



Транспорт и дорожное хозяйство Новосибирской области

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»



Губернатор Новосибирской области Андрей Травников:

«Работы много, и мы к ней готовы»

Новосибирская область – ключевой регион Сибири: в радиусе 700 км проживают 13 млн человек – почти половина населения Сибири и Дальнего Востока. Здесь пересекаются автомобильные, железнодорожные и воздушные пути, поэтому важнейшую роль в регионе играет транспортный комплекс. Он является необходимым элементом инвестиционной привлекательности региона и выступает катализатором многих социально-экономических процессов в области, развития целого ряда производств.

«Состояние экономики Новосибирской области в 2024 году характеризуется сохранением тенденций предыдущих лет – продолжающееся давление со стороны недружественных стран, ограничение внешнеэкономической деятельности, ужесточение денежно-кредитной политики Центрального банка РФ. В то же время экономика Новосибирской области, как и Российской Федерации в целом, продемонстрировала высокую степень устойчивости», – отметил губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Более того, на сегодня Новосибирская область – один из самых динамично развивающихся регионов. Так, доходная часть областного бюджета выросла в 2024 году на 8,9% по сравнению с 2023 годом – до 296,3 млрд руб. И в первую очередь за счет собственных доходов, которые выросли на 15,8% и превысили 253,2 млрд руб. ВРП в прошлом году составил почти 2,4 трлн руб., превысив показатель 2023 года на 3,1%. Обрабатывающая промышленность региона опережает общероссийские темпы роста (НСО – 108,5%, РФ – 108,0%), а некоторые из обрабатывающих отраслей приросли на десятки процентов. Новосибирские промышленники и предприниматели успешно используют эффекты от импортозамещения. В сфере АПК регион полностью обеспечил себя зерном и овощами. С традиционно высокими показателями завершили год производители молока, мяса и птицы.

Инвестиционная активность в Новосибирской области выросла в прошлом году более чем в полтора раза, по сравнению с рекордным 2023-м – 368,8 млрд руб. (156,2% – за 9 месяцев). Важно, что инвесторов привлекают те отрасли, которые регион считает точками роста экономики – транспортиров-

ка и хранение, обрабатывающие производства, информационные технологии и связь, образование. Поддержку правительства области в прошлом году получили более 30 инвестпроектов с общим объемом капложений более 160 млрд руб. Через инфраструктурное меню поддерживается реализация 45 новых инвестиционных проектов на 144 млрд руб. Общая стоимость строительства объектов инфраструктуры для этих проектов составляет 15,8 млрд руб. Еще для шести проектов с общим объемом инвестиций свыше 162 млрд руб. строится инфраструктура более чем на 8,5 млрд руб. за счет инфраструктурных бюджетных кредитов.

Объем инвестиций в основной капитал Новосибирской области достиг максимального значения в 591 млрд руб. в 2024 году. Объем вложений в экономику вырос на 200 млрд руб. к аналогичному периоду предыдущего года, или на 51,2%. Индекс объема инвестиций в основной капитал в сопоставимых ценах составил 137,3% (по СФО – 107,4%, по РФ – 107,4%). В структуре источников финансирования инвестиций в основной капитал преобладают собственные средства – 62,3%. На долю привлеченных средств приходится 37,7%, из них средства бюджетов всех уров-

ней составили 17,5%, в том числе из федерального бюджета использовано 7%, из бюджета субъекта Российской Федерации – 9,1%, из местных бюджетов – 1,3% общего объема инвестиций.

«В рамках Стратегии социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года приоритетной мы считаем реализацию инфраструктурных проектов в сфере транспорта и дорожного хозяйства в целях повышения связанности территорий СФО и Российской Федерации», – отметил Андрей Травников. – Это, прежде всего, реконструкция международного аэропорта Толмачево, подготовка предложений по финансированию в период до 2035 года проектов реконструкции участков автомобильной дороги Р-254 «Иртыш», строительство восточного обхода города Новосибирска, реконструкция автомобильного пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации с Республикой Казахстан Павловка в Новосибирской области, подготовка и реконструкция железнодорожной инфраструктуры по направлению Новосибирск – Барнаул с учетом роста грузооборота. Также на повестке дня развитие транзитного коридора «Москва – Казань – Новосибирск – Монголия – Китай».

В прошлом году Новосибирская область вновь стала лидером в Сибирском федеральном округе по объемам финансирования национальных проектов. Были выполнены мероприятия на 33,3 млрд руб. по 46 направлениям. По нацпроектам в регионе построены 11 социальных объектов, капитально отремонтированы 19 социальных объектов. «Отмечу, что подавляющее большинство объектов, которые мы строим, реконструируем и ремонтируем, мы взяли на карандаш еще пять лет назад, когда шло формирование программы наказов избирателей депутатам седьмого созыва, – подчеркнул губернатор. – В 2024 году мы выполняли 1178 наказов избирателей на общую сумму почти 29 млрд руб. В 2025 году, завершающем программу наказов седьмого созыва, планируем выполнить 638 наказов избирателей на 19,3 млрд руб. Много наказов в части дорожного хозяйства. К примеру, в программе пятого созыва было предусмотрено 777 мероприятий в сфере дорожного хозяйства и транспорта, в текущем созыве – уже 958. В 2025 году мы начинаем новый этап реализации национальных проектов. Работы будет очень много, и мы к ней готовы», – резюмировал Андрей Травников.



Бугринский мост – третья переправа в Новосибирске, возведенная через реку Обь. Он считается одним из самых масштабных проектов, для реализации которого использовались современные материалы и инновационные методы строительства



Комплексный подход

Новосибирская область системно реализует потенциал транспортной отрасли



В 2025 году исполняется 15 лет со дня образования министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области. За это время экономика региона показала позитивную динамику, и большой вклад в общий результат принадлежит транспортной отрасли. О показателях работы и задачах, стоящих перед ней, рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолий КОСТЫЛЕВСКИЙ.

– Анатолий Викторович, как вы оцениваете роль министерства как проводника государственной политики в транспортной сфере?

– Безусловно, как высокую: министерство транспорта и дорожного хозяйства активно работает над модернизацией и расширением транспортной инфраструктуры, развитием общественного транспорта, созданием условий для привлечения инвестиций в отрасль. Реализуются программы по обновлению парка общественного транспорта, развитию систем управления движением и повышению дорожной безопасности. Министерство уделяет внимание развитию междугородных транспортных коридоров, что способствует интеграции Новосибирской области в систему международных транспортных связей. Это открывает новые возможности для экспорта и импорта товаров, а также для сотрудничества с другими регионами и странами. Благодаря работе министерства регион становится более привлекательным для инвестиций, бизнеса и туристов, что способствует его экономическому развитию и повышению качества жизни населения.

– Какие наиболее значимые проекты на сегодня реализуются в регионе?

– В настоящее время ведется строительство четвертого моста

через реку Обь, который станет значимым элементом транспортной инфраструктуры города, улучшая связь между его частями и способствуя дальнейшему экономическому росту и развитию туризма.

В числе других перспективных объектов – строительство автомобильной дороги «Южный транзит» от автомобильной дороги Р–254 «Иртыш» до автомобильной дороги Р–256 «Чуйский тракт» через реку Обь в городе Новосибирске. Это большой объект, который завершит транспортное кольцо вокруг города Новосибирска.

В регионе работает Северный обход Новосибирска, и сейчас строится Восточный обход. «Южный транзит» станет частью транзитного коридора, чтобы обеспечить быстрый проезд транспорта с заездом в город, но без нагрузки на улично-дорожную сеть, как это сделано сейчас. Это существенно снизит заторные явления, которые после «разворота на Восток» сильно перегрузили город. Важно отметить, что транзит будет проходить через сам город по Бугринскому мосту. Реализация этого проекта предусмотрена региональной государственной программой «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения».

Если говорить о задачах в части дорожного комплекса, то это модернизация объектов дорожной опорной сети, а также региональных дорог, соединяющих населенные пункты с федеральными трассами. Для своевременного и комплексного подхода к планированию ремонтных работ будет производиться полная диагностика сети дорог с расчетом целевых показателей до 2030 года по каждому опорному населенному пункту. Все данные будут внесены во ФГИС СКДФ. Так, в 2025 году планируется проведение полной диагностики региональной сети на территории 8 муниципальных районов на дорогах общей протяженностью почти 3400 км. В рамках этой работы также планируется создание цифрового двойника автомобильных дорог. Оставшаяся сеть будет обследована по двум параметрам в целях подтверждения соответствия требованиям национального проекта. В последующие годы работа по полной диагностике сети будет продолжена.

– Как оцениваете результаты БКД для Новосибирской области и какие цели ставятся в рамках нацпроекта «Инфраструктура для жизни»?

– За шесть лет реализации национального проекта «Безопасные качественные дороги» в Новосибирской области удалось значительно



Один из символов Новосибирска – Октябрьский (Коммунальный) мост через Обь в черте города

улучшить состояние дорожной и транспортной инфраструктуры. На конец 2024 года доля автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, увеличилась до 61,42%, доля дорожной сети Новосибирской агломерации – до 85,26%. Были проведены работы на 647 объектах общей протяженностью 1680,61 км, приведены в нормативное состояние 2542,1 пог. м искусственных сооружений на дорогах регионального и межмуниципального значения. Установлены 36 новых стационарных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД, сейчас в регионе работают 205 комплексов. Размещены 16 автоматических постов весогабаритного контроля для грузовых транспортных средств. Благодаря нацпроекту БКД удалось снизить количество погибших в ДТП: если в 2019 году на дорогах области погибли 304 человека, то в 2024 году – 267 человек, что на 37 человек меньше (12,2%). Также при поддержке федерального проекта «Обновление общественного транспорта» обновлены 313 единиц транспорта. В рамках проекта в регион поставлены автобусы и троллейбусы с автономным ходом.

Новый нацпроект «Инфраструктура для жизни», который стартовал в 2025 году, предполагает комплексный подход к благоустройству территорий и улучшению качества жизни населения. В 2025 году работы пройдут на 97 объектах. К концу года планируется ввести более 240 км автодорог, отремонтировать 20 мостов и путепроводов. Среди целевых показателей на 2025 год – снижение количества погибших в ДТП. Еще одна цель нацпроекта

– комплексное развитие населенных пунктов с упором на ремонт дорог, благоустройство общественных территорий и дворовых пространств, развитие сферы ЖКХ и транспорта. К 2030 году планируется привести в норматив не менее 60% дорог регионального и межмуниципального значения, 85% дорог опорной сети и на 30% улучшить качество жизни в опорных населенных пунктах.

В нашей области есть несколько важных региональных артерий наряду с федеральными дорогами, ведущими в Омскую, Кемеровскую области и Алтайский край. Это направления Новосибирск – Кочки – Павлодар, выходящее на границу с Республикой Казахстан, а также Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий и трасса, обеспечивающая быстрый проезд из Омской области в Алтайский край вдоль границы страны. Это те направления, которым мы будем уделять повышенное внимание.

– Вы упомянули об обновлении парка общественного транспорта – что конкретно удалось сделать?

– За последние шесть лет обновлены 816 единиц подвижного состава общественного пассажирского транспорта. В результате общий уровень износа транспортных средств сократился на 13% относительно 2023 года. Доля пассажиропотока, приходящегося на муниципальные автобусы и троллейбусы города Новосибирска, выросла за счет увеличения количества усовершенствованного подвижного состава. В связи с этим наблюдается рост объема перевозок муниципальным наземным транспортом по отношению к коммерческим пе-

ревозкам: с 2019 по 2024 год доля выросла с 29,6 до 57,5%. При этом увеличивается и пассажиропоток: в 2018 году был перевезен 291 млн пассажиров, в 2024-м – почти 360 млн.

Большой вклад в обновление автопарка Новосибирска внес нацпроект БКД: регион получил 180 автобусов и 49 троллейбусов с автономным ходом благодаря поддержке федерального центра. Вместе с тем мы мобилизовали собственные ресурсы и активно пользовались программами лизинга.

Серьезные результаты достигнуты в сотрудничестве с Республикой Беларусь при обновлении новосибирского общественного транспорта. В прошлом году увеличен объем поставок трамвайных кузовов по контракту с российско-белорусским предприятием ООО «БКМ Сибирь».

Знаковой для региона стала договоренность о сотрудничестве в сфере метрополитана – итогом переговоров руководства мэрии Новосибирска с белорусскими метрополитанами стал контракт с компанией «Минскметропроект» на разработку проекта строительства левого перегонного тоннеля между станциями «Золотая Нива» и «Березовая роща» в столице региона.

Впервые за долгое время мы обновили беспрецедентное количество автобусов в районах области. На средства специального казначейского кредита в 1 млрд руб. закуплены 206 автобусов разного класса, которые распределили по 32 муниципальным образованиям. Так жители отдаленных населенных пунктов тоже увидели изменения.

В 2025 году работа по обновлению общественного транспорта продолжится в рамках нового нацпроекта «Инфраструктура для жизни». До 2030 года в первую очередь перед нами стоит задача по обновлению подвижного состава автобусов. Для достижения целевых показателей нацпроекта необходимо обновить не менее тысячи автобусов за пять лет. Конечно, поддержка федерального центра по-прежнему необходима. В настоящее время Минтранс России разрабатывает методику реализации целевых показателей.

– Комфорт пассажирских перевозок обеспечивается не только новыми автобусами и трамваями, но еще и разработкой новых маршрутов...

– Совершенно верно, мы постоянно мониторим ситуацию и предлагаем пассажирам новые варианты маршрутов. Одним из примеров улучшения транспортной доступности железнодорожного транспорта является запуск в 2023 году двух ускоренных маршрутов пригородного сообщения из Новосибирска до города Татарска и обратно. Маршрут проходит по территории 9 муниципальных образований Новосибирской области и захватывает всего 16 муниципальных образований, 7 из которых значительно отдалены от Новосибирска (находятся на расстоянии до 600 км).



Благодаря БКД в Новосибирской области удалось значительно улучшить состояние дорожной и транспортной инфраструктуры



В 2023 году на западном направлении стартовал проект мультимодальных перевозок («Электропоезд + автобус»). Жители отдаленных районов получили возможность купить билет на автобус и электричку в одной кассе по сниженной цене. Практика внедрена по поручению губернатора Новосибирской области Андрея Травникова. Мультимодальные маршруты показали свое удобство для пассажиров в нашем регионе. С нашей стороны мы видим эффективность системы: пассажиропоток вырос, появились удобные транспортно-пересадочные узлы в районных центрах.

Для нас достижением является и то, что реализуемый нами опыт получил высокую оценку на федеральном уровне и его смогут использовать другие регионы без создания специальной инфраструктуры и капиталоемких вложений. По этой причине Агентство стратегических инициатив включило опыт Новосибирской области по созданию мультимодальных маршрутов «Электропоезд + автобус» в Атлас сервисно-инфраструктурных решений. Это каталог практик, направленных на достижение показателя улучшения качества среды для жизни, который будет распространяться в опорных населенных пунктах. Сейчас в России 2160 таких населенных пунктов.

Приводят ли усилия в части модернизации парка и обновления дорожной сети к повышению безопасности на дорогах?

Мы видим позитивную динамику, и это результат комплексного подхода. Одним из ключевых направлений по обеспечению безопасности стали работы по устройству тротуаров и освещения, установке барьерных ограждений. В общей сложности по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» на региональных дорогах обустроены 34 км тротуаров, установлены 42 км искусственного освещения, установлены и заменены 40 км барьерного ограждения, работают комплексы фотовидеофиксации. К 2030 году стоит задача добиться снижения количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях до 1,5 человека на 10 тыс. транспортных средств, на 2025 год – 2,13. Для снижения уровня аварийности мы продолжим выполнять инженерные мероприятия, обустройство тротуаров и линии освещения, устанавливать дополнительные комплексы фотовидеофиксации. Так, на середину мая на балансе ГКУ НСО ЦОДД (подведомственная организация минтранса НСО) состоят 234 стационарных комплекса фотовидеофиксации, в том числе 194 – в городе Новосибирске. В текущем году в регионе планируется установка 30 новых комплексов, 14 из них – в областном центре.

Каковы показатели работы обновленного международного аэропорта Толмачево?

В 2024 году аэропорт обслужил более 9,3 млн пассажиров, что оказалось выше на 2% по сравнению с 2023 годом. В настоящее время аэропорт выполняет рейсы по 58 внутренним направлениям и 32 направлениям за рубеж.

Продолжается масштабная работа по модернизации воздушной гавани: в 2022 году завершился первый этап реконструкции аэродромной инфраструктуры аэропортового комплекса, были введены в строй новый перрон, рулежные дорожки и необходимые технические площадки. В настоящее время в рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» завершается 2-й этап реконструкции взлетно-посадочной полосы № 2. Продолжается строительство дополнительной соединительной рулежной дорожки между взлетно-посадочными полосами, что позволит в полной мере задействовать ресурс второй взлетно-посадочной полосы. При одновременном использовании двух ВПП пропускная способность аэродрома достигнет более 35 операций в час. Также за счет средств аэропорта на текущий момент идет проектирование новой взлетно-посадочной полосы, она находится севернее существующей ВПП № 1. Строительство будет реализовано в порядке государственно-частного партнерства.

В регионе представлен также речной транспорт, как идет его развитие?

В Новосибирской области обслуживается 501 км внутренних водных путей, из них с навигационной обстановкой – 428 км, с гарантированными габаритами – 402 км. На территории Новосибирской области перевозку пассажиров внутренним водным транспортом осуществляет ООО «Речфлот». По итогам 2024 года количество перевезенных пассажиров составило 20 199 человек.

В навигацию 2024 года судоходной обстановкой было охвачено 350,25 км водных путей, в том числе 1-й категории – 329,25 км, 4-й категории – 21 км. Гарантированные габариты на рассматриваемом участке по глубине составляют 220 см, по ширине – 80 м. Это связано с особенностями перекатов, расположенных в том числе в черте Новосибирска, где имеются выходы скальных пород. Углубление таких участков возможно только при проведении взрывных работ.

Также требуется учет особенностей заглубления подводных переходов, пересекающих русло Оби, так как их переустройство потребует огромных финансовых затрат. Кроме того, содержание судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей требует постоянного обслуживания в навигационный период. Отсюда – необходимость регулярного мониторинга и поддержания состояния водных путей для обеспечения их пригодности для судоходства.

Что можно сказать о показателях по перевозке населения пригородным железнодорожным транспортом?

В регионе перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляет АО «Экспресс-пригород». По итогам 2024 года количество перевезенных пассажиров составило 23,8 млн человек, что выше уровня 2023 года на 8,4%. Росту отправления пассажиров способствовала планомерная работа по расширению маршрутной сети, обновлению подвижного состава, развитию мультимодальных перевозок и современных цифровых бесконтактных сервисов оплаты проезда.

Рост отправления обеспечен в том числе за счет увеличения отправления пассажиров в городской черте Новосибирска и составил 15% к уровню 2023 года. Всего в 2024 году в черте Новосибирска перевезли 7,7 млн пассажиров, что на 1 млн больше, чем в прошлом году.

В 2025 году объем транспортной работы увеличен на 8,4%. С нового графика размеры движения в зимний период увеличились на шесть пар поездов по будням и на одну пару по выходным и составили 79 пар электропоездов по будням, 59 пар электропоездов в выходные. В летний период размеры движения по будням составят 85 пар электропоездов, что на две пары больше прошлогоднего показателя, в выходные дни 77 пар электропоездов, что на одну пару больше прошлогоднего показателя.

В рамках развития городской маршрутной сети с декабря 2024 года организовано пригородное железнодорожное сообщение до новой остановочной платформы Ключевенный, расположенной вблизи одноименного строящегося микрорайона. На западном направлении 2 маршрута электропоездов продлены ежедневно от станции Каргат до станции Барабинск. На южном направлении в дневное время по будням круглогодично курсируют 2 маршрута электропоездов на участке Новосибирск – Бердск – Новосибирск. Для жителей Первомайского района в дневное время назначены 4 маршрута электропоездов на участке Новосибирск – Инская – Новосибирск в зимний период по будням и 1 маршрут в вечернее время ежедневно и круглогодично на участке Новосибирск – Издревая.

Таким образом, благодаря системной работе регулятора транспортный комплекс остается одним из факторов повышения экономического роста и жизненного уровня населения региона. В свою очередь мы приложим все усилия, чтобы заявленные планы претворить в жизнь.



В области необходимо обеспечить регулярный мониторинг и поддержание состояния водных путей для целей судоходства



Постепенно обновляется улично-дорожная сеть Новосибирска



К 2030 году планируется привести в норматив не менее 60% дорог регионального и межмуниципального значения и 85% дорог опорной сети



В регионе растут объемы перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении



Держать баланс получается

Столица Сибири реализует свой транспортный потенциал

Новосибирск – крупнейший в стране муниципалитет, третий по численности населения город России после Москвы и Санкт-Петербурга, центр агломерации и столица Сибирского федерального округа. Город остается крупнейшим за Уралом транспортно-логистическим хабом, в котором сходятся торговые пути в направлениях Север – Юг и Запад – Восток, обеспечены автомобильный и железнодорожный выходы в Казахстан и страны Средней Азии, представлены все виды транспорта. О том, как реализуется сегодня транспортная политика в столице Сибири и задачах, стоящих перед транспортным комплексом, – в интервью мэра города Новосибирска Максима КУДРЯВЦЕВА.

– Максим Георгиевич, Новосибирск называют сердцем России, он является местом пересечения ряда важных транспортных коридоров. Какова на сегодня стратегия транспортного развития города как центра региона и Сибирского федерального округа?

– Мы, безусловно, учитываем наше географическое преимущество и возрастающую в новых условиях транзитную роль новосибирского транспортного узла. Стратегия развития отрасли предполагает создание транспортного каркаса на основе магистральных маршрутов и внеуличных рельсовых видов транспорта. Предусмотрено развитие подвозящих маршрутов из отдаленных микрорайонов к транспортно-пересадочным узлам, внедрение «пересадочного» тарифа и переход на систему муниципальных контрактов. Все это отражено в документах транспортного планирования города: транспортном разделе генерального плана, программе комплексного развития транспортной инфраструктуры, концепции развития общественного пассажирского транспорта.

– В Новосибирске представлены все виды городского общественного транспорта – автобусы, троллейбусы, трамваи, метрополитен. Это удобно для населения и в то же время затратно для бюджета. Как удается держать баланс между экономикой и социальными задачами, какова политика и приоритеты в части развития общественного транспорта?

