять два воздушных судна одновременно. Таким образом, максимальная нагрузка позволит обслуживать до 400 человек в час.

Привокзальная площадь уже перегорожена, на ней установлен строительный городок, поэтому отдельного внимания заслуживает организация бесперебойной работы аэропорта на время проведения ремонтных работ. «Реконструкция здания аэровокзала никоим образом не влияет на график полетов. В прошлом году мы обслужили 197 тысяч пассажиров, а в этом планируем перешагнуть за 200, – отметил Сергей Филипповский. – Мы специально выбрали летний период для проведения нового этапа реконструкции, чтобы за время нетуристического сезона, когда количество рейсов минимально, провести большую часть работ по демонтажу и отделке внутренних помещений. Важно и то, что строители не работают в моменты обслуживания рейсов».

В следующем году специалисты приступят к заключительному, третьему этапу масштабной реконструкции и приведут в порядок левое крыло терминала.

Напомним, строительство воздушной гавани Хибин началось в 1986 году. До этого времени население обслуживал аэропорт в Кировске, который приобрел особую значимость в 50–60-х годах прошлого века во время интенсивного развития авиации в Заполярье. Тогда из Кировска в Ленинград и Архангельск летали самолеты Ил–14,

а с ноября 1969 года открылось прямое сообщение самолетами Ан–24 с Москвой.

В 1986 году началось строительство современной воздушной гавани Хибин. К 1990 году построили взлетную полосу, способную принимать пассажирские и грузовые самолеты марок Ту, Ан, Ил, возводили здание самого аэропорта, подсобных служб, приобретались необходимые машины, системы и агрегаты. Как в 30-е годы трест «Апатит» материально поддерживал перелеты первых аэропланов-амфибий, приводившихся в Тик-Губе, так и в 80-е годы ПО «Апатит» взяло на себя очень большую долю финансовых и других издержек, связанных со строительством нового аэрокомплекса. 4 ноября 1993 года новая «бетонка» приняла и выпустила первый самолет.

Перестройка сильно осложнила положение аэропорта. В 1996 году полеты прекратились. Пассажиры летали только из аэропорта Мурманска, что доставляло большие неудобства. В этой ситуации группа специалистов ГУАП «Хибины» обратилась к руководству комбината «Апатит» (группа «ФосАгро») с просьбой о помощи. В конце 90-х ГОК «Апатит» полностью взял на себя финансирование аэропорта, появился перевозчик «Сибавиатранс», который возобновил полеты на Ан–24, и в 2001 году Архангельские авиалинии ввели рейсы на Ту–134 до Сочи и Анапы через Москву. Активное усовершенствование аэропорта продолжается уже больше двадцати лет.

## О компании

«ФосАгро» ([www.phosagro.ru](http://www.phosagro.ru)) – российская вертикально-интегрированная компания, занимающая одну из лидирующих позиций в мире по объемам выпуска фосфоросодержащих минеральных удобрений и высокосортного апатитового концентрата с содержанием  $P_2O_5$  39% и более. Удобрения «ФосАгро» отличаются высокой эффективностью и используются в производстве сельхозпродукции с улучшенными характеристиками.

Группа «ФосАгро» является крупнейшим европейским производителем фосфоросодержащих удобрений (по суммарному объему мощностей производства DAP/MAP/NP/NPK/NPS), крупнейшим мировым производителем высокосортного фосфорного сырья с содержанием  $P_2O_5$  39% и одним из ведущих мировых производителей аммофоса и диаммонийфосфата, одним из ведущих в Европе и единственным в России производителем кормового монокальцийфосфата (MCP), а также единственным в России производителем нефелинового концентрата.

Основная продукция компании, включая фосфатное сырье, 58 марок удобрений, кормовые фосфаты, аммиак и триполифосфат натрия, используются потребителями из 100 стран мира на всех обитаемых континентах. Приоритетными рынками сбыта продукции, помимо России и стран СНГ, являются страны Латинской Америки, Европы и Азии.







# 85 лет на дорогах Заполярья



В юбилейный 2024 год компания полностью обновит свой автобусный парк



Генеральный директор АО «Мурманскавтотранс» Зоя Фатова



Заместитель генерального директора по экономике Анна Смирнова, первый заместитель генерального директора Илья Демидович, директор Североморского АТП Олег Ушаков

Компания «Мурманскавтотранс» считается одним из старейших предприятий области. В конце 1930-х годов работники Мурманской и Кировской автобаз помогали региону налаживать транспортное сообщение: требовалось организовать разгрузку железнодорожных станций и водных пристаней, запустить пассажирские и грузовые перевозки, создать сеть гаражей и автостанций для рационального использования техники. 4 сентября 1939 года решением Оргкомитета Президиума Верховного Совета РСФСР по Мурманской области эти задачи возложили на Мурманское областное управление автомобильного транспорта. Новое предприятие приступило к работе 1 октября 1939 года и вывело на дороги Кольского Заполярья 34 автобуса.

В 2024 году АО «Мурманскавтотранс» исполняется 85 лет. За это время изменилось многое, но по-прежнему АО «Мурманскавтотранс» решает важнейшие для экономики региона задачи. Основным видом деятельности предприятия являются пассажирские перевозки. Сейчас в состав АО «Мурманскавтотранс» входят четыре филиала.

Автопарк предприятия насчитывает 200 единиц техники, а штатная численность коллектива составляет 600 сотрудников. Маршрутная сеть состоит из 60 маршрутов протяженностью 2 тыс. км, в том числе 16 городских, 35 пригородных и 9 межгородских маршрутов. Ежедневно автобусами предприятия перевозятся 26 тыс. пассажиров.

– Все маршруты являются для нас социально значимыми. АО «Мурманскавтотранс» осуществляет большинство пассажирских перевозок по Мурманской области и зачастую является единственным перевозчиком между населенными пунктами, – поясняет директор Североморского АТП АО «Мурманскавтотранс» Олег Ушаков. – Наш основной заказчик – министерство транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области, с которым мы работаем по государственным контрактам.

Помимо этого, предприятие развивает коммерческие пассажирские перевозки. В портфеле – крупные заказы по доставке работников от ведущих предприятий региона. Растет и туристическое направление. Все чаще гости выбирают комфортабельные автобусы АО «Мур-

манскавтотранс» для путешествий по дорогам Заполярья в поисках экзотики – северного сияния и китов.

## «Старики», подвиньтесь, «молодежь» идет

АО «Мурманскавтотранс» всегда особое внимание уделяло обновлению подвижного состава, изыскивая средства для приобретения новых автобусов, в частности, с помощью лизинговых схем. Интенсивное обновление автобусного парка началось в 2021 году. Ожидается, что в канун юбилея, к середине 2024 года, подвижной состав в компании будет полностью обновлен.

Указанное обновление стало возможным благодаря поддержке правительства Мурманской области в рамках исполнения государственной программы «Развитие транспортной системы», согласно которой предприятие может компенсировать часть затрат, связанных с приобретением транспорта, за счет областного бюджета. По условиям программы АО «Мурманскавтотранс» выбирает автобусы для закупки, после чего специалисты

министерства транспорта и дорожного хозяйства анализируют предложения рынка, устанавливают максимальную стоимость за единицу техники и закладывают ее в расчет суммы для субсидирования.

– По этой линии идет прямая поддержка губернатора Мурманской области Андрея Владимировича Чибиса, – говорит первый заместитель генерального директора Мурманскавтотранса Илья Демидович.

– Впервые мы получили субсидию на покрытие половины стоимости 20 новых автобусов в декабре 2021 года. В 2022-м мы получили стопроцентное покрытие и приобрели 41 автобус, что позволило полностью обновить парк в Апатитско-Кировской агломерации и Мончегорске.

Если раньше во всех четырех филиалах парка транспортных средств были представлены большим количеством марок автобусов, то с 2021 года им на смену пришли новые НеФАЗы, ЛиАЗы и ПАЗы. С целью повышения производительности труда руководство АО «Мурманскавтотранс» решило уйти от разномарочности подвижного состава. Например, в Апатитско-Кировский филиал на замену старым автобусу-

сам марок MA3, KAB3, Mercedes, Scania пришли автобусы ЛиАЗ. Это позволило более эффективно проводить обслуживание техники, выстроить работу ремонтной зоны и производить необходимый запас запчастей непосредственно на складе, не перегружая его.

В 2024 году обновления парка ждет Североморское АТП, обслуживающее пригородные маршруты Кольского района области. Предприятие уже получило субсидию на покупку 22 автобусов, что позволит обновить парк филиала до 100%. Ожидается, что новые автобусы марки НеФАЗ, исполненные в зимнем варианте – с двойным остеклением и дополнительным отопителем в салоне, придут с завода-производителя двумя партиями в июне 2024 года, после чего сразу заменят MA3 модели 103.

– Далеко не везде в России так активно обновляется общественный транспорт, – говорит Олег Ушаков. – Мы обслуживаем всю область, и даже в совсем небольших населенных пунктах сейчас курсируют новые автобусы, возраст которых не более двух лет.

– Мы не ожидали, что программа обновления парка работает, поскольку за всю историю предприятия никогда не представлялось такой возможности, – говорит заместитель генерального директора по экономике АО «Мурманскавтотранс» Анна Смирнова. – Более того, мы не предполагали, что программа станет столь масштабной. Но последние три года поддержка правительства Мурманской области на обновление парка идет постоянно. В общей сложности за период 2021–2024 годов было получено 907,1 млн руб., в том числе в 2021 году – 100,5 млн руб., в 2022 году – 474,6 млн руб., в 2024 году – 332 млн руб.

## К северному сиянию на комфортных Higer

Закупать новые туристические автобусы для межгородских маршрутов в рамках коммерческого лизинга без помощи государства АО «Мурманскавтотранс» начало в 2021 году. Сегодня парк этих автобусов полностью обновлен. Кстати, они же работают и на заказных перевозках.

Выбор моделей был достаточно широким. Но из всего разнообразия АО «Мурманскавтотранс» выбрало китайские модели. На смену MA3-152 и ГолАЗ Scania, содержание которых со временем стало







экономически невыгодным, пришли китайские Higer. Первые пять машин появились в 2021 году, еще три автобуса – годом позже, в 2023–2024 годах автопарк предприятия пополнился еще 13 новыми машинами среднего и большого класса.

– Проработкой этого вопроса я занимался с 2018 года, – говорит Илья Демидович. – На тот момент Scania и Man предлагали автобусы по очень высоким ценам, а MAZ перестал выпускать 152 модели. Поэтому мы обратили внимание на китайских производителей, которые массово выпускали автобусы по хорошей цене. Выбор был достаточно широк: Golden Dragon, Zhong Tong, Yutong, Higer. Выбрали последнюю марку по соотношению цены и качества. Автобусы Higer показали себя очень достойно, работая в разных условиях. Важно и то, что автобусы приспособлены к нашим климатическим условиям. В морозы пассажиры на холод не жалуются.

Для более сложных маршрутов Заполярья в Туманный и Терiberку была приобретена более дорогая техника – Yutong.

В силу различных обстоятельств некоторое время назад объемы заказных перевозок существенно упали, но в 2021 году филиалы активно начали развивать туристическое направление и открывать новые маршруты. Обновление парка позволяет АО «Мурманскавтотранс» активнее развивать направление заказных перевозок.

Речь идет не только о сотрудничестве с крупными работодателями региона, но и о поездках по туристическим местам. Кстати, этому вопросу уделил внимание Президент России во время совещания с кабинетом, которое состоялось 4 июня 2024 года. Как было отмечено, в России существует острая нехватка туристических автобусов. Сейчас прорабатывается вопрос производства пассажирских машин на отечественных предприятиях. Правительство попросило включить экскурсионные автобусы в льготную программу лизинга. Президент инициативу поддержал.

Сейчас в областном правительстве обсуждается идея создания специализированного туристического экспресс-маршрута в Терiberку, по которому гости смогут добраться до побережья Северного Ледовитого океана без остановок в близлежащих населенных пунктах. Идея интересная, особенно учитывая, что в пик сезона посмотреть на северное сияние и китов приезжают до 13 тыс. человек в сутки. Предложение понравилось губернатору Мурманской области. В компании надеются, что в тандеме с областными властями оно воплотится в жизнь.

Кроме того, АО «Мурманскавтотранс» возвращается к обслуживанию Мончегорской агломерации. В 2022 году возобновился первый маршрут в рамках государственного контракта, и на линию вышли 4 новых автобуса большого класса. Благодаря этому местный филиал – автоколонна № 1442 – в буквальном смысле слова возродился. На сегодняшний день предприятие обслуживает 10 маршрутов, один из которых в июне 2024 года запущен в сторону Рамозера.

### У ремонтной зоны свои законы

Отметим также, что компания вкладывает значительные средства в ремонт производственных помещений. Ряд зданий был построен в 70–х годах прошлого века, поэтому внимания требовали и крыши, и потолки, и стены. Более того, необходимо было пересмотреть конструктивные решения, так как большие 3–метровые окна не позволяли достаточно прогревать пространство и цеха превращались в настоящий холодильник. Так, в Апатиты рабочие заменили все окна, уменьшив их размер, обновили перекрытия, привели в порядок крышу, сделали потолки. В результате здание стало



более энергоэффективным, значительно сократился расход электроэнергии на обогрев.

Традиции качественной работы сохраняются и совершенствуются. Весь подвижной состав ремонтируется собственными силами. За последние три года специалисты нашли подход даже к китайским Higer, отказавшись отправлять новые автобусы на техобслуживание к ближайшему дилеру в Петрозаводск.

Недавно в лизинг приобрели новый бензовоз, мойку для автобусов, заправочную станцию, обновили технический транспорт малого класса. С 2023 года налажена и новая схема технического обслуживания. Раньше каждый филиал останавливал работу автобуса на несколько дней для прохождения технического обслуживания в своей дебри, а сейчас перерыва нет. Вся ремонтная логистика выстроена таким образом, чтобы машина могла пройти техническое обслуживание на любой ремонтной базе АО «Мурманскавтотранс». Например, Higer, выехавший из Мурманска в Апатиты, делает это во время пятничного перерыва в местном филиале, где есть все необходимое для проведения работ.

– В 2023 году было достаточно трудно перейти с простых в ремонте автобусов MAZ модели 103 на автобусы с большим количеством электрооборудования, – вспоминает Илья Демидович. – Но справились и с этим. Правда, потратили серьезные средства на закупку необходимого диагностического оборудования, одновременно пополнив штат грамотными специалистами. Хотя кадровая проблема все еще имеет место.

### И все же кадры – это главное

Особенно остро стоит проблема с водителями. Так, сегодня Мурманскавтотранс, по предварительным подсчетам, готов принять на работу минимум 70 водителей. Также не хватает специалистов узкого профиля: автомехаников, электриков, сварщиков. Поэтому предприятие привлекает профессионалов всеми доступными методами. А что сегодня главное? Достойная зарплата и комфортные условия труда. – Наши ребята работают в тепле и при хорошем освещении, – говорит Илья Демидович, – все необходимые инструменты и оборудование регулярно обновляются. В наличии качественная спецодежда, средства индивидуальной защиты



и многое другое. А еще мы пришли к выводу, что лучше брать людей с накопленным опытом, получая при этом эффективность работы намного выше, пусть и увеличивая затраты на оплату труда.

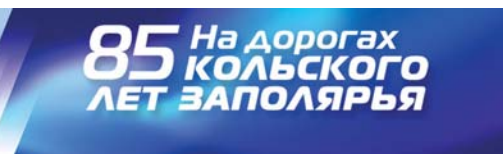
– Мы принимаем на работу водителей категории В и С и сразу отправляем их на обучение категории Д за счет компании в автошколах, расположенных рядом с нашими филиалами, – рассказывает генеральный директор АО «Мурманскавтотранс» Зоя Фатова. – Условно одно – отработать у нас минимум три года. Сотрудников ищем

и среди тех, кто приехал в регион работать вахтовым методом. Им компания готова не только оплатить обучение, но и компенсировать стоимость аренды жилья.

В разные годы 103 сотрудника предприятия были награждены орденами, 95 – медалями, 28 сотрудников присвоено звание «За заслуги перед регионом», 242 специалиста отмечены отраслевыми наградами, свыше 400 сотрудников внесены в «Книгу Почета» АО «Мурманскавтотранс». Первыми из награжденных стали водитель автобуса Кандалакско-

го АТП А. Левкин, водитель автобуса АК 1118 А. Минин, водитель Мурманского пассажирского АТП М. Муратов, водитель АК 1505 А. Поляков, токарь Мурманского ЦАРМ В. Набокин и кондуктор Кировского АТП А. Ивина.

В результате кропотливой работы всего коллектива сегодня АО «Мурманскавтотранс» – это качественный сплав зрелого опыта и молодости, устоявшихся традиций и полезных нововведений, взвешенного подхода к решению проблем и способности к эффективному преодолению трудностей.







# Стратегический подход

к развитию комфортной городской среды города-героя



Реализация планов развития Мурманской области дает свои результаты. В столице Арктики активно создается комфортная городская среда, обновляется парк общественного транспорта и совершенствуется инфраструктура. О том, каким Мурманск должен стать в ближайшем будущем, рассказал глава городской администрации Юрий СЕРДЕЧКИН.

## – Юрий Валерьевич, как происходит преобразование города-героя Мурманска?

– Администрация Мурманска работает в тесном и эффективном взаимодействии с правительством области. Благодаря региональной поддержке в рамках плана «На Севере – жить!», инициированного губернатором Андреем Чибисом, реализуется целый комплекс мероприятий, направленных на улучшение качества жизни мурманчан, решаются задачи приоритетного развития региона и столицы Кольского Заполярья. План действительно разносторонний и очень детальный, ведь составлен на основе обращений тысяч жителей как города, так и области. В этом году он будет актуализирован: жизнь меняется, корректируются и запросы людей. Важно их услышать и действовать.

Что касается дорожного хозяйства, то в рамках стратегического плана «На Севере – жить!» реализуется множество мероприятий по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог, тротуаров, перекрестков, устройству пешеходных связей, замене наружного освещения, обновлению парка подвижного состава, нацеленных на улучшение облика, комфорта и безопасности города Мурманска.

## – Помогает в этом национальный проект «Безопасные качественные дороги»? И как согласуются между собой план развития «На Севере – жить!» с пятилетним планом дорожной деятельности?

– И национальный проект, и региональный план «На Севере – жить!» посвящены общей цели – улучшению качества жизни, поэтому они так созвучны и во многом дополняют друг друга. По результатам расчета индекса качества городской среды за 2023 год, Мурманск входит в пятерку крупных и больших городов, благоприятных для жизни, несмотря на условно дискомфортный климат. При этом специалисты оценивают и качество улично-дорожной сети. Отмечу, что развитие транспортной инфраструктуры важно как с точки зрения улучшения облика города, так и в части повышения уровня безопасности дорожного движения.

В рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги» в период с 2019 по 2023 год на территории Мурманска выполнены работы по капитальному ремонту и ремонту дорог общего пользования местного значения на 126 участках протяженностью 76,24 км. В 2024 году планируем провести ремонт еще на 27 отрезках общей протяженностью 14,5 км. Эти и другие мероприятия по ремонту дорог, средства на которые дополнительно выделяются го-

роду-герою из областного бюджета при поддержке губернатора Андрея Чибиса, были включены в План мероприятий по приоритетным направлениям развития Мурманской области до 2024 и на период до 2030 года «На Севере – жить!», а также в пятилетний план дорожной деятельности Мурманской области на 2024–2028 годы.

## – Как оцениваете состояние улично-дорожной сети Мурманска?

– На территории города расположено более 205 км автомобильных дорог общего пользования местного значения. По итогам проведенной в 2023 году инструментальной диагностики в нормативном состоянии находятся 77% из них. Это не личные впечатления, а объективная оценка.

В текущем году в рамках ремонтной кампании планируем провести работы на 50 участках дорог и тротуаров общей протяженностью 28,3 км, завершим капитальный ремонт двух сложных отрезков – на ул. Героев Рыбачьего и на ул. Подгорная, – который включает в себя устройство ливневой канализации, пешеходной связи, автопарковок и наружного освещения. На состоянии дорожного полотна в этих местах часто и справедливо обращали внимание водители, поэтому ремонт выполняем основательный: на обоих объектах работы выполняем в два этапа в течение двух лет.

## – В городе совершенствуется система наружного освещения, что особенно важно во время полярной ночи. Как это отражается на безопасности дорожного движения?

– Активно занимаемся решением проблемы освещенности на дорогах и во дворах Мурманска. В городе, где 40 дней длится полярная ночь, это вопрос первоочередной важности. В сентябре 2023 года ММБУ «МурманскГорСвет» с ПАО «Россети Северо-Запад» заключен энергосервисный контракт, в рамках которого в настоящее время осуществляется поэтапная замена существующих натриевых и ртутных светильников, находящихся в муниципальной собственности, на светодиодные с более высокой светоотдачей. До конца июня текущего года предусмотрена замена более 10 тыс. устаревших моделей на участках улично-дорожной сети, общественных или дворовых территорий на энергоэффективные светодиодные. Реализация энергосервисного контракта не ведет к увеличению расходов бюджета на наружное освещение. Экономия, полученная в результате энергосервисных мероприятий, распределяется между исполнителем и



заказчиком. Хорошая видимость чрезвычайно важна для безопасности на дорогах. Белый свет позволяет водителям быстрее и на большем расстоянии обнаружить движение по обочине дорог, четко видеть дорожную разметку, знаки и других участников движения. Освещенность снижает вероятность возникновения «спящего эффекта» при встрече с другим автомобилем, когда свет фар отражается от смежных поверхностей.

## – Как идет обновление парка общественного транспорта?

– Одним из наиболее ярких результатов работы по плану «На Севере – жить» мы считаем обновление подвижного состава АО «Электротранспорт», нашего крупнейшего перевозчика. Очередной этап реализован при поддержке Президента и Правительства РФ. Мурманску переданы 23 новых автобуса, и на сегодняшний день они обслуживают 4 городских маршрута регулярных перевозок. В прошлом году ко Дню города, благодаря поддержке губернатора Андрея Чибиса, Мурманск получил 30 троллейбусов. А в целом за период с 2021 по 2023 год приобретены 124 единицы общественного транспорта, в числе которых 55 троллейбусов и 69 автобусов. Обновили 63% парка, и весь приобретенный транспорт оформлен в едином и узнаваемом стиле. В 2024 году для Мурманска планируется закупить еще 20 единиц: 11 троллейбусов и 9 автобусов

большого класса. В итоге средний возраст техники в парке составит менее четырех лет.

Мурманский троллейбус не только самый северный в мире, у нас очень комфортный и современный общественный транспорт. Мурманчане отслеживают расписание движения с помощью сервиса «Транспорт Севера», также информация размещается на электронных таблицах, установленных на современных остановочных комплексах.

## – Поделисьте планами: как будет развиваться Мурманская агломерация?

– Мурманская агломерация является перспективным регионом со значимым социально-экономическим потенциалом. Летом 2023 года во время визита в Мурманск Президент России Владимир Путин поддержал инициативу губернатора региона Андрея Чибиса о развитии опорных городов и населенных пунктов Арктики. К 1 июля мастер-планы должны быть представлены главе государства, а до 1 октября – полностью сформированы планы долгосрочного социально-экономического развития арктических городов до 2035 года.

Сейчас вместе с правительством региона и федеральными коллегами работаем над тем, чтобы при формировании мастер-плана развития Мурманской агломерации предусмотреть ответы на все запросы людей и учесть их потребности. Сделать так, чтобы город

становился все более комфортным для жизни, развивался и процветал. Для этого активно проводятся опросы людей, стратегические сессии, а идеи проходят широкое общественное обсуждение. В сотрудничестве с документами стратегического и пространственного развития территорий планируется предоставить ряд мер государственной поддержки, направленных на сохранение опорных пунктов как важнейших населенных центров Арктики. Перечень мероприятий будет включать в себя предложения по созданию комфортной городской среды и ликвидации последствий в части сокращения численности населения в последние десятилетия, предусматривает обеспечение социально-экономического развития квалифицированных кадров.

Повышение объема инвестиций из федерального бюджета крайне важно для развития города-героя, вошедшего в Мурманскую агломерацию, для создания достойной инфраструктуры. В ходе проработки мастер-плана городом предложена концепция развития транспортной сети, которая предполагает развитие улично-дорожной сети, повышение уровня безопасности движения за счет реконструкции светофорных объектов, построение системы ИТС, обновление парка общественного транспорта, а также совершенствование пешеходной и велосипедной инфраструктуры.







# Сохранить и приумножить

## Дорожное хозяйство Мурманска – в надежных руках

## С акцентом на новые технологии

### В Мурманске совершенствуется система безопасности дорожного движения



С каждым годом в городе-герое Мурманске увеличивается количество машин, плотность потока и его интенсивность и, как следствие, значительно возрастает число заторов и автомобильных пробок, поэтому в организации движения так важен комплексный подход, включающий в себя и заботу о качестве дорожного покрытия, и оптимизацию транспортных потоков, в том числе качественную, без сбоев работы светофоров. О том, какие меры предпринимаются для повышения уровня безопасности дорожного движения, рассказал заместитель главы администрации города Мурманска – председатель комитета по развитию городского хозяйства Никита Нерубашенко.

– В прошлом году в Мурманске была внедрена автоматизированная система управления дорожным движением, состоящая из целого комплекса программно-технических средств и мероприятий. Главная задача АСУДД – повысить эффективность регулирования дорожного движения на светофорных объектах, снизить суммарные задержки транспортных средств на пересечениях, количество вредных выбросов и, конечно, обеспечить комфорт и безопасность для всех участников дорожного движения.

На сегодняшний день к АСУДД столицы Арктики подключены 12 светофорных объектов в областном центре. И работа в этой части будет продолжена. Мы готовимся к проекту построения АСУДД по всему городу на 152 светофорных объектах. Предложение уже внесено в мастер-план развития Мурманской агломерации, завершение разработки которого состоится до конца текущего года.

Напомню, что разработать мастер-планы развития опорных городов Арктической зоны Правительству РФ поручил Президент России Владимир Путин.

Еще одним важным пунктом, который нельзя игнорировать в стремлении обеспечить мурманчанам безопасность на улично-дорожной сети, является разметка. В силу климатических особенностей обозначение наземных пешеходных переходов в зимний период часто кроется под слоем снега, поэтому с 2021 года на дорогах города-героя Мурманска устанавливается оборудование для проецирования зебры на проезжую часть. В условиях северного города, полярной ночи, а также в сложных зимних погодных условиях такая световая индикация весьма эффективна, позволяет дополнительно подсветить пешеходные зоны и, как следствие, повысить безопасность дорожного движения. На сегодняшний день проекционным оборудованием оснащены 53 пешеходных перехода. Работа в этом направлении будет продолжена.

Новой мерой для заповяряного города, предпринимаемой муниципальной командой, стало автоматизированное управление уличным и дорожным освещением. «Умная» технология, реализованная в 2023 году, способна самостоятельно принимать решение о необходимости включения или выключения света в зависимости от времени суток и количества естественного света.



Мурманск не зря называют столицей Арктики. Короткое лето Заполярья и большие перепады температуры в зимний период требуют особого подхода к ремонту и содержанию автомобильных дорог и объектов благоустройства. С 2010 года решение этих задач возложено на профессионалов ММБУ «Управление дорожного хозяйства».

В оперативном управлении учреждения 450 автомобильных дорог общей протяженностью более 205 километров, 7 искусственных мостовых сооружений, 2 подземных пешеходных перехода, 405 пешеходных лестниц, 131 500 погонных метров ливневой канализации, 16 750 погонных метров хозяйственно-бытовой канализации и памятные места воинской славы города-героя Мурманска. К последним – особое внимание. Так, сегодня специалисты «Управления дорожного хозяйства» готовятся провести реконструкцию известного на весь мир мемориального комплекса «Защитникам Советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов», который мурманчане ласково называют «Алеша». Монолитная статуя советского солдата высотой вместе с постаментом 42,5 метра уступает в России лишь волгоградскому монументу «Родина-мать зовёт!». Ожидается, что подрядчики отреставрируют саму скульптуру и проведут реконструкцию всей территории комплекса вместе с подъездами. Впрочем, детали станут известны уже после разработки проектно-сметной документации.

### Успеть за 140 дней

Основные силы учреждения задействованы в работах на улично-дорожной сети. «Особенность в коротком периоде благоприятных погодных условий. У дорожников Кольского Заполярья есть всего 140 дней устойчивой положительной температуры окружающего воздуха, из которых почти треть занимает дождливая погода. Для выполнения контрактных обязательств подрядчикам приходится буквально «ловить» каждый благоприятный день», – говорит Денис Рысев, директор ММБУ «Управление дорожного хозяйства». – Поэтому важно выстроить такую систему взаимодействия, при которой специалисты, работающие по понятным правилам и обеспеченные необходимыми ресурсами, смогут эффективно выполнять поставленные задачи».

Для поддержания дорог в нормативном состоянии за короткий период в городе выполняется существенный объем дорожно-ремонтных работ. Учреждение ежегодно обеспечивает заблаговременную контрактацию, сроки которой позволяют подрядчикам уверенно планировать и готовить свои ресурсы к работам на каждом объекте. Любой срыв производственного процесса грозит отставанием от графика, что недопустимо, учитывая возможное наступление заморозков в осенний период.

Ежегодно в Мурманске реализуются мероприятия национального проекта «Безопасные качественные дороги». В этом сезоне предстоит привести в порядок 27 участков общей протяженностью чуть более 14 километров в самых разных районах города. Прямо сейчас работы идут на отрезке улицы Гвардейская протяженностью 1,3 километра. Объект ждал капитального ремонта около двух лет, и сейчас специали-



сты «Управления дорожного хозяйства» снимают верхний слой износа покрытия, после чего выравнивают поверхность, заделывают выбоины и укладывают новый асфальтобетон толщиной 5 сантиметров. Обновятся и тротуары. В нескольких местах проектировщики скорректировали радиусы, чтобы пользоваться пешеходными зонами стало удобнее. Кроме того, на протяжении всего участка появятся новые бортовые камни, дорожные знаки и пешеходные ограждения. В целом на проезжей части будет заменено свыше 13 тысяч квадратных метров асфальтобетонного покрытия и еще более 4 тысяч «квадратов» на тротуарах.

Также большой объем дорог обновляется на средства областного дорожного фонда в рамках регионального стратегического плана «На Севере – жить!», инициированного губернатором Мурманской области Андреем Чибисом. Кроме этого, учреждение своими силами планирует выполнить ремонт асфальтобетонного покрытия общей площадью проезжей части более 50 тысяч квадратных метров.

Для увеличения межремонтных сроков дорожники заменяют верхний слой асфальтобетонного покрытия проезжей части, что за счет восстановления ровной поверхности позволяет существенно снизить динамические нагрузки на конструкцию дорожной одежды. Замена слоя износа не только существенно увеличивает межремонтный срок, но и обеспечивает водителям комфортные и безопасные условия движения. В части случаев задача успешно достигается за счет укрепления нижних слоев дорожной одежды. Так, в период с 2019 по 2021 год при ремонте улиц Юрия Смирнова, Алексея Хлобыстова, Планерной, Нахимова и проезда Автопарковый устройством нижнего слоя выполнялось из укрепленного минеральным вяжущим материала. Данные участки по настоящее время находятся в нормативном техническом состоянии. Кроме этого, положительный эффект дает устройство ливневой канализации, которая обеспечивает отведение талых и ливневых вод с поверхности проезжей части и существенно снижает уровень грунтовых вод на подходах. Один из недавних примеров – устройство нового участка «ливневки» на улице Кооперативная в районе перекрестка с Кольским проспектом.

Внедряются и новые технологии. В ближайшие годы в городе появятся велосипедные и пешеходные дорожки с покрытием из жидкого битумно-полимерного материала, включающего вторичное сырье – продукт измельчения старых автомобильных шин до фракции резиновой крошки. Помимо этого,

Мурманск начинает применять технологию RAP – повторное использование измельченного лома старого асфальтобетона. Специалисты «Управления дорожного хозяйства» разработали порядок получения, перемещения, хранения и повторного использования асфальтогранулята, а в прошлом году из этого материала были выполнены верхние слои покрытия автомобильной стоянки на улице Ленинградская. В перспективе учреждение планирует применять гранулят в качестве добавки при производстве новых асфальтобетонных смесей.

Не забывают здесь и о том, что в короткий сезон работы выполняют не только дорожники, но и сетевые ресурсоснабжающие организации. От исправности подземных сетевых коммуникаций напрямую зависит сохранность дорожной инфраструктуры, поэтому перед обновлением того или иного участка дорожно важно завершить ремонт прилегающих подземных сетевых коммуникаций. При планировании работ по ремонту улично-дорожной сети в обязательном порядке запрашиваются графики работ сетевиков, который в обязательном порядке учитывается при составлении сводного календарного плана работ. Вопрос взаимодействия дорожников и сетевиков при реализации программы ремонтов находится на особом контроле главы администрации города Мурманска Юрия Сердечкина.

### С контролем качества

За последние 5 лет только в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» в городе отремонтировано 73,6 километра дорог и тротуаров, что позволило существенно поднять показатель соответствия улично-дорожной сети нормативным требованиям.

Грамотное планирование программы ремонтов улично-дорожной сети с учетом инструментальной диагностики позволяет не растерять достигнутое. Учреждение постоянно контролирует качество гарантийных участков. Так, с 20 апреля 2024 года специалисты «Управления дорожного хозяйства» приступили к обследованию 102 участков общей протяженностью более 59 километров, отремонтированных за последние четыре года в рамках федеральных, областных и муниципальных программ. В случае выявления дефектов подрядчик должен будет устранить их за свой счет в рамках гарантийных обязательств.

Продолжение на 12-й стр.





Окончание.  
Начало на 11-й стр.

«С подрядчиками, которые не исполняют гарантийные обязательства, активно ведем претензионно-исковую работу, – говорит Денис Рысев. – Часто приходится ремонтировать гарантийные участки силами учреждения с последующим предъявлением понесенных затрат нерадивым организациям в судебном порядке. Например, два года назад на основании зафиксированных нашими специалистами фактов неисполнения гарантийных обязательств со стороны подрядчиков Федеральной антимонопольная служба признала эти организации недобросовестными поставщиками». Такой подход позволяет подтянуть уровень дисциплины, поэтому сегодня, понимая жесткую позицию учреждения, исполнители контрактов самостоятельно устраняют многие проявляющиеся весной дефекты еще до контрольного обследования.

Постепенно к контролю качества подключается искусственный интеллект. В 2023 году специалисты ММБУ «Управление дорожного хозяйства» тестируют работу автономного мобильного программно-аппаратного комплекса по контролю технико-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, объектов инфраструктуры и благоустройства. Интеллектуальная система способна за короткий промежуток времени обработать большой объем данных с минимальным влиянием человеческого фактора. В частности, она непрерывно сравнивает изображения элементов улично-дорожной сети с эталонными значениями и выдает информацию о недостатках содержания с привязкой к местности и сводом в таблицу контроля. Искусственный интеллект способен распознавать большой набор дефектов как в летний, так и в зимний периоды: истертая дорожная разметка; поврежденное асфальтобетонное покрытие; отсутствие или повреждение бордюрного камня; наличие снега и мусора на проезжей части; неочищенная от снега или песка пешеходная зона; переполнение уличных мусорных

корзин; неудовлетворительное состояние дорожных знаков; наличие граффити, несанкционированной рекламы и листовок; неработающие фонари уличного освещения; аварийные ямы покрытия проезжей части и многие другие факты ненормативного состояния объектов. Тестовый период показал, что комплекс является эффективным инструментом для оценки работы подразделений, ответственных за содержание городских территорий.