– Развитие экономики и социальной сферы Новосибирска является безусловным приоритетом бюджетной политики города, поэтому держать баланс получается. Сегодня Новосибирск достиг 100-миллиардного бюджета. Традиционно львиная доля расходов приходится на отрасль социальной сферы: в 2025 году на них предусмотрено 63 млрд руб. Значительная часть бюджета направляется на финансирование отраслей городского хозяйства: запланировано более 36 млрд руб. На капитальные вложения предусмотрено более 5 млрд руб. – в основном это инвестиции в социальные объекты и транспорт.

Приоритет в развитии транспортной инфраструктуры отдан общественному пассажирскому транспорту. Принят инновационно-активный сценарий, предполагающий увеличение транспортного предложения, обновление подвижного состава, обеспечение приоритета движения на улично-дорожной сети общественного пассажирского транспорта.

Убежден, что для формирования современной, эффективной транспортной системы в Новосибирске необходимо создавать единую сеть рельсового транспорта, которая объединит метро, трамвай и пригородные электрички. А уже эту сеть нужно дополнять автобусами,



Новосибирская область является крупнейшим за Уралом транспортно-логистическим хабом, в котором сходятся торговые пути в направлениях Север – Юг и Запад – Восток

троллейбусами, маршрутками. Работаем в этом направлении. Сформированы планы по развитию метрополитена и трамвайных линий в крупные жилые массивы, созданию транспортно-пересадочных узлов в составе железнодорожных остановочных пунктов с обустройством пешеходных подходов и перехватывающих парковок.

В настоящее время актуализируем генеральную схему развития новосибирского метрополитена, важно привести ее в соответствие реальной застройке в городе, обозначить приоритеты – в каком направлении прокладывать линии в первую очередь. Ведется проектирование левого перегонного тоннеля между двумя действующими станциями метро «Золотая Нива» и «Березовая роща», в свое время он не был построен. Приступили к обновлению подвижного состава метрополитена. Благодаря финансовой поддержке из областного бюджета заключены контракты на пять пятивагонных составов. Первую партию новых вагонов ждем осенью этого года.

Высокими темпами поэтапно идет закупка подвижного состава для муниципального транспорта. В 2020–2022 годах масштабно обновили автобусный парк – поступили 205 новых автобусов. За последние два года приобретены 258 троллейбусов, парк обновился на 80%. Бла-

годаря значительному запасу автономного хода новых троллейбусов улучшено транспортное обслуживание удаленных жилых массивов.

Системно занимаемся модернизацией трамваев на совместном российско-белорусском предприятии «БКМ Сибирь». С 2017 года получили 72 современных вагона, в этом году сделаем еще 9 вагонов.

Эти меры уже принесли ощутимый результат. Общий объем перевозок пассажиров муниципальным наземным транспортом по отношению к коммерческим перевозчикам за 6 лет увеличился с 30 до 58%.

– Вы упомянули модернизацию трамваев, какова перспектива развития городского наземного электрического транспорта в столице Сибири?

– Задача обновления инфраструктуры городского наземного электрического транспорта стоит достаточно остро. Нам необходимо капитально отремонтировать порядка 67 км одиночного пути трамвайных линий, 300 км контактной сети, 156 км кабельной сети, 900 опор контактной сети, 32 тяговые подстанции и 5 депо с модернизацией оборудования. Это очень капиталоемкие проекты, которые требуют консолидации усилий бюджетов всех уровней.

Потребность в приобретении нового подвижного состава тоже сохраняется на ближайшие годы.

Для обновления парка наземного муниципального транспорта в полном объеме нужно приобрести еще 142 троллейбуса с увеличенным автономным ходом, 62 трамвайных вагона и 120 автобусов на газомоторном топливе.

Для решения этих задач в Новосибирске сформированы три сценария, предложения направлены в Минтранс России для включения в федеральную программу по развитию городского электротранспорта. Первый вариант включает в себя мероприятия по модернизации существующей инфраструктуры трамвая и троллейбуса (депо, система энергоснабжения, замена подвижного состава с увеличением до нормативного количества), а также по восстановлению трамвайной линии по проспекту Дзержинского до станции метро «Березовая роща». Во второй вариант в дополнение к первому включены мероприятия по строительству первоочередных трамвайных линий в крупные жилые массивы города – «Радуга Сибирь», «Южно-Чемской», «Родники» и «Плющихинский». Третий вариант предусматривает реализацию всех мероприятий по направлению городского наземного электрического транспорта, заложенных в программе комплексного развития транспортной инфраструктуры города до 2030 года и транспортном

разделе генерального плана Новосибирска. Надеемся, что наши предложения будут одобрены на федеральном уровне и подкреплены дополнительным финансированием.

– Сейчас во всех сферах идет цифровизация процессов. Какие ИТ-решения внедряются для управления транспортом в городе?

– Современный пассажирский транспорт неразрывно связан с цифровыми сервисами. И наша задача – внедрять комплексные цифровые решения, удобные и современные сервисы для планирования и совершения поездок в общественном транспорте.

Среди таких сервисов – системы, которые не первый год работают в наших автобусах, троллейбусах и трамваях. Весь муниципальный транспорт в городе оснащен терминалами безналичной оплаты проезда, на 76% подвижного состава установлены системы видеонаблюдения салонов. Мы также используем автоматизированную систему подсчета пассажиропотока. Это датчики, которые контролируют количество вошедших и вышедших пассажиров. Данные передаются диспетчеру в виде наглядных отчетов.

Кроме этого, для управления транспортом используется автоматизированная радионавигационная система «АСУ-Навигация». Она извещает диспетчера о проблемах на маршруте: невыходе машины на линию, отклонении от графика, нарушении схемы следования. Диспетчер в свою очередь должен скорректировать эти отклонения, чтобы не допустить сбоев в работе транспорта.

Цифровые системы используем и в борьбе с нарушителями правил парковки. С прошлого года в Новосибирске работает система «ПаркНет-М», которая во время движения по городу находит припаркованные на газонах автомобили. Сотрудники администраций ежедневно патрулируют улицы и фиксируют нарушителей. Данные сразу поступают в ГИБДД, а владельцам через «Госуслуги» приходит штраф.

В целом внимательно следим за цифровыми новшествами, опытом других городов и внедряем лучшие решения в дорожно-транспортную сферу Новосибирска.



Приоритет в развитии транспортной инфраструктуры отдан общественному пассажирскому транспорту



Дублеры магистралей и технологии ИИ

Новосибирск обновляет дорожную сеть

ства мы планируем отремонтировать 37 объектов общей протяженностью 43 км. Таким образом, мы выходим на сопоставимые с прошлым годом цифры по ремонту городских дорог и магистралей.

Среди крупных объектов – строительство дороги в новый большой микрорайон города Ключевенный, который строится в рамках механизма комплексного развития территорий. Занимаемся проектом дороги от Гусинобродского

шоссе до улицы Выборной – она соединит два крупных существующих жилмассива. Эти мощные дублеры помогут нормализовать городской трафик и разгрузить автомагистраль. Сейчас идет проектирование, чтобы при появлении финансирования можно было сразу начать строительство.

Обновляем дорожную инфраструктуру во всех районах. В прошлом году отремонтировали 50 дорог частного сектора и 120 троту-

аров. В этом году планируем сохранить аналогичные объемы работ с акцентом на школьных маршрутах, местах массового скопления людей и туристических маршрутах.

Также мы проводим системную работу по расшивке узких мест на улично-дорожной сети города – строим новые дороги, создаем дублеры загруженных магистралей, работаем над увеличением пропускной способности дорог в часы пик с помощью информационных

систем. Подобные программы, в том числе на основе искусственного интеллекта, внедряются на уровне региона и города. Они помогают вести непрерывный мониторинг дорожного движения, прогнозировать возможные пробки и аварийные ситуации. Планируем поэтапно интегрировать все светофоры Новосибирска в такую единую интеллектуальную систему. Для этого на ключевых перекрестках уже установлено специальное оборудование – 139 детекторов с искусственным интеллектом, которые распознают ДТП, оценивают интенсивность движения, считают машины. До конца года разместим еще около 200 единиц, то есть до 20% всех светофоров подключим к этой системе.

Еще одно направление – развитие платного парковочного пространства. Это способ регулирования транспортных потоков в центральной части Новосибирска. В городе уже созданы 808 муниципальных платных парковочных мест. Разработан перспективный план развития парковочного пространства на 2025 год, в рамках которого появятся еще 549 мест на Красном проспекте, улицах Писарева, Фрунзе, Кирова, Крылова.

Наша задача – решить проблему беспорядочной парковки в центре, создать возможность удобного передвижения для автомобилей и пешеходов. Также ведется разработка автоматизированной системы управления платными парковками, которая позволит оперативно привлекать нарушителей к ответственности.



В последние годы выполнен серьезный объем комплексного ремонта дорожной инфраструктуры

Работа ведется комплексно

Чем лучше дорога, тем ниже аварийность

Но уже по итогам 2024 года диагностика показала: 61,7% дорог теперь отвечают требованиям по ровности покрытия и отсутствию выбоин. За 6 лет в нормативное состояние привели 3175 км дорог. Работа велась комплексно. Реконструкция и капитальный ремонт – для масштабного обновления. Текущий ремонт и содержание – чтобы оперативно устранять локальные проблемы. Порой даже небольшие участки, закрытые «малыми картами», значительно улучшают качество пути.

С автомобильными дорогами опорной сети ситуация еще лучше: 70,2% уже соответствуют нормативам. Это результат десяти лет пристального внимания к этой категории. Но останавливаться нельзя – к 2030 году планируется довести показатель до 85%. Для этого начиная с 2025 года ежегодно планируем ремонтировать минимум 150 км.

– **Какие стоят задачи по дорожным работам на 2025 год?**

– Годовое задание на 2025 год в соответствии с доведенными лимитами ГКУ НСО ТУАД составляет более 12,7 млрд руб. для выполнения дорожных работ по реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и мероприятий для обеспечения безопасности дорожного движения. Это позволит привести в нормативное состояние 236 км дорог и 9 мостовых сооружений.

Наиболее значимыми являются объекты реконструкции: автодорога Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий на участке с 12-го по 24-й км, являющаяся подъездом к городу Новосибирску с вводом участка 1,5 км в 2026 году; автодорога Барабинск – Юзюя – Квашнино в Барабинском районе (по поручению Президента РФ); автодорога Инская – Барышево – 39 км а/д «К–19р» (в границах района) со сдачей в эксплуатацию 2,7 км, являющаяся подъездом к СКИФ; автодорога Чаны – Погорел-

ка в Чановском районе с вводом 1,7 км, являющаяся подъездом к санаторию «Карачи».

Также есть ряд объектов ремонта, это автодорога 992 км а/д Р–254 – Купино – Карасук общей протяженностью 32,1 км, проходящая по Баганскому, Купинскому, Татарскому и Чистоозерному районам (входит в опорную сеть); автодорога Новосибирск – Кочки – Павлодар (в пределах РФ) общей протяженностью 50,4 км, которая проходит по Карасукскому, Краснотарскому, Кочковскому и Ордынскому районам (входит в опорную сеть); автодорога «Советское шоссе» протяженностью 2,36 км, являющаяся въездом в город Новосибирск; автодорога Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий (в границах НСО) в Тогучинском районе протяженностью 17,5 км (входит в опорную сеть); автодорога 104 км а/д Р–256 – Черепаново – Маслянино в Черепановском и Маслянинском районах протяженностью 11,1 км, соединяющая два районных центра; автодорога 104 км а/д Р–256 – Сузун в Черепановском и Сузунском районах протяженностью 8 км, соединяющая два районных центра.

– **Одним из условий сохранения автодорог в нормативном состоянии является соблюдение требований по весовым нагрузкам. Какая работа ведется в этой части силами ГКУ НСО ТУАД?**

– В соответствии с паспортом национального проекта БКД на территории Новосибирской области запланировано размещение 23 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК). В настоящее время на сети дорог регионального и межмуниципального значения функционируют 17 таких АПВГК. Результативность их работы в 2024 году оценивается как высокая: вынесены 1413 постановлений о нарушениях, наложены штрафы на сумму

416,9 млн руб., взысканы 140,4 млн руб. В 2025 году планируется ввод двух новых АПВГК. Контракты уже заключены, работы ведутся. В 2026 году запланирована установка еще четырех АПВГК, заключен контракт на проектирование.

Мы применяем дополнительные меры контроля – проводим регулярные совместные рейды с прокуратурой и ГИБДД по проверке тяжеловесного транспорта, разработали меры против сокрытия госномеров, готовимся к внедрению пилотного проекта с ИИ (по аналогии с Ярославской областью) для автоматической фиксации нарушений (сокрытие номеров, объезд по обочине и т.д.). Ежегодно вводится весеннее ограничение (свыше 5 тонн на ось) для защиты дорожного полотна в период неблагоприятных погодных условий.

– **По-прежнему актуальна задача повышения безопасности дорожного движения. Что делается для снижения числа ДТП?**

– За 2024 год на дорогах регионального и межмуниципального значения Новосибирской области произошли 350 дорожно-транспортных происшествий (что составляет +3% к аналогичному периоду прошлого года), в которых погибли 78 человек (–24%), а также были травмированы 528 (+3%). В 2024 году удалось достигнуть снижения тяжести последствий совершения ДТП, в том числе благодаря проведению дополнительных мероприятий, повышающих безопасность дорожного движения. В текущем году планируется продолжить эту работу, в том числе нанесение дорожной разметки, устройство светофоров, нанесение шумовых полос, устройство стационарного электроосвещения, установку металлического барьерного ограждения и др.

– **Как можете оценить качество работы подрядных дорожных ор-**

ганизаций области и их техническую оснащенность?

– В Новосибирской области сложился пул добросовестных подрядных организаций, осуществляющих основной объем дорожных работ. Они хорошо себя зарекомендовали и обеспечивают своевременное переоснащение в технической части – закупают современную дорожную технику, модернизируют АБЗ, оснащают свои дорожные лаборатории и др. В то же время по итогам электронных процедур появляются новые игроки рынка, не имеющие ни опыта производства дорожных работ, ни хорошей материально-технической базы. Исполнение контрактных обязательств такими недобросовестными подрядчиками вызывает вопросы.

Одной из самых важных проблем остается дефицит специалистов дорожно-строительной отрасли. Из-за нехватки кадров в итоге страдает качество выполнения работ в целом, что и приводит в некоторых случаях к неисполнению контрактов. По итогам таких случаев подрядчик попадает в реестр недобросовестных поставщиков, что не дает ему права участвовать в электронных процедурах на выполнение работ.

В целом по результатам прошедших лет можно сделать вывод о том, что в текущих реалиях к подрядным организациям ежегодно предъявляются все более высокие требования к качеству выполнения дорожно-строительных работ, но, к сожалению, не всем удается эти требования выполнить. Мы разработали собственный план повышения качества дорожно-строительных работ, исполнение которого дает положительные результаты. С учетом ужесточения требований к качеству работ и гарантийным обязательствам подрядчики стали более рационально оценивать свои возможности.



ГКУ Новосибирской области «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области» – старейшая организация в структуре дорожного комплекса региона, она была образована в 1926 году. Все это время ее основной задачей было строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог Новосибирской области. В настоящее время в управлении ГКУ НСО ТУАД находятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения протяженностью 12 732 км. О состоянии сети и задачах на предстоящий год рассказывает ее руководитель Владимир ВОСПАНЧУК.

– **Правительством РФ поставлена задача к 2030 году привести в нормативное состояние не менее 60% автодорог регионального и межмуниципального значения и не менее 85% опорной сети автомобильных дорог. Насколько реально выполнить поставленные задачи в Новосибирской области?**

– В настоящее время в управлении ТУАД находятся автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения протяженностью 12 732 км. Из них 139 км рассчитаны на нормативную нагрузку 11,5 тонны на ось; 1873 км – 10 тонн на ось; остальные – 6 тонн на ось.

С 2019 года региональные дороги участвуют в программе БКД. На старте проекта лишь 36,7% из 12 732 км областных дорог соответствовали нормативному состоянию.



Следуем намеченным курсом

Опыт Новосибирской области по развитию мультимодальных маршрутов для пассажиров перенимают в других регионах

27 лет АО «Экспресс-пригород» при поддержке акционеров – правительства Новосибирской области и ОАО «РЖД» – осуществляет перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении, обеспечивая транспортную доступность жителей Новосибирской области.

С 2010 года в отношении АО «Экспресс-пригород» введено государственное регулирование. Конструктивное и системное взаимодействие министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, Западно-Сибирской железной дороги и АО «Экспресс-пригород» позволяет ежегодно расширять маршрутную сеть в соответствии со спросом населения. Всего за период с 2010 по 2025 год произведено назначение 303 маршрутов пригородных поездов, из них 61 маршрут курсирует на постоянной основе и 242 маршрута назначены для проведения разовых мероприятий. Продлены 26 маршрутов, увеличена периодичность курсирования 33 маршрутов.

В 2024 году на 1,8 млн пассажиров больше воспользовались услугами пригородной компании, перевезены 23,8 млн пассажиров, что на 8,4% выше уровня 2023 года. Это максимальный показатель отправления пассажиров АО «Экспресс-пригород» за последние 15 лет.

Положительная динамика роста объемных показателей продолжена в 2025 году. За период с января по апрель текущего года на пригородных поездах перевезены 6,9 млн пассажиров, что выше уровня аналогичного периода 2024 года на 5%.

В условиях быстрорастущего города, в связи с высокой годовой интенсивностью движения автотранспорта, особенно актуальным для региона становится вопрос использования пригородного железнодорожного транспорта для разгрузки основных городских автомагистралей и пересадки пассажиров с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Наиболее востребованными среди населения Новосибирской области маршрутами электропоездов, проходящими параллельно загруженным автодорогам, таким как улица Большевицкая и Бердское шоссе, являются маршруты до остановочных платформ Речной вокзал, Матвеевка, Первомайская и станции Сетьель.

С 2021 года в Новосибирске активно развивается проект «Городская железная дорога», открыт новый остановочный пункт Пригородный простор и запущены маршруты пригородных поездов на участке Пригородный простор – Новосибирск–Восточный. Всего на участке курсируют 10 транзитных маршрутов. В декабре 2024 года открыта вторая городская оста-



Коллектив АО «Экспресс-пригород»

новочная платформа Клюквенный вблизи строящегося одноименного микрорайона.

В рамках развития городских перевозок стоимость проезда на короткие расстояния до 15 км и по городским маршрутам установлена на уровне общегородских перевозок.

Развитие маршрутной сети и клиентоориентированная тарифная политика формируют городской сегмент жителей, выбирающих электропоезд как средство передвижения в Новосибирске. Количество таких горожан постоянно растет. Больше трети пассажиров АО «Экспресс-пригород» совершают поездки в городской черте, доля в общем объеме перевозок ежегодно увеличивается: с 29% в 2022 году до 35% в 2025 году. В 2024 году АО «Экспресс-пригород» перевезено более 7,7 млн городских пассажиров, что на 15,5% выше уровня прошлого года.

С 2023 года АО «Экспресс-пригород» при поддержке региона активно развивает маршрутную сеть на дальних направлениях движения пригородных поездов. Запущены 2 дальних прямых маршрута электропоездов от Новосибирска до Татарска (и обратно), длина пригородного сообщения в Новосибирской области продлена до 460 км. Ежедневно данными маршрутами пользуются более 2,5 тыс. пассажиров.

В связи с высоким спросом на перевозку, в праздничные майские дни 2025 года впервые по маршруту Новосибирск–Главный – Татарская отправился 14-вагонный пригородный поезд, состоящий из двух сцепленных составов. Текущая максимальная составность электропоездов, эксплуатируемых в Новосибирской области, составляет 10 вагонов.

Запуск новых маршрутов в регионе дал старт проекту по развитию мультимодальных перевозок по схеме «электропоезд + автобус». В 2024 году для жителей 9 отдаленных районов области – Усть-Тарковского, Венгеровского, Кыштовского, Северного, Здвинского, Доволенского, Чистоозерного, Сузунского и Маслянинского – организованы мультимодальные маршруты.

Из населенного пункта можно доехать на автобусе до железнодорожной станции, затем пересест на электропоезд, следующий до Новосибирска. Расписание автобусов согласовано с электропоездами с 15–30-минутным интервалом пересадки. Мультимодальные перевозки позволили пассажирам существенно сэкономить время и деньги в сравнении с альтернативными видами транспорта, а также сделали путешествие комфортнее и безопаснее – минуя заторы на автомобильных дорогах. Экономия стоимости проезда одного пасса-

жира в сравнении с альтернативными видами транспорта достигает 840 руб., экономия времени достигает двух часов.

В феврале 2025 года Агентство стратегических инициатив при Правительстве Российской Федерации включило опыт АО «Экспресс-пригород» по созданию в Новосибирской области мультимодальных маршрутов в Атлас сервисно-инфраструктурных решений, тиражируемых в субъектах России.

В рамках совместной работы пригородных компаний и региональных министерств транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области и Алтайского края с 2015 года между Новосибирском и Барнаулом курсируют ускоренные пригородные поезда, согласованные по станции Черепаново.

Особое внимание правительством региона уделяется социальной перевозке, расширению льгот, предоставляемых при проезде в пригородном железнодорожном транспорте.

В 2024 году по поручению губернатора Новосибирской области Андрея Александровича Травникова расширен пакет льгот для ветеранов труда Новосибирской области, ветеранов труда Российской Федерации и тружеников тыла. По итогам 2024 года перевозка данных льготных категорий увеличена на 72% и составила 1,75 млн пассажиров.

С учетом растущего спроса на перевозки электропоездами, обеспечение качественного обслуживания невозможно без обновления подвижного состава. На сегодняшний день на территории Новосибирской области эксплуатируются 38 электропоездов, в том числе 13 современных серии ЭП2Д и ЭП2ДМ, которые составляют треть парка АО «Экспресс-пригород». Новые составы оснащены эргономичными пассажирскими сиденьями с индивидуальными USB-розетками, современной системой кондиционирования и обеззараживания воздуха.

В пригородном железнодорожном сообщении с 2016 года активно развиваются цифровые сервисы и бесконтактные способы оплаты проезда. Каждый второй пассажир в Новосибирской области оформляет билеты на электропоезда по безналичному расчету, в том числе каждый пятый пассажир через мобильные приложения и чат-бот в Telegram.