### В борьбе за чистоту!

Денис Евгеньевич обращает внимание, что визуальным восприятием качества работы дорожников в глазах жителей часто является наличие песка и мусора вдоль проезжей части, поэтому с 2022 года среднесменный выход уборщиков территорий увеличен с 60 до 90 человек. Также выполняется механизированная очистка проезжей части вакуумными машинами, а в летний период учреждение использует специальное моющее средство. Универсальный низкопенный экологически чистый шампунь дает возможность устранить с асфальтобетонного покрытия остатки противогололедных реагентов, масляные и жировые загрязнения, налет выхлопных газов и пыли, которые не смываются обычной водой. Все это положительно сказывается на снижении запыленности окружающего воздуха и улучшает экологическую обстановку.

Идет и работа над совершенствованием системы водоотвода. Каждую весну учреждение обеспечивает проведение противопаводковых мероприятий (выполняются работы по подготовке системы поверхностного водоотвода и сетей ливневой канализации, ежедневно контролируются уровни поверхности воды водоемов города, а также состояние низинных участков дорог). «С одной стороны, содержание улично-дорожной сети регламентировано единым ГОСТ, действующим от Сочи до Мурманска, от Калининграда до Хабаровска, с другой – природно-климатические особенности Кольского Заполярья вносят в работу дорож-



ников существенные коррективы. Например, весной резкое начало интенсивного таяния снега требует очистки системы водоотведения в кратчайший промежуток времени, поскольку неконтролируемый интенсивный паводок может привести к подтоплению участков улично-дорожной сети и разрушению дорожной инфраструктуры», – поясняет директор «Управления дорожного хозяйства».

При этом нельзя забывать о нестандартных грунтовых условиях Кольского полуострова. На территории Мурманска почва состоит из измельченных твердых кристаллических элювиальных пород (остроугольные обломки скальной породы, пески крупной и средней зернистости, гравий), тогда как глинистые грунты практически отсутствуют. Инфильтрация поверхностных вод высокая – талые и дождевые воды быстро впитываются в грунт, после чего формируют движущиеся с высокой скоростью грунтовые потоки, выход которых происходит в низинных местах, образуя мощные наводки и разрушения в зимний период. Поэтому при разработке проектно-сметной документации на капитальный ремонт и реконструкцию участков улично-дорожной сети «Управление дорожного хозяйства» уделяет особое внимание вопросам ремонта существующих и строительству новых участков системы водоотведения. Часто ремонт «ливневки» производится силами учреждения. Кроме того, при планировании программы работ по ремонту учреждения в обязательном порядке уделяет особое внимание восстановлению бордюрного камня.

Зимой низкие температуры воздуха в Мурманске часто сопровождаются снегами, при этом эффективность действия химических реагентов по причине морозов низкая. Остается только расчищать проезжую часть от снега и обрабатывать песком, хотя многие участки и вовсе содержатся в снежном накате. Наиболее значимыми при выполнении работ по содержанию являются магистральные улицы города с высоким интенсивным скоростным движением автотранспортного транспорта. Среди

них проспекты Ленина, Кольский, Героев-Североморцев, улицы Кирова, Шмидта, Челюскинцев, Панина, Подгорная, Полярные Зори и Планерная.

Также следует отметить еще одну особенность содержания – это отсутствие в приграничных к городу карьерах мелкозернистого песка. Для приготовления противогололедных материалов дорожники вынуждены использовать средне- и крупнозернистый песок, который по причине недостаточности удельной поверхности зерен удерживает химический реагент лишь непродолжительное время. Однако не стоит забывать, что крупнозернистый гранитный песок является абразивом и способствует ускоренному истиранию асфальтобетонного покрытия проезжей части и горизонтальной разметки.

Свои особенности диктует горный скальный рельеф территории города-героя Мурманск. На балансе учреждения находится 405 пешеходных лестниц различной конструкции. Их содержание, техническое обслуживание и ремонт требуют привлечения значительного количества работников ручного труда. После очистки лестниц от снега часто природа снова замедляет их снегом, из-за чего работникам приходится вновь выходить на сверхнормативную расчистку (зачастую в ночное время). Наличие больших продольных уклонов проезжей части также накладывает свои особенности при выполнении работ по укладке и уплотнению асфальтобетонных смесей.

### Обновление парка техники

Для выполнения работ по ремонту и содержанию улично-дорожной сети учреждение располагает 242 единицами специальной техники и оборудования, из которых 113 машин предназначены для содержания дорог в зимний и летний периоды, 74 используются для круглогодичного содержания и ремонта дорог в зависимости от установленного навесного оборудования, 15 – для ремонта дорог в летний период, 14 представляют

собой легковой автотранспорт, а 26 – вспомогательную технику и оборудование.

«Губернатор Мурманской области Андрей Чибис и глава администрации города Мурманска Юрий Сердечкин активно участвуют в обновлении парка специальной техники учреждений, – рассказывает Денис Рысев. – Так, за период с 2022 по 2023 год за счет средств гранта губернатора Андрея Чибиса, субсидий Мурманской области и муниципалитета предприятие получило 42 единицы специальной техники и оборудования для ремонта и содержания автомобильных дорог. Отдельно стоит отметить поставку и ввод в эксплуатацию новой тяжелой дорожной фрезы XCMG-2005K, использование которой дает возможность оперативно выполнять замену верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на полную ширину проезжей части».

Учреждение постепенно отходит от классического ямочного ремонта «картами» к полной замене верхнего слоя асфальтобетонного покрытия на всю ширину проезжей части, что позволяет добиться ровности поверхности и создает максимально комфортные условия для водителей. В настоящее время активно усиливаются дорожно-ремонтные мощности. В частности, закуплен новый асфальтоукладчик и дорожные катки для уплотнения асфальтобетонной смеси. Готовится поставка нового автогудронатора. Ожидается, что в будущем существенный объем работ по ремонту асфальтобетонного покрытия города будет выполняться силами учреждения быстро, без занимающего время этапа конкурентного определения подрядной организации.

В парке есть и другие новинки. В прошлом году в эксплуатацию успешно введен конвейерный смеситель компонентов противогололедных материалов белорусского производства. Установка позволяет выполнить равномерное учетное смешивание нескольких ингредиентов в единую смесь заданных параметров, что исключает неравномерность смешивания и прочие ошибки, обеспечивает учет расхода компонентов. Поставка и ввод в эксплуатацию новых прицепных







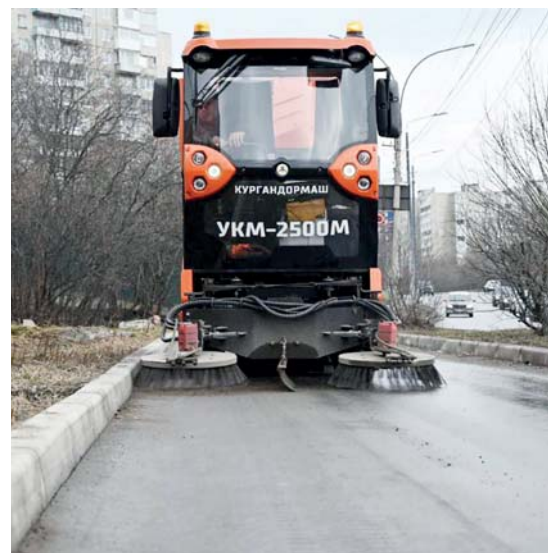
подметально-уборочных машин «Бродвей» позволили учреждению существенно ускорить процесс очистки улично-дорожной сети от смета и мусора в весенний период. Данные машины также успешно и эффективно используются при выполнении работ по очистке поверхности асфальтобетонного покрытия от асфальтовой крошки после фрезерования.

Отдельно следует отметить внедренную под руководством губернатора Мурманской области Андрея Чибиса систему мониторинга уборочной техники (СМУТ), которая позволяет планировать производственные задачи по содержанию автомобильных дорог и в режиме реального времени отслеживать работу специальной техники по выполнению этих заданий. В настоящее время проводятся работы по дальнейшей модернизации системы в части установки датчиков и проектированию наборов заданий по механизированной уборке территорий.

### Все решают кадры

Штатная численность предприятия – 750 человек, время от времени учреждение испытывает потребность в специалистах.

Особенно волнует директора учреждения текучесть кадров, которая наблюдается среди водителей и машинистов дорожно-транспортных машин: поколение пожилых и опытных специалистов уходит на пенсию. Руководство учреждения намерено решать проблему нехватки кадров комплексно. Опытных профессиональных работников предприятие старается обеспечивать дополнительными денежными выплатами, ставить на ответственные участки работ, и параллельно с этим организовывать обучение специалистов по направлениям деятельности, закупать новую технику, увеличивать объемы работ сверх муниципального задания на коммерческой основе, приобретать более качественную спецодежду и обувь, ремонтировать производственные помещения, организовывать нематериальные составляющие мотивации работников. Во время сезонных работ нагрузка на предприятие возрастает. Здесь на помощь приходит областная программа «Работа рядом» – на базе учреждения ежегодно организовываются дополнительные рабочие места для трудоустройства подростков на период летних каникул. Вопрос занятости школьников находится на особом контроле главы администрации города Мурманска Юрия Сердечкина, ежегодно количество таких рабочих мест увеличивается. В прошлом году их было 50, в этом – 75. Более того, из-за высокого спроса на трудоустройство в учреждение в рамках губернаторского проекта «Работа рядом» со стороны учащихся школ и их родителей администрация областного центра готова увеличить количество временных рабочих мест до 100 с 1 июля этого года. Привлечение подростков к уборке помогает выдерживать высокий уровень чистоты территории города-героя Мурманска.







# Не только сохранить, но и привести в порядок

Это задача Мурманскавтодора на региональной сети



Общая протяженность автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения в Мурманской области составляет более 1800 км. Их управлением и планированием развития занимается Государственное областное казенное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области. О состоянии автодорог в регионе и задачах, стоящих перед управлением, рассказывает начальник Мурманскавтодора Дмитрий ИГНАТОВ.

**– Дмитрий Владиславович, выход из зимы и начало весенне-летних работ для дорожников – очень значимый период. В этом году для многих регионов он ознаменовался борьбой с паводками. Как обстоят дела в Мурманской области?**

– Действительно, зимний период для нашего региона является довольно сложным для эксплуатации дорог и организации движения из-за ряда климатических особенностей. Мурманскую область относят к району трудной снегоборьбы, особенно это относится к незащищенным районам Териберки и Турманного. Преобладание сильных ветров и интенсивных метелей приводит к систематическим снежным заносам. Однако благодаря слаженной работе и хорошей оснащённости наших подрядных дорожных организаций, а также взаимодействию с оперативными службами минувший зимний сезон прошёл без эксцессов, закрытый дорог из-за погодных условий было меньше. Напомним, что содержанием сети занимаются несколько подрядных организаций: направлением «Север» и «Восток» – ООО «Север Строй», а «Центр» и «Юг» – ООО «Кольское дорожное управление».

Отдел технадзора Мурманскавтодора проводит постоянный контроль за зимними работами, а также контролировал подготов-

ку региональной сети автодорог к весеннему паводку. До начала таяния снега подрядчики выполнили весь необходимый комплекс работ, осуществляли круглосуточный контроль потенциально сложных и проблемных водотоков. Силами дорожников были открыты 2233 водопропускных трубы, подготовлены к паводку 119 мостов. Оперативная информация о состоянии дорог и закрытии проезда размещалась на сайте Мурманскавтодора и в соцсетях. Из-за снижения несущей способности конструктивных элементов автодорог было введено ограничение движения транспортных средств на проезд по региональным автодорогам с 30 апреля по 29 мая. Предусмотрена установка временных дорожных знаков 3.12. «Ограничение массы, приходящейся на ось транспортного средства» (до 6 тонн).

Дорожники уделяли особое внимание ряду участков автодорог. Среди них – участок реконструкции автодороги Никель – Приречный – а/д «Лотта» с 30-го по 46-й км, на котором есть риски образования грунтового разрыва, что приводит к разуплотнению земляного полотна, образованию колеиности и к затруднению проезда в целом. Временное ухудшение проезда в весенний период наблюдается на автодороге Никель – Виртанями. 16 из 101 км имеют чернотощеночное покрытие и проходят практически в нулевых отметках. Так что при подъёме уровня паводковых вод в отдельных низменных местах возможен перелив воды через дорожное полотно. Ещё один сложный участок расположен на автоподъезде к селу Ковда. Если водосбросы через Ляхоминский гидроузел резко поднимут уровень реки Ковда, то земляное полотно на подходах к мосту через эту реку может быть разрушено. Это уже случилось, что приводило к прерыванию автомобильного сообщения с селом Ковда.

**– Как в целом сформирована программа дорожных работ на региональной сети?**

– Задача Мурманскавтодора – не только сохранить, но и постепенно привести в порядок все подведомственные нам дороги по мере выделяемого финансирования. Ежегодно выполняется комплекс работ, что позволяет сохранять дороги в нормативном состоянии. Так, в прошлом году выполнен ремонт покрытия на участках общей площадью почти 60 кв. км. Также выполнены работы по обустройству наиболее опасных участков автомобильных дорог дорожными ограждениями



барьерного типа общей протяжённостью 9644 пог. м, установлены 139 дорожных знаков, выполнено устройство недостающего наружного электрического освещения. Нанесена горизонтальная дорожная разметка на 15 региональных автомобильных дорогах, в том числе подъездах к районным центрам. Кроме того, отремонтированы семь мостов (через реки Малая Средняя, Средняя, Эйчч, Ваенга, Верес, Умба-Кети) и путепровод через железную дорогу на 25-м км автодороги Кировск – Коаша.

В предстоящем дорожно-строительном сезоне 2024 года в регионе продолжится дорожная кампания в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», инициированного Президентом России В. Путиным, которая будет включать в себя новые и переходящие объекты. Утвержден перечень объектов, подлежащих ремонту, капитальному ремонту, реконструкции.

Продолжаются работы на четырех крупных переходящих объектах. В этом году завершится реконструкция и капитальный ремонт автоподъезда к селу Териберка (км 10 – км 20, км 20 – км 35). На мостовом переходе через реку Большая Печенга на 32-м км автодороги Никель – Приречный – а/д «Лотта» и на мосту через реку Канентъявр на 49-м км дороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами будут также завершены мероприятия по реконструкциям.

В перечень региональных дорог, подлежащих ремонту в текущем году, вошли Кандалакша – Полярные Зори, Кола – Мурмаши и Умба

– Кандалакша. Запланирован ремонт выборочных участков общей протяжённостью 12 км.

На автомобильной дороге Кола – Серебрянские ГЭС (31 км) будет установлен автоматический пункт весогабаритного контроля (АПВГК). Он будет выполнять оперативное круглосуточное измерение весовых и габаритных параметров грузовых транспортных средств.

В перечень искусственных сооружений, где будут идти работы, – мостовой переход через Кольский залив, где запланирован ремонт дорожного покрытия на всем протяжении моста.

**– Если продолжить тему искусственных сооружений, то как в целом идет модернизация мостового хозяйства региона?**

– Большинство мостовых сооружений на региональных и местных автомобильных дорогах построенные в 50–60-х годах прошлого века, они проектировались в расчете на определенную нагрузку. С тех пор интенсивность дорожного движения увеличилась в десятки раз. Поэтому сейчас особое внимание уделяется обновлению мостов и путепроводов. В настоящее время на балансе Мурманскавтодора находится 119 мостовых сооружений общей протяжённостью 7,2 тыс. м. Модернизация началась несколько лет назад. В 2022–2023 годах были реконструированы три мостовых сооружения общей протяжённостью 105,36 пог. м, отремонтированы семь мостов общей протяжённостью 297,10 пог. м. Проведено обследование 22 мостов общей протяжённостью 860,71 пог. м.

В текущем году запланировано окончание реконструкции двух мостов, ремонт одного, планируется провести обследование 45 мостовых сооружений общей протяжённостью 2363,88 пог. м.

**– В числе предстоящих работ вы упомянули установку АПВГК. Какая работа ведется в этом направлении?**

– Мурманскавтодор осуществляет контроль за соблюдением требований законодательства к перевозке опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Это одно из важнейших составляющих мероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения. Эксплуатация транспортных средств со значительным перевесом или с превышением допустимых габаритов оказывает негативное влияние на дорожное полотно, снижая ресурс его эксплуатации. К тому же такое транспортное средство представляет потенциальную опасность для других участников дорожного движения, поскольку не соблюдаются эксплуатационные характеристики самого транспортного средства, что может привести к отказу тех или иных механизмов управления и, как следствие, являться причиной дорожно-транспортного происшествия.

Мы последовательно проводим работу по установке и оборудованию как автоматических, так и передвижных пунктов весогабаритного контроля. Так, в декабре 2022 года построен и введен в тестовую эксплуатацию первый на региональных дорогах области АПВГК, установленный на 24-м км автоподъезда к городу Апатиты. На данный момент завершается тестовая эксплуатация и подготовка системы передачи данных в Росдормониторинг и АП ИС ГАДН. С июня 2024 года АПВГК будет работать в штатном режиме. Работа комплекса в тестовом режиме уже дает представление о суммах штрафов за нарушение законодательства, которое предусматривает прогрессивную шкалу штрафных санкций пропорционально допущенному правонарушению.

Также в настоящее время в стадии проектирования находится второй АПВГК на автомобильной дороге Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами. Планируемый срок ввода в эксплуатацию – декабрь 2024 года. Одновременно ведется работа по проектированию дополнительных площадок для установки и эксплуатации передвижных пунктов весогабаритного контроля. В оперативном управлении учреждения имеются два таких комплекса. В следующем году запланировано расширение зон осуществления весогабаритного контроля как за счет введения в эксплуатацию нового АПВГК, так и за счет установки новых мест размещения ППВГК.







# По государственным контрактам

Оганес Геворкян: «Наша задача – делать свою работу хорошо»



Компания «Север Строй» занимает уверенные позиции на рынке дорожно-строительных работ Мурманской области. Сделав значительный технологический и кадровый рывок в 2020 году, «Север Строй» стал одним из ведущих игроков, который собственными силами выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ по государственным контрактам по ряду важнейших для Мурманской области объектов. Среди них – ремонт региональной автодорожной сети, реконструкция и капремонт автоподъезда к с. Терiberка и др. Об истории создания компании, задачах, которые она решает, и специфике работы на «северах» рассказывает в интервью генеральный директор ООО «Север Строй» Оганес ГЕВОРКЯН.

**Оганес Геворкян, расскажите, пожалуйста, об истории создания компании.**

– Группа компаний, основой которой является ООО «Север Строй», была образована в Мурманске в 2008 году, в группу компаний также входят ООО «Аквариум», ООО «МЕРАНОРД». Изначально она была ориентирована на выполнение частных проектов в области гражданского и промышленного строительства. Также был опыт выполнения работ для РЖД. В число видов деятельности входили мероприятия по благоустройству, строительство жилых и нежилых зданий, подготовка строительных площадок, производство электромонтажных, санитарно-технических, отделочных и прочих работ. Затем мы перераспределились на свой основной вид деятельности – строительство автомобильных дорог и автомагистралей. Для этого была усилена команда специалистов, закуплены современная дорожная и специализированная техника и механизмы, укомплектована дорожная лаборатория.

С 2020 года начали выполнять госконтракты по благоустройству территории и ремонту автомобильных дорог в муниципалитетах – городах Мурманск, Кандалакша, Полярные Зори, Кировск, Заполярный, населенных пунктах Лийнахамари, Тулома и др. Также появились более капиталоемкие проекты капремонта на участках региональной сети. Ежегодно портфель заказов пополняется новыми государственными контрактами, и у нас есть все технические и технологические возможности выполнять их качественно и в срок. Если говорить о результатах работы в 2023 году, то общая площадь выполненных работ составила 420 тыс. кв. м. В том числе по надрокету БКД – 111,4 тыс. кв. м дорог и 15,3 тыс. кв. м тротуаров.

**– Как сформирован портфель заказов на текущий год?**

– В настоящее время мы выполняем госконтракт по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в северной

и восточной части Мурманской области общей протяженностью чуть более 608 км (заказчик – ГОКУ по управлению автомобильными дорогами Мурманской области), а также 50 км в Первомайском округе города Мурманск (заказчик – Мурманское муниципальное бюджетное учреждение «Управление дорожного хозяйства»).

Также в портфеле заказов есть и более капиталоемкие проекты, где компания является генеральным подрядчиком. Это реконструкция автоподъезда к селу Терiberка на участке с 10–го по 20–й км, капитальный ремонт той же дороги с 20–го по 35–й км, реконструкция автодороги Апатиты – Кировск на участке с 2–го по 14–й км, ремонт моста через Кольский пролив и др. Кроме того, в рамках реализации надрокета БКД силами группы компаний в текущем году будет производиться ремонт автодорог на площади 105,6 тыс. кв. м и тротуаров площадью 8,1 тыс. кв. м.

**– Что представляет собой структура компании?**

– В структуру ООО «Север Строй» входят: ПТО, инженерно-геодезическая служба, механизированная группа, АБЗ, дорожная лаборатория. В настоящее время две производственные базы находятся рядом с Терiberкой, где сосредоточены техника и мощности для проведения работ по капитальному ремонту и строительству автоподъезда к Терiberке. Еще одна производственная база развернута на другом нашем объекте – рядом с городом Апатиты. Кроме того, созданы и работают производственные площадки для содержания региональной сети – в Мурманске, Терiberке, Туманном, Никель, Снежногорск. Все подразделения укомплектованы штатным персоналом – численность коллектива в пик сезона достигает 1 тыс. человек.

**– Традиционно считается, что содержание сети региональных автодорог не самый выгодный сегмент. Почему вы им занялись?**

– Действительно, такой вид работ, как содержание, как правило, является сопутствующим, который помогает обеспечить коллективу занятость в зимний период, когда не производится СМР и дорожные ремонты. Это особенно актуально для северных территорий, где теплое время года длится всего 3–4 месяца. Содержание не является высокорентабельным бизнесом, но тем не менее у нас есть возможность им заниматься и мы не отказываемся ни от какой работы. В области этот сегмент является довольно конкурентным, так что нам пришлось бороться за контракты по содержанию с другими участниками рынка.

**– Какие сильные стороны компании помогли выиграть?**

– Считаю, что сильные стороны должен оценивать заказчик. Наша задача как дорожной подрядной организации – выполнять свою работу хорошо. Мы системно подходим к достижению своих целей. В частности, существенные инвестиции вложены в модернизацию парка техники. Было закуплено необходимое количество машин и механизмов для содержания и дорожного строительства. На сегодня парк техники достигает 260 единиц – экскаваторы, грейдеры, дорожные катки, бульдозеры и др. Стараймся работать на совесть.

**– Как вы оцениваете состояние сети автодорог, содержанием которых занимается компания?**

– Напомню, что в нашем ведении – содержание сети региональных автомобильных дорог в восточной и северной части области. Это объективно наиболее сложные направле-

ния для эксплуатации дорог и организации движения в зимний период из-за особенностей погодных условий. Дело в том, что Мурманская область относится к району трудной снеговой зоны. Преобладание сильных ветров и интенсивных метелей приводит к тому, что снежные заносы образуются очень быстро, часто большой толщины и плотности. Наша задача – оперативное реагирование на ситуацию, очистка от снега и обеспечение беспрепятственного проезда по трассам. Иногда счет идет на минуты. Налажено постоянное взаимодействие наших групп с диспетчерской службой заказчика и службами экстренного реагирования, ГИБДД, МЧС.

Добавляет трудности то, что дорога к селу Терiberка (входит в сеть обслуживаемых дорог) – один из наиболее популярных туристических маршрутов региона в зимний период. Но зачастую неорганизованные группы передвигаются без сопровождения и не реагируют на предупреждения о перекрытии дороги. К счастью, зимний сезон 2023–2024 годов обошелся без ЧП и трагедий. Мы организовывали сопровождающие колонны как в одну, так и в другую сторону. Перекрытый дорожки также было сравнительно немного.

В целом состояние сети региональных автодорог удовлетворительное. Однако, как и во многих других регионах, на территории области долгое время сохранялось недофинансирование, и нормативные сроки проведения ремонтов оказались пропущены. Как следствие – много проблем возникает уже при осуществлении работ по содержанию, так как некоторые участки требуют повышенного внимания и более существенных затрат на приведение их в нормативное состояние.

Однако динамика финансирования отрасли в последние годы остается положительной как на федеральном уровне (в рамках надрокета БКД), так и на региональном. Финансирование ежегодно увеличивается, благодаря чему важные направления системно приводятся в нормативное состояние. Конечно, хотелось бы больше, но вопрос упирается в финансирование. В любом случае вектор регулятора выбран правильный и своевременный.

**– То есть направление на Терiberку на сегодняшний день находится на особом контроле заказчика?**

– Абсолютно верно. Масштабный проект реконструкции автоподъезда к Терiberке имеет колоссальное значение для развития этого знакового туристического объекта. Дорога протяженностью 41 км ранее была грунтовой. Благодаря различным дорожным программам, в том числе БКД, трассу поэтапно приво-

дят к нормативу. Уже произведен капитальный ремонт автоподъезда с 35–го по 40–й км. Покрытие участка было переведено из гравийного в асфальтобетонное. В 2020 году выполнен ремонт моста через реку Терiberка, а в 2021–м завершена реконструкция первых 10 км трассы – на участке устроили асфальтовое покрытие. В некоторых местах дорожное полотно было поднято на 6–8 м, что позволило сократить снегозапасность участка в зимний период.

В 2022 году наша компания приняла эстафету по приведению ее в норматив. В настоящее время мы продолжаем реконструкцию автоподъезда на участке с 10–го по 20–й км и капитальный ремонт с 20–го по 35–й км. К концу мая работы шли в полном объеме. Техники и людей достаточно, с завозом дорожных инертных материалов проблем нет, они все местные. Более того, у нас в собственности есть карьеры по добыче щебня, ПГС и песка. В случае, когда добываемых объемов не хватает, мы обращаемся к проверенным поставщикам.

Нашими силами были произведены бурозрывные работы в объеме 80 тыс. куб. м, выторфовка болот в объеме 6 тыс. куб. м, устройство земляного полотна – более 360 тыс. куб. м. Также мы укрепили обочины на площади более 58 тыс. кв. м, произвели устройство более 100 локальных очистных сооружений и водоотводных лотков на площади порядка 16 тыс. кв. м.

Вопрос возникает по другим позициям – топливу и битуму, стоимости которых непредсказуемо растет год от года. Не стал исключением и нынешний сезон. К тому же есть особенности с логистикой: Мурманская область – это тупиковый регион и сроки доставки того же битума значительно увеличиваются. Чтобы снивелировать эти проблемы, мы решили в два раза увеличить объемы собственных битумных хранилищ для подстраховки на случай, если будут какие-то задержки по поставкам.

**– Какие еще вызовы есть в дорожной отрасли на сегодняшний день?**

– Основной вызов для дорожного строительства в области, как я уже сказал, это климатические особенности региона. К примеру, в конце мая в Мурманске может идти снег и уже в конце сентября устанавливаются заморозки. Это значительно удорожает все процессы и сокращает время производства работ. Чтобы уложиться в контрактные сроки, необходимо максимально точно организовать все производственно-логистические процессы, минимизируя простои и ошибки.

Еще она проблема – дефицит кадров. Он наблюдается не только в подрядных дорожных организациях региона, но также и в структурах

заказчика. У нас не хватает как ИТР, так и линейного персонала, механиков, машинистов, водителей, дорожных рабочих. Конечно, мы справляемся и решаем проблему по мере возможности – приглашаем специалистов из всех регионов и из ближнего зарубежья. Основной состав работает вахтовым методом. Стараймся обеспечить сотрудникам все необходимые бытовые условия на достойном уровне при полном соблюдении трудового законодательства.

**– Как вы видите решение кадровой проблемы?**

– Это системная проблема, и ее невозможно решить усилиями одного предприятия. Тем не менее со стороны профессионального дорожного сообщества мы прилагаем усилия, чтобы как-то снять кадровую напряженность. Так, в 2022 году совместно с коллегами-дорожниками ООО «Север Строй» профинансировал создание в Мурманском арктическом университете открытие дорожного направления. Весной 2024 года для студентов, обучающихся по направлению «автомобильные дороги», свои двери открыла новая дорожная лаборатория, укомплектованная современным оборудованием. Это должно повысить интерес молодых людей к дорожной отрасли. Также мы приглашаем школьников, абитуриентов и студентов на экскурсии на наше предприятие и АБЗ, рассказываем о работе, отвечаем на вопросы. Мы готовы брать практикантов как на завод, так и в другие подразделения компании, обучать, обеспечить прохождение практики и т. д. Конечно, дорожные профессии не слишком популярны, но надо поднимать престиж отрасли, тогда и молодые кадры пойдут к нам.

**– Цифра активно входит в экономику. Удастся ли применять новые технологии в дорожно-строительной отрасли?**

– Действительно, отрасль активно осваивает цифру. Пока сложно говорить о сквозной автоматизации. Тем не менее процесс идет. Так, мы в первую очередь наладили электронный документооборот – сегодня это базовый уровень цифровизации бизнеса. Со стороны заказчика применяется ПО «Эталон», которое обеспечивает мониторинг и оперативный анализ ситуации, что повышает эффективность оперативного управления. В группе компаний мы также цифровизируем ряд направлений. Постепенно цифра прочно войдет в дорожную отрасль. Все эти усилия в конечном итоге направлены на то, чтобы более качественно выполнять наши прямые функции: сохранение и модернизация сети автомобильных дорог Мурманской области, обеспечение безопасного и беспрепятственного передвижения по ним.







# Дороги Заполярья

Их строят и содержат профессионалы ООО «Север Строй»



**Начальник отдела ПТО  
ООО «Север Строй»  
Дмитрий Клоковский**

Компания «Север Строй» – одна из крупнейших дорожно-строительных компаний Мурманской области, многолетний подрядчик ГОКУ «Мурманскавтодор». На территории региона предприятие выполняет целый ряд масштабных и значимых проектов, реализация которых позитивно скажется на экономике региона и страны в целом.

## Всегда на шаг впереди

В настоящее время группа компаний выполняет государственный контракт по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области «Север» и «Восток». Участок «Север» включает в себя автодороги Заполярный – Сальмьярвы, Мишуково – Снежногорск и ряд других, а также автоподъезды к населенным пунктам в северной части полуострова – Заозерску, Лавне, Белокаменке, Печенге и т. д. Участок «Восток» включает в себя автодороги Кола – Серебрянские ГЭС, Североморск – Североморск-3 и несколько автоподъездов к населенным пунктам. Общая протяженность автодорог на обоих участках составляет 608 км (396 и 211 км соответственно). Кроме того, предприятие занимается содержанием улично-дорожной сети в Первомайском районе Мурманска. Общая протяженность УДС составляет более 50 км плюс тротуары. Основным заказчиком является государственное областное казенное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области.

«Отличительной чертой нашей работы являются, конечно, климатические особенности региона, – рассказала директор отдела содержания дорог ООО «Север Строй» Надежда Назарова. – Это сказывается как на летнем содержании, так и на зимнем». Содержание региональных автомобильных дорог нельзя назвать легким делом, тем более когда они расположены за полярным кругом. Согласно отраслевым нормативным документам северная часть Мурманской области относится к четвертой группе районирования по трудности снегоборьбы на автомобильных дорогах. Это означает большое количество осадков при сильных ветрах, из-за чего на отдельных участках дорог очень быстро образуются заносы и сугробы. В такой ситуации не может проехать не только легковой транспорт, но даже и специализированная техника, которая очищает проезд согласно регламентам.

Поэтому дорожникам приходится всегда быть на шаг впереди непогоды, всегда держать в боевой готовности специализированную технику и запускать ее на маршруты при первой необходимости. Чтобы обеспечить безопасность проезда (в том числе личного автотранспорта), дорожники в ежедневном режиме обеспечивали организованное сопровождение колонн по самым сложным участкам. Только в

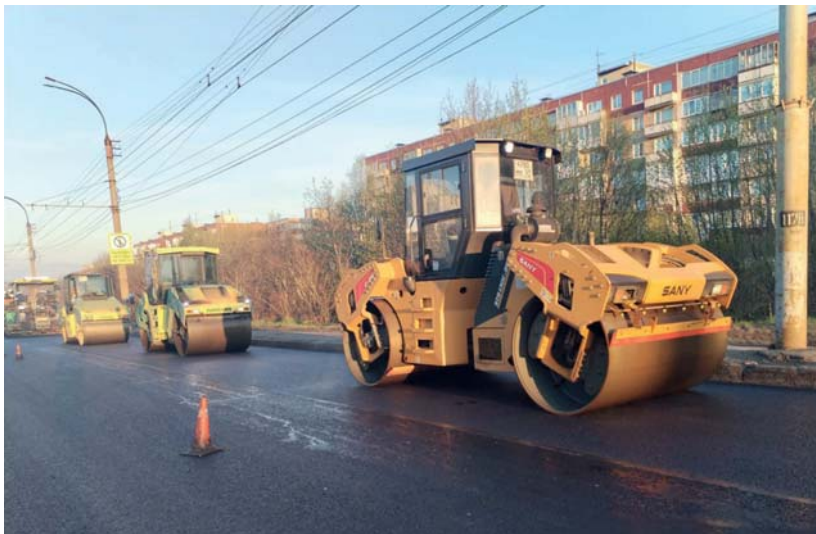
наиболее экстремальные моменты дороги все же приходилось закрывать. Особенно часто эта ситуация встречается на автодороге Кола – Серебрянские ГЭС, автоподъезде к селу Терiberка, дорогах Мишуково – Снежногорск, Мишуково – Гаджиево и др. К счастью, в зимнем сезоне 2023/2024 таких закрытий было намного меньше, чем в предыдущие годы (было время, когда автоподъезд к селу Терiberка закрывался в общей сложности более 50 раз).

## Успеть за три месяца

Что касается весеннего и летнего содержания, то здесь выполняется традиционный вид работ – очистка проезжей части от грязи, пыли, противогололедных материалов. «Специалисты нашей компании на основе паспортных данных или по результатам оценки определяют наибольшие нагрузки, которые могут быть пропущены по обслуживаемым дорогам. И с момента наступления теплой устойчивой погоды приступают к устранению мелких повреждений – выбоин, трещин и т. п. Работу организуют так, чтобы основные объемы были выполнены в возможно сжатые сроки», – подчеркнула Надежда Назарова. По ее словам, специфика летнего содержания – это короткий сезон. Фактически сроки проведения дорожно-ремонтных и строительных работ ограничиваются с конца мая по сентябрь. А на некоторых участках подрядная организация может приступить к работам лишь в июле.