С 2015 года компания поддерживает культурно-массовые мероприятия, проводимые в Новосибирске и Новосибирской области. Дополнительные поезда, назначенные на День Победы и День города Новосибирска, ежегодный авиационный фестиваль на аэродроме Мочище, обеспечивают транспортную доступность населения на масштабных праздниках. К примеру, из 100 тыс. зрителей авиашоу более 35 тыс. пассажиров добираются на электропоездах.

Развивая туристские перевозки, АО «Экспресс-пригород» совместно с региональными туроператорами реализует проект «Краеведческий экспресс». Суть проекта заключается в организованной доставке больших групп школьников на электропоезде из отдаленных районов области в Новосибирск для посещения культурно-просветительских мероприятий. Ежегодно более 1,5 тыс. школьников принимают участие в подобных турах.

Эффективность работы – одна из важных задач компании. В 2024 году АО «Экспресс-пригород» стало девятым «модельным» предприятием региона в рамках участия в проекте «Производительность труда». Этот статус получают предприятия, образцовые в плане внедрения инструментов бережливого производства.

«Следуя намеченному курсу, компания планомерно решает поставленные задачи и расширяет горизонты своей деятельности для полного удовлетворения спроса населения Новосибирской области в качественных и безопасных перевозках. В ближайшие годы продолжится обновление подвижного состава, расширение маршрутной сети, развитие мультимодальных перевозок и бесконтактных сервисов продаж», – сообщил генеральный директор АО «Экспресс-пригород» Вячеслав Невежин.



Пригородный вокзал Новосибирск–Главный



Прибытие электропоезда по маршруту Татарская – Новосибирск



Международный Аэропорт Толмачево –

крупнейший аэропортовый комплекс в азиатской части Российской Федерации



Международный аэропорт Новосибирск (Толмачево) – крупнейший аэропортовый комплекс в азиатской части Российской Федерации, пассажирский, грузовой и почтовый хаб, транзитный авиаузел на пересечении основных маршрутов, соединяющих Дальний Восток с городами европейской части и юга Российской Федерации, а также маршрутов между Европой и Китаем, странами Юго-Восточной Азии. Аэропорт входит в «Новопорт Холдинг» – крупнейшую сеть региональных аэропортов России, играющую важную роль в развитии транспортной инфраструктуры страны. Холдинг объединяет 28 аэропортов, включая 6 объектов, находящихся в совместном управлении с «Аэропортами регионов» через компанию АБС. Широкая география – от Калининграда до Магадана – делает «Новопорт Холдинг» уникальным инфраструктурным оператором, который фактически связывает всю Россию.

Сегодня «Новопорт Холдинг» – это не только эффективное управление, но и масштабные инвестиции в будущее. Новые аэропортовые комплексы уже реализованы в Саранске, Перми, Волгограде, Челябинске, Владикавказе, Новосибирске, Кемерово, Томске, Улан-Уде, Магадане и Минеральных Водах. Кроме вышеперечисленных аэропортов, активно развиваются Мурманск, Калининград, Салехард, Тюмень, Барнаул и воздушные гавани в других городах.

Это большая ответственность перед регионами, перед страной и перед будущими поколениями. Создание и модернизация аэропортов – это не просто инженерная задача. Это вклад в экономическое развитие, в туристическую привлекательность, в социальную сплоченность. Это работа, которая напрямую влияет на качество жизни миллионов людей.

Аэропорт Новосибирск (Толмачево) является одним из крупнейших международных аэропортов России, основным альтернативным аэропортом Москвы и Санкт-Петербурга трансферным авиаузлом за Уралом. Базовым авиаперевозчиком аэропорта является S7 Airlines, в общей сложности регулярные и чартерные рейсы в аэропорт выполняют более 30 авиакомпаний.

Аэропорт располагает двумя взлетно-посадочными полосами, оснащенными по первой и второй категории ICAO, позволяющими принимать все основные существующие типы воздушных судов отечественного и зарубежного производства без ограничений.

По итогам 2024 года аэропорт Новосибирск (Толмачево) занимает 4-е место после аэропортов московского авиаузла, Санкт-Петербурга и Сочи по объему пассажиропотока. Аэропорт обслужил рекордное количество пассажиров – 9,299 млн, что на 2,3% больше, чем в 2023 году. В том числе обслужено 2,478 млн трансферных пассажиров, их доля в общем пассажиропотоке составила 26,9%. Количество пассажиров на внутренних воздушных линиях (ВВЛ) составило 7,578 млн пассажиров. Наиболее популярными в 2024 году направлениями ВВЛ стали Москва, Сочи, Санкт-Петербург, Иркутск, Красноярск, Владивосток, Хабаровск, Мирный, Екатеринбург и Якутск.

На международных линиях (МВЛ) было обслужено 1,720 млн пассажиров (+24,5% к 2023 году). Наиболее популярными стали Анталия, Пхукет,

Дубай, Стамбул, Пекин, Бангкок, Ута-пао, Шанхай, Хургада, Маттала, Коломбо. За 2024 год аэропорт обслужил 39 815 самолето-вылетов.

9 февраля 2023 года, в день 100-летия отечественной гражданской авиации России, в аэропорту Новосибирск (Толмачево) состоялось официальное открытие нового пассажирского терминала (сектора С).

Строительство нового аэровокзального комплекса международного аэропорта Новосибирск (Толмачево) осуществлялось в рамках мероприятий Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 № 2101-р) по проекту «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)».

При открытии нового терминала аэровокзального комплекса состоялся телемост с участием Президента Российской Федерации Владимира Путина, акционера, председателя совета директоров холдинга «НОВА-ПОРТ» Романа Троценко и губернатора Новосибирской области Андрея Травникова.

В целях финансирования проекта был заключен договор о предоставлении синдицированного кредита на сумму до 13,9 млрд руб. (ВЭБ.РФ – до 3,0 млрд руб., Сбербанк России – 10,9 млрд руб.). Общий объем финансирования составил 18,1 млрд руб.

Новый пассажирский терминал площадью 58,3 тыс. м² оснащен 6 телескопическими трапами и 54 стойками регистрации, имеет высоту здания 32,5 метра (наивысшая точка главного атриума). Пропускная способность аэровокзального комплекса – 1844 пассажира в час. Годовой объем пассажирских перевозок – более 12 млн пассажиров в год.

При строительстве нового аэровокзального комплекса использованы инновационные технологии и новые материалы, обеспечивающие шумоизоляцию и энергоэффективность здания. Терминал получил современное техническое оснащение, установлены в том числе 25 лифтов, 18 эскалаторов, необходимое оборудование для дозора, регистрации и обслуживания пассажиров. Новая система обработки багажа с пропускной способностью 4800 единиц багажа в час позволяет одновременно комплектовать багажом более 20 рейсов в час и полностью удовлетворить потребности аэропорта при расширении аэровокзального комплекса в будущем. Трехуровневая система безопасности досмотра соответствует российским и международным стандартам и нормам.

В залах ожидания организованы зоны магазинов, кафе, комната матери и ребенка.

Отличительной особенностью аэровокзального комплекса являются фасады, представляющие собой единую непрерывную стеклянную ленту длиной более 300 метров. Витражное остекление, выполненное в формате «джамбо» из листового стекла самого большого размера (6х3), которое имеет улучшенные оптические характеристики, высокую прочность и обеспечивает хорошую теплоизоляцию объекта.

Главной доминантой аэровокзального пространства служат четыре колонны (высота и диаметр каждой – 20 и 5 метров соответственно). Отделанные алюминием и окрашенные в

белый цвет колонны являются важным конструктивным элементом. На структурных ребрах колонн вмонтировано светодиодное освещение, усиливающее эффект прозрачности и одновременно максимально проявляющее конструкции «турбин».

На привокзальной площади перед аэровокзальным комплексом обустроены краткосрочная и долгосрочная парковки общей вместимостью 1375 машино-мест.

В настоящее время в соответствии с федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» реализуется Проект по реконструкции аэропортового комплекса, который включает в себя модернизацию аэродромной инфраструктуры.

В текущем году завершается 2-й этап реконструкции комплекса второй ИВПП, которая позволит увеличить ее пропускную способность в 3 раза: до 17 взлетно-посадочных операций в час, а строительство дополнительной соединительной рулежной дорожки и ввод ее в эксплуатацию позволят в полной мере задействовать ресурс второй ИВПП. А при одновременном использовании двух ИВПП пропускная способность аэродрома достигнет более 35 операций в час.

Также в данный момент идет проектирование строительства новой взлетно-посадочной полосы (севернее существующей ИВПП-1) в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система». Проектирование ведется на 100% за счет средств АО «Аэропорт Толмачево».

Реализация проекта будет осуществлена с применением механизма государственно-частного партнерства. Финансирование за счет средств частного инвестора предполагается в объеме 80% стоимости. Сроки начала строительных работ оцениваются на 2028 год.

Аэропорт Новосибирск (Толмачево) имеет уникальное географическое положение, что позволяет пассажирам обеспечивать полеты по кратчайшим маршрутам, экономя время в пути. В настоящее время пассажирские рейсы из аэропорта выполняются по 58 внутренним направлениям, по 15 направлениям ближнего зарубежья и по 18 направлениям дальнего зарубежья – всего более 90 направлений. По более чем 40 направлениям полетов рейсы выполняются ежедневно (не менее одного рейса в день).

Аэропорт Толмачево работает в режиме авиатранспортного хаба, обеспечивая стыковки рейсов на направлениях из Восточной Сибири и Дальнего Востока в европейскую часть и на юг страны, а также в направлении городов ближнего и дальнего зарубежья. На сегодняшний день является самым удобным пересадочным узлом, который располагается в центральной части страны и обеспечивает удобные по времени стыковки для жителей практически всех регионов РФ.

Такую модель авиаперевозок обеспечивает базовая авиакомпания аэропорта S7 Airlines (доля авиаперевозчика в общем пассажиропотоке аэропорта по итогам 2024 года составила 70%).

Ежедневно в расписании рейсов аэропорта присутствует три волны прилетов и вылетов: утренний и дневной пик прибытий – с 05 до 13 часов, вечерний пик прибытий – с 19 до 01 часа. Утренний и дневной пик отправлений – с 06 до 15 часов, вечерний пик отправлений – с 20 до 02 часов. Таким образом, фактически аэропорт обеспечивает минимальные стыковки в течение одного часа между прибывающими и вылетающими рейсами. Утренний и дневной пик обеспечивает стыковки рейсов, прибывающих из городов Дальнего Востока, с рейсами, вылетающими в европейскую часть и на юг РФ, а также в страны Средней

Азии. Вечерний пик работает в обратном направлении.

В среднем в 2024 году ежедневно приземлялись и вылетали более 200 рейсов. Максимальное количество рейсов традиционно обслуживается в летний период – в августе 2024 года в среднем обслуживалось более 260 рейсов в сутки. Всего по итогам 2024 года аэропорт обслужил 79 630 пассажирских и грузовых рейсов.

В 2024 году были возобновлены такие направления полетов, как Саратов, Астана, Алматы, Усть-Каменогорск, Баку, Шанхай, Бангкок.

В 2025 году в дополнение к возобновленным рейсам из аэропорта снова открываются прямые чартерные рейсы во Вьетнам – Ня Чанг (Камрань).

На остальных маршрутах планируется увеличение частоты рейсов – на внутренних можно отметить Калининград, Волгоград, Ульяновск, Пермь, Тобольск, Оренбург, Ижевск.

На направлениях ближнего зарубежья – Алматы, Ереван, Тбилиси, Ташкент, Астана, Усть-Каменогорск, Ош.

Для дальнего зарубежья – Вьетнам, Таиланд (Бангкок, Пхукет). А также направления Китая – Пекин, Санья и, безусловно, традиционные Турция и Египет.

Комбинирование государственных программ субсидирования авиаперевозок в аэропорту Новосибирск (Толмачево) по постановлениям Правительства РФ № 1242 (региональные перевозки) и № 215 (Дальний Восток, Крым, Калининград) позволяет обеспечивать эффективное использование средств федерального бюджета, выделяемых на цели субсидирования за счет более коротких расстояний между Новосибирском и городами Дальнего Востока по сравнению с другими альтернативными пересадочными хабами.

В 2018 году по постановлению Правительства РФ № 1242 из аэропорта Толмачево субсидировались 11 региональных направлений. В 2025 году в перечень субсидируемых вошли 24 региональных направления.

Благодаря действию программы субсидирования региональных авиаперевозок в 2024 году пассажиропоток на всех региональных маршрутах из Толмачево увеличился на 5,2% относительно 2023 года и превысил 2 млн пассажиров.

В 2013 году для обработки экспресс-корреспонденции, прибывающей из Китая и стран Юго-Восточной Азии, в аэропорту Новосибирск (Толмачево) открыто Место международного почтового обмена (ММПО) АО «Почта России», а в феврале 2021 года был введен в эксплуатацию первый и самый крупный сортировочный хаб, построенный в рамках проекта «Национальные логистические технологии», реализуемого совместно АО «Почта России» и группой ВТБ.

Инвестиции в строительство почтового хаба составили 7,5 млрд руб. Строительство началось в апреле 2019 года, завершилось в 2020 году. Площадь здания составляет 45 932 кв. метров. Производственный блок занимает 33 370 кв. метров. Центр рассчитан на обслуживание нескольких территорий Сибирского федерального округа: Новосибирская, Кемеровская, Томская области, Республика Алтай, Алтайский край. Поскольку центр располагается на территории международного аэропорта Толмачево, это позволяет выгружать почтовые отправления с бортов прилетевших самолетов напрямую и сокращать сроки доставки. Место международного почтового обмена предназначено для обработки импортных и экспортных международных почтовых отправлений, в том числе мелких пакетов, посылок и экспресс-отправлений (EMS). Производительность операционных линий составляет 7500 отправлений в час.

Импортные почтовые отправления поступают в ММПО из участков авиации и наземной доставки.

На основе АТБ аэропорта Толмачево в 2004 году создана База S7 Technics в Новосибирске. Ангарный комплекс рассчитан на одновременное проведение ТО четырех самолетов. В дальнейшем его возможности, как ожидается, будут расти. Ангарный комплекс в Толмачево изначально строили с учетом высоких требований к обслуживанию авиатехники и сибирского климата. Значительная модернизация сооружения произошла после того, как в нем стал работать провайдер S7 Technics. При подготовке к обслуживанию самолетов было заменено остекление, обновлена кровля, установлены полы с современной системой обогрева, установлены более надежные ворота, смонтирована система приточно-вытяжной вентиляции с обогревом, полностью отремонтированы внутренние помещения.

В августе 2024 года в аэропорту Толмачево «Аэрофлот Техникс» открыл линейную станцию технического обслуживания (ЛСТО).

ЛСТО «Аэрофлот Техникс» обеспечивает техническое сопровождение рейсов группы «Аэрофлот». В соответствии с полученным сертификатом инженерно-технический персонал линейной станции осуществляет оперативное техническое обслуживание лайнеров Airbus A320, Airbus A330, Boeing 737NG и Boeing 777.

Станция оснащена современной материально-технической базой и укомплектована штатом высококвалифицированных специалистов, которые прошли дополнительное обучение по данным типам воздушных судов. Персонал ЛСТО сертифицирован по категориям В1 и В2, а также имеет необходимые допуски по различным видам регламентных работ.

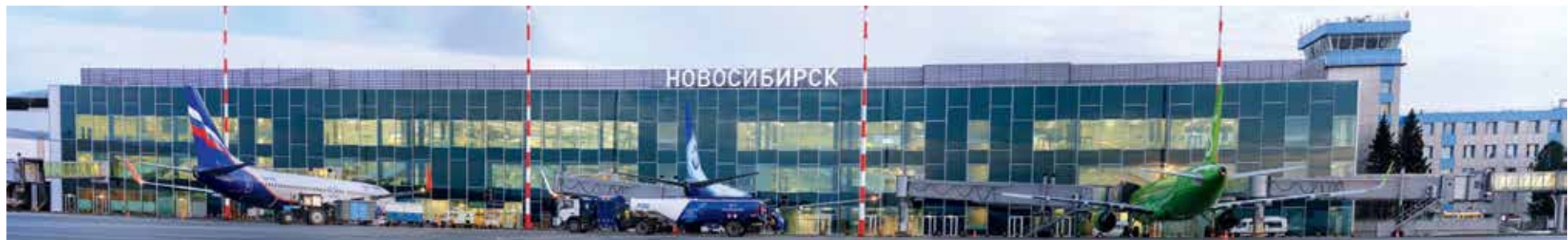
На базе аэропорта Толмачево работает авиационный учебный центр (АУЦ), в котором слушатели курсов могут получить знания в очной, очно-заочной, заочной форме с применением дистанционных технологий по 16 направлениям профессиональной подготовки.

Аэропорт имеет современный интермодальный грузовой терминал «Толмачево-Карго» с отдельным таможенным постом, оснащенным современным оборудованием для обработки грузов различных категорий. Площадь грузового терминального комплекса превышает 11 тыс. кв. метров, а пропускная способность составляет до 50 000 тонн грузов в год.

В аэропорту Толмачево действует собственный цех бортового питания «Толмачево Кейтеринг». Цех мощностью 16 тыс. порций в сутки оснащен самым современным и высокотехнологичным оборудованием, в том числе холодильными камерами глубокой заморозки, позволяющими хранить продукты до шести месяцев, а также камерами шокового охлаждения, сохраняющими качество, вкусовые и другие свойства готовых блюд.

Среди приоритетных проектов развития аэропорта Толмачево: внедрение операционной концепции, предполагающей одновременное использование аэропортом двух взлетно-посадочных полос (завершение второго и третьего этапов реконструкции комплекса ИВПП-2); проектирование и строительство новой ИВПП-1; дальнейшее развитие пассажирского хаба в партнерстве с базовым авиаперевозчиком S7 Airlines; дальнейшее развитие грузового и почтового направлений в партнерстве с пассажирскими и грузовыми авиаперевозчиками, участие в проекте АО «Почта России» по развитию логистического почтового центра на территории аэропорта Новосибирск (Толмачево).

К 2027 году пассажиропоток аэропорта Толмачево превысит 10 млн человек в год.



Авиакомпании расширяют географию полетов из Новосибирска

Новосибирск расположен на обоих берегах реки Оби, которая определила градостроительное развитие и своеобразие мегаполиса. Долгие годы река воспринималась только как водная преграда, которую необходимо преодолеть ради связности частей города. Однако сейчас пришло время пересмотреть эту концепцию и развить огромный экономический и рекреационный потенциал водной артерии.

В текущем году навигация по реке Оби в Новосибирской области началась 25 апреля. Основным оператором по речным перевозкам жителей Новосибирска и области по Оби является ООО «Речфлот», образованное в 2014 году. В настоящее время флот компании включает в себя 6 пассажирских теплоходов «Москва», которые осуществляют перевозку пассажиров в границах Новосибирской области в рамках социальных программ, а также коммерческие рейсы. Также компания модернизировала каютный теплоход повышенного комфорта «Новосибирск», который будет выполнять рейсы из Новосибирска в Томск и Барнаул и перевозить пассажиров в Караканский бор. «Социальные» линии осуществляются по договору с министерством транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области по маршрутам: Тихие Зори – Речной вокзал, Речной вокзал – Седова Замка; на 2025 год планируется маршрут Речной вокзал – микрорайон Затон. «Пассажиропоток компании увеличивается на 10–15% ежегодно, – рассказал исполнительный директор ООО «Речфлот» Антон Бочаров. – По итогам 2024 года он составил порядка 250 тыс. пассажиров».

Кроме того, выполняются коммерческие рейсы на теплоходе повышенной комфортности типа «Ом» по реке Оби с выходом в Новосибирское водохранилище, со шлюзо-

Два берега – один город

Реализовать потенциал внутреннего водного вида транспорта



Развитие речных пассажирских перевозок сдерживается недостаточно развитой инфраструктурой

ванием в Новосибирском шлюзе, в реку Бердь. «В текущем году мы по-прежнему будем радовать гостей и жителей нашего города экскурсионными турами. Спектр предложений очень широкий, поэтому даже те, кто в прошлом году побывал на одной из наших экскурсий, могут открыть для себя что-то новое, – отметил Антон Бочаров. – В частности, на борту судов мы предлагаем тематические экскурсии, организованные музеем Новосибирска, Домом джаза, а также Новосибирским областным кукольным театром – это для самых маленьких наших пассажиров. Также у нас разработан ряд интересных программ совместно с партнерами

– радиостанцией «Русское радио» и DFM. Разработаны и пользуются популярностью комбинированные экскурсии – на теплоходе и автомобиле. Например, такой тур есть до Академгородка».

При этом перевозчик отмечает растущий спрос населения именно на пассажирскую перевозку водным транспортом – это ежедневные утренние рейсы с Северо-Чемского жилмассива до Речного вокзала. Объясняется это сложной обстановкой на уличной сети города, где пробки стали ежедневными: путь от Чемского до Михайловской набережной судно преодолевает за 25 минут, тогда как на автомо-

бильном транспорте он занял бы минимум полтора часа. «Мы планируем добавить еще остановку «Микрорайон Затон». На территории микрорайона расположен ряд жилых комплексов у воды. Маршрут Речной вокзал – микрорайон Затон позволит тысячам жителей Ленинского района быстро и с комфортом добираться на судне до метро по цене билета, сопоставимой со стоимостью поездки на автобусе, – продолжает Антон Бочаров. – Сейчас мы работаем над тем, чтобы благоустроить подходы со стороны берега для пассажиров и оборудовать плавучий причал, чтобы «Москва» могла подходить и осуществлять безопасную посадку-высадку пассажиров. Кроме того, мы разработали предложение по организации 15 новых остановок, в том числе в парках, а также рядом с новыми жилыми комплексами, выходящими на набережную».

Однако развитие речных пассажирских перевозок сдерживается недостаточно развитой инфраструктурой – причалов и площадок. Сейчас для посадки и высадки пассажиров используются находящиеся в собственности оператора причальная стенка (212 м) Речной вокзал, плавучий причал Тихие Зори и арендованные причалы ПРК-1 и ПРК-2. В остальных местах – необорудованный берег. Частные инвесторы готовы благоустроить причальную инфраструктуру на берегах за свой счет – например, на

острове Кораблик. Однако все упирается в бюрократические барьеры. Основной блок регулирующих нормативных актов уже разработан на федеральном и региональном уровне, сейчас многое зависит от политической воли руководства муниципалитетов и региона, уверен руководитель ООО «Речфлот».

«Я абсолютно убежден, что как только у нас появится различного типа причальная инфраструктура, то подтянется и бизнес, который начнет предоставлять услуги речного маршрутного такси, запустит экскурсионные и прогулочные туры и много чего еще, – выражает надежду Антон Бочаров. – Но, если мы говорим о развитии речного флота, покупке новых судов, бизнесу необходимо просчитывать свою экономику и понимать горизонты планирования. Выйти на окупаемость в данном случае можно исключительно за счет увеличения пассажиропотока и оборачиваемости пассажиров».

По его мнению, если река в мегаполисе воспринимается только как препятствие, то единственное решение вопроса – это строительство мостов. Но пришло время менять такой устаревший подход. «Прежде всего должно измениться сознание: река не делит город, а связывает его районы. Надо реализовать возможность встроить реку в повседневность наших жителей. Это задача на стыке градостроительства и культуры», – резюмирует Антон Бочаров.

Вернуть реку в экономику региона

Необходимо реализовать потенциал реки Оби

Река Обь является одним из главных факторов, определяющих территориальное развитие Новосибирской области и своеобразие структуры столицы региона. Внутренний водный транспорт имеет большой конкурентный потенциал: низкая себестоимость перевозок, энергоэффективность и относительно невысокие затраты на содержание водных путей. Однако последние десятилетия потенциал этого вида транспорта оставался нереализованным. Пересмотреть подходы и вернуть реку в экономику региона предлагает Ассоциация судовладельцев Западной Сибири.

Ассоциация судовладельцев Западной Сибири образована в Новосибирске в 2015 году по инициативе группы заинтересованных судовладельцев. Основная цель – развитие перевозок грузов и пассажиров в регионе, ведение экспертного и конструктивного диалога между представителями бизнеса и власти разного уровня, формирование консолидированной позиции по отраслевым вопросам. В настоящее время в ассоциацию входят 14 участников, в том числе предприятия малого и среднего бизнеса, владельцы карьеров, а также судоремонтная и образовательная организации. Одним из главных итогов работы ассоциации за время работы с 2015 по 2024 год стал рост объемов местных речных перевозок: грузовых – с 700 тыс. до почти 1,6 тонны; пассажирских – с 80 тыс. до 431 тыс. Причем с 2019 года пассажиропоток на речных маршрутах демонстрирует устойчивую динамику роста – 20–25% в год, рассказал руководитель Ассоциации судовладельцев Западной Сибири Сергей Павлушкин.

Однако дальнейший рост показателя работы этого сегмента транспорта упирается в ряд нерешенных проблем, основная из которых – отсутствие инфраструктуры. Например, в городе нет речного вокзала – старое здание отдано под коммерческие услуги, в то время как пассажиры вынуждены ожидать посадку на теплоход под открытым небом. «Именно с решения этой задачи должно начинаться развитие речной инфраструктуры, – уверен

Сергей Павлушкин. – Речной вокзал – это лицо города, знаковый объект наравне с железнодорожным вокзалом, аэропортом или автовокзалом. Тем более что в Новосибирске есть предприниматели, готовые вложиться в этот объект, если власти выделят землю».

Следующий вопрос – это причальная инфраструктура. Сейчас ее нет как в городе, так и в районах. На остановочных пунктах теплоход подходит носом к берегу, и пассажиры, в том числе пожилые, сходят на необорудованный берег. Зашедший в Новосибирск в прошлом году трехпалубный круизный лайнер вынужден был встать на рейд из-за большой доковой массы, а пассажиры доставлялись до причала судном ООО «Речфлот». «С целью расширения сети местных перевозок пассажиров и создания условий для развития туристических маршрутов по реке Оби ассоциация предлагает разработать и принять региональную программу по модернизации действующих причалов и строительству новых на принципах государственно-частного партнерства, – прокомментировал Сергей Павлушкин. – А также открыть работу причала ПРК-2 на Михайловской набережной, чтобы улучшить качество обслуживания пассажиров, повысить доступность для пенси-

онеров и маломобильных граждан социальной линии и коммерческих прогулок».

Предлагается при согласовании проектов строительства новых жилых комплексов вдоль реки, а также обустройства набережных и парков предусматривать причалы для подхода пассажирских теплоходов. Так будет обеспечиваться возможность перевозки жителей из отдаленных районов города и прилегающих территорий Новосибирского района до Речного вокзала. При этом возникнут дополнительные предпосылки дальнейшей реализации программы по созданию комфортной городской среды.

Если говорить о перевозке грузов, то практически все местные перевозки строительного песка в регионе осуществляют непосредственно организации – члены ассоциации. При этом флот Моряковской СК выполняет рейсы в районы Крайнего Севера. В частности, в 2024 году для строительства дорог и инфраструктурных объектов в Новосибирске и области из речных карьеров, эксплуатируемых компаниями из состава АСЗС, было добыто и доставлено потребителям порядка 1,1 млн тонн песка, 325 тыс. тонн щебня получили заказчики в районах Крайнего Севера, 183 тыс. тонн щебня перевез Бийский речной порт в границах Алтайского края.

Однако сейчас есть тенденция к уменьшению объемов перевозок речным флотом из-за списания грузовых судов и барж по причине их износа, достижения предельных сроков эксплуатации и перемещения в другие регионы, в основном Томскую область. Также значимым фактором является сокращение сроков доставки грузов в полном объеме из-за маловодности на Новосибирском плесе в течение последних месяцев навигации (каждый сентябрь–октябрь). Маршруты транспортировки грузов речным флотом в НСО сконцентрированы на линиях «речной карьер – площадка выгрузки». Для наиболее эффективного функционирования текущих речных перевозок грузов на Новосибирском плесе необходимо обеспечить соблюдение гарантированных глубин на путях от речных карьеров Песчаный, Калугинский, Умревинский, Казачий до площадки выгрузки Красный Яр, Зеленый мыс, Чернышевский спуск (на период действия).

В связи с этим ассоциация предлагает рассмотреть вопрос на уровне Росморречфлота и правительства НСО об увеличении гарантированной глубины водного пути до 270 см в границах региона. Это позволит создать благоприятные условия для работы круизных компаний, увеличения количества рей-

сов, выполняемых крупными туристическими теплоходами, а также для наращивания объемов перевозок грузов в соседние регионы и районы Крайнего Севера.

Стратегическая перспектива развития речных перевозок грузов в НСО связана со строительством и функционированием полноценной портовой инфраструктуры в пределах Новосибирской агломерации, считают в ассоциации. Это позволит осуществлять погрузку/выгрузку и стыковку с другими видами транспорта не только сыпучих грузов, но и леса-кругляка, контейнеров и др. Одним из способов придать импульс развитию Новосибирской агломерации как центра речных перевозок является интеграция транспортной системы НСО, в том числе ее речной системы, в транспортные коридоры «Север – Юг» и реализуемую КНР экономическую инициативу «Один пояс – один путь», в частности в «Новый континентальный мост Азия – Европа», пролегающий от морского порта Ляньюньган на востоке Китая до Гамбурга в Европе. Ассоциация полагает, что в случае реализации данного проекта с участием Новосибирска и области река Обь и Обь-Иртышский бассейн получат серьезный стимул развития в качестве речных транспортных артерий до Северного морского пути.

К счастью, действующая команда мэрии и специалисты в правительстве региона понимают важность и значимость Оби для Новосибирска. Так, в День открытия навигации, 27 апреля 2025 года, губернатор Новосибирской области Андрей Травников провел совещание на борту теплохода по развитию внутреннего водного транспорта и инфраструктуры. Он подчеркнул, что основными задачами на сегодня является «оборудовать нормальные причалы, береговую инфраструктуру», а также развивать туристические речные маршруты в Новосибирской области. «Нет сомнений, что общими усилиями речная отрасль может стать полноценной частью транспортной системы Новосибирска», – резюмировал Сергей Павлушкин.



Внутренний водный транспорт имеет большой конкурентный потенциал



Получили в теории, закрепили на практике

Опыт вертикальной интеграции Сибирского государственного университета водного транспорта с Новосибирским командным речным училищем имени С.И. Дежнёва



Ректор Сибирского государственного университета водного транспорта
Татьяна Ивановна Зайко

Западная Сибирь всегда нуждалась в сильном речном флоте. Реки часто являлись единственной возможностью доставить грузы и людей в регионе. Особенно остро проблема нехватки флота встала во время Великой Отечественной войны. Учитывая исключительно важное значение речного транспорта для Западной Сибири, в апреле 1943 года распоряжением Совета народных комиссаров СССР был организован Новосибирский речной техникум, преобразованный в 1956 году в Новосибирское речное училище с военно-морским циклом для подготовки военно-морских офицеров запаса, а в 1992 году за заслуги в области подготовки кадров постановлением главы Администрации Новосибирской области училищу присвоено имя Сибирского морехода-первопроходца Семёна Ивановича Дежнёва.

С 2006 года для училища начался новый этап развития. Распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 21 декабря 2006 года №АД-199р речное училище было реорганизовано в структурное подразделение среднего профессионального образования Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Сибирский государственный университет водного транспорта «Новосибирское командное речное училище имени С.И. Дежнёва» (СП СПО «НКРУ им. С.И. Дежнёва»). Реорганизация, с одной стороны, дала новые возможности в развитии училища, а с другой – поставила ряд задач по эффективной интеграции педагогического коллектива, материальной базы, образовательных программ и внеучебной деятельности двух образовательных организаций.

Несмотря на характерные для подобных процессов «психологические» проблемы присоединения, реорганизация в целом прошла успешно, и теперь университет и училище представляют собой единый вертикально-интегрированный комплекс, позволяющий успешно решать образовательные и воспитательные задачи, эффективно развивать научную деятельность и обеспечить преемственность уровней образования в условиях ФГОС.

Полученный опыт позволил выделить ряд задач, которые получили положительное решение в ходе реорганизации. Во-первых, интеграция отчасти позволила решить ресурсную проблему, часто характерную для среднего профессионального образования. Так, курсан-

ты получили возможность обучения в современных и хорошо оснащенных лабораториях высшей школы, смогли использовать спортивные объекты университета, его русловой и тренажерный комплексы, что позволило организовать эффективное проведение различных видов практической подготовки. Данный подход позволяет продолжать модернизацию материальной базы училища, сосредоточив данную деятельность на приоритетных для уровня СПО направлениях, например в части создания мастерских (производственных участков) по компетенциям.

Еще одним успешным примером интеграции можно считать подключение к учебному процессу среднего профессионального образования преподавателей высшей школы, что позволяет курсантам получать более глубокие теоретические навыки, формирует у обучающихся представление о тех требованиях, которые предъявляются при реализации программ высшего образования, а также создает условия для развития научно-исследовательской работы. На сегодняшний день в реализации программ СПО задействованы 3 педагога с ученой степенью, что составляет более 7% от общего состава педагогических работников.

Все указанные мероприятия, помимо повышения эффективности образовательной и воспитательной деятельности, имеют значительный профориентационный эффект. Сегодня более половины выпускников училища настроены на продолжение своего обучения по программам высшего образования в ФГБОУ ВО «СГУВТ».

С 2024 года на должность начальника был назначен выпускник университета, к.т.н., доцент Жаров А.В. Им, при тесном взаимодействии с проректором по молодежной политике Побожимовой И.С., начата работа по построению «бесшовной» воспитательной работы между СП СПО «НКРУ им. С.И. Дежнёва» и ФГБОУ ВО «СГУВТ». Курсанты совместно участвуют во всех значимых патриотических мероприятиях, концертах, конкурсах и спортивных соревнованиях. Особую важность выстроенная система воспитательной работы обретает при формировании у обучающихся навыков взаимодействия внутри коллектива. С учетом того, что 34% контингента обучающихся поступили на обучение из Республики Тыва, значительная часть воспитательных мероприятий направлены на адаптацию первокурсников в новом коллективе, а также на разъяснение им особенностей их будущей профессии.

Одним из приоритетных направлений работы училища является патриотическое воспитание курсантов, которое проходит красной нитью через все сферы деятельности учебного заведения. Ярким примером может служить тот факт, что традиционно накануне Дня Победы коробка парадного расчета НКРУ им. С.И. Дежнёва ярко и гордо проходит по Шолоховскому полигону, где располагается 24-я отдельная гвардейская бригада специального назначения. Ежедневно в училище проходят построения курсантов с исполнением гимна Российской Федерации и поднятием флага, также активно ведется строевая и тактическая подготовка с изучением флотских военных традиций и ритуалов, таких как прохождение знаменной группы, смена караула, несение вахтенной службы. Совместно с Морским центром «Каравелла» ведется работа по развитию на базе училища одного из направлений



Курсанты отрабатывают навыки на тренажере

Юнармии – Юнфлот, которое позволяет вести эффективную работу по профориентации и популяризации морских и речных специальностей. На регулярной основе в училище проводятся встречи с выпускниками, посвятившими себя служению Отечеству и сейчас принимающими участие в боевых действиях в зоне специальной военной операции. Большое внимание уделяется спортивному и физическому развитию курсантов по военно-прикладным видам спорта и морскому многоборью. В 2024 году университет стал участником Федерального партийного проекта «За Самбо» и сейчас этот российский традиционный вид спорта активно развивается в НКРУ им. С.И. Дежнёва, что очень популярно среди курсантов училища и позволяет воспитывать характер, мужество и волю к победе.

В Училище им. С.И. Дежнёва созданы все условия для творческой самореализации курсантов, что позволяет каждому из них раскрыть свой потенциал. Здесь, среди студентов, собрано множество талантливых ребят, которые с гордостью представляют свои достижения на традиционном военно-патриотическом фестивале «Солдат войны не выбирает», а также на мероприятиях, посвященных искусству и творчеству, в конкурсах чтецов и на городских и региональных площадках.

Творческие коллективы училища активно участвуют в культурной жизни, получая приглашения на различные мероприятия, что подчеркивает их высокий уровень и востребованность. Особенно известен в Новосибирске Тувинский народный ансамбль, который радует зрителей своими яркими выступлениями и уникальным культурным наследием.

Кроме того, один из курсантов НКРУ им. С.И. Дежнёва стал героем документального фильма о подвод-

ной лодке «Новосибирск», где он поделился увлекательной историей создания этого корабля. Он не только стал символом преемственности традиций и новых достижений, но и продемонстрировал, как творчество и профессионализм могут переплетаться, создавая яркие моменты в жизни каждого курсанта.

Курсанты имеют возможность участвовать в культурных и художественных проектах, что не только обогащает их университетский опыт, но и помогает им стать многогранными личностями, готовыми к вызовам современного мира. Благодаря этому выпускники НКРУ им. С.И. Дежнёва становятся не только профессионалами в своей области, но и активными участниками общественной жизни, что вносит значимый вклад в развитие общества и укрепление культурных традиций.

Практическая подготовка курсантов НКРУ имени Дежнёва – важнейшие элементы образовательного процесса, направленные на подготовку высококвалифицированных специалистов для речного флота. В условиях современных экономических реалий, когда конкуренция за кадры становится все более острой, учебное заведение активно работает над созданием условий для максимального профессионального роста своих выпускников, обеспечивая их готовность к успешной карьере и востребованности на рынке труда.

Одной из ключевых задач НКРУ является обеспечение курсантов качественной практической подготовкой, которая помогает им не только освоить теоретические знания, но и развить необходимые профессиональные навыки, которые могут быть востребованы работодателями. Практика в ведущих судоходных компаниях, таких как ОАО «Ленское объединенное речное пароходство», Акционерное общество «Енисейское речное

пароходство» и другие, позволяет курсантам получить реальный опыт работы, научиться решать задачи в реальных условиях, а также адаптироваться к специфике работы на воде и в судоходных компаниях.

В условиях усиленной конкуренции за кадры работодатели все чаще обращают внимание не только на дипломы и теоретические знания выпускников, но и на их практические навыки и опыт работы в реальных условиях. В этом контексте НКРУ активно сотрудничает с крупными судоходными и судостроительными компаниями, предлагая своим студентам прохождения практики в лучших учреждениях отрасли. Это сотрудничество дает курсантам шанс не только получить важный опыт, но и познакомиться с потенциальными работодателями, что значительно повышает их шансы на трудоустройство после окончания обучения.

Кроме того, особое внимание уделяется развитию компетенций в области безопасности и экологии, что особенно важно в условиях растущих требований к квалификации специалистов в отрасли. Процесс практики интегрирует современные технологии и инновационные подходы, обеспечивая курсантам доступ к актуальным методам и инструментам, используемым на современном рынке труда.

Также многие судоходные компании предлагают своим стажерам стипендии во время прохождения практики, что является дополнительным стимулом для курсантов. Такие условия практики позволяют курсантам не только улучшить свои финансовые перспективы, но и укрепить связи с потенциальными работодателями, что значительно увеличивает их шансы на успешное трудоустройство после завершения обучения.

Таким образом, практическая подготовка курсантов НКРУ имени Дежнёва – это ключевой элемент образовательного процесса, который не только помогает студентам получить важные профессиональные навыки, но и позволяет им быть конкурентоспособными на рынке труда, удовлетворяя растущий спрос работодателей на квалифицированных специалистов. Таким образом, сегодня, ФГБОУ ВО «СГУВТ» представляет собой образовательный кластер, построенный на основе вертикальной интеграции программ среднего профессионального и высшего образования. Материальная база и компетенции педагогов обеспечивают качественную подготовку плавсостава судов, что подтверждается высокой востребованностью выпускников со стороны организаций отрасли.



Учебные тренировки в бассейне



Войти в историю дорожной отрасли

Работая на благо людей и страны

ООО «Новосибирская агропромдорстрой» не нуждается в представлении – в Новосибирской области хорошо знают эту организацию по тому огромному вкладу, который она вносит в дорожную отрасль, а значит, и экономику региона в целом. За время своего существования компания построила и отремонтировала порядка 4 тыс. км дорог, в том числе в самых отдаленных уголках региона. Почти 40 лет ее бессменным руководителем является депутат Законодательного собрания Новосибирской области, заслуженный строитель РФ Александр Филиппович БАРСУКОВ.

Лучше всего о деятельности организации рассказывают многочисленные награды, грамоты и благодарности – они занимают стены нескольких коридоров в офисе, и, кажется, скоро и там не будет хватать места. Да и число личных наград Александра Филипповича приближается к сорока. Он – почетный дорожник России, заслуженный работник транспорта Новосибирской области, удостоен благодарности Президента России, почетных грамот Минсельхоза России, губернатора, Законодательного собрания Новосибирской области, медали «За вклад в развитие Новосибирской области», знаков отличия «За милосердие и благотворительность» и др. Из числа недавних: в 2025 году Александру Филипповичу было вручено благодарственное письмо Полномочного представителя Президента России в СФО, юбилейная медаль «50 лет Байкало-Амурской магистрали» и медаль «За вклад в укрепление обороны Российской Федерации», а также он был удостоен звания «Почетный гражданин Коченевского района».

Напомним, что история предприятия началась в декабре 1980 года, когда оно было образовано для решения задач по возведению объектов сельхозпроизводства и благоустройства сел. Впоследствии основным направлением деятельности предприятия стало содержание, строительство и ремонт областных дорог. Масштаб работ был такой, что в начале 1990-х годов силами организации строилось более 300 км областных автодорог, укладывался асфальтобетон под зерносклады, зерноток и производственные помещения общей площадью до 150 тыс. кв. м. С тех пор много чего изменилось, в том числе смена формации страны, однако суть работы дорожников осталась прежней – работать на благо малой родины и России.

«За 2024 год объем работ компании в регионе вырос на 8% благодаря тому, что значительно увеличилось федеральное финансирование по нацпроектам и другим государственным программам, – отметил Александр Барсуков. – В настоящее время основная сфера приложения компании – ремонт и содержание сети региональных и муниципальных автодорог. В общей сложности это порядка 1600 км. Также выполняются работы по федеральным дорогам на субподряде, однако доля таких работ невелика и составляет 5–7%».

В прошедшем году силами компании удалось построить и отремонтировать 42 км дорог и четыре искусственных сооружения. В частности, были сданы в эксплуатацию 12 км дороги в Кыштовском районе. «Эта автодорога идет в отдаленную деревню Воскресенка, в которой работают предприятия, ходит школьный автобус, так что наша задача была – обеспечить на этом маршруте безопасный и комфортный проезд, – отметил ру-

ководитель. Кроме того, 6 км автодороги построены в Колыванском районе, что позволило запустить автобусный маршрут, безопасно добираться до села Пономаревка. Отремонтировали почти 4 км автодороги Чаны – Венгерово – Кыштовка в Кыштовском районе и ряд других участков региональных автодорог».

Всего работы производились на 42 объектах, пять из них – переходящие на 2025 год, однако благодаря оснащенности и профессионализму команды дорожников все работы были завершены досрочно в 2024 году. Стоит отметить, что за всю историю компании не был сорван ни один контракт. «В сезоне 2025 года основные торги уже завершились, по их итогам могу сказать, что мощности наших предприятий загружены примерно на 70%. Однако торги продолжаются, мы надеемся на новые объекты», – добавил руководитель.

Что позволяет долгие годы сохранять такие показатели? Во-первых – выстроенная структура предприятия: подразделения расположены в семи районах области, что позволяет охватывать все районы, где обеспечивается содержание автомобильных дорог. На территории каждого подразделения есть техника и запас инертных материалов. «Мы работаем на опережение и всегда заблаговременно создаем запас необходимых дорожно-строительных материалов с расчетом на предстоящий сезон, несмотря на то, что это требует дополнительных затрат и кредитных ресурсов, – рассказал руководитель. – Это необходимый шаг, если мы хотим в полном объеме выполнять взятые на себя обязательства. Надо отдать должное – министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области нашло возможность в прошлом году профинансировать часть объектов 2025 года».

Во-вторых, лидирующие позиции удается удерживать благодаря мощной производственной базе – это четыре асфальтобетонных завода, щебеночный завод с объемом производства более 1 млн тонн в год. Наличие собственных железнодородных тупиков для приемки инертных материалов существенно облегчает и удешевляет логистику. Компания проводит системную политику по наращиванию своих мощностей: в прошлом году в Карасуке был построен цех железобетонных изделий дорожной номенклатуры,



Искусственные сооружения и трубы ремонтируются собственными силами

в Картате – бетонный завод. Продукция отпускается как для собственных нужд предприятия, так и на продажу. Важнейшим условием для успешной работы дорожников является наличие современных машин и механизмов. Последние десять лет системно осуществлялась модернизация парка дорожно-строительной техники – асфальтоукладчиков, бульдозеров, дорожных фрез и др.