Еще одна особенность заключается в том, что основная часть региональной сети – это автодороги третьей и четвертой категорий, причем лишь половина в асфальтобетонном исполнении, остальные – в грунтовом. Изначально они строились под более низкие нагрузки и интенсивность движения, чем современные. К тому же было время, когда из-за недофинансирования отрасли межремонтные сроки не соблюдались. Поэтому происходит разрушение дорог, и некоторые участки сейчас находятся в ненормативном состоянии. В рамках содержания проводится ямочный ремонт, в том числе картами, хотя по большому счету такие дороги давно нуждаются в капитальном ремонте.

Еще одна особенность региона – большая протяженность грунтовых дорог. К примеру, тот самый знаменитый автоподъезд к селу Терiberка до сих пор был в грунтовом исполнении. К таким автодорогам применяется особый комплекс ра-



бот, которые нужно проводить для обеспечения нормальных транспортно-эксплуатационных качеств. С этой целью дорожники устраняют ямы, колеи и просадки, проводят профилирование проезжей части для улучшения ровности покрытия, а также обеспыливание. Пыль образуется в результате износа покрытий под воздействием автомобилей и климатических условий, а также при загрязнении покрытий автомобилями, въезжающими на проезжую часть с неукрепленных обочин и грунтовых дорог. Содержать в нормативном технико-эксплуатационном состоянии такие дороги сложнее еще и по той причине, что они зачастую находятся на пути водной стихии – бывают случаи, когда весной такие дороги просто размывает. Дорожникам приходится оперативно рейдировать и отсыпать грунтовые проезды, чтобы обеспечить проезд и связность территории.

Несмотря на кажущуюся легкость работ по летнему содержанию, это хлопотное и затратное дело. Ведь необходимо проводить целый комплекс работ на большой протяженности автодорожной сети. Поэтому необходимо условие для такого вида деятельности – наличие достаточного парка техники. Стоит добавить, что компанией было принято решение усилить направление по нанесению дорожной разметки, а также начать собственными силами работы по установке барьерного

ограждения, для чего было закуплено новое оборудование – сваебойная машина.

## За северным сиянием

ООО «Север Строй» собственными силами производит полный комплекс дорожно-строительных работ, рассказал начальник отдела ПТО Дмитрий Клоковский. В настоящее время силы компании задействованы сразу на нескольких капитальных объектах. Один из них – автомобильная дорога регионального значения «Автоподъезд к селу Терiberка». Это, пожалуй, наиболее знаковый объект последних лет. С учетом закрытых границ Кольский полуостров стал центром притяжения туристов со всей России, которые приезжают в Мурманскую область за уникальными впечатлениями. Однако проблемой становится транспортная доступность села. Зимой – из-за постоянных снегопадов и невозможности прорваться сквозь снежный плен. Летом движение затрудняется тем, что грунтовая дорога фактически непригодна для интенсивного движения из-за плохого покрытия, пыли и отсутствия любой природной инфраструктуры.

Разрешить ситуацию стало возможным благодаря тому, что дорога попала в национальный проект «Безопасные качественные дороги». В 2021 году была проведена реконструкция первого участка автоподъ-

езда с 0-го по 10-й км. В 2022 году работы продолжились уже силами ООО «Север Строй». Тогда началась реконструкция участка с 10-го по 20-й км этой дороги и капитальный ремонт с 20-го по 35-й км.

Работы в 2024 году начались согласно графику. В этом году на объекте реконструкции запланированы следующие работы: устройство дорожной одежды на площади более 70 тыс. кв. м, укрепление откосов и кюветов, укрепление обочин, устройство водоотвода с проезжей части, обустройство парковок. На заключительном этапе работ установят порядка 9,6 тыс. м барьерного ограждения, сигнальные столбики со световозвращателями и дорожные знаки, нанесут дорожную разметку.

На объекте капитального ремонта с 20-го по 35-й км запланированы обновление дорожной одежды площадью более 100 тыс. кв. м, укрепление обочин, устройство продольных лотков и водоотвода, установка барьерного ограждения на протяжении 14 тыс. м, а также примыканий и съездов. На участке автодороги также будет отремонтирован мост через водосброс Верхне-Терiberской ГЭС с устройством нового мостового полотна, устранением дефектов опор и устройством лестничных сходов. После окончания всех работ в рамках нацпроекта БКД автоподъезд к селу Терiberка будет соответствовать IV технической категории.







## Апатиты – Кировск

Один из важных объектов – реконструкция автомобильной дороги Апатиты – Кировск, которая является одной из самых загруженных дорог в Мурманской области из-за возросшего потока туристов. В настоящее время дорога имеет две полосы, и в некоторые периоды интенсивность движения на ней достигает 20 тыс. автомобилей в сутки. Большой поток транспортных средств способствует образованию заторов, формированию очагов аварийности, в связи с чем заказчиком было принято решение о ее реконструкции. Работы рассчитаны на 3 года.

Проектом предусмотрено введение современной дороги протяженностью более 11 км с пешеходными переходами и двумя транспортными развязками. Первая развязка будет представлять собой фигуру дорожного полотна в форме петли, соединяющей главную дорогу с примыкающей при совершении левого поворота. Это искусственное сооружение обеспечит транспортную связь со второй апатитско-нефелиновой обогатительной фабрикой (АНОФ-2). Вторая развязка будет иметь форму кольца и соединит трассу с подъездом к населенному пункту Титан, в том числе с южным склоном горнолыжного курорта «Большой Вудъявр» и дорогой на Коашву. Транспортные развязки позволят повысить безопасность на дороге, исключить заторы в часы пик и тем самым обеспечить комфортный проезд участникам дорожного движения. Переходно-скоростные полосы позволят снизить скорость автомобиля перед въездом на эти развязки, а также сравняться с общим потоком при переходе в основные полосы движения.

Для пересечения трассы пешеходы будут пользоваться подземными переходами. Также проектом предусмотрены регулируемые пешеходные переходы со звуковым сопровождением зеленого сигнала светофора и силовые пешеходные ограждения. На всем протяжении автодороги предусматривается на-



ружное освещение, что является актуальным в условиях полярной ночи. В рамках реконструкции запланировано устройство автобусных остановок с автопавильонами. До и после остановочных пунктов запроектированы переходно-скоростные полосы, отделяемые от проезжей части островками безопасности.

«Подготовительные работы начались еще в марте, – прокомментировал ход работ Дмитрий Клоковский. – Сначала местность проверяли на наличие взрывчатых веществ, старых боеприпасов времен Великой Отечественной войны. В мае текущего года в непосредственной близости от производства работ был организован штаб стройки, обустроен строительный городок, возведены мастерские и складские помещения, началось возведение площадки для будущей деятельности. В 2024 году нашим специалистам предстоит перенести линии электрических и кабельных сетей, трубопровод, а также приступить к выполнению земляных работ на месте пяти подземных пешеходных переходов и одной развязки у поворота на АНОФ-2. Там появится большая развязка по типу

«Труба» аналогично той, что уже действует на федеральной трассе «Кола» при съезде в аэропорт».

## Мост через Кольский залив

Еще один ключевой объект, где будут производиться работы специалисты ООО «Север Строй», – это мост через Кольский залив. Он является частью опорной дорожной сети региона и автотранспортным узлом, обеспечивающим автомобильную связь Мурманска с западными районами области, а также с Норвегией, Финляндией (федеральная трасса Р-21 «Кола»). Это не только важный элемент транспортной инфраструктуры, но и визитная карточка Мурманска. За это время он стал точкой притяжения: здесь снимается кино, проводятся фестивали спорта, различные культурно-массовые мероприятия и свадьбы. Мост является одним из длиннейших в России и самым длинным автомобильным мостом за полярным кругом: его протяженность превышает 1,6 км, а с учетом автомобильных подходов – 2,5 км. Строительство велось в 1992–2004

годах. Ремонт производился в плановом порядке.

Сейчас в рамках производства специалистом компании предстоит обновить фасад моста, обустроить искусственное освещение, сделать водоотводы, заменить верхний слой асфальтобетона – дорожное покрытие обновят на площади 26 тыс. кв. м. Также планируется привести в порядок пункт охраны и стелу. В настоящее время идет демонтаж барьерного ограждения, цоколей и т.д. Завершение работ и обновление мостового сооружения поможет повысить безопасность и комфорт автомобилистов, рассказал Дмитрий Клоковский.

## Благоустройство – для красоты и комфорта

В числе других объектов ремонта – участки улично-дорожной сети Мурманска (в частности, в Ленинском округе). Работа непосредственно в черте города также имеет свои особенности, в числе которых – стесненные условия и действующее уличное движение. Ведь в городе жизнь невозможно

остановить ни на минуту. Дорожникам приходится учитывать многочисленные требования как со стороны населения, так и со стороны контролирующих органов, поэтому работы зачастую производятся в ночное время, чтобы не создавать неудобств пешеходам и автомобилистам. Если есть необходимость временно перекрыть движение, то к этому подключаются заказчик, а также служба ГИБДД. В рамках производства этих работ дорожникам удалось скоординировать свои рабочие планы с графиком работ сетевых организаций, чтобы избежать накладок и проволочек. Ведь зачастую они накладываются по времени, и подрядная дорожная организация не может приступить к выполнению ремонтных работ, пока свою часть не сделают представители смежников. «Мы не просто выполняем пункты договора, но и стараемся следить и улучшать культуру производства работ, – подчеркнул Дмитрий Клоковский. – Для нас важно, чтобы от работы компании осталось хорошее впечатление».

Кроме того, важным направлением работ ООО «Север Строй» является благоустройство городских территорий, в том числе в рамках реализации нацпроекта БКД и программы «Комфортная городская среда». В рамках этих контрактов производятся следующие виды работ: замена асфальтобетонного покрытия проезжей части и тротуаров, установка ограждений, ремонт колодцев и контейнерных площадок, обустройство детских и спортивных площадок и игровых зон. Возможно, это менее капиталоемкие объекты, но они не менее (а может и более!) значимы для мурманчан. Современные городские дороги и ухоженные дворы значат для комфорта жизни людей очень много, ведь в этой среде горожанам приходится жить каждый день. Это особенно важно в свете политики руководства региона, направленной на удержание населения на Севере. Говоря простым языком, чистый двор тоже может стать аргументом в пользу того, чтобы не уезжать с малой родины.

# Командная работа и новые технологии

## Слагаемые успеха в дорожном бизнесе

Объемы работ, выполненные ООО «Север Строй» собственными силами, по итогам 2023 года достигли 420 тыс. кв. м. Выполнение таких объемов невозможно без профессионального коллектива и мощной производственной базы. Удерживать лидирующие позиции на рынке дорожного строительства в регионе помогают выстроенная структура компании, оптимизированные внутренние бизнес-процессы и ставка на новые технологии.

## Качество с запасом

Сердце любой дорожной компании – это АБЗ. От качества производимого асфальтобетона зависит очень многое, в том числе выдержат ли дороги гарантийные сроки. В настоящее время основа производства – это современный АБЗ D&G башенного типа, расположенный на производственной площадке в городе Мурманск, рассказал начальник АБЗ ООО «Аквариум» Александр Клименко. Такой АБЗ в смену может выпускать до 1200 тонн продукции, а его производственная мощность достигает 2200 тонн. Благодаря этому удалось существенно нарастить производство: если в 2020 году было произведено 65 тыс. тонн, то в 2023-м уже 125 тыс., а в планах на 2024 год – достичь 140–150 тыс. тонн. При этом могут производиться разные виды смесей в зависимости от требуемых характеристик.



**Начальник АБЗ ООО «Аквариум» Александр Клименко**



**Начальник дорожной лаборатории ООО «МЕРАНОР» Алла Кустова**



**Главный механик ООО «Север Строй» Дмитрий Поцелуйко**



**Начальник геодезической службы ООО «Север Строй» Илья Пашинский**

Так, в настоящее время на заводе производится новая смесь по ГОСТ 58406.2-2020 – ЦМА-16.

Особенность этого АБЗ – наличие шестифракционного грохота, что позволяет сделать более точный расчет рецепта и на выходе получить более качественную смесь. Это принципиально важно, поскольку ГОСТ 58406.2-2020 регламентирует применение более узких фракций щебня для асфальтобетонных составов. Второе его преимущество заключается в том, что АБЗ адаптирован к северным климатическим условиям. В частности, может рабо-

тать в условиях повышенной влажности и при низких температурах. Это довольно актуально для Мурманской области, где в конце мая может выпасть снег. В комплекс входят два бункера-накопителя объемом 30 тонн каждый, что позволяет хранить готовую асфальтобетонную смесь до 4–5 часов без температурных потерь. «Таких заводов в России не так много, и они очень хорошо себя зарекомендовали. За четыре года к нашему АБЗ не было нареканий, он доказал, что может выдерживать высокие нагрузки», – добавил Александр Клименко.

Сейчас на АБЗ работает небольшой слаженный коллектив в составе 19 человек. Это специалисты с большим опытом работы – стаж у некоторых достигает 15–20 лет и больше. «Мой опыт работы на различных АБЗ – 25 лет. Исходя из собственного опыта, могу с уверенностью сказать, что асфальтобетонная смесь, которая производится по новым ГОСТам, очень качественная», подчеркнул Александр Клименко. – С учетом применения различных модификаторов и добавок, а также повышенного производственного контроля

качество смеси позволит дорожному покрытию простоять без дефектов требуемые гарантийные сроки». Также на территории АБЗ (в собственности компании) установлен комплекс «БИЭМ-10» по производству битумной эмульсии объемом 130 тонн. При этом принято решение об увеличении этого объема до 260 тонн в течение летнего сезона текущего года. Это объясняется желанием предупредить дефицит битума и его значительное подорожание в сезон, что традиционно происходит в отрасли в последние годы.



## Новые ГОСТы – для долгой жизни дорог

На одной производственной площадке рядом с АБЗ расположена дорожная лаборатория – еще один важный элемент в структуре современного дорожного предприятия. В настоящее время на смену проектированию асфальтобетона по физическим показателям (по ГОСТ 12801) пришли методы объемного проектирования по эксплуатационным характеристикам. В Мурманской области это методология Маршалла (ГОСТ 58401, ГОСТ 58406), основанная на проектировании состава асфальтобетонной смеси, уплотненной с помощью ударного компактора и испытанной по физико-механическим показателям: максимальная и объемная плотность, содержание воздушных пустот, гранулометрический состав и количество вяжущего в смеси, водостойкость, а также по эксплуатационным показателям: предел прочности на растяжение при изгибе и предельной относительной деформации растяжения, стойкость к колебательному прокатыванию нагруженного колеса.

«В ООО «Север Строй» переход на новые нормативы произошел спокойно и эволюционно, поскольку руководство всегда делает особый акцент на необходимости технологического совершенствования и модернизации производства, – рассказала начальник дорожной лаборатории ООО «МРАНОРД» Алла Кустова. – Дорожная лаборатория была заранее доукомплектована всем необходимым оборудованием, которое позволит производить полный комплекс исследований входящих инертных материалов и битума, выпускаемой асфальтобетонной смеси, осуществлять контроль уже уложенного асфальтобетона». Кроме того, начиная с текущего года будут проводиться полевые и лабораторные испытания физико-механических свойств грунтов на соответствие требованиям государственных стандартов, строительных норм и правил. Для этого будет организован дополнительный лабораторный пункт, расположенный в зоне производства работ у города Кировска.

«Переход на новые методы проектирования привел к тому, что появилась большая вариативность производимых смесей, – продолжает Алла Кустова. – Но мы как специалисты дорожной лаборатории лишь выполняем уже разработанное техническое задание, а сам выбор типа смеси остается за заказчиком. Но бывает, что заказчик выбирает типовое решение без понимания конъюнктуры рынка и производственных мощностей региона. Либо же в проекты закладываются такие типы смесей, которые невозможно произвести на данной территории. Таким образом, заказчику будет полезно усилить направление изыскательской деятельности, чтобы на основании результатов этих исследований выяснить, какие рецепты лучше сработают на данной конкретной территории».



## Техника не подведет

Еще один важный блок современного дорожного предприятия – это транспортное хозяйство. Сейчас в автопарке ООО «Север Строй» порядка 260 единиц техники: асфальтоукладчики, дорожные катки, фрезы, экскаваторы, грейдеры, бульдозеры, самосвалы, погрузчики, техника МТЗ. «Ставка была сделана на производительную дорожно-строительную технику мировых брендов, – рассказал главный механик ООО «Север Строй» Дмитрий Поцелуйко. – В настоящее время техническая, технологическая оснащенность и производственная база предприятия позволяют собственными силами, без аврального режима выполнять работы с высоким качеством и в

установленные контрактом сроки». Впрочем, обновление парка техники – это постоянный процесс. Так, сейчас обсуждается возможность приобретения еще одного (уже третьего по счету) асфальтоукладчика, а также перегружателя – его применение существенно ускоряет и автоматизирует рабочий процесс.

В транспортном подразделении также есть собственная ремонтная база – шесть боксов, ямы, шиномонтажная, сварочный пост, склад запчастей. Это полноценное хозяйство, которое обеспечивает бесперебойную работу дорожной и специализированной техники благодаря мероприятиям по ее ремонту и модернизации. А с учетом того, что дорожные работы ведутся на отдаленных территориях, в компании организована работа ремонтных мобильных бригад, которые в случае необходимости выезжают

непосредственно на место производства работ, чтобы оперативно решать вопросы по ремонту техники. Конечно, надо учитывать специфику работы в сложных климатических условиях севера. Для этого техника готовится как к зимней, так и к летней эксплуатации – это тоже входит в функции транспортного отдела.

Стоит подчеркнуть, что дорожно-строительная техника оснащена современными системами нивелирования. Это комплект специального оборудования, которое обеспечивает высокоточное поддержание профиля дорожного покрытия в трех плоскостях с контролем поперечного уклона. «Благодаря такому механизму асфальтоукладчик способен формировать идеально ровную поверхность полотна дороги без вмешательства оператора», –

уточнил Дмитрий Поцелуйко. В целом применение таких автоматизированных систем в дорожном хозяйстве позволяет серьезно увеличить темпы работ и производительность труда, уменьшить перерасход материалов, сократить работы по геодезическому сопровождению. «В целом наше подразделение полностью выполняет возложенные на него функции и вносит свою лепту в общее дело восстановления и модернизации дорожной сети региона», – резюмировал специалист.

## Геодезическая служба

Реализация любого объекта не обходится без участия отдела геодезии. С помощью специалистов этой службы идет сопровождение работ по капитальным, строительству и реконструкции, проводится постоянное наблюдение за состоянием (осадкой и деформацией) дорог, производится топографические съемки для создания необходимых планов, карт и расчетов. Геодезическая служба должна функционировать в каждой организации начиная от уровня заказчика и заканчивая любой субподрядной организацией, поскольку именно на нее возлагают все виды геодезических разбивочных работ, обеспечивающих соответствие строящихся сооружений проекту, сказал начальник геодезической службы ООО «Север Строй» Илья Пашинский.

В настоящее время основные силы этого подразделения сосредоточены на одном из самых масштабных объектов – автомобильной дороге регионального значения «Автоподъезд к селу Териберка», где продолжается реконструкция участка с 10-го по 20-й км и капитальный ремонт участка с 20-го по 35-й км. Также разворачиваются работы на другом важном объекте – реконструкции автомобильной дороги Апатиты – Кировск, где ООО «Север Строй» является генеральным подрядчиком. Также есть ряд гражданских объектов, которые возводятся силами группы компаний в Мурманске и ряде других населенных пунктов.

«Наша основная цель – сопровождение строительства и своевременное выявление технических и технологических проблем в части отхода от проекта, а также подготовка к сдаче объекта в эксплуатацию, – добавил Илья Пашинский. – К сожалению, бывают случаи, когда к проекту возникают вопросы из-за несоответствий и недоработок. В таких случаях мы ищем решение проблем совместно со специалистами ПТО. В будущем снизить число коллизий в проектах поможет применение цифровых решений (BIM), когда все участники дорожно-строительного процесса смогут пользоваться единой информационной моделью объекта».

В целом ООО «Север Строй» следует принципам, которые сводятся к высокому качеству выполняемых работ, тщательному подбору материалов и оборудования, соблюдению договорных сроков и гарантийных обязательств.







# Расширить горизонты

## Дорожной отрасли необходимо долгосрочное планирование

Образованное в 2008 году ООО «Управляющая компания «Мурманское дорожное управление» на сегодняшний день является одним из лидеров региона на рынке дорожно-строительных работ и инфраструктурного строительства. Компания выполняет полный комплекс дорожно-строительных работ любой сложности от производства строительных материалов до сдачи объекта в эксплуатацию. Также УК МДУ оказывает услуги в сфере инженерного, геодезического, лабораторного сопровождения, технического надзора, занимается содержанием сети автомобильных дорог федерального и регионального значения.

### Стабильно высокий результат

За эти годы УК МДУ выросла как количественно, так и качественно – до ведущей дорожно-строительной компании Мурманской области. Была закуплена новая техника, создана и оборудована дорожная лаборатория, возросла техническая оснащенность, появились мощности и компетенции заниматься не только ремонтом, но и капитальным ремонтом, реконструкцией и строительством автомобильных дорог и мостовых сооружений на них. На счету компании сотни километров отремонтированных дорог региона, она участвует во всех значимых проектах области. В частности, в рамках реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» силами организации были отремонтированы и приведены в нормативное состояние более 40 км участков автодорог региональной сети. В числе заказчиков – ФКУ «Кола», ГОКУ «Мурманскавтодор», Спецстрой России, администрации ЗАТО городов Североморск и Александровск.

В настоящее время политика компании – это исполнение государственных контрактов по более капиталоемким видам работ – капитальному ремонту, реконструкции, строительству. Для этого системно проводилось усиление производственных мощностей. На сегодняшний день в активах компании три мобильных асфальтобетонных завода, позволяющих охватить всю Мурманскую область. Автопарк спец-



техники, который включает асфальтоукладчики, катки, экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, автогрейдеры и др. Стоит отметить, что для выполнения полного цикла работ в собственности предприятия имеются 15 щебеночных и песчаных карьеров, расположенных в разных частях по Мурманской области. Они оборудованы современными дробильно-сортировочными комплексами, позволяющими выпускать щебень различных фракций и необходимыми прочностными характеристиками. В 2023 году силами предприятия было произведено порядка 400 тыс. тонн щебня и порядка 100 тыс. тонн песка. За высоким качеством продукции постоянно следит собственная аккредитованная лаборатория.

Такое переоборудование было необходимо и в свете перехода отрасли на новые ГОСТы, которые предусматривают более дробные фракции инертных материалов, а также более жесткие требования к смесям и методам их испытаний. «Сейчас практически все проекты разработаны по новым ГОСТам, – рассказал директор по производству ООО «УК «Мурманское дорожное управление» Иван Токмачев. – Таким образом, дорожная отрасль сделала свеобразный

технологический рывок. На сегодня современные асфальтобетонные покрытия имеют более высокую несущую способность и устойчивость к износу, как следствие – гарантийные сроки на асфальтобетонное покрытие увеличены с 2–4 до 7 лет и выше. УК МДУ впервые использовала на объектах ремонта новый тип асфальтобетона еще в 2021 году благодаря своей политике непрерывного технологического совершенствования. Сейчас все процессы отработаны, и мы выдаем стабильно высокий результат как по материалам, так и в производстве работ».

### Объекты и проекты

В целях расширения географии присутствия УК МДУ вышла на рынок дорожных работ соседнего региона – Республики Карелия. В частности, силами компании производился ремонт федеральной автодороги Р-21 «Кола» на участке протяженностью 20 км. Первый контракт выполнялся на субподряде, а позднее подобные федеральные контракты заключались уже в качестве генерального подрядчика, поскольку организация имеет необходимые мощности, технику, а также опыт содержания федераль-

ной автодороги. Так, в прошлом году завершился ремонт участка трассы «Автомобильная дорога Р-21 «Кола» – Калеваала – Лонка на участке со 137-го по 149-й км. В текущем году будут отремонтированы еще два километра этой дороги. Еще один объект – ремонт автомобильной дороги «Подъезд к п. Чупа» в Лоухском районе Республики Карелия протяженностью 15 км. Там предусмотрены фрезерование покрытий, устройство выравнивающих слоев и устройство верхних слоев покрытий, а также ремонт искусственных сооружений и труб. Из-за возрастающего объема работ в Карелии было принято решение организовать дорожно-производственную базу и перебазировать туда мобильный АБЗ для производства асфальтобетонной смеси и более оптимальной ее логистики.

Традиционным регионом присутствия является Мурманская область. В сезоне текущего года силами компании будет производиться капитальный ремонт автодороги регионального значения Кола – Мурманши в рамках нацпроекта БКД. Приведение автодороги общей протяженностью почти 18 км началось в 2020 году. Ее высокая социальная значимость объ-

ясняется тем, что она является дуэтом федеральной трассы Р-21 «Кола» и связывает населенные пункты и аэропорт с Мурманском. В настоящее время дорожники приступили к фрезерованию асфальта. Запланированы работы по укладке нового покрытия, планировке и укреплению откосов и кюветов, замене металлических и железобетонных труб, по обустройству останочных пунктов и посадочных площадок. Проектом также предусмотрено устройство тротуаров, бордюрного камня, барьерного и удерживающего металлического перильного ограждения, дорожных знаков, строительство парковки. Отдельным и очень важным видом работ на этой дороге является устройство недостающего электроосвещения. До сих пор движение по этой автотрассе было затруднено в темное время суток, что повышало риск ДТП на столь важном и загруженном направлении. Завершение работ позволит улучшить ситуацию и обеспечить безопасность для всех участников дорожного движения.

Еще один объект с похожим набором работ – капитальный ремонт автодороги Кандалакша – Полярные зори (также по нацпроекту БКД) на участке с 0-го по 3 км. Проектом предусмотрено спрямление радиусов и поворотов для более безопасного движения, замена асфальтобетона, установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки, а также устройство недостающего освещения. Завершить работы в соответствии с контрактом планируется в сентябре 2024 года. Важность этой региональной дороги очень высока, а состояние ее вызвало вопросы и недовольство жителей. Учитывая, что эта автотрасса входит в состав опорной сети дорог Мурманской области, и по ней проходит маршрут общественного транспорта с большой интенсивностью движения, правительство региона приняло решение провести капитальный ремонт дороги. Выполняться он будет участками по мере выделения финансирования.

Кроме того, в сезоне текущего года компания выполняет работы по благоустройству в ряде муниципалитетов. В рамках работ будут отремонтированы проезжие части улиц, благоустроены дворы территории. Это очень своевременная и нужная работа: не секрет, что многолетнее недофинансирование привело к тому, что многие дворы находятся в неприглядном и заброшенном виде. Но если регулятор делает ставку на удержание населения на Северах, то начинать нужно именно с малого, например, приведения в нормативное состояние общественных территорий. И чтобы дворы были не только безопасными, но и комфортными и красивыми – с местами отдыха, зелеными насаждениями и выделен-





ными площадками для парковок. Всего за последние пару лет силами дорожников УК МДУ были отремонтированы более 200 дворов в муниципалитетах.

## Мосты дело важное

В 2021 году в УК МДУ было создано собственное мостовое подразделение. На сегодняшний день оно укомплектовано профессиональными кадрами, которые имеют солидный опыт работы в крупных компаниях федерального значения. Надо отметить, что в последние годы Мурманская область более плотно начала заниматься приведением мостового хозяйства в нормативное состояние. Немалый вклад в это дело внесла УК МДУ. Например, в 2020 году силами компании был отремонтирован мост через реку Териберка на автоподъезде к одноименному селу. В 2022 году проводилась реконструкция мостового перехода через р. Мартимьявр на км 97+935 автомобильной дороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами. В прошлом году завершена реконструкция моста через р. Зйич на 104–м км автодороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами, через р. Кети на 14–м км автоподъезда к населенному пункту Зареченск и др.

В портфеле контрактов на текущий год также есть мостовые сооружения. Первый объект – реконструкция моста через реку Канентъявр на 49–м км автодороги Кола – Серебрянские ГЭС с подъездами. Это паводковая река, то есть в весенний период уровень воды в ней может существенно возрастать. Железобетонный мост длиной почти 23 м был построен в 1997 году и находился в неудовлетворительном состоянии. Первые этапы реконструкции выполнялись в прошлом году. Были проведены геодезические работы и демонтаж существующей аварийной конструкции моста. Строительство временного моста через реку Канентъявр выполнено в 2021 году. Также мостовики осуществили земляные работы в местах уширения земляного полотна, укрепили кюветы и откосы, установили дорожные знаки, выполнили сооружение опор и монтаж железобетонных балок пролетных строений моста. В настоящее время закончены устройства монолитных участков, установка карнизных блоков и металлического цоколя под барьерное ограждение. В начале сезона приступили к установке опалубки и армированию поперечных монолитных участков.

Это уже третье мостовое сооружение, которое ремонтируется силами УК МДУ в этом направлении. Его значимость для близлежащих населенных пунктов и региона в целом объясняется возрастающей интенсивностью автомобильного трафика в направлении туристических мест – поселков Териберка и Туманный. Поэтому регион принял решение привести его в нормативное состояние в приоритетном порядке, включая мостовые сооружения.

## Реки – для мальков

Второй объект – реконструкция мостового перехода через р. Большая Печенга на 32–м км автодороги Никель – Приречный – автодорога «Лотта». В прошлом году на нем были демонтированы опоры и устроен монолитный ригель – несущий элемент сооружения, выполнена планировка верха земляного полотна, укреплены откосы насыпи, обочины, смонтированы железобетонные балки, уложены щебеночная подушка и геотекстиль. В сезоне текущего года будет выполнен монтаж балок пролетного строения, усилены пролетные швы, установлены железобетонные лестничные сходы, перила. Также на мосту обновят полотно и покрытие проезжей части, укрепят откосы, подготовят участки сопряжения переправы с трассой и установят барьерное ограждение. На заключительном этапе будет нанесена разметка и установлены дорожные знаки. Значимость этого искусственного сооружения объясняется тем, что упомянутая автотрасса – это единственное направление, обеспечивающее связь с соседней



Норвегией при любых погодных условиях.

Работы на обоих объектах выполняются в рамках реализации БКД. Важно, что после завершения всех работ техническим заданием предусмотрено проведение природоохранных мероприятий, так как реки в этих местах являются рыболовными – в них водятся ценные породы рыб. Поэтому после завершения реконструкции в рамках выполнения работ по искусственному воспроизводству водных биологических ресурсов дорожники выпустят в реки мальков.

Учитывая производственные мощности и наработанный опыт в части ремонтов мостовых сооружений, УК МДУ в 2023 году выиграла контракт по содержанию всех искусственных сооружений на федеральной дороге Р–21 «Кола» в Мурманской области. Это в общей сложности 1225 труб и 106 мостовых сооружений. В настоящее время подавляющее большинство мостов находятся в хорошем состоянии, задача мостовиков – предупредительные ремонты, а также выполнять текущие ремонты в рамках содержания, куда входят замена барьерного ограждения, ремонт деформационных швов, ремонт и окраска труб и т. д.

## Экономика нового времени

До последнего времени одной из острых проблем для дорожной отрасли оставалось ценообразование. Об этом регулярно говорилось как с высоких трибун, так и в рабочих дискуссиях профессионалов. Учитывая, что отрасль является капиталоемкой и материалоёмкой, важнейшим моментом является правильное формирование начальной максимальной цены контракта. Однако применяемый базисно-индексный метод не позволял это сделать – существующие индексы просто не отражали реальных рыночных цен. Сейчас дело сдвинулось с мертвой точки, сметы разрабатываются более корректно. «Расценки стали ближе к реальности», – подтверждает Иван Токмачев. – Потому что на стадии подготовки документации для торгов запрашиваются коммерческие предложения от производителей и поставщиков. На основе этого делается конъюнктурный анализ, и цена, попадающая в смету, совпадает с фактической».

Проблемой остается выполнение капиталоемких контрактов, для которых документация разрабатывалась несколько лет назад. Например, в одном из контрактов был заложен проект, разработанный в 2018 году. Надо ли говорить, что с тех пор цены на дорожные материалы выросли не на проценты, а в разы! Особенно это показательно на примере железобетонных изделий. Впрочем, регулятор законодательно закрепил возможность изменения цены контракта при существенном повышении цен на строительные материалы.

Также дорожники отмечают и другие подвижки, инициированные регулятором. В частности, Иван Токмачев положительно оценивает такое нововведение, как обяза-

тельное прохождение независимой оценки квалификации (НОК) – это процедура подтверждения соответствия квалификации сотрудника компании из числа ИТР. «Мое мнение, что в данном случае некоторое усиление контроля – это хорошо», – прокомментировал он. – Раньше специалист мог состоять сразу в нескольких СРО, сейчас это исключено. В целом это привнесит в отрасль больше порядка».

## Проблемы системного характера

Впрочем, есть и системные проблемы, которые только предстоит решить, причем не дорожным сегменту, а экономике в целом. Конечно, речь идет о дефиците кадров. За последние несколько лет проблема не только не решилась, но и обострилась. Ощущается нехватка как ИТР, так и линейных, рабочих специальностей – грейдеров, машинистов, техников, асфальтоукладчиков, каткистов. Несмотря на конкурентную заработную плату, а также предоставление жилья и питания, молодежь неохотно остается в профессии да и в регионе, предпочитая столицу. Эту проблему надо решать системно, учитывая, что регулятор ставит вполне конкретные

цели и задачи в рамках БКД и других программ по приведению сети автодорог в нормативное состояние.

Надо учитывать такую особенность работы дорожного предприятия, как сезонность, которая особенно сильно заметна на северных территориях. Период активных и масштабных строительных работ длится лишь три–четыре месяца в году. В остальное время для высокооплачиваемых мастеров, асфальтоукладчиков и других специалистов работы нет – их контрактуют непосредственно к сезону. Проблема даже не в дефиците как таковом. А в том, что у руководства дорожных подрядных организаций региона нет никакой определенности в части получения новых заказов. «По факту мы даже в марте не знаем, сколько нам потребуется в этом сезоне асфальтоукладчиков, грейдеров и др. Чтобы их контрактовать, нужны объемы, – объяснил Иван Токмачев. – Если бы у госзаказчика были долгосрочное планирование и программы, то мы готовы заключать договоры с вузами, чтобы обучать там молодых специалистов по целевым программам. Но сегодня к этому нет никаких предпосылок – возможно, что после нескольких лет обучения этих специалистов просто некуда будет трудоустроить...»

Он напоминает, что положительный сдвиг был в 2021–2022 годах, когда региональный заказчик изыскал возможность заблаговременно провести ряд контрактных процедур, и у подрядчиков было больше возможностей заблаговременно закупить материалы, подготовить технику и законтрактовать специалистов. И, как следствие, раньше срока завершить взятые на себя обязательства. «Для нормального функционирования предприятия горизонт планирования в идеале должен составлять пять лет, – продолжает руководитель. – Более того, если мы хотим и дальше выполнять государственные программы и нацпроекты, должна быть системность в установлении регулятором правил игры на рынке. Рынок динамичен, но излишние тектонические сдвиги не идут ему на пользу».