На сегодня отрасль и дорожные технологии развиваются высокими темпами, продолжает Александр Барсуков. Предприятие старается применять инновации на практике. Так, в числе первых «Новосибирскагропромдорстрой» освоил технологию восстановления слоя износа дорожного покрытия «Сларри Сил», струйно-инъекционный метод ремонта дорог, ресайклинг и др. «Пытаемся в каждой ситуации найти какие-то свои решения,

причем неординарные, – говорит он. – К примеру, стояла задача возвести мост и водопропускную трубу в Кыштовском районе – это 600 км от Новосибирска, а ближайший бетонный завод расположен в 300 км. Мы решили эту проблему: приобрели самоходный бетоносмеситель FIORI, что позволило нам обеспечить доставку бетона на строительную площадку. Сейчас машина базируется в нашем подразделении в Чановском районе и по мере необходимости используется на других объектах».

Впрочем, несмотря на все усилия дорожников, состояние региональной и межмуниципальной дорожной сети в регионе пока вызывает много вопросов. Так, согласно официальным данным, в нормативном состоянии в области менее 50% таких автодорог. Если учесть, что совокупная протяженность автодорог регионального и межмуниципаль-

ного значения составляет 13 тыс. км, то задача стоит – ремонтировать минимум 1 тыс. км автодорог ежегодно. Тогда как реально удастся отремонтировать порядка 500 км. «Таким образом, пока сохраняется постоянный недоремонт, и несмотря на нацпроекты состояние сети ухудшается», – констатировал Александр Барсуков. Он напомнил, что сейчас стоит задача привести к нормативу состояние 50% региональной сети, но с учетом вышеперечисленных факторов решение этой задачи зависит в том числе от федерального финансирования.

Есть и другие вопросы, к решению которых нужно подходить комплексно, и на самом высоком уровне, если мы хотим и в дальнейшем выполнять требования национальных проектов. Одна из наиболее актуальных проблем – дефицит кадров. В дорожной отрасли она ощущается остро, как никогда. Частично это перекосы системы образования, частично – последствия «демографической ямы», в которую угодила страна в 1990-х годах. Тем не менее решать эту проблему надо, и дорожники со своей стороны делают все возможное. «Мы предлагаем по целевому направлению оплачивать обучение выпускникам школ в ведущих колледжах и вузах Сибири с последующим их трудоустройством. Всем сотрудникам гарантируем конкурентную зарплату, выплату подъемных, профподготовку и повышение квалификации за счет предприятия, решение социальных и жилищных вопросов. Предоставляем возможность выкупа жилья – дается рассрочка на 10 лет, причем цена невысокая и, что немаловажно, не меняется на протяжении всего срока», – перечисляет он.

Есть в отрасли и другие проблемы, которые требуют решения. В частности, необходимо внести поправки в постановление Правительства №800 от 2018 года «О проведении рекультивации и консервации земель», в которое не включены ремонтные работы по созданию площадок для складирования материалов, размещения техники, вагончиков для проживания и т.д. Сейчас все эти затраты ложатся на плечи подрядчика. Также необходимо пересмотреть коэффициент уплотнения щебеночной смеси с норматива 1,26 до 1,4 в связи с новыми требованиями по качеству – расход щебня увеличился на 14%. Отдельный вопрос, требующий решения, – рассмотреть возможность возвращения к ГОСТ 32702–14 по ремонту дорог III, IV, V категорий, поскольку технология «Суперпейв» не дала ожидаемого результата по качеству, а только удорожание. Тем более на сельских и второстепенных дорогах, где низкая интенсивность движения транспорта и нет колеевости, применение нового ГОСТа нецелесообразно.

Стоит добавить, что ООО «Новосибирскагропромдорстрой» несет огромный объем социальной ответственности, поскольку предприятие во многих районах является градообразующим. Оказывается всесторонняя помощь администрациям районов как со стороны компании, так и благодаря депутатской поддержке Александра Филипповича. Сейчас, в трудные для страны времена, помощь оказывается и тем, кто несет свою боевую вахту на СВО. Так, компания отправила в зону боевых действий дорожную технику. Таким образом, несмотря на все внешние и внутренние проблемы, ООО «Новосибирскагропромдорстрой» остается настоящим явлением: 45 лет созидательного труда на благо Новосибирской отрасли достойны того, чтобы войти в историю дорожной отрасли России.



В прошедшем году силами компании удалось построить и отремонтировать 42 км дорог



«Работаем на совесть» —

на благо малой родины и большой страны



**Директор
ООО «ИнвестСтройПроект»
Наталья Бровкина**

Перед дорожным комплексом страны стоит масштабная задача приведения в нормативное состояние не только федеральных, но региональных и муниципальных автодорог. Безопасное и бесперебойное транспортное сообщение в районах – это не только снятие инфраструктурных ограничений, но и улучшение качества жизни граждан, развитие бизнеса и привлечение новых инвестиций в село. Развитием сельских дорог в Краснозерском районе Новосибирской области занимается ООО «ИнвестСтройПроект».

У истоков создания организации Василий Викторович Иваков, которому удалось вывести существующее дорожное предприятие из состояния банкротства и наладить его стабильную и эффективную работу. С 2010 года Василий Иваков избирается депутатом районного Совета депутатов Краснозерского района. С 2020 года стал депутатом 6-го, а потом и 7-го созывов Законодательного собрания Новосибирской области по избирательному округу №6 от Краснозерского, Кочковского и Карасукского районов области (комитет по транспортной, промышленной и информационной политике).

В настоящее время ООО «ИнвестСтройПроект» является одним из градообразующих предприятий в Краснозерском районе. Основное направление деятельности – содержание и ремонт сети автодорог территориального и муниципального значения общей протяженностью порядка 600 км. За эти годы силами компании были отремонтированы более сотни километров дорог, в том числе в рамках реализации нацпроектов. Сложно переоценить вклад дорожников в экономику района и повышение комфортности жизни на селе. Ведь сельское хозяйство остается здесь основным видом занятости, в районе работают десятки фермерских хозяйств, сельчане также держат личные подворья. Чтобы бизнес

развивался, а люди не уезжали в города, необходимо обеспечение населенных пунктов постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования.

Объемы работ последние несколько лет остаются стабильными. Автодорожная сеть постепенно приводится к нормативному состоянию, и это замечают сами сельчане. «Мы постоянно получаем положительные отзывы о содержании дорог района, особенно в зимний период, – рассказала директор ООО «ИнвестСтройПроект» Наталья Бровкина. – Наши дорожники работают круглосуточно и максимально организовано». Если продолжить тему зимнего сезона 2025 года, то он прошел относительно спокойно. Если в прошлом году из-за паводка произошли серьезные размывы нескольких участков, когда люди оказались отрезаны от цивилизации, то в нынешнем весеннем сезоне обошлось без глобальных разрушений. Тем не менее ущерб есть: серьезно пострадала автомобильная дорога К-10 Краснозерское – Половинное, где образовалось пучение асфальтового покрытия на ряде участков. Теперь дорожникам придется устранять последствия ранней весны.

Портфель заказов на текущий год в основном сформирован. В весенне-летний сезон дорожникам предстоит выполнить комплекс работ, которые проводятся традиционно и ежегодно. Надо отметить, что большая часть автодорог в районах имеет переходный тип покрытия. Поэтому основные виды работ после зимы – это профилирование и грейдирование, которое позволяет оперативно устранять неровности, улучшая проходимость и безопасность дорожного полотна. Что касается автодорог с асфальтобетонным покрытием (это региональная а/д К-17р Новосибирск – Кочки – Павлодар, Краснозерское – Половинное), то это ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия струйно-инъекционным методом, сплошным перекрытием, планировка и окоска обочин, замена и установка знаков, уборка мусора вдоль дорог и на остановках и т. д.

Портфель контрактов

Так, в текущем году продолжится приведение этой автотрассы в нормативное состояние. Дорога входит в опорную сеть, так как проходит по пяти районам области, обеспечивая как межрайонную, так и межгосударственную транспортную связь России с Республикой Казахстан. Было время, когда она справедливо вызывала много нареканий у автомобилистов, однако заказчик в лице ГКУ ТУАД прилагает максимум усилий, чтобы приве-

сти ее в норматив. Так, силами компании в текущем году будет производиться ремонт 10 км этой автотрассы в сторону г. Красук. Это фрезерование существующего асфальтобетонного покрытия, устройство выравнивающего слоя, далее – устройство нового асфальтобетонного покрытия. Также будут установлены дорожные знаки, устроены обочины, нанесена горизонтальная разметка.

Кроме того, в сезоне 2025 года специалистам компании предстоит произвести капитальный ремонт трубы на этой дороге, которая находится сейчас в аварийном состоянии. Объект капремонта совмещает в себе функции биоперевода и водопропускной трубы и необходим для повышения уровня безопасности как представителей фауны, так и водителей и транспортируемых грузов.

Другой контракт – ремонт автодороги 297 км а/д «К-17р» – Колыбелька в Краснозерском районе на участке протяженностью 3,5 км (заказчиком всех трех объектов является ТУАД). Все работы будут завершены до конца дорожного сезона.

Еще один объект расположен в соседнем Кочковском районе – это реконструкция улицы Пушкина в селе Решеты. Дорожникам предстоит построить 2 км. дороги. Для местных жителей этот ремонт станет долгожданным событием, потому что ежегодно на протяжении нескольких лет дорогу затапливало в период паводков. Проект реконструкции разрабатывался специалистами ООО «ИнвестСтройПроект» и получил положительное заключение экспертизы в 2024 году. Проектом предусматривается целый комплекс работ, в том числе перенос коммуникаций, отсыпка насыпи, устройство труб, тротуары, освещение, а также работы по берегоукреплению. «Окончание работ по контракту рассчитано на 2027 год, но, учитывая высокую социальную значимость объекта, мы планируем выполнить основные виды работ уже до конца текущего года», – подчеркнула Наталья Бровкина.

Кроме того, в летнем сезоне будут отремонтированы участки улично-дорожной сети в административном центре Краснозерского района – р. п. Краснозерское на улицах Зеркальная, Чкалова и Ленина.

Менее масштабный, но не менее социально значимый объект текущего года – ремонт площадки перед зданием Краснозерского лицея №1. Дорожники заменят старое асфальтобетонное покрытие, которое за тридцать лет пришло в негодность, разрушилось, выкрошилось. На этой площадке внутри школьного двора проходят линейки, развлекательные и спортивные мероприятия. Дети и педагогический состав школы очень давно ждали новую площадку. Отметим, что часть денег на этот объект в размере 4 миллионов

рублей Василий Иваков выделил из депутатских средств.

Мощности и кадры

Сегодня необходимым условием успешной работы дорожной организации является высокая техническая оснащенность. Без современной техники, механизмов и оборудования невозможно достичь того качества, которое требует заказчик. К тому же гарантийные сроки также увеличились при переходе дорожной отрасли на новые ГОСТы в 2022 году. Понимая это, ООО «ИнвестСтройПроект» заблаговременно начало модернизацию производства в рамках реализации своей инвестиционной программы. Так, в 2022 году был приобретен новый АБЗ с производственной мощностью – 110 тонн в час. С того же времени он выпускает асфальтобетонную смесь по новым ГОСТам, на которые перешла дорожная отрасль.

Так же планомерно производилась закупка дорожной техники. За последние несколько лет удалось приобрести экскаватор, два грейдера, оснастив их системой нивелирования 3D, пять грузовиков SITRAK грузоподъемностью по 35-40 тонн, три грузовика SHACMAN, летом они используются для перевозки инертных материалов, а на зиму навешивается снегоуборочное оборудование. Эта техника очень хорошо зарекомендовала себя в работе – они более экономичны и устойчивы в условиях зимнего содержания, чем традиционные КАМАЗы. В общей сложности в парке техники ИнвестСтройПроект – более ста пятидесяти единиц: бульдозеры, экскаваторы, тягачи, асфальтоукладочный комплекс, краны, бетоносмеситель и т.д. Компания также занимается строительством домов. Малоэтажные, из трех этажей дома по 25-45 квартир строятся и реализуются по программам переселения из ветхого аварийного жилья и для детей сирот. Все мощности сосредоточены на собственной базе в поселке Краснозерское.

Параллельно увеличению объемов работ в рамках нацпроектов повышается контроль, который на сегодня стал многоступенчатым. Так, проверки осуществляются заказчиком, независимой дорожной лабораторией, прокуратурой и другими организациями. Кроме того, в компании полноценно работает и собственная дорожная лаборатория, оснащенная всем необходимым испытательным оборудованием. «Это же в наших интересах, чтобы качество асфальта было стабильно хорошим. Стараемся, чтобы у нас была профессиональная команда, – отметила Наталья Бровкина. – Мы всегда работаем на совесть, и у нас ни разу не возникало гарантийных случаев».

К сожалению, компанию не миновала общая для всей отрасли проблема – дефицит кадров. Сегодня на производстве не хватает профессиональных главных инженеров, специалистов рабочих специальностей – грейдеристов, бульдозеристов, экскаваторщиков. Чтобы собрать коллектив, предлагаются достойная заработная плата, хорошие условия труда, а также хороший дисциплинированный коллектив, что немаловажно. Такая политика дает свои результаты: в коллективе на сегодня – сто человек, и текучки кадров в компании нет. Хотя работа дорожников очень непростая, иногда это тяжелый труд и всегда – командная работа. Стоит добавить, что благодаря высоким стандартам производства работ, профессионализму и личной ответственности каждого работника вся территория дорожного предприятия выглядит очень современно – везде чистота и порядок.

Своих не бросаем

Как отмечалось выше, ООО «ИнвестСтройПроект» является одним из градообразующих предприятий в Краснозерском районе. Это налагает дополнительные социальные обязательства не только по отношению к сотрудникам компании, но и жителям Краснозерского района. Много проблем решается по депутатской линии Василия Ивакова. Есть и другие насущные задачи, и одна из самых важных на сегодняшний день – это поддержка участников СВО и их семей. От компании пять сотрудников сейчас находятся на передовых рубежах. Предприятие оказывает всестороннюю поддержку членам их семей, в том числе материальную.

Также отправляется гуманитарная помощь через местный пункт сбора, куда ежемесячно от предприятия перечисляются денежные средства в размере 50 тыс. руб., на которые закупаются необходимые продукты и товары для отправки на фронт. В декабре прошлого года совместно с ООО «Здвинское ДСУ» в Курскую область был отправлен автобус ПА3, отвезли на трале Краснозерских дорожников. Все дорожники области складывались на приобретение гусеничного трактора в Беловодский район Луганской области. Также закуплены и переданы квадрокоптер, резина на технику и многое другое. А для сотрудников предприятия, которые сейчас находятся в зоне СВО, была транспортирована их рабочая машина – УАЗ, на которой они работали здесь, на родном предприятии. Такая поддержка из дома должна поднять боевой дух бойцов и напомнить, что их ждут дома, и что они должны вернуться с победой, потому что впереди еще много героических свершений, но уже в мирное время – на благо малой родины и большой страны.



Сегодня необходимым условием успешной работы дорожной организации является высокая техническая оснащенность



Поддержка для аграриев

Сельские районы заслуживают хороших дорог, как и мегаполисы



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

В Новосибирской области сельхозпроизводство является одним из значимых секторов экономики. Стратегически важным для экономики остается приведение в нормативное состояние сельских дорог, которые обеспечивают для сельчан современные стандарты проживания, мобильность и транспортную доступность. Развитие сельских дорог является одной из ключевых целей дорожного комплекса, что отражено в целях новых нацпроектов. Эту нелегкую задачу в Здвинском районе Новосибирской области выполняет ООО «Здвинское ДСУ».

Здвинский район с одноименным административным центром, селом Здвинск, расположен в 280 км от Новосибирска, на юго-западе области. 80% территории района – это сельхозугодья, здесь же расположены фермерские хозяйства, предприятия пищевой промышленности. Всего в районе 36 населенных пунктов. Связность их с районным центром, а также между собой обеспечивает одна организация – ООО «Здвинское ДСУ». Она занимается строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения общей протяженностью порядка 500 км. Ряд проектов по благоустройству территорий выполняются по федеральным нацпроектам и региональным программам.

Основными заказчиками являются ГКУ Новосибирской области «ТУАД НСО», администрации сельсоветов Здвинского района, МКУ «Служба заказчика Здвинского ЖКХ» и др. Объемы работ, произведенные собственными силами, остаются стабильными. В текущем году заключены контракты на общую сумму 420 млн руб., рассказал директор ООО «Здвинское ДСУ» Роман Зибницкий. Особенность района в том, что лишь 60 км дорог имеют асфальтобетонное покрытие, 116 км – грунтовое, 323 км – щебеночное. Сейчас почти половина щебеночных дорог требуют срочного ремонта, так как проезд по ним затруднен из-за общей изношенности. Проблемой остается хроническое недофинансирование, которое привело к общему износу дорожной сети.

«К тому же в районе нет собственных карьеров по добыче щебня, что автоматически лишает нас основного строительного материала», – рассказал руководитель. – Ближайший карьер располагается в 470 км, и с учетом транспортировки инертный материал становится «золотым», не говоря уже об асфальтобетонной смеси. По нашим прикидкам, километр ремонта дороги обойдется в 30 млн руб. – в пять раз дороже, чем в Коченевском районе. Соответственно, на ремонт 150 км дорог района потребуется 4,5 млрд руб.»

Эта ситуация имеет исторические предпосылки: дороги были отсыпаны в 70–90-е годы, во времена Советского Союза, и за это время ни разу не ремонтировались. Тогда асфальтировать тоже не было возможности – из полутысячи киломе-

тров лишь пятьдесят были отсыпаны щебнем, остальные были просто грунтовые. Тогда самое главное было создать насыпь, чтобы в зимний период трассу не заносило снегом, потому что в Сибири снежный покров может достигать полутора метров.

Задача – привести в норматив

Несмотря на такую ситуацию, Здвинское ДСУ выполняет полный комплекс дорожных работ. Если продолжить тему содержания, что зимний сезон 2025 года прошел в плановом режиме, хотя дорожники отмечают нетрадиционную для Сибири резкую смену температур в течение суток от нуля до глубоких минусовых. Это создавало дополнительные трудности как для пользователей автодорог, так и для дорожной службы, которые вынуждены были буквально в онлайн-режиме отслеживать изменения и не допускать образования наледи на дорогах. Это касается как трасс с асфальтобетонным покрытием, так и щебеночных дорог – все они покрывались льдом, что требовало подсыпки песка и отсева. Из-за этого в сезоне 2024 года расходы песко-соляной смеси составили 2 тыс. тонн вместо обычных 1,5 тыс.

Весенне-летний сезон начинается у дорожников с уборки мусора и приведения дорог к нормативу после весенней распутицы. Это планировка и профилировка дорожного покрытия, обновление дорожных стоек, установка и замена дорожных знаков. Еще один вид работ летом – выявление и устранение колеиности. «Эти работы начались уже с конца марта. В настоящее время продолжается выполнение ямочного ремонта по щебеночным дорогам – засыпаем свежий щебень, восстанавливаем профиль покрытия», – отметил Роман Зибницкий. – Также вышли на ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия. В летнем сезоне текущего года объем ямочного ремонта в рамках содержания составит порядка 50 тыс. кв. м щебня и 9 тыс. кв. м асфальтобетона».

Не сильно ошибемся, если скажем, что мечта всех сельчан – чтобы все дороги в Здвинском районе стали асфальтобетонными. Конечно, со стороны заказчика даже вопрос так не ставится. А зря, потому что интенсивность на местной сети значительно увеличивается из года в год за счет как легкового, так и грузового автотранспорта. К тому же по территории района проходят транзитные маршруты с соседних регионов, которые сильно портят и без того слабые щебеночные автодороги – они просто не были созданы для таких нагрузок.

Например, автодорога регионального значения Здвинск – Барабинск является основной артерией, которая соединяет Здвинский рай-



В комплекс работ по летнему содержанию входят планировка и профилировка дорожного покрытия, устранение колеиности и др.

он с железной дорогой и федеральной трассой. Однако она не вошла в опорную сеть, то есть шансов на приведение ее в норматив по-прежнему немного. Финансирование, конечно, есть, но в небольших объемах. В год выделяются средства на ремонт 2–3 км трассы (тогда как ее протяженность – 90 км). Так, ремонт участка с 10-го по 15-й км дорожники Здвинского ДСУ начали выполнять в текущем году. Это уже хорошо, однако финансирование растянуто на три года, с 2025-го по 2027-й, причем на следующий год лимиты вообще не предусмотрены.

Кроме того, в текущем году силами предприятия ремонтируется автомобильная дорога Здвинск – Верх-Урюм – Лянино – Мамон на участке с 32-го по 36-й км (заказчик обоих объектов – ТУАД).

Еще один объект – ремонт улицы Калинина в Здвинске. Работы продолжаются участками с прошлого года. В рамках ремонта предусматривается полный комплекс работ: фрезеровка старого и укладка нового асфальтобетонного покрытия, установка ограждения пешеходного перехода, дорожных знаков и светофоров. Надо отметить, что все улицы в районном центре были обустроены силами Здвинского ДСУ, и в настоящее время по мере выделения средств со стороны муниципалитета они приводятся в нормативное состояние.

Техника: есть о чем подумать

Несмотря на существующие условия, дорожники постепенно реализуют свою инвестиционную программу. В 2020-х годах удалось модернизировать производственные мощности – был усовершенствован асфальтобетонный завод, закуплено необходимое оборудование для аттестованной лаборатории, которая выполняет работы по контролю качества выпускаемых

асфальтобетонных смесей. Парк дорожной техники пополнился новыми машинами и механизмами. Впрочем, с тех пор цены заметно выросли, а объемы работ остались прежними. Для сравнения: прибыль организации в год составляет 20 млн руб., а стоимость грейдера – 15 млн руб. Стоит ли говорить, что новая техника стала роскошью? В то же время для дорожников не предусмотрены ни льготное кредитование, ни лизинг. Приходится брать кредит под большой процент – для того, чтобы обеспечить проезд по местным дорогам, то есть для решения стратегических задач. Регулятору есть о чем подумать.

Еще одно направление работ – пассажирские автобусные перевозки. Автотранспортное предприятие ООО «ДорАвтоТранс» было образовано в 2005 году. Основная необходимость была в том, что на тот момент в районе работало всего одно АТП, которое прекратило свою деятельность. В настоящее время в автопарке 11 современных автобусов. Действуют 16 внутрирайонных маршрутов и один междугородный: Здвинск – Барабинск – Куйбышев, где расположены ближайшие железнодорожные станции. Только за прошлый год силами «ДорАвтоТранса» перевезены более 130 тыс. пассажиров.

Это направление деятельности является социально значимым для района: ООО «ДорАвтоТранс» по-прежнему остается единственным автотранспортным предприятием в Здвинском районе, в котором проживают 13,5 тыс. человек. При этом основной пассажиропоток – это льготники, пенсионеры, сельчане, которые выезжают из деревень в райцентр, чтобы попасть в больницу, магазины, банки. Для людей это важно, к тому же обеспечение транспортной доступности для населения – это та задача, которая вот уже несколько лет реализуется за счет национальных проектов. Добавим, что на базе предприятия по

просьбе министерства транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области и администрации Здвинского района был организован пункт технического осмотра. Теперь водителям не надо выезжать в соседние районы для прохождения техосмотра, как было в прежние годы. Также в сфере деятельности «ДорАвтоТранса» – работа штрафстоянки.

Социалка по зову сердца

Здвинское ДСУ является одним из градообразующих предприятий в районе. Это означает, что оно не только дает работу 140 сотрудникам, но и несет постоянную социальную нагрузку. Для своих работников строится служебное жилье, оказывается помощь в улучшении жилищных условий. Компания предоставляет займы по ставке рефинансирования, выделяет материальную помощь работникам к юбилейным датам и в связи с иными жизненными обстоятельствами. Помогает получить образование молодым специалистам с дальнейшим трудоустройством (потому что кадровая проблема на сегодня только усугубляется!). Не забывают и о пенсионерах.

Сегодня, когда страна решает стратегические задачи своей целостности и безопасности, долг каждого – внести посильную лепту в дело победы. Сейчас в зоне СВО служат три сотрудника ООО «Здвинское ДСУ». Предприятие не могло остаться в стороне и вот уже два года осуществляет гуманитарную помощь, в том числе совместно с районным пунктом сбора и районной администрацией.

В частности, в декабре 2024 года мы совместно с дорожным предприятием ООО «ИнвестСтройПроект», расположенным в соседнем Краснотарском районе, отправили автобус ПАЗ в Курскую область. Два раза в месяц силами Здвинского ДСУ осуществляется доставка гуманитарной помощи до пункта сбора в Новосибирске с дальнейшей отправкой в зону СВО. «Сотрудники и самостоятельно собирают помощь», – добавил Роман Зибницкий. – К примеру, во время акции «Тепло – солдату» дорожники вносили свои деньги, на эти средства закупались теплые вещи, которые также были отправлены на фронт. Отправляем на фронт посылки для солдат – как именные, для своих сотрудников, так и общие. Налажена работа с волонтерами в Новосибирске, которые принимают и разгружают груз в Новосибирске и потом транспортируют его в Луганск. Также в прошлом году по инициативе Союза дорожных организаций Новосибирской области компания наряду с другими участниками дорожной отрасли участвовала в приобретении экскаватора-погрузчика, который был передан в зону СВО для выполнения задач по подготовке блиндажей, опорных пунктов».



Мечта сельчан – чтобы все дороги в Здвинском районе стали асфальтобетонными



За словом следует дело

Профессионалы за качество отвечают

Новосибирская область добилась высоких показателей реализации Национального проекта «Безопасные качественные дороги» (БКД). В настоящее время перед регионом стоит задача подтвердить свои лидирующие позиции в реализации уже нового нацпроекта – «Инфраструктура для жизни» – как в количественном, так и в качественном выражении. Поэтому сейчас области как никогда нужны сильные профессиональные команды, способные качественно и в срок выполнять задачи в рамках государственных контрактов. Одна из таких компаний – ООО «Дорсиб плюс», образованная в Новосибирске в 2009 году.

Основные направления деятельности ООО «Дорсиб плюс» – строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, городских улиц и сооружений на них. За это время силами предприятия приведены в нормативное состояние сотни километров региональных автомобильных дорог, выполнены работы на ряде знаковых объектов области и столицы региона. Новая глава истории организации началась в 2023 году, когда удалось изменить стратегию бизнеса, сделав акцент на комплексный подход. Так, сейчас 90% объемов работ организация выполняет собственными силами, приглашая субподрядчиков исключительно на специализированные виды работ. Также были модернизированы основные фонды. Благодаря предпринятым усилиям экономические показатели компании за последние годы заметно выросли, рассказал генеральный директор ООО «Дорсиб плюс» Дмитрий Харланов.

Последние годы губернатор и правительство Новосибирской области самое пристальное внимание уделяют качеству дорожных работ. Это объясняется как реализацией нацпроектов, так и переходом отрасли на новые ГОСТы в 2020 году. Для успешного выполнения госконтрактов по строительству и ремонту автомобильных дорог компании должны быть хорошо оснащены технически и технологически.

«Мы чутко реагируем на требования рынка, и качество является одним из приоритетов деятельности нашей компании. В частности, введена новая должность – заместитель генерального директора по качеству, а также сформирован отдел, который обеспечивает стабильность производства асфальтобетонной смеси и качества работ при укладке смеси. Для этих же целей усовершенствована структура дорожной лаборатории, обновлено оборудование, появились специалисты, которые занимаются технологией разработки, то есть следят за соответствием параметров выпускаемой асфальтобетонной смеси требованиям ГОСТа. Возросшие объемы подразумевают и повышенные гарантийные обязательства. В дорожной деятельности чем меньше будет гарантийного ремонта, тем выгоднее подрядчику», – отметил Дмитрий Харланов.

В настоящее время компания ООО «Дорсиб плюс» продолжает



Основные направления деятельности – строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, городских улиц и сооружений на них

развитие с учетом требований дня. Так, рассматривается возможность освоения нового вида деятельности – содержания автомобильных дорог как в городе Новосибирске, так и в ряде районов. «Компания обладает необходимой техникой, оборудованием и производственными мощностями и готова взять на себя дополнительные объемы работ. Тем более что такой опыт у нас уже был – районные администрации периодически обращаются к нам за помощью, и мы ее осуществляем. Для этого направления деятельности планируется создать отдельную структуру в рамках предприятия», – добавил Дмитрий Харланов.

Объекты

Руководитель организации рассказал о наиболее знаковых объектах. Так, в прошлом году силами ООО «Дорсиб плюс» выполнялся ремонт автодороги регионального значения К–19р Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий (в границах НСО) в Новосибирском районе на участке протяженностью 5 км (заказчик – Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области, ТУАД). Эта оживленная трасса соединяет Кемеровскую и Новосибирскую области, входит в опорную сеть региона и является важной артерией, обеспечивая транзиты на восток и запад России. Специалисты ООО «Дорсиб плюс» заменили верхний слой асфальтобетонного покрытия, нанесли новую дорожную разметку, установили дорожные знаки, металлическое ограждение, отремонтировали водопропускные трубы.

Также в 2024 году была досрочно выполнена реконструкция автодороги Сузун – Битки – Преображенка в Искитимском районе области. На участке протяженностью 1,7 км был произведен комплекс работ – ликвидация пучинообразования, фрезерование и укладка выравнивающего слоя, асфальтобетона, укрепление обочин, установка но-

вых дорожных знаков, нанесение разметки. Благодаря имеющимся мощностям, оснащенности предприятия и досрочному финансированию объект удалось сдать на год раньше срока. Эта дорога регионального значения общей протяженностью почти 125 км соединяет Искитимский и Сузунский районы и является важным элементом региональной сети. ТУАД системно приводит ее в нормативное состояние. Компания уже не первый год задействована в этой работе: ранее, в 2023 году, специалисты ООО «Дорсиб плюс» полностью обновили асфальтобетон с 118-го по 120-й км автодороги, в целом уже более шести лет компания доводит эту автодорогу до нормативного состояния.

В октябре 2024 года компания заключила контракт на реконструкцию еще одной важной в социальном плане автодороги Инская – Барышево – 39 км а/д К–19р на участке с 5+555 по 8+245 км. Участок проходит от железнодорожного переезда в районе станции Крахаль вдоль строительной площадки ЦКП «СКИФ» и далее к садовым объектам. Компания ремонтирует отдельные участки этой автодороги начиная с 2013 года. Она была построена хозяйственным способом еще в 80-х годах прошлого века для проезда до садовых объектов. Сейчас ее значение возросло в связи со строительством ЦКП «СКИФ» в 2021 году. К тому же направлением стал пользоваться не только легковой, но и грузовой транспорт. Все это привело к значительному износу дороги. Контрактом предусматривается устройство новой конструкции дорожной одежды, реконструкция водопропускных труб, устройство тротуаров и велосипедной дорожки, стационарного электрического освещения, остановок общественного транспорта, технических средств организации дорожного движения. «Мы приступили к работе осенью прошлого года, – прокомментировал гендиректор компании. – Сейчас мы в графике и, несмотря на сложности с выно-

сом коммуникаций из зоны производства, планируем завершить все работы в срок – к середине октября 2025 года». Он добавил, что особенностью этого проекта в том, что асфальтобетон здесь запроектирован по методу «Суперпейв».

И днем, и ночью

Также компания выполняет ремонт Советского шоссе на границе с Новосибирском в рамках государственной программы «Развитие автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения в Новосибирской области». К обновлению планируются два участка общей протяженностью 3,3 км. Необходимость ремонта связана с обеспечением безопасного и бесперебойного движения: по дороге передвигаются общественный транспорт, школьные автобусы. Высокая интенсивность привела к образованию колеи. За два года будут выполнены работы по ее устранению, замене дорожного ограждения и ремонту остановочных пунктов.

Новый импульс к обновлению получил и Новосибирск. Так, последние годы мэрия системно принимает усилия для увеличения пропускной способности улиц и дорог, количества искусственных инженерных сооружений. В прошедшем году специалисты ООО «Дорсиб плюс» осуществляли ремонт на четырех комплексных объектах города: улицах Дачная, Демьяна Бедного, Балтийская, Героев Революции. В ходе работ производилось фрезерование асфальта, укладка двух слоев асфальтобетона, обустройство газонов и др.

Объекты можно назвать сложными из-за специфики проведения дорожных работ в условиях мегаполиса. Это высокая интенсивность транспортных потоков, ограничение пространства, особенно в исторической части города, а также необходимость минимизации не-

удобств для горожан в процессе работ. Кроме того, как правило, проект не предусматривает высокой детализации, что затрудняет работу, когда необходимо «вписать» участок в существующие условия – например, примкнуть к тротуару или зданию. Все эти нюансы выявляются непосредственно в процессе работ и требуют дополнительного взаимодействия со службой заказчика, поиска компромиссного решения, на что уходит время. Для экономии времени и снижения неудобств дорожники готовы производить дорожные работы в ночное время.

Ставка на технику и технологии

Стоит напомнить, что с 2020 года дорожная отрасль области перешла на новые ГОСТы. При этом город как заказчик предусматривает в контрактах проектирование асфальтобетонной смеси по методу «Суперпейв», а областной заказчик – по методу Маршалла (так называемый евроасфальтобетон). «Конечно, работа по двум методикам одновременно создает некоторое неудобство и повышает затраты из-за увеличения числа расходных емкостей на АБЗ. Также необходимо разное оборудование и приборы для лабораторного контроля. Но мы идем на эти затраты, понимая всю социальную значимость дорожных проектов и необходимость повышенных требований к качеству смеси и укладки», – подчеркнул Дмитрий Харланов.

В целом компания делает ставку на надежность и эффективность современной техники и оборудования. Для повышения качества и объемов производства асфальтобетонной смеси были модернизированы АБЗ, благодаря чему их совокупная удельная мощность возросла практически вдвое – почти до 260 тыс. тонн в час. Это позволило организовать работу двух бригад параллельно, тогда как раньше приходилось разносить ее во времени. Также используется современная и хорошо зарекомендовавшая себя техника мировых брендов Германии, Италии и США – три асфальтоукладчика, бульдозеры, дорожные фрезы, автогрейдеры, экскаваторы-погрузчики, катки и др. В текущем году парк техники удалось пополнить асфальтоукладчиком VOLVO с системой двойных трамбующих брусков, которая дает на сегодня наилучшее в отрасли предварительное уплотнение покрытия.

«Отработавшую технику мы не продаем, а восстанавливаем собственными силами. Считаем, что в запасе у дорожной организации всегда должен быть асфальтоукладчик, каток, другие основные машины. Если основная техника выходит из строя, то ее всегда можно заменить на период ремонта, и тем самым свести к минимуму любые простои, – объясняет руководитель. – Это необходимое условие ритмичной работы предприятия в Сибири, где летний сезон короткий, и в этот период необходимо максимально четко и быстро осуществлять весь комплекс работ».

В целом все заточено на то, чтобы обеспечить качество и оперативность в выполнении государственных контрактов. «Мы исходим из того, что будем нести гарантийные обязательства за свои объекты, и нам выгодно изначально обеспечить максимальное качество работ», – резюмирует Дмитрий Харланов. Именно по этим высоким стандартам сегодня и узнают ООО «Дорсиб плюс». За многолетние успехи и вклад в развитие дорожной отрасли региона компания неоднократно становилась лауреатом профессиональных конкурсов, награждалась почетными грамотами и благодарностями мэрии, областного совета, администрации Новосибирской области.



Проспект Карла Маркса в Новосибирске после ремонта, выполненного компанией ООО «Дорсиб плюс»



Офис компании



Что не по силам ИИ – сделают профессионалы

Главная цель – качественный проект, основная ценность – сотрудники



**Генеральный директор
ООО «ТрансПроект»
Семен Лобанов**

Новыми нацпроектами заявлены масштабные задачи в части приведения в нормативное состояние сети федеральных, региональных и межмуниципальных дорог. Большое внимание уделяется сети опорных дорог, которые обеспечивают бесперебойную транспортную связь и единство экономического пространства России. На этом фоне особую значимость приобретает профессионализм проектных институтов, которые способны справиться с поставленной задачей и гарантировать качество проектных решений. Одна из таких компаний – ООО «ТрансПроект».

ООО «ТрансПроект» образовано в Новосибирске в 2008 году. За это время компания выполнила значительный объем работ в области инженерных изысканий и проектирования автомобильных дорог и искусственных сооружений в Новосибирской, Омской, Томской, Свердловской областях. В числе основных заказчиков – ГКУ НСО «Территориальное управление автомобильных дорог Новосибирской области», МКУ г. Новосибирска «Управление дорожного строительства», КУ «Управление дорожного хозяйства Омской области», ОГКУ «Управление автомобильных дорог Томской области». «Цель нашей компании – разработка проектов высокого качества, готовых к реализации», – рассказал генеральный директор ООО «ТрансПроект» Семен Лобанов. Он подробнее остановился на недавних проектах для Новосибирской области.

Так, в прошлом году силами компании была разработана проектная и рабочая документация, выполненные изыскательские работы на ремонт автомобильной дороги К–17р Новосибирск – Кочки – Павлодар. Это участки общей протяженностью 50 км в Карасукском, Красно-

зерском, Кочковском и Ордынском районах, входящие в опорную сеть региональных дорог Новосибирской области. Напомним: общая протяженность трассы на Казахстан составляет 431 км. Она проходит через пять районов и город Новосибирск. Решение о комплексном ремонте ГКУ НСО ТУАД принял несколько лет назад из-за значительного износа покрытия этой автодороги. Сейчас идет реализация намеченных планов. После ремонтных работ скорость потока на трассе возрастет, снизится число аварийных участков, повысится комфорт проезда.

Еще одна важная транспортная артерия – региональная автодорога К–19р Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, которая соединяет Кемеровскую и Новосибирскую области, обеспечивая транзиты на восток и запад России. Она также входит в опорную сеть Новосибирской области, и заказчик в лице ГКУ НСО ТУАД последовательно приводит ее в нормативное состояние. Так, силами ООО «ТрансПроект» последние несколько лет разрабатываются проекты ремонта участков этой автомобильной дороги.

Кроме того, в портфеле заказов текущего года проекты реконструкции региональных автодорог, таких как автодорога 244 км а/д К–01 – Ягодный в Карасукском районе; автодорога 23 км а/д Н–2141 – Локти (в гр. района) в Мошковском районе; подъезд к Госплемптицесовхозу (2 км) в Новосибирском районе, а также проекты капитального ремонта ряда автомобильных дорог Новосибирской области. По заказу МКУ «УДС» в настоящее время выполняются работы по разработке проектной документации на строительство автодороги от пересечения улиц Кутателадзе и Демакова до улицы Арбузова с выходом на трассу Кольцово – Академгородок в г. Новосибирске, которая поможет решить транспортную проблему Новосибирского Академгородка.

В портфеле заказов компании – ряд контрактов в Свердловской области с ГКУ Свердловской области «Управление автомобильных дорог» и компаниями, входящими в государственную корпорацию «Росатом».

В общей сложности в 2024 году выполнено проектирование 24 объектов, из них 15 – переходящие на 2025 год.

Отдельно стоит добавить, что компания принимает участие в разработке проекта реконструкции Многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) «Павловка», расположенного на автомо-



Участок региональной автодороги К–19р Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, запроектированный компанией ООО «ТрансПроект»

бильной дороге К–17р Новосибирск – Кочки – Павлодар в Карасукском районе Новосибирской области. Специалисты ООО «ТрансПроект» выполнили изыскательские работы и разработали проектную документацию на автомобильный подъезд к МАПП протяженностью порядка 2 км. Объект внесен в государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы». После завершения работ планируется увеличить пропускную способность МАПП для транспортных средств и физических лиц, обустроить дополнительные полосы движения автотранспорта и дорожных сооружений, разделить потоки автомобилей на въезд в РФ и выезд из РФ. Актуальность работы высокая, так как растет востребованность объекта для коммерческих перевозок грузов, пропуска легковых автомобилей и автобусов.

В целом рынок проектирования в Новосибирской области и Сибирском регионе довольно насыщен, конкуренция остается высокой. По-прежнему бесполое отношение профессионалов вызывает необоснованный демпинг со стороны недобросовестных участников рынка, которые на торгах в рамках 44–ФЗ заведомо снижают цену контракта, что в дальнейшем естественным образом сказывается на качестве выполненных работ. Зачастую с такими компаниями заказчики распродают контракты в одностороннем порядке по причине отсутствия какого-либо результата работ. «Мы не можем позволить себе демпинговать, поскольку для нас важно качественно выполнить проектные и изыскательские работы на всех этапах. Стараемся выигрывать эту конкуренцию за счет качественного и

своевременного выполнения работ, что повышает доверие заказчиков и снижает издержки по контрактам», – подчеркивает Семен Лобанов.

Условием качественно разработанного проекта является как уровень знаний, опыта и компетенций инженеров, так и используемое программное обеспечение, которое сегодня существенно меняет и ускоряет процесс проектирования. Современные программы позволяют специалистам точно рассчитать нагрузку на дорожное полотно, выбрать оптимальные материалы и разработать проект с учетом всех климатических особенностей местности. «Мы применяем только современные программные комплексы, постоянно их обновляем, изучаем новинки рынка в этом направлении. Сегодня нормативная база меняется и корректируется с такой скоростью, что версии программных комплексов необходимо обновлять практически непрерывно, иначе возможна ситуация, когда к окончанию проектирования нормы уже устарели и требуется все начинать практически с нуля», – отметил руководитель предприятия.

Средний возраст сотрудников компании 40 лет – «сплав опыта и молодости». Однако, как и во многих отраслях экономики, здесь тоже ощущается кадровый голод: старое поколение постепенно уходит на заслуженный отдых; некоторые сотрудники оставляют отрасль, пытаясь найти себя в других сферах; молодых специалистов выпускается недостаточно для восполнения этих потерь. Многие годы основным поставщиком кадров для дорожной отрасли остается Сибирский государственный университет путей сообщения – один из ведущих технических вузов России в транспортной отрасли. В настоящий момент специалисты-дорожники также готовят в Новосибирском государственном архитектурно-строительном университете.

«Могу сказать, что качество выпускников, несмотря на имеющиеся проблемы, с каждым годом растет. Как и во все времена, в большей степени оно зависит от мотивации самого человека. Сейчас выпускники более сознательные, дисциплинированные и целеустремленные, – делится наблюдениями Семен Лобанов. – В то же время в большинстве случаев начинающим специалистам не хватает базовых фундаментальных знаний. Зачастую выпускник вуза хорошо разбирается в софте, прекрасно знает интерфейс той или иной программы, умеет с ней работать, но абсолютно не представляет, как проектируемый им участок дороги будет проходить в реальных условиях, как он будет выглядеть «на земле», как в конкретной ситуации применять те или иные нормативы. Всему этому мы стараемся обучать молодых

специалистов в рамках наставничества опытных коллег».

Не существует такой клавиши, которую можно нажать – и проектное решение готово, добавляет он. Всю инженерную работу должен делать человек, видеть задачу в целом, а не просто выполнять заданный алгоритм действий. При принятии проектных решений необходимо учитывать множество факторов, и пока это ни одной из программ не под силу. Возможно, в будущем искусственный интеллект сможет решать эти задачи, но пока «мозгом» проекта остается человек и именно от его квалификации зависит качество проекта и возможность его реализации в дальнейшем. Поэтому главной ценностью для компании были и остаются ее сотрудники, компетенции которых позволяют браться за самые сложные проекты.

В связи с внедрением в дорожную отрасль технологий информационного моделирования необходимо развивать компетенции компании в этой части. «На данном этапе мы выполняем инженерные изыскания и проектирование с использованием технологий информационного моделирования (ТИМ), проект проходит государственную экспертизу, где информационная модель также рассматривается и дорабатывается по замечаниям экспертов, – продолжает руководитель компании. – Но говорить о полномасштабном применении ТИМ пока рано. Это очень трудоемкий процесс, требующий хорошей материально-технической базы у всех пользователей информационной модели. Но, безусловно, за этим будущее, потому что ТИМ – это удобство при совместной работе с заказчиком и смежниками на стадии проектирования объекта, а также на этапе реализации, когда строительная организация, проектировщик и заказчик могут оперативно взаимодействовать, решать возникающие вопросы и вносить изменения в проект без потери времени и ненужной волокиты. Ну и, конечно, информационная модель просто необходима для заказчика на этапе эксплуатации объекта, когда управленческие решения принимаются на основе актуальных данных, заложенных в информационной модели и доступных в несколько кликов».