Однако, несмотря на все трудности, УК КДУ остается одним из лидирующих участников регионального рынка дорожного строительства, из года в год подтверждая репутацию профессионалов своего дела и оставаясь надежным партнером для заказчика. Это подтверждают многочисленные благодарственные письма и награды от государственных и коммерческих структур.







# Дорожник — двигатель прогресса

ООО «Кольское дорожное управление» делает ставку на инновации

Компания «Кольское дорожное управление» (КДУ) — одно из лидирующих дорожных предприятий Мурманской области — было образовано в 2013 году. Является учредителем и управляющей организацией ООО «Мурманавтодор». Группа компаний выполняет полный комплекс работ по ремонту, реконструкции и содержанию автомобильных дорог муниципального, регионального и федерального значения. За это время пройден огромный путь: силами компании отремонтированы тысячи километров автодорог на территории Мурманской области и за ее пределами. На сегодня группа компаний осваивает новые сегменты и направления работ, делая ставку на инновации и технологическое совершенствование.

## В представлении не нуждается

Кольское дорожное управление не нуждается в долгом представлении — государственные заказчики и, самое главное, жители региона знают эту организацию не по рекламе, а по делам. За время работы силами группы компаний были отремонтированы, капитально отремонтированы или построены участки дорог в большинстве муниципальных образованиях области. Не будет преувеличением сказать, что доля компании в части приведения именно региональных дорог в нормативное состояние достигает 60–70%. Только за последние пару лет были отремонтированы участки дорог Пиренга — Ковдор, Умба — Варзуга, автоподъезд к городу Апатиты и др. На счету КДУ также множество капиталоемких и значимых для региона проектов, в том числе реконструкция автомобильного подъезда к с. Териберка на участке с 0-го по 10-й км.

Стоит добавить, что КДУ принимало участие в реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» на территории Мурманской области, причем все работы выпол-



нились опережающими темпами. В 2019 году регион получил престижную награду «Прорыв года», а по итогам 2021-го область вошла в десятку лидеров по реализации БКД и награждена отраслевой наградой «Золотой коток» (благодаря чему получила дополнительное финансирование из федерального бюд-

жета). Свой вклад в успех региона внесла и группа компаний «КДУ»: в упомянутом 2021 году благодаря опережающему финансированию силами предприятия в рамках БКД был выполнен ремонт 51 км из запланированных в регионе 95 км автодорог. В 2022 году работы также шли с опережением.

«В последние несколько лет объемы выполняемых работ в группе компаний достигли 2 млрд руб. На сегодняшний день задача стоит не снижать эти показатели и по возможности нарастить за счет новых направлений работ, — рассказал руководитель группы компаний Вячеслав Кузнецов. — У нас изначально была активная позиция. Когда мы только начинали работать, было безденежье, но мы брались за любую работу, чтобы сохранить коллектив. Всегда делали ставку на современные подходы, технику и технологии. Свободные средства не выводили, а вкладывали в предприятие». Так, первый в регионе немецкий бетонный завод закупило КДУ, когда появилась потребность в бетонной продукции. Также предприятие первым начало применять импортную высокоскоростную дорожную технику. «Если не идешь вперед — деградируешь, поэтому мы постоянно ищем новые возможности для развития, даже несмотря на внешние неблагоприятные факторы. А приоритетом для нас остаются качество выполнения работ и хорошее репуте компании».

риторию Мурманской области. Она является основной транспортной артерией региона, а все автодороги регионального значения прилегают к ней либо связаны с ней в единую сеть. В идеале пользователь не должен замечать разницы в состоянии дорог, если съезжает с федералки на региональную или межмуниципальную трассу. Проезд по ним должен быть одинаково комфортным и безопасным. «Президент страны Владимир Путин поставил задачу планомерного приведения региональных дорог в нормативное состояние, и группа компаний принимает участие в реализации поставленных целей», — отметил Вячеслав Кузнецов.

На Крайнем Севере летнее содержание сети автомобильных дорог подразумевает традиционные виды работ — ямочный ремонт покрытия и ремонт картами, нанесение разметки, очистка проезжей части от мусора и т. д. Но вот зимнее содержание имеет свою специфику, которая сводится к масштабным и активным работам по снегоборьбе. Обильные снегопады, перепады температур требуют от дорожников хорошей технической оснащенности и слаженной работы коллектива. От них зависит, будет ли обеспечен безопасный и комфортный проезд до требуемого населенного пункта и доставлены продукты и другие грузы. Опытные команды понимают, что без современной техники в таких работах никуда, поэтому поддерживают техническое оснащение на стабильно высоком уровне. Так, для ремонта и содержания дорог в парке техники группы компаний насчитывается более 150 единиц. Ежегодный объем инвестиций в его модернизацию достигает 50–100 млн руб.

Если говорить о дорожных работах в сезоне 2024 года, то в числе первых дорожники вышли на ремонт автомобильной дороги Умба — Кандалакша с 0-го по 90-й км

## Содержание и ремонт

Группа компаний «КДУ» занимается содержанием автодорог регионального и межмуниципального значений общей протяженностью 2 тыс. км в центре и на юге Мурманской области. Также на содержании — федеральная автодорога Р-21 «Кола» протяженностью почти 150 км. В общей сложности в ведении дорожников находятся почти 50 дорог и мостовой переход через Кольский залив. В зоне притяжения региональной сети автодорог проживают сотни тысяч людей, в том числе в отдаленных поселениях. Напомним, что самая северная федеральная дорога России — Р-21 «Кола» — пролегает через всю тер-







(выборочно). Техническим заданием предусмотрен полный комплекс работ, в том числе укладка высокопрочной асфальтобетонной смеси типа А16 ВН, которая наиболее практична для местных условий и имеет высокую стойкость к воздействию внешних факторов, замена барьерного ограждения и планировка обочин с обеспечением поперечных уклонов с добавлением материала от фрезерования. Срок выполнения работ, предусмотренных контрактом в полном объеме, – октябрь 2024 года, однако дорожники планируют завершить все работы уже в июне. Также в текущем сезоне силами компании будет проводиться ремонт участков улично-дорожной сети в Кандалаксе, Оленегорске, Зеленогорске, Алакуртти, Кировске. На объектах будет проводиться полный комплекс работ: фрезерование, асфальтирование, замена бордюрных камней, устройство наружного электрического освещения. Стоит отметить, что для осуществления работ по нанесению дорожной разметки недавно было создано новое собственное подразделение, которое возьмет на себя эту задачу.

### Ставка на инновации

Выше уже говорилось, что негласный девиз команды КДУ – это стремление к инновациям. Руководство компании уверено, что будущее дорожной отрасли не только региона, но и страны в целом связано с применением достижений науки, техники и технологий. Так, в 2018 году группа компаний впервые в Мурманской области начала применять метод холодной регенерации, когда старый срезанный асфальт после специальной обработки становится нижним слоем для нового дорожного покрытия, рассказал главный инженер ООО «Кольское дорожное управление» Михаил Смыслов. Этот метод позволяет повысить несущую способность дорог и их ремонтпригодность, устранить просаживание, привести профиль в порядок. Благодаря безотходности и уменьшению затрат на перевозку инертных материалов с каждого километра экономия бюджета достигала 1 млн руб. – на эти средства можно было бы отремонтировать дополнительные километры автодорог. Процент недоремонта стал сокращаться. В том числе благодаря этой технологии региону удалось совершить серьезный задел в части приведения региональных дорог в нормативное состояние. «Эксперты высоко оценивали этот метод, он широко применялся в регионе вплоть до 2021 года, – добавил главный инженер. – Очень жаль, что впоследствии заказчик принял решение отказаться от этой технологии».

В компании имеются и собственные разработки в части совершенствования технологий ремонтных

работ. В частности, силами специалистов КДУ был разработан способ приготовления (хранения и транспортировки) холодной асфальтобетонной смеси для оперативных ремонтных работ, в том числе в холодный период. Дело в том, что скорость реагирования на образование выбоин и ям в верхнем слое асфальтобетона имеет решающее значение. Чем быстрее заделает вновь образовавшуюся трещину, тем меньший урон будет нанесен покрытию, так как разрушение происходит довольно быстро, особенно при высокой интенсивности движения и частом переходе через ноль. Конечно, это не полноценный ремонт, а только вид работ в рамках содержания. Его цель – поддержать покрытие до проведения полноценного или капитального ремонта и тем самым обеспечить безопасность проезда по автодороге.

Раньше для таких целей закупался специальный асфальтобетон импортного производства, но затем в дорожной лаборатории КДУ был разработан собственный рецепт. «Мы пробовали разные варианты, – вспоминает Михаил Смыслов. – Конечно, все составляющие традиционные: песок, щебень, битум. Однако материал должен быть достаточно пластичным, чтобы применять его в низкие температуры. Мы пробовали разные присадки и добавки и наконец вывели оптимальную формулу». Осенью, перед началом зимнего периода, дорожники заготавливают такой холодный асфальт в брикетах и используют им для оперативных ремонтных работ до наступления весенне-летнего периода. В сезон такого материала производится примерно до 100 тонн. Его также покупают дорожные и другие организации области.

### Дорожная лаборатория

Большая роль в инновационной деятельности группы компаний принадлежит дорожной лаборатории. Она аттестована и имеет полный комплекс современного лабораторного оборудования для проведения полноценных исследований и выдачи профессиональных заключений. На сегодняшний день лаборатория выполняет все необходимые испытания асфальтобетона и входящих инертных материалов – щебня, песка, отсевов, а также битума и грунтов на уплотнение. Основной упор, конечно, делается на исследования асфальтобетона, поскольку в 2022 году дорожная отрасль страны перешла на применение новых ГОСТов. Следствием стало увеличение межремонтного срока асфальтобетонного покрытия до 12 лет, а гарантийных обязательств – до 8 лет.

«Асфальтобетонные смеси, произведенные и затем уложенные по всем правилам и нормативам, – держат все эти требования, –



отмечает Вячеслав Кузнецов. – Тем более что парк техники полностью укомплектован современными машинами и механизмами, включая перегружатель асфальтобетонной смеси, который сокращает сроки выполнения работ, снижает трудоемкость, заметно повышает качество выполнения работ. Впрочем, надо понимать, что изменились не сами составляющие смеси, а их соотношение и, конечно, методы испытаний. Например, появилось испытание на колеобразование – с его помощью определяется предрасположенность образцов асфальтобетона к деформации под нагрузкой путем измерения глубины колеи». Всего в структуре группы компаний – три АБЗ, которые расположены в Мончегорске, Магнетитах и Пригородном, – это позволяет полностью обеспечить внутренние потребности и продавать продукцию на внешнем рынке.

Кроме того, с текущего года лаборатория расширяет спектр проводимых испытаний за счет бетона. Группа компаний усиливает направление производства бетонных смесей и для этих целей приобрела бетонный завод. «Анализируя ситуацию на рынке, мы отметили, что конъюнктура меняется, и приняла решение расширить свою деятельность в направлении производства бетонных смесей для промышленного и гражданского строительства, – прокомментировал руководитель. – Пока с этим материалом, который называют «хлебом строики», в Мурманской области наблюдаются проблемы. Зачастую приходится возить бетон за 100 км из одного города в другой, что неэффективно с точки зрения экономики и логистики. Завод мощностью 90 кубов в час планируется запустить в текущем летнем сезоне. Надеясь,

что его продукция будет востребована рынком региона».

### Обеспыливание

Группа компаний освоила еще одно направление работы, которое также можно назвать инновационным. Речь идет об обеспыливании. В Кировске расположен Мурманский филиал АО «Апатит» (входит в группу «ФосАгро» – это ведущий производитель фосфорсодержащих удобрений). Сотрудничество КДУ с Кировским филиалом АО «Апатит» имеет долгую историю. АО «Апатит» выступало заказчиком по ряду контрактов. Силами ООО «КДУ» выполнялись различные работы по дорожному ремонту и строительству. Например, в 2022 году производился ремонт существующей автостоянки в аэропорту Хибин. В 2023 году дорожники с нуля возвели дополнительную автостоянку также на территории аэропорта. Собственными силами в кратчайшие сроки был произведен полный комплекс работ, начиная с расчистки от леса и растительности и заканчивая нанесением дорожной разметки и благоустройством. Сжатые сроки объяснялись тем, что в Хибинах расположен известный горнолыжный комплекс и в зимний сезон сюда приезжают тысячи туристов. Стоянка в аэропорту – это важный элемент и для туристической инфраструктуры города.

Кроме того, Кольское дорожное управление является подрядчиком работ по обеспыливанию на действующих объектах, что является существенной проблемой в свете экологических требований. В результате многолетних практических испытаний различных методов и составов, а также подрядных организаций–исполнителей выбор в конечном итоге пал на ООО «КДУ». Дорожники предложили состав на основе битумной катионной эмульсии. Суть в том, что она имеет жидкую консистенцию и ее расплющивают в горячем состоянии, в итоге после испарения жидкости на поверхность оседает тонкая пленка, которая задерживает вредные пылевидные частицы. Как выяснилось, этот метод выдержал конкуренцию со специальным импортным и дорожникам клеем: через год тот сошел на нет, в то время как состав от дорожников пережил все погодные условия и полноценно выполнял свою задачу.

Сейчас ООО «КДУ» готовится к большому объему работ по обеспыливанию: закуплены специальные эмульсионные установки, дополнительное оборудование, а также техника. «Это позволяет значительно увеличить объемы производства, – отметил руководитель. – Собственными силами планируется выпускать до 100 тонн эмульсии в день». Это логичный шаг в долгой истории, которая связана с производством эмульсии. Дело в том, что битумная дорожная эмульсия – ключевой компонент современных дорожных работ, обеспечивающий высокую прочность и устойчивость покрытия. Качество асфальтобетонной смеси и впоследствии про-

изводства работ в немалой степени зависит от составляющих смеси, в том числе эмульсии. Поэтому в компании было решено усилить это направление. И если раньше эмульсия производилась исключительно для собственных нужд, то затем благодаря ее качеству она вышла на рынок и ее стали закупать другие предприятия, в том числе работающие на федеральной сети, например известная компания «ВАД».

### Кадры решают многое

Важнейшим условием осуществления инновационной политики компании является обеспечение кадрового потенциала. Как и другие участники дорожного рынка, в группе компаний отмечают дефицит кадров практически всех дорожных специальностей и ИТР. И снова ставка делается не на пассивное ожидание, когда регулятор обратит свой взор на эту проблему, а предлагаются конкретные инициативы и действия. Так, Кольское дорожное управление наряду с другими представителями рынка стало инициатором открытия специальности «автомобильные дороги и аэродромы» на факультете строительства в Мурманском арктическом университете. Предприятие проинициативировало создание учебно-лабораторной базы для будущих автодорожников, а также выразило готовность заключить с абитуриентами договоры о целевом обучении.

До сих пор такой специальности не было, и многие абитуриенты уезжали обучаться в Петрозаводск или Санкт-Петербург, откуда возвращались лишь единицы. Таким образом, отрасль лишилась кадровой подпитки. Сейчас есть надежда задержать молодежь «на северах», заинтересовать отраслью, дать шанс вырасти в профессионалы своего дела. Более того, профессионально расти хотят даже уже действующие сотрудники группы компаний. Ряд специалистов выразили желание и готовность повысить свою квалификацию и сейчас получают в МАУ первое или дополнительное высшее образование. Вот такое отношение к своим кадрам. Стоит отметить, что в КДУ нет кадровой текучки – все специалисты живут и работают в Мурманской области и здесь же платят налоги, ценят стабильность и защищенность, которую дает им работа в КДУ.

Таким образом, группа компаний «КДУ» – это современное дорожное предприятие нового типа, которое делает ставку на постоянное совершенствование, новые технологии и кадровый потенциал. Дорожная отрасль и экономика сегодня нуждаются не только в надежных исполнителях, но и в инновационно ориентированных структурах, которые способны развиваться и выстоять в самые турбулентные времена, стать надежным партнером как для государственного заказчика, так и для крупного бизнеса. Группа компаний «КДУ» соответствует этому званию, и подтверждает это могут десятки и сотни партнеров, среди которых ФКУ Упрдор «Кола», Мурманскавтодор, ОАО «Кольская ГМК», ПАО «Новатэк», Кольская АЭС, НК «Роснефть–Мурманскнефтепродукт» и другие.







# Мурманский арктический университет —

научно–инновационная площадка для решения стратегических задач Российской Арктики



Одним из основных условий развития России и ее Арктической зоны является формирование экономики знаний и связанное с этим создание конкурентоспособных нематериальных активов, инновационного производства, идей, продуктов и услуг. А значит, нужен новый, более высокий уровень подготовки квалифицированных кадров для нужд хозяйствующих субъектов Арктического региона и формирования новых научно–инновационных, исследовательских площадок развития Арктики. О том, какова роль в этом процессе Мурманского арктического университета (МАУ), рассказывает ректор МАУ Ирина ШАДРИНА.

— Мурманский арктический университет является самым северным и формально самым молодым вузом Российской Федерации, расположенным в Российском Заполярье. Он был создан 1 июня 2023 года путем слияния двух крупнейших вузов Кольского полуострова: Мурманского государственного технического университета (МГТУ) и Мурманского арктического государственного университета (МАГУ), старейшего вуза в регионе.