На сегодня ООО «ТрансПроект» продолжает развиваться с учетом меняющихся требований и условий рынка, но при этом по-прежнему во главу угла ставит качество разрабатываемой проектной документации и тем самым вносит свою лепту в реализацию национальных проектов в их дорожной части.



ТРАНСПРОЕКТ



Важнейшим этапом разработки качественной проектной документации являются инженерные изыскания



«Мы не даем невыполнимых обещаний»

Мостовики нацелены на качество и результат

Благодаря нацпроектам в России строят и приводят в нормативное состояние искусственные сооружения на региональных и местных автомобильных дорогах. В Новосибирской области в реализации ряда важных проектов принимает участие молодая команда профессионалов – ООО «Производственная компания МостВекторГрупп».

Компания образована в 2021 году в Новосибирске. Основные направления деятельности – автодорожное, железнодорожное, гражданское строительство, а также производство железобетонных конструкций. В частности, ООО «Производственная компания МостВекторГрупп» (ПК МВГ) – единственный производитель за Уралом ребристых фибробетонных плит несъемной опалубки для сооружения плит пролетного строения для железнодорожных и автодорожных мостов. Также производятся бордюрные камни и другие изделия, в том числе уникальные и специфические. Еще одно направление работы – изготовление конструкций из металла любой сложности.

«Наша компания оказывает полный комплекс услуг в области строительства, ремонта и реконструкции мостов и искусственных сооружений, – рассказал директор ООО «Производственная компания МостВекторГрупп» Роман Рябинин. – Собственное производство железобетонных конструкций является плюсом. Использование плит из стеклофибробетона позволяет упростить строительство мостов, сокращая время обустройства опалубки и объединяя в едином технологическом цикле сразу несколько операций». К тому же несъемная опалубка из стеклофибробетона – оптимальное решение для проведения монтажных работ с пролетными строениями мостов, особенно в сложных условиях, например, когда работы ведутся над действующей магистралью или железной дорогой, или над водой, и требуется быстро произвести все работы.

Именно ставка на собственные силы, инновационные технологии, современное оборудование и технику, а также профессионализм коллектива позволяют компании принимать участие в реализации важных и технически сложных проектов как в Новосибирской области, так и за ее пределами. Так, в 2022–2023 годах ПК МВГ осуществляло производство и поставку фибробетонных плит несъемной опалубки для строительства мостового перехода через реку Зей в Благовещенске. В 2023–2024 годах силами компании возводились три путепровода на строящемся Западном обходе города Кемерово. Генподрядчику удалось сдать этот объект на два года раньше срока, и в этом есть в том числе заслуга и ПК МВГ. Также у компании есть опыт работы в условиях вечной мерзлоты – в рамках строительства Транссиба возводились железнодорожные мосты в районе населенного пункта Могоча в Забайкальском крае. Особенности проекта заключались в том, что работы производились без остановки движения железнодорожного транспорта, «в окне», в условиях загруженности Транссиба. Это потребовало максимальной организованности и профессионализма коллектива.

Четвертый мост через Обь

В настоящее время ПК МВГ принимает участие в реализации знакового для Новосибирской области проекта – строительстве четвертого моста в Новосибирске (генпод-



Идут работы на правобережной развязке, на путепроводе на ул. Зырянской в составе четвертого моста

рядчик – ВИС, проект реализуется на принципах концессии). Вантовый мост длиной 1,5 км соединит Южную площадь с площадью Труда и пройдет параллельно существующему железнодорожному переходу. Он обеспечит выходы на федеральные трассы «Иртыш», «Чуйский тракт» и «Сибирь». Это будет современная шестиполосная автомобильная дорога с многоуровневой развязкой. Вантовая система будет состоять из 70 вант общей длиной 8965 м. Она будет удерживать три пролета моста общей длиной 380 м и общим весом свыше 20,9 тыс. тонн. Помимо самого мостового перехода, масштабное строительство развернуто по обеим сторонам реки Обь – общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км. Проект предусматривает создание нескольких путепроводов через городские трамвайные линии, два путепровода тоннельного типа

под Транссибирской магистралью, надземные пешеходные переходы.

Силами ПК МВГ в 2021–2022 годах выполнялась реконструкция путепровода в створе ул. Зырянской. В 2022–2023 годах – строительные-монтажные работы, для чего было произведено и поставлено на объект порядка 25 тыс. кв. м фибробетонных плит несъемной опалубки. К весне 2025 года основной объем уже поставили, осталось порядка 2 тыс. кв. м. В 2023–2024 годах выполнялись строительные-монтажные работы на путепроводе тоннельного типа через железнодорожные линии Транссибирской магистрали в составе мостового перехода через Обь. Сейчас продолжаются работы на плите проезжей части с применением несъемной опалубки на съездах на левом берегу. Задача мостовиков – разложить несъемную опалубку на смонтированных металлоконструкциях, завязать арматурный каркас сверху

и принять бетон. Далее смежники приступят к укладке асфальтобетона.

Правобережная транспортная развязка близка к готовности. Сейчас основные работы должны производиться на левом берегу. К сожалению, основным сдерживающим фактором стали перебои с финансированием. Напомним: левобережная транспортная развязка – многоуровневое инфраструктурное сооружение, включающее 25 съездов, путепровод тоннельного типа под Транссибирской магистралью, 7 эстакад и 4 надземных пешеходных перехода. Протяженность дорожного полотна, которое будет уложено на всех элементах развязки, в общей сложности составляет более 9 км. По своим техническим характеристикам левобережная транспортная развязка превосходит все имеющиеся в Европе.

Возвращая к жизни старые мосты

В текущем году компания задействована и на других социально важных объектах. Так, силами предприятия производится капитальный ремонт автомобильного моста через реку Тула на ул. Петухова (заказчик – МКУ «Гормост» г. Новосибирска). Сооружение 1962 года постройки находилось в предаварийном состоянии: балки пролетных строений не были рассчитаны на текущую нагрузку и интенсивность движения. В неудовлетворительном состоянии находились тротуарные консоли и ограждения, в опорах имелись трещины. По результатам обследований принято решение о демонтаже существующего моста и строительстве нового. Учитывая интенсивность движения на ул. Петухова, мост решили расширить с двух до четырех полос. «В настоящее время собран временный металлический мост, сейчас занимаемся деревянным настилом на нем и подходах. Перезапустить движение по временной схеме планируется к июлю 2025 года. После этого действующий мост будет демонтирован и на его месте возведен новый трехпролетный мост. Сроки завершения работ – ноябрь 2026 года.

Еще два объекта также расположены в Новосибирске. Первый

объект – капитальный ремонт моста через реку 2-ю Ельцовку по ул. Сухарной. Старый двухпролетный мост построен в 1965 году и находился в предаварийном состоянии. Мостовики ПК МВГ отрмонтируют и усилят опоры и балки пролетного строения, заменят дорожное покрытие, сделают гидроизоляцию, укрепят конусы и русловую часть, установят ограждения. Из-за высокой социальной значимости было решено не перекрывать движение, а возвести временное сооружение. После капремонта мост станет однопролетным, с двумя полосами движения шириной по 3,75 м, полосами безопасности и тротуарами шириной по 2,25 м. Проект реализуется в рамках нацпроекта БКД. Срок окончания капитального ремонта – октябрь 2025 года.

Второй объект – мост через реку Иня по Бердскому шоссе. Автомобильное движение через реку Иню по шоссе проходит по двум отдельно стоящим мостам. По левому путепроводу, построенному в 90-х годах, транспорт движется со стороны Первомайского района в центр города, по правому (1960 года постройки) – в обратном направлении. Именно этот мост в 2021 году по заключению экспертов признан предаварийным. В 2023 году на этом объекте пришлось вводить режим повышенной готовности. «Это специфический и сложный объект, – рассказал Роман Рябинин. – В строительстве моста была использована редкая схема. В России сейчас всего два моста такой конструкции, один из которых – в Новосибирске. Особенность в том, что опора является также частью пролетного строения. Она напоминает букву «Т» или птицу. Крылья этой «птицы» держат пролетные строения моста. Такое инженерное решение позволяет перекрыть более протяженные пролеты. Со временем преднапряженные канаты, которые поддерживали крылья, пришли в негодность. Возникла опасность обрушения».

Мостовикам предстоит заменить канаты, восстановить несущую способность опор и пролетных строений, заменить дорожную одежду, сделать выравнивающий и гидроизоляционный слои, уложить асфальтобетонное покрытие. Это очень важная транспортная артерия для города, с высокой интенсивностью движения как пассажирского, так и грузового транспорта. Сейчас ремонт идет полным ходом. «Несмотря на то, что мы присоединились к реализации этого проекта не с самого начала, мы приложим все усилия, чтобы завершить капремонт вовремя – осенью 2025 года», – заверил Роман Рябинин.

Стоит добавить, что все производственные мощности компании располагаются в Новосибирске. Здесь же сконцентрированы необходимые техника и оборудование для всех видов работ – краны, манипуляторы, компрессоры, экскаваторы. «Если раньше компания выполняла контракты в различных регионах Сибири, то сейчас мы приняли решение сосредоточить свои силы на объектах в Новосибирске и области, – отметил руководитель компании. – Это объясняется конъюнктурой рынка: в частности, регион проводит большую работу в части модернизации мостового хозяйства, так что объемы работы достаточны для нашей экономики». Основными преимуществами компании он называет глубокое знание специфики работ, высокий профессионализм коллектива, а также грамотное управление и нацеленность на результат. «Мы не даем невыполнимых обещаний. При этом мы нацелены на качество и результат», – резюмировал он.



ООО «Производственная компания МостВекторГрупп» оказывает полный комплекс услуг в области строительства, ремонта и реконструкции мостов и искусственных сооружений

Новосибирскому метрополитену исполняется 40 лет

По объему перевозок он уверенно занимает третье место среди подземок России

В этом году Новосибирский метрополитен отмечает юбилей: свой 40-й день рождения. С какими результатами предприятие подошло к этой знаменательной дате, нам рассказал начальник Новосибирского метрополитена Аркадий ЧМЫХАЙЛО:

– 28 декабря 2025 года метрополитен отметит важную, я бы даже сказал, рубежную дату: исполнится 40 лет с того момента, как Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию пускового комплекса Новосибирского метрополитена. Напомню, что тогда были открыты пять станций: «Студенческая», «Речной вокзал», «Октябрьская», «Площадь Ленина» и «Красный проспект». Сейчас у нас 13 станций, и мы очень рассчитываем, что скоро в строй вступит 14-я станция метрополитена – «Спортивная». Наша задача остается неизменной все эти годы: стабильно работать, создавая необходимые условия для безопасной и комфортной перевозки пассажиров.

В последние годы перевозка в метрополитене постоянно растет, не так ли?

– Действительно, у нас ежегодно растет перевозка пассажиров. По сравнению с предыдущим годом она выросла на 1,9% и составила 86 млн 112,9 тыс. пассажиров. Это – новый рекорд за десятилетие! Среднесуточная перевозка в 2024 году в Новосибирском метрополитене составила 235,3 тыс. пассажиров. Метрополитен при выполнении графика движения на 99,99% ежегодно перевозит 30% от всего объема пассажирских перевозок в городе и более 40% от пассажирских перевозок муниципальных транспортных средств. По объему перевозки мы продолжаем уверенно занимать третье место в России после Москвы и Санкт-Петербурга. Рост перевозки не может не радовать, но это не является самоцелью: мы хотим перевезти больше пассажиров, обеспечив им наилучшие условия и в плане комфорта, и в плане безопасности.

Почему в метрополитене такое большое внимание уделяют именно проблеме обеспечения безопасности?

– Мы четко выполняем требования закона и предпринимаем все необходимые меры, чтобы поездки в метро были безопасными для горожан и гостей города. Своевременно в метрополитене сформировали свою службу безопасности, которая прошла все необходимые аккредитации и аттестации. Сейчас ее приводят в пример в других метрополитенах, что о многом говорит! Пассажиры уже привыкли к тому, что у нас работают кинологи со служебными собаками. Эта практика оказалась очень полезной. Все мероприятия осуществляются в тесном взаимодействии с отделом полиции на метрополитене УМВД России по г. Новосибирску, оперативными службами и уполномоченными подразделениями ФСБ, МЧС.

На всех станциях функционирует система видеонаблюдения и передачи видеoinформации в ситуационный центр, разработанная в рамках федеральной программы антитеррористической защищенности. Она неоднократно помогла правоохранительным органам выявлять и задерживать правонарушителей. У нас организована работа по подготовке и аттестации работников метрополитена: например, за год обучено по программе транспортной безопасности 50 ра-



В 2031 году составы, отработавшие нормативный срок, должны быть окончательно выведены из эксплуатации

ботников и еще 50 – по программе радиационной подготовки. Приобретаются новые стационарные металлодетекторы и рентгеновские установки для досмотра груза и ручной клади. До конца второго квартала 2025 года мы планируем заменить 100% рентгеновских установок.

Чем еще можете похвастаться перед юбилеем?

– Хвастаться у нас не принято, а обо всех новостях мы стараемся своевременно информировать горожан. Поводов порадоваться за проделанную работу у нас, поверьте, немало. Например, очень важно, что мы завершили создание цифровой поездной радиосвязи, потратив на это около 60 млн руб. из собственных средств. Сегодня в Новосибирском метрополитене существует высокоскоростная, надежная и устойчивая связь с машинистами. В соответствии с современными требованиями организована система пожарной безопасности метрополитена в инженерном корпусе, в депо, на станциях и в самих поездах.

В конце года произойдет событие, которого ждут многие новосибирцы: на маршруты наконец выйдут новые современные поезда!

– Начнем с того, что предприятие укомплектовано необходимым инвентарным парком в количестве 104 вагонов (26 составов). Это обеспечивает выполнение установленного графика движения при существующем объеме перевозки пассажиров. С целью сохранения инвентарного парка с учетом его износа за годы эксплуатации, начиная с 2013 года в электродепо «Ель-

цовское» своими силами проводится капитальный ремонт вагонов метрополитена. На сегодняшний день капитально отремонтированы 76 вагонов, введенных в эксплуатацию в 1985 году.

В 2031 году составы, отработавшие нормативный срок, должны быть окончательно выведены из эксплуатации. Их заменят новые пятивагонные составы производства ТМХ. Переход на эксплуатацию пятивагонных составов позволит повысить уровень безопасности перевозки пассажиров и улучшить качество и комфортность поездки, особенно в часы пик. В настоящее время в результате совместных действий правительства Новосибирской области и мэрии города Новосибирска реализуется разработанная нами ранее программа по обновлению парка подвижного состава. До конца текущего года мы ждем поступления пяти новых пятивагонных составов.

Что можно сказать о работе по улучшению культуры обслуживания пассажиров? Здесь ведь много различных направлений.

– Это наша важнейшая задача, которую мы всегда держим в центре внимания. При поддержке министерства транспорта и дорожного хозяйства НСО городской общественный транспорт перешел на работу с единым оператором автоматизированной системы учета и оплаты проезда в пассажирском транспорте ООО «СберТройка». Проблемы, которые были неизбежны на этапе внедрения новой системы, решены. Если какие-то шероховатости есть, то они решаются оперативно и в рабочем порядке.

Важной задачей является адаптация станций для перевозки маломобильных групп населения. Приобретены и используются гусеничные мобильные лестничные подъемники–ступенькоходы. На сегодняшний день все наши станции ими укомплектованы. Также закуплены устройства для транспортировки инвалидов–колясочников на эскалаторах метрополитена.

Мы проводим планомерную замену турникетов на станциях метрополитена. Начали со станции «Речной вокзал» и увидели, что пассажиры это поддерживали. Следующий этап – установка современных терминалов, полностью оснащенных отечественными компонентами, на станции «Площадь Ленина». Стоит это недешево, но мы будем и дальше оснащать станции новыми турникетами: как скоро это произойдет, будет зависеть от финансового благополучия предприятия, потому что мы делаем эту работу за счет собственных средств метрополитена.

Немного заглянем в будущее: уже сейчас в метрополитене проводятся тестовые мероприятия по организации проезда пассажиров с использованием государственной информационной системы «Единая система идентификации и аутентификации физических лиц с использованием биометрических персональных данных». В недалеком будущем можно будет, как принято сейчас говорить, проехать в метро за улыбку. Это также непростая техническая задача, но все трудности будут преодолены.

Чтобы решать сложные задачи, нужно быть уверенным в своем коллективе. Что вы могли бы

сказать о кадровом потенциале предприятия?

– Самое главное, что мы смогли этот потенциал сохранить в сложное время. У нас работают настоящие профессионалы. И вовсе не случайно наши представители побеждают и становятся призерами на всероссийских отраслевых профессиональных конкурсах. В 2024 году в адрес Новосибирского метрополитена поступило 1237 благодарностей от пассажиров за профессиональную работу и внимательное отношение, за возврат утерянных и упавших на путь вещей, за оказанную скорую помощь.

Способствует успешной и слаженной работе здоровый эмоционально–психологический климат. Мы проводим работу по обучению специалистов и работников массовых профессий: они имеют возможность повысить разряд или получить вторую профессию без отрыва от производства. Всего в 2024 году прошли обучение, переподготовку и повышение квалификации 450 человек, из них в учебном центре метрополитена – 122 человека. Каждый год мы отмечаем успехи наших рационализаторов.

В этом году перспективы развития Новосибирского метрополитена, наконец, обрели конкретные очертания. Стало понятно, как будет развиваться метро в Новосибирске.

– Даже в самые сложные времена тема развития метрополитена в столице Сибири всегда обсуждалась. Планов всегда было немало. Например, построить несколько линий с 56 станциями. Сегодня мы имеем две линии и скоро откроем 14-ю станцию, но понятно, что потребности развития третьего города страны требуют и активного поступательного развития метрополитена, который является важнейшим элементом транспортного каркаса Новосибирска.

Сама жизнь заставляет нас развивать метро, и радует, что мэрия города и новая команда это прекрасно понимают. Дзержинская линия будет завершена: предстоит построить левый перегонный тоннель, построить две станции и второе депо. К работе подключились минские специалисты, с которыми мы ведем предметный диалог. Особенно отмечу важность строительства второго депо – без него развивать метрополитен просто невозможно: есть железное правило, что для каждой линии нужно свое депо. Пора нам его выполнить! Конечно, нельзя забывать и про Ленинскую линию. Станция «Площадь Маркса» не строилась как конечная, поэтому она сегодня загружена до предела. Нужно двигаться в направлении площади Станиславского и дальше – на Чистую слободу.

Как метрополитен будет праздновать свой юбилей?

– Мы считаем, что сорок лет со дня открытия метрополитена в Новосибирске – это не только наш праздник – это праздник обший! Это примечательная дата не только для тех, кто работает в метрополитене, но и для всех горожан, поэтому праздновать будем вместе с городом. У нас есть интересные планы и задумки, и ближе к юбилейной дате мы обязательно о них расскажем новосибирцам. Станция «Спортивная», новые составы и турникеты – достойный подарок к нашему сорокалетию.

Беседовал
Владимир КУЗМЕНКИН



На сегодняшний день капитально отремонтированы 76 вагонов, введенных в эксплуатацию в 1985 году



Безопасность и комфорт

обеспечивает АО «Новосибгортранс» в городском и пригородном сообщении

Регулярные пассажирские автобусные перевозки являются важнейшей социально значимой услугой для населения и остаются показателем успешной реализации нацпроектов в регионе. Как уже завершившийся нацпроект БКД, так и новый – «Инфраструктура для жизни» – предусматривают повышение качества транспортного обслуживания пассажиров, безопасности дорожного движения и уровня жизни населения. Существенный вклад в реализацию этих задач в Новосибирске вносит АО «Новосибгортранс», которому в марте 2025 года исполнилось 65 лет.

История предприятия начинается в 1960 году, когда в Первомайском районе Новосибирской области на базе Узловой автобазы станции Инская было образовано Грузовое автохозяйство Горавтотреста. Тогда же были организованы первые городские маршруты, а до этого в Первомайский район из центра Новосибирска можно было добраться только по железной дороге. После ряда преобразований предприятие было переименовано в ПАТП-4, а в 1980-х годах в его структуру недолго входили новосибирский и ряд районных автовокзалов. В 2016 году были переданы дополнительно городские и сезонные маршруты, обслуживающие Советский район. С декабря 2024 года Муниципальное казенное предприятие города Новосибирска «Новосибгортранс» изменило форму собственности, став акционерным обществом. На сегодня АО «Новосибгортранс» (НГТ) занимает лидирующее положение на рынке регулярных перевозок пассажиров автобусами в городском и пригородном сообщении.

За последние годы удалось кардинально изменить подходы в работе: в частности, максимально сбалансировать доходные и убыточные маршруты, оптимизировать штатную численность сотрудников, первыми внедрить автоматизированную систему учета, безналичную оплату проезда, модернизировать парк техники. Благодаря предпринятым усилиям экономические показатели компании за последние годы заметно улучшились. Так, если доходы в 2022 году составили 1,2 млрд руб., то в 2024 году – 2,445 млрд руб. Доходы от перевозки пассажиров увеличились, соответственно, с 905 млн руб. до 1,625 млрд руб.

«Однако самый важный результат нашей работы – это создание комфортной транспортной доступности для населения, – считает руководитель предприятия Роман Дронов. – Только с начала текущего года до середины апреля перевезены 9,146 млн пассажиров. А в целом с 2022 года по 2024-й годы пассажиропоток вырос с 20,8 до 32,7 млн человек. В настоящее время предприятие осуществляет перевозку пассажиров по 17 маршрутам, 16 из которых – городские, один межмуниципальный, два – дачных



(сезонные). Наша доля на рынке автобусных перевозок города достигает 30%, задача – нарастить этот показатель до 50%. Добавим, что работа перевозчика выполняется вне зависимости от наполняемости автобуса – это позволяет соблюдать расписание и повышает транспортную доступность отдаленных районов.