Во все годы работы они неизменно ставили перед собой задачу противостоять оттоку талантливой молодежи из региона, обеспечивая качественное и доступное образование, социальный лифт и карьерный рост выпускникам, неся тем самым социальную ответственность перед жителями Мурманской области. Объединенный новый МАУ поставил перед собой стратегическую цель — системную трансформацию к 2032 году в арктический университет, конкурентоспособный на национальном уровне, который, опираясь на лучшие зарубежные и российские практики, обеспечит условия для раскрытия и реализации образовательного, научно–исследовательского, инновационного и творческого потенциала своих сотрудников и обучающихся для решения стратегических задач

освоения и развития арктических территорий.

Сегодняшний МАУ — это университет, имеющий распределенный кампус, расположенный в городах Мурманск, Апатиты, Кировск, Полярный. В вузе осуществляется подготовка около 10 тыс. обучающихся по 29 укрупненным группам направлений (специальностей) высшего и среднего профессионального образования, реализуется более 200 рыночно ориентированных образовательных программ. Из них 33 образовательные программы по 9 укрупненным группам входят в перечень специальностей и направлений подготовки ВО, соответствующих приоритетным направлениям модернизации и технологического развития российской экономики. В настоящее время МАУ является университетом, осуществляющим обучение практически по всему спектру специальностей и направлений подготовки, необходимым в регионе. Большинство реализуемых программ МАУ являются проектно– и практико–ориентированными.

Также МАУ является морской признанной организацией, что есть имеет полномочия по осуществлению подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты от 1978 года с правом выдачи соответствующих свидетельств от имени Российской Федерации в порядке, предусмотренном международными договорами.

В сфере образовательной деятельности стратегической задачей нового университета является обеспечение промышленных компаний и организаций Мурманской области конкурентоспособными кадрами на основе высокого качества подготовки, интеграции и расширения спектра образовательных программ по запросам регионального, федерального и международного рынка труда, расширения программ сетевого взаимодействия с университетами России и других стран. Основные образовательные программы разрабатываются совместно с индустриальными и социальными партнерами, представленными в регионе, и научно–исследовательскими институтами.

При реализации образовательных программ предполагается получение опыта ведения проектно–конструкторской и экспериментальной деятельности как в современных учебных лабораториях, так и в рамках практической подготовки, что будет способствовать устранению наблюдающегося в инженерном образовании противоречия между теорией и практикой. Предлагаемый к внедрению подход нацелен на усиление практической направленности, а также введение

системы проблемного и проектного обучения.

Научная работа и исследования являются одним из наиболее динамично развивающихся компонентов многогранной деятельности МАУ. Благодаря объединению вузов в МАУ кардинально расширился спектр научной деятельности, включающий следующие основные сферы: арктические биоресурсы и биотехнологии; здоровье человека в Арктике; инновационные педагогические технологии и социально–психологическое благополучие населения; инфраструктура арктических территорий; климат и космическая погода; креативные индустрии; арктический туризм и северная идентичности; логистика в Арктике; минеральные ресурсы Арктики; морские технологии для Арктики; природные экосистемы и техносферная безопасность Арктики; устойчивое развитие и территориальное планирование арктических территорий. При этом практически по каждому из научных направлений успешно действуют соответствующие научно–исследовательские лаборатории и центры университета, образуя, по сути, ядро научной деятельности МАУ.

В 2023 году в университете открылась современная научно–исследовательская лаборатория «Логистика в Арктике». В лаборатории, созданной при финансовой поддержке ПАО «Новатэк», проводятся фундаментальные и прикладные исследования в области транспорта и шельфовой логистики с использованием современных технологий. Научные сотрудники вместе со студентами изучают логистику пассажирских перевозок, системы транспорта и логистические технологии, участвуют в разработке стратегии развития российских транспортных коридоров.

В мае 2024 года в Мурманском арктическом университете при финансовой поддержке министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области и региональных автодорожных предприятий открылась лаборатория механики грунтов и дорожных строительных материалов, которая позволяет не только проводить учебные занятия с использованием современного оборудования, но и заниматься научно–исследовательской деятельностью. Имеющееся современное оборудование позволяет проводить полный комплекс полевых и лабораторных испытаний физико–механических свойств грунтов на соответствие требованиям государственных стандартов, строительных норм и правил. У студентов будет возможность исследовать материалы уже в этом строительном сезоне и лично проверить качество асфальтобетона с объектов национального проекта «Безопасные качественные дороги».



В целом деятельность университета в первую очередь направлена на достижение национальных целей развития Российской Федерации, утвержденных Указом Президента России и мероприятиями государственных программ и национальных проектов. МАУ обеспечивает реализацию комплекса мер по развитию образовательной, научно–исследовательской, инновационной и проектной деятельности, участвуя в достижении задач стратегии развития АЗ РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, реализации приоритетных направлений развития Мурманской области до 2024 года, а также иных приоритетных направлений обеспечения технологического и кадрового суверенитета.

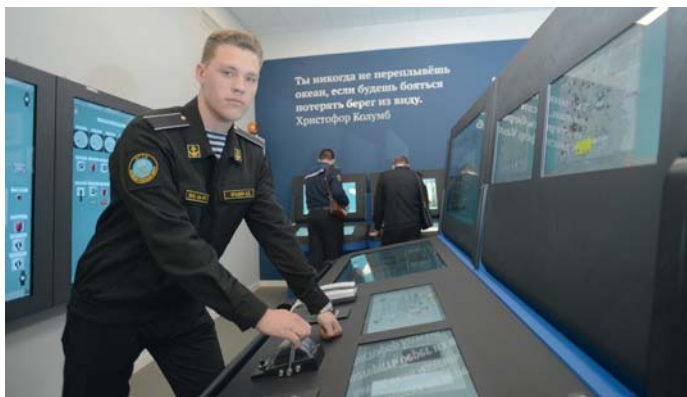
К числу основных индустриальных партнеров вуза относятся ведущие стейкхолдеры региона: ПАО «Новатэк», Кировский филиал «АО «Апатит», Ковдорский ГОК, ПАО «ТГК–1», ЗАО «СЗФК», АО «Атомэнергоремонт», ООО «Подземпемонтаж». Мурманский морской торговый порт. Университет также является членом Северной торговой–промышленной палаты и Союза промышленников и предпринимателей Мурманской области, осуществляет тесное сотрудничество в учебной и научно–исследовательской деятельности с федеральным исследовательским центром «Кольский научный центр Российской академии наук» (ФИЦ КНЦ РАН), Мурманским морским биологическим институтом (ММБИ), Полярным научно–исследовательским институтом рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО), заповедником «Пасвик», Полярно–альпийским ботаническим садом–институтом имени Н.А. Аврорина (ПАБСИ) и др. Сотрудничество осуществляется в сфере научных исследований, образования, профориентационной и иной соответствующей общим целям деятельности в рамках общих и

хозяйственных договоров, договоров о проведении практик.

Совместно с индустриальными партнерами МАУ организует обучение в профильных классах для усиления мотивации к дальнейшему получению соответствующего профессионального образования: морские (АО «Норбего Холдинг»), педагогической, логистические (АО «ММТП»), юридические, медицинские (ГОБУЗ «МОКБ имени П.А. Баяндина»), судостроительные (ПАО «ОСК») классы, профильные «Атом–классы» (ПАО «Росатом») и др.

С октября 2023 года в гимназии № 8 города Мурманска, над которой шефствует АО «Мурманский морской торговый порт», открылась Школа инженерных наук. В ее рамках десятиклассники углубленно изучали механику, тепло– и электротехнику, а также разрабатывали исследовательские проекты. Наставниками Школы инженерных наук стали преподаватели кафедр строительства, энергетики и транспорта и автоматизации и вычислительной техники МАУ. Результаты работы ребята представили на Всероссийской научно–технической конференции студентов «Молодежная научно–техническая конференция Института прикладных арктических технологий» МАУ. В мае 2024 года сотрудники кафедры и руководство вуза вручили студентам сертификаты об обучении в рамках проекта, а также были подведены итоги исследовательских проектов, над которыми они работали в течение года.

В целом МАУ успешно и последовательно реализует свою стратегическую цель — стать международным исследовательским арктическим университетом, который, опираясь на лучшие зарубежные и российские практики, обеспечивает условия для реализации образовательного, научно–исследовательского, инновационного и творческого потенциала своих сотрудников и обучающихся для развития арктических территорий.







# В борьбе за безопасность

## Пассажирские и грузовые перевозки Кольского Заполярья – под особым контролем



1 июня 1992 года на территории региона появилось Мурманское областное отделение Российской транспортной инспекции, с которого ведут свою историю органы государственного контроля в сфере транспорта. Сегодня 35 специалистов МТУ Ространснадзора по Северо-Западному федеральному округу в столице Арктики следят за порядком организации перевозок по дорогам области, водным артериям и заливу Баренцева моря. Подробнее о достижениях и приоритетных задачах на этот год рассказал заместитель начальника МТУ Ространснадзора по СЗФО (г. Мурманск) Александр ДМИТРИЕВ.

– За последние несколько лет в регионе удалось восстановить порядок в сфере пассажирских перевозок. Часть «нелегалов» ушли с рынка, а остальные продолжили работу в правовом поле. Александр Евгеньевич, расскажите, как получилось этого добиться.

– Действительно, в настоящее время в регионе на маршрутах регулярных перевозок пассажиров нет нелегальных перевозчиков. Все получили разрешительные документы, страхуют свою гражданскую ответственность, получают карты маршрута и проходят медицинский осмотр перед выходом в рейс. Сегодня на территории Мурманской области выданы 263 лицензии, а в соответствующем реестре числятся 1714 транспортных средств. Этому предшествовала долгая и кропотливая работа: был и кнут, и пряник, очень плотно взаимодействовали и с министерством транспорта и дорожное хозяйство Мурманской области, и с ГИБДД.

Ранее нелегальных автобусных перевозок было много. Рейды шли на постоянной основе, но перевозчики пытались уходить от ответственности: закрывали ИП, а автобусы оформляли на водителей. Более того, на территории Мурманской области были направления, на которых работали только «нелегалы», и, кстати, пользовались спросом. Мы предложили региональным властям расширить сеть, включив в нее новые маршруты, чтобы перевозчики могли выйти в правовое поле. Это дало положительный результат и перестроило весь рынок.

– Сколько лет потребовалось на перестройку?

– Работа велась всегда и сейчас не останавливается, однако, если можно так сказать, переломный момент мы прошли года за два. Конечно, никто не исключает, что где-то может появиться разовый «залет». Но, во-первых, налажена связь со всеми легаль-

ными перевозчиками, и они могут сообщать о присутствии «нелегалов», так как не заинтересованы нести финансовые потери из-за недобросовестных конкурентов. Во-вторых, не прекращаются рейды. Помимо этого, в рамках мониторинга безопасности мы еженедельно сверяем данные базы о наличии зарегистрированных в системе транспортных средств с теми, кто получил лицензию. И по всем выявленным случаям принимаются меры реагирования. Это имеет эффект. Как показывает статистика, на территории Мурманской области за последние 5 лет выявлено всего четыре случая осуществления перевозок пассажиров без специального разрешения (лицензии), и эти перевозки носили разовый (заказной) характер.

Большая профилактическая работа идет и в части наполнения системы КИААСК. В ней должны быть все участники рынка, чтобы в режиме реального времени можно было отслеживать движение каждого. Мы подключили к диалогу региональный минтранс, и все, кто осуществляет регулярные перевозки, получили предупреждения о недопущении нарушения. Кроме того, оказалось, что часть транспорта не оснащена оборудованием системы ГЛОНАСС. Мы предложили составить план-график указанных работ с последующим включением в систему КИААСК.

– В Мурманской области растет туристический поток, и многие приезжают в регион на автобусах из других субъектов. Эти перевозки безопасны для пассажиров?

– Да, сейчас мы видим результаты работы инспекторского со-

става за последние два года – ни одного нарушения не выявлено в деятельности компаний-перевозчиков, которые привозят гостей из Санкт-Петербурга к горнолыжным курортам в Хибин. Для сравнения: раньше фиксировалась масса нарушений вплоть до отсутствия страховки (штраф от 500 тыс. руб.).

– Сегодня одной из главных задач является снижение смертности на дорогах. Какие инструменты есть у МТУ Ространснадзора по СЗФО для решения этой проблемы?

– Согласно отчету губернатора Мурманской области, за последние пять лет на территории региона количество дорожно-транспортных происшествий уменьшилось на 30% – с 885 до 631. Мы считаем, что причастны к достижению этого показателя. В частности, проводим регулярные обследования всех дорожных участков, ведем работу непосредственно с водительским составом на линии и руководителями компаний, а также еженедельно на совещаниях под председательством министра транспорта Мурманской области анализируем все случившиеся ДТП и обсуждаем проблемные вопросы совместно с ГИБДД, владельцами автомобильных дорог и главами администрации.

– С точки зрения безопасности дорожного движения важен контроль за соблюдением режима труда и отдыха водителей. Как налажена эта работа?

– Специфика региона предполагает один въезд в область, поэтому объехать стационарный пост весового контроля № 48, расположенный на 1149-м км

федеральной автомобильной дороги «Кола» (под городом Долдалаха), невозможно: справа – море, слева – болото. Так что весь автомобильный транспорт проверяется, и в первую очередь смотрим за соблюдением режима труда и отдыха. Надо отдать должное сетевым ретейлерам. Когда они только заходили на рынок, то получали громадное количество штрафов, а сейчас нарушений в их работе практически нет (если говорить о зоне нашей ответственности). Внутри каждого предприятия четко налажена логистика, все знают, где отдохнуть и сколько по времени.

– Однако встречаем нарушения у перевозчиков, работающих по разовым заказам. Например, при доставке грузов в Белокаменку, где идет стройка федерального масштаба, выявляется до 48% всех нарушений по данному показателю. Некоторым выгоднее сделать меньше рейсов и быстрее доставить заказанное. Но мы прекрасно понимаем, что это может привести к тяжелейшим последствиям. Если переутомленный водитель заснет на дороге, то пострадает не только он, но и ни в чем не виновные люди. Штрафы невелики, но, я думаю, многих заставляют задуматься.

– Весогабаритные параметры на этом отрезке также нарушают?

– Сейчас на этом участке ведет работу наш передвижной пункт контроля, созданный на базе «Газели». Мы направляем его в точки притяжения грузовых перевозок, особенно тех, что идут вне габарита.

Кроме того, круглогодично действует наш стационарный пункт на отметке 1148 км, о котором я

уже говорил. Плюс с 2011 года мы плотно работаем с Федеральной службой безопасности и проводим профилактические мероприятия «Анаконда» с повальной проверкой автотранспорта. А в первых числах мая этого года было подписано соглашение между МТУ Ространснадзора, региональным минтрансом и Мурманскавтодором об осуществлении всесоюзного контроля на передвижных пунктах, находящихся в собственности администрации.

– Такое тесное взаимодействие с региональным минтрансом было всегда или удалось наладить только в последнее время?

– Постоянно. Руководителем Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Виктором Федоровичем Барсегиним всегда делается акцент на важности взаимодействия с органами местной власти.

– Чуть больше года назад в ведение МТУ Ространснадзора перешел контроль за деятельностью маломерных судов. Расскажите, что удалось сделать за это время?

– Особое внимание уделяем профилактике. В этом месяце совместно с Комитетом по туризму Мурманской области, транспортной прокуратурой и сотрудниками ГИМС мы работали в месте притяжения маломерных судов в населенном пункте Терiberка. В актовом зале местного ДК собрали всех судовладельцев и рассказали, какими нормами закона необходимо руководствоваться, какие требования предъявляются при осуществлении деятельности и как получить лицензию. Для многих это стало открытием. Сейчас на постоянной основе инспекторы Морречнадзора выезжают в Терiberку, параллельно публикуем информацию в СМИ, и это дает результаты – в 2024 году показатель получения лицензий вырос на 200%.

– Грубо говоря, до этого люди работали без разрешительных документов?

– Да. И этот вопрос мы подняли во время совещания с заместителем транспортного прокурора по СЗФО, которое прошло под председательством губернатора Мурманской области А.В. Чибиса. Всем структурам было поручено оказывать нам всестороннюю помощь в проведении рейдов и профилактических мероприятий на объектах водного транспорта.

– Какая работа ведется с пассажирами?

– Зачастую судовладелец сам же является и капитаном, соответственно, вся профилактическая работа ведется непосредственно через него. Во-первых, его объект транспорта должен быть в правовом поле, для этого мы еженедельно выезжаем в Терiberку, чтобы совместно с силовыми ведомствами осуществлять осмотр по территории Кольского залива. Во-вторых, жизнь и здоровье пассажиров должны быть застрахованы как на земле, так и на море. В-третьих, уже при получении разрешения на работу мы направляем в адрес перевозчика перечень всех необходимых нормативных документов. Также ведется консультирование: любой гражданин имеет возможность получить ответы на свои вопросы по телефону, в письме, при личном визите. Эта работа у нас налажена, мы никогда никому не отказываем в помощи, разъяснения ведутся на постоянной основе.



Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке спецвыпуска губернатору Мурманской области А.В. Чибису, министру транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Ю.А. Полиэктовой, начальнику ГОКУ по управлению автомобильными дорогами Мурманской области Д.В. Игнатову, а также руководителю ООО «Кольское дорожное управление» В.С. Кузнецову, директору по производству ООО «Управляющая компания «Мурманское дорожное управление» И.А. Токмачеву, генеральному директору ООО «Север Строй» О.Г. Геворкяну, главе администрации Мурманской области Ю.В. Сердечкину, директору ММБУ «Управление дорожного хозяйства» Д.Е. Рысеву, директору аэропорта Хибин С.А. Пилипонскому и группе «ФосАгро».

Над спецвыпуском работали:

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

Юрий Бурылин – главный редактор  
Людмила Изъюрова, Светлана Лянгасова, Валерий Будумян – спецкоры «ТР»

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

На правах рекламы