Начиная с 2016 года системно осуществлялась модернизация существующего автобусного парка. В общей сложности с этого времени были закуплены более 220 автобусов, в том числе по программам «Народный бюджет», нацпроекту БКД с заключением договора на оказание услуг финансовой аренды (лизинга). «Большую помощь в этом вопросе оказали губернатор Новосибирской области Андрей Травников и бывший мэр Новосибирска Анатолий Локоть, – подчеркнул руководитель предприятия. – Большинство новых автобусов были приобретены по лизинговым программам. При этом на 80% закупки были профинансированы областным правительством, на 20% – городской администрацией. Это колоссальный вклад в развитие предприятия и сегмента пассажирских автобусных перевозок в городе в целом. В текущем году, также по договору лизинга, за счет своих финансовых средств планируется закупить еще пять автобусов».

На сегодня в структуре парка компании преобладают автобусы большой вместимости МАЗ, а также НеФАЗ. Стоит подчеркнуть, что АО «Новосибгортранс» является одним из немногих предприятий с обновленным автобусным парком, работающим на экологически чистом сжатом газе (метане). На сегодня это наиболее экономически выгодный вид топлива, стоимость которого в несколько раз ниже дизельного. Заправка организована на территории пред-

приятия – на всех трех площадках есть заправочные газовые станции – в Первомайском, Советском и Кировском районах города.

Важная составляющая доступности общественного транспорта – стоимость проезда. В настоящее время она равняется 40 руб. Индексация происходит раз в год на основе официальной инфляции. «На сегодня из-за низкого пассажиропотока часть городских маршрутов являются убыточными. Чтобы поднять уровень рентабельности перевозок выше нулевого, стоимость проезда на них должна быть выше в полтора-два раза. Несмотря на это, мы осуществляем рейсы по таким маршрутам, поскольку их социальная значимость остается высокой. Стараемся оптимизировать расписание, чтобы доходные маршруты покрывали убыточность таких низко загруженных рейсов», – комментирует Роман Дронов.

В целях повышения удобства пассажиров оплачивать проезд можно любым способом – наличным и безналичным расчетом, банковской, транспортной картой или картой жителя. Также действует услуга «сетевая поездка», суть которой в том, что при пересадке с одного автобуса АО «Новосибгортранс» на другой его автобус в течение 90 минут вторая поездка осуществляется бесплатно. С 2020 года она апробировалась в пилотном режиме и сейчас является стандартной практикой – как и в любом мегаполисе. Важно добавить, что услуга «сетевой поездки» реализована в городе пока только в НГТ.

Компания серьезно относится к вопросу повышения качества обслуживания пассажиров и тщательно анализирует все отзывы о работе предприятия. Системно ведется работа в части повышения комфортности перевозок. В салоне автобусов установлены валидаторы, информационные табло, аудио-

информаторы. Особое внимание уделяется маломобильным группам населения. Для них в салонах автобусов есть специально выделенные места, а сам автобус оборудован механической аппаратурой, предназначенной для въезда-съезда инвалидов колясок. В настоящее время в опытной эксплуатации находится автобус марки ЛиАЗ с повышенным уровнем комфорта и безопасности для пассажиров. В частности, согласно современным требованиям салон оснащен USB-зарядками. Немаловажное значение уделяется и культуре обслуживания: пассажиры отмечают, что в салонах поддерживается чистота, и на линию ни один автобус АО «Новосибгортранс» не выходит грязный – сегодня это образец работы для всех перевозчиков.

Повышение безопасности пассажирских перевозок – еще одно требование нацпроекта «Инфраструктура для жизни». Согласно действующим правилам на предприятии строго соблюдается режим рабочего времени и времени отдыха водителей, а также прохождение необходимых медицинских осмотров. Кстати, в настоящее время в АО «Новосибгортранс» завершается тестирование новой возможности – предрейсового медосмотра водителей в дистанционном виде. В рамках такого медосмотра проводится тот же набор тестов, что и в обычном режиме, и при этом исключается «человеческий фактор». В ближайшее время это новшество будет внедрено на одной из линий НГТ. Все это призвано повысить безопасность перевозочного процесса. На эти же цели направлено использование видеокamer как в салоне автобуса, так и в кабине водителя. Все данные стекаются в диспетчерскую.

На каждой площадке предприятия есть ремонтная база, где собственными силами производится

комплекс ремонтных работ, для проведения которых есть необходимое современное оборудование и механизмы. Стоит добавить, что благодаря унификации подвижного состава нет простоев, вызванных ожиданием поставки какой-то уникальной детали или запчасти. Да и водитель в случае чего может пересесть на другой автобус без необходимости переучивания и стажировки.

Одной из острых проблем на сегодня остается дефицит кадров. «Если год назад укомплектованность штата достигала 95%, то сейчас она снизилась до 85%, – отметил Роман Дронов. – Текучесть кадров сейчас отмечается у всех перевозчиков и объясняется изменением в экономике: появляются новые рабочие места, в том числе на оборонных предприятиях. Чтобы удержать профессиональный состав, мы предлагаем водителям конкурентную и гибкую «белую» заработную плату, которая ежегодно индексируется. За работу на сложных и напряженных маршрутах производится доплата. Выполняются все гарантии, предусмотренные трудовым законодательством». Добавим, что с работниками заключен трудовой и коллективный договоры, которые предусматривают ряд дополнительных благ. В частности, сотрудникам предоставляется материальная помощь в сложных жизненных ситуациях, в том числе ветеранам предприятия. Для работников и их семей организован отдых на базе «Зеленый бор», которая находится на берегу Обского моря.

Значимую роль в этом играет взаимодействие с первичной профсоюзной организацией Общероссийского профессионального союза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. «Если говорить про решение проблемы кадров, то на предприятии действует программа переподготовки водителей с категории «Б» на категорию «Д», – говорит председатель профсоюзной организации предприятия Владимир Альбрехт. – Программа бесплатная, с последующей отработкой в компании. Кроме того, мы плодотворно и системно взаимодействуем с колледжами и вузами города и области, обеспечиваем повышение квалификации наших сотрудников». В целом уровень квалификации сотрудников НГТ остается очень высоким. На протяжении многих лет водители компании стабильно занимают первые места в соревнованиях «Лучший водитель автобуса», которые традиционно проводятся ко Дню работников автомобильного транспорта.

Особое внимание работодатель совместно с профсоюзной организацией уделяют своим сотрудникам – участникам специальной военной операции, которые находятся в зоне боевых действий или вернулись в коллектив. Им и их семьям оказывается материальная и другая помощь. Также коллектив компании за собственные средства приобрел два ружья для борьбы с вражескими дронами на большой высоте и отправил их на фронт. Кроме того, в зону боевых действий от АО «Новосибгортранс» были отправлены три автобуса марки МАЗ – они прошли капитальный ремонт и тщательное техническое обслуживание. До места назначения загруженные товарами первой необходимости автобусы доехали своим ходом. Вдобавок к этому НГТ совместно с администрацией Первомайского района готовит к отправке в зону СВО полноприводный автомобиль марки УАЗ.

Таким образом, АО «Новосибгортранс» – это ведущее предприятие на рынке пассажирских перевозок города. И лидерство это определяется не столько числом перевезенных пассажиров, сколько весомым социальным эффектом и вкладом в развитие экономики региона и его человеческого потенциала.



АО «Новосибгортранс» системно осуществляет модернизацию автобусного парка



Растить вместе с городом

Как развивается Новосибирский автовокзал

Столица Новосибирской области – крупнейший транспортно-логистический узел Сибири. Численность населения города составляет 1,6 млн человек, агломерации – более 2 млн. Одним из важных элементов сообщения в регионе являются автобусные пассажирские перевозки, как пригородные, так и междугородные. С учетом этого роль автовокзала в обеспечении транспортной доступности, безусловно, очень высока.

Первый автовокзал в Новосибирске был построен еще в 1964 году и располагался на Красном проспекте, буквально в центре дорожной сети с высокой интенсивностью движения. Само здание вокзала было небольшим, выезд автобусов с перрона – неудобным, с минимальным парковочным пространством для автобусов.

Со временем возникла необходимость в его модернизации, однако проект реконструкции был заморожен по разным причинам. В том числе потому, что его месторасположение в центре города не соответствовало современным требованиям и нормам безопасности. Стало очевидно, что городу нужен новый автовокзал, который сможет удовлетворить запросы населения. К решению проблемы подключился бизнес. Строить новое здание Новосибирского автовокзала было решено в рамках муниципально-частного партнерства. Инвестором и генеральным подрядчиком выступила компания ООО «Автовокзал-Главный». Строительство началось в 2017 году вдоль Гусинобродского шоссе в Дзержинском районе рядом с Восточным въездом в город. В конце 2019 года автовокзал принял первых пассажиров.

«На сегодня автовокзал работает круглосуточно и предоставляет полный комплекс услуг, – рассказывает директор ООО «Автовокзал-Главный» Екатерина Стефанова. – К услугам пассажиров – просторный зал ожидания, оснащенный стойками зарядки телефонов и бесплатным Wi-Fi, кассы, комната матери и ребенка, туалеты, камера хранения, вендинговые аппараты. Расписание и необходимая информация выводятся на электронные табло и экраны. Для маломобильных групп населения предусмотрены выделенные парковочные места, обеспечен доступ на объект, есть возможность бесплатного пользования инвалидным креслом-коляской, устроен адаптивный лифт для подъема на второй этаж и др. Также выполняются все меры, предусмотренные планом обеспечения транспортной безопасности».

В состав автовокзала входят перрон посадки пассажиров на шесть платформ, перрон прибытия



Коллектив ООО «Автовокзал-Главный»

на три платформы, площадка для межрейсового отстоя автобусов на 14 постов, парковка для личного транспорта, а также конечный остановочный пункт общественного городского транспорта (для удобства обслуживания к автовокзалу были продлены маршруты общественного транспорта и перенесены несколько конечных остановочных пунктов). Общая площадь нового автовокзала здания составляет чуть более 1,5 тыс. кв. метров, сам автовокзал занимает частично площади первого и второго этажей.

В настоящее время с Новосибирского автовокзала отправляются 78 рейсов. В частности, это 25 межмуниципальных маршрутов в такие населенные пункты области, как Баян, Горный, Карасук, Краснотуркменское, Купино, Сузун, Тогучин, Чистоозерное. Кроме того, 40 межрегиональных маршрутов идут в 21 населенный пункт соседних регионов. Есть 13 международных маршрутов – в города Казахстана, Таджикистана, Кыргызстана. Планируются к открытию маршруты в Узбекистан, а также в Китай – сейчас разрешительные документы находятся в стадии оформления. «Если говорить о наиболее популярном направлении на сегодня, то это, пожалуй, Алтай, где располагается множество локаций туристического притяжения», – отметила Екатерина Стефанова.

Для удобства пассажиров, кроме остановочного пункта на Новосибирском автовокзале, органи-

зована целая сеть остановочных пунктов, расположенных на территории города, которые используются перевозчиками по регулярным междугородным маршрутам на основании утвержденных свидетельств и карт маршрутов. Ежегодно со всех этих пунктов отправляются до полутора миллионов пассажиров.

Приобрести проездной билет можно в самом здании автовокзала, в кассах по продаже билетов рядом с остановочными пунктами, а также на официальном сайте nskavtovokzal.ru. «Стоит отметить, что у нас создано «единое пространство мест», – продолжает Екатерина Стефанова. – Это подразумевает, что пассажир может купить билет из любой точки и сесть в автобус также на любой остановке, что удобно как для пассажиров, так и для перевозчиков». Кстати, на самом сайте содержится полная и исчерпывающая информация для пассажиров – о маршрутах, ценах, льготах и скидках, услугах и сервисе, адресах пунктов продаж билетов, правилах проезда. Есть возможность создать личный кабинет, что делает покупку билета еще удобнее и быстрее. Для помощи пассажирам работает колл-центр: всю необходимую информацию можно получить по телефону +7 (383) 355-99-90 ежедневно с 8.00 до 23.00. В будущем планируется подключить функции искусственного интеллекта в целях информирования пассажиров.

Несмотря на высокий процент автомобилизации населения и распространение каршеринга, автобусное сообщение по-прежнему является востребованной и социально значимой услугой. Основные преимущества регулярных маршрутов – это точное следование расписанию, комфорт во время поездки и обеспечение безопасности. «Именно регулярность рейсов приводит к увеличению пассажиропотока, когда у пассажира есть уверенность в том, что рейс состоится, – комментирует Екатерина Стефанова. – Мы стремимся к тому, чтобы наши перевозчики строго следовали расписанию и выполняли взятые на себя обязательства. Хотя бывают ситуации, когда рейс приходится отменять – например, в зимний период из-за сложных погодных условий, когда дорогу заметает и становится небезопасно передвижение по ней. Это часто касается направлений на Кемерово, а также Казахстан».

Для обеспечения безопасности перевозок осуществляется целый комплекс мероприятий, в том числе предрейсовый медицинский осмотр водителей и технический осмотр транспортных средств. Также все автобусы оснащены системой ГЛОНАСС/GPS, что позволяет вести мониторинг навигационной информации о транспортных средствах. При этом к сотрудничеству приглашаются только проверенные и добросовестные перевозчики.

В то же время проблемой остается недобросовестная конкуренция со стороны нелегальных перевозчиков. Новосибирский автовокзал регулярно выступает с инициативой борьбы с такими участниками рынка. В частности, инициировано возобновление работы комиссии по борьбе с нелегальными перевозками. Речь идет о семиместных транспортных средствах на междугородных и межрегиональных направлениях, а также о недобросовестных электронных ресурсах, которые распространяют информацию о таких нелегальных автобусных перевозках на регулярной основе.

«Это проблема государственного уровня, – считает Екатерина Стефанова. – Российские интернет-ресурсы стремятся соблюдать нормы действующего законодательства и публикуют данные исключительно об официальных перевозчиках, осуществляющих регулярные междугородные маршруты. В то же время иностранные интернет-ресурсы распространяют информацию о нелегальных регулярных автобусных маршрутах, которые работают без разрешительных документов, рекордно снижая стоимость поездки. В итоге пассажир выбирает более дешевую нелегальную поездку, которая не гарантирует ему безопасность. В то же время это негативно сказывается на экономике легальных перевозчиков, которые соблюдают все требования действующего законодательства РФ, платят в бюджет налоги и сборы. Мы считаем, что к решению этой проблемы необходимо подойти комплексно и более серьезно».

Если говорить о перспективах развития, то стоит напомнить, что Новосибирск – крупнейший транспортный узел Западной Сибири, расположенный на пересечении транспортных магистралей, включая Транссиб. Новосибирский автовокзал на сегодня выполняет свои задачи, связанные с транспортным обеспечением горожан, однако его потенциал как транспортного хаба пока остается нераскрытым. Напомним: он возводился в расчете на перспективу создания на этой территории транспортно-пересадочного узла, куда кроме автовокзала вошли бы конечная станция метрополитена Дзержинской линии «Гусинобродская» и «Волочаевская», а также Волочаевское электродепо. Однако сроки их строительства неоднократно переносились. Так, например, сейчас строительство трамвайных путей на Гусинобродском шоссе запланировано на 2026 год. Также началось проектирование станций «Молодежная», «Гусинобродская» и электродепо, однако, когда они будут возведены, неизвестно.

Между тем город постепенно прирастает как новыми жилыми районами, производственными площадками, логистическими комплексами, так и объектами транспортной инфраструктуры. Так, в настоящее время продолжается строительство Восточного обхода Новосибирска, который станет частью единого транспортного коридора «Россия» от Санкт-Петербурга до Владивостока и свяжет воедино федеральные трассы Р-254 «Иртыш», Р-255 «Сибирь», Р-256 «Чуйский тракт», а также Гусинобродское шоссе и перспективный Южный транзит. Благодаря удачному расположению Новосибирского автовокзала рядом с Восточным въездом в город он мог бы обеспечить выход пассажирских маршрутов на северные и восточные трассы, в направлениях на Кемерово, Томск, Алтайский край, Омскую область.

Таким образом, Новосибирский автовокзал может внести существенную лепту в устойчивость и стабильность работы транспортного комплекса города и стать частью глобальной инфраструктуры, однако для этого нужна политическая воля, грамотные решения в части градостроительных задач и стратегическое планирование.



В настоящее время с Новосибирского автовокзала отправляются 78 рейсов

Лет 5–6 назад городской электротранспорт Новосибирска представлял собой весьма жалкое зрелище. Устаревший подвижной состав – проблема, насчитывающая не один десяток лет. Из того парка, который эксплуатировался до недавнего времени, многие экземпляры давно перешагнули пределы своего амортизационного срока.

При этом наземный электротранспорт в Новосибирске всегда востребован – его доля в общегородских перевозках за последнее десятилетие не опускалась ниже 20%.

Основа парка троллейбусов и трамваев Новосибирска до недавнего времени – это устаревшие троллейбусы ЗиУ–682 и их аналоги, немного «разбавленные» более современными ТРОЛЗА «Оптим» и ТРОЛЗА «Мегаполис», и вагоны 71–605, выпуск которых был прекращен еще в 1992 году. Несмотря на это, усилиями специалистов Новосибирского ГЭТ удавалось содержать парк в более-менее приемлемом состоянии.

В начале 2000-х годов была освоена технология модернизации троллейбусов, а чуть позже и трамваев. Определенным подспорьем для городского электротранспорта Новосибирска стала передача выведенных из эксплуатации в Москве 10 вагонов 71–608КМ в 2016 году, 30 трамвайных вагонов модели 71–619К и 71–619А в 2020–2021 годах, а также приобретение в 2020 году 14 троллейбусов в городе Твери, отставленных от эксплуатации в связи с закрытием троллейбусного движения в этом городе.

Во второй половине 2010-х руководству региона стало очевидно, что электротранспорт Новосибирска находится на грани краха. Без вливания средств в обновление подвижного состава и инженерной инфраструктуры выживание невозможно. Многие вагоны вынужденно отстранялись от пассажирской работы – их эксплуатация была попросту небезопасной. Первым серьезным шагом в этом направлении стало создание совместного российско-белорусского предприятия «БКМ–Сибирь», ориентированного на проведение модернизации трамвайных вагонов с использованием белорусских кузовов первой комплектности. За период 2017–2023 годов им собрано и передано Новосибирску 52 модернизированных трамвайных вагона с кузовом модели 62103 производства Белкоммунмаш (Республика Беларусь), тяговым электрооборудованием ПТТ–200 (производства предприятий НПФ «Арс Терм» и НПФ «Ирбис» города Новосибирска), капитально отремонтированными узлами и агрегатами ходовой части. С 2024 года такая модернизация стала выполняться с использованием кузовов модели Т–701, также производимых Белкоммунмашем.

В 2024 году поставлено 20 таких вагонов. Благодаря этим меропри-

ГЭТ Новосибирска набирает силу

Как изменился городской электротранспорт к 2025 году



Надлежащее содержание инфраструктуры позволило сократить количество часов простоев подвижного состава

ятиям в прошлом году полностью прекращена эксплуатация вагонов модели 71–605, в том числе прошедших модернизацию в конце 2000-х годов по технологии МКП «ГЭТ».

– Если бы не было модернизации вагонов на предприятии «БКМ–Сибирь» и передачи вагонов из Москвы, трамвайное движение в Новосибирске могло бы полностью остановиться, – подчеркнул директор муниципального казенного предприятия «Горэлектротранспорт» (МКП «ГЭТ») Константин Прокин.

Трамвайный транспорт – это не только вагоны, но и в первую очередь пути. В 2021 году, после практически десятилетнего «застоя»,

был отремонтирован участок улицы Волочаевской протяженностью 2,5 км. Это позволило увеличить скорость движения вагонов на этом участке и, как следствие, привлечь дополнительных пассажиров. Продолжался ремонт путей и в следующие годы, причем в 2024 году впервые ремонт путей проводился в рамках одного проекта с ремонтом автомобильной дороги. Такой комплексный подход к ремонту оказался достаточно удачным. Уже сейчас начаты работы на объекте 2025 года – улице Связистов, по которой за год проезжают более 2,5 млн пассажиров.

Начиная с декабря 2022 года Новосибирск стал получать новые троллейбусы модели УТТЗ–

6241.01 «Горожанин» с увеличенной дальностью автономного хода. Это беспрецедентное по своим масштабам обновление: менее чем за два года на маршруты вышли 258 новых троллейбусов, из них 58 – на магистральные маршруты в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

В октябре 2024 года из эксплуатации полностью были выведены троллейбусы модели ЗиУ–682, работавшие в городе с 1972 года, а также все троллейбусы с реостатно-контактной системой управления. Таким образом, в прошлом году началась глобальная, так сказать, новосибирская «электротранспортная революция».

Преобразования ГЭТ Новосибирска дали возможность существенно расширить маршрутную сеть городского электротранспорта. Так, троллейбусная сеть увеличилась на 39,2%, или на 58,2 км, в том числе в 2023 году на 27,9 км, в 2024-м на 30,3 км. Разумеется, с увеличением протяженности маршрутов увеличивался и выпуск подвижного состава на линию.

В 2023 году в общей сложности выпуск возрос на 27 единиц. Из них с сентября – на маршруте № 29 на 18 единиц (с 6 до 24); с декабря – на маршруте № 8 – на 5 единиц (с 21 до 26) и на маршруте № 35 на 4 единицы.

В 2024 году увеличение выпуска троллейбусного парка составило также 27 единиц. С начала весны на улицах Новосибирска троллейбусы стали чаще появляться на пяти маршрутах: с марта парк увеличен на маршруте № 5 на 4 единицы (с 21 до 25); с июля – на маршруте № 7 на 1 единицу (с 20 до 21); с октября – на маршруте № 10 на 4 единицы (с 12 до 16) и на маршруте № 24 на 13 единиц (с 21 до 34); с ноября – на маршруте № 22 на 5 единиц (с 17 до 22).

В 2024 году впервые за многие годы обновился парк спецтехники – приобретены две автовышки контактной сети (одна из них – с возможностью движения по трамвайным рельсам, так называемый локо-ход), произведенные в городе Витебске.

По данным мэрии Новосибирска, в 2024 году троллейбусы, автобусы и трамваи перевезли 111,5 млн пассажиров. Из них троллейбусы – 53,5 млн (в 2023 году 43,4 млн), трамваи – 25,1 млн пассажиров (в 2023 году 23,9 млн). Всего – 78,555 млн пассажиров, что на 17,33 млн больше (+28%), чем в 2023 году. Кстати, рост пассажиропотока по трамвайным маршрутам в 2024 году обусловлен, помимо модернизации вагонов, систематическим ремонтом трамвайного пути. В результате в том числе из-за надлежащего ухода за инфраструктурой сократилось количество часов простоев подвижного состава и, соответственно, возросла регулярность движения.



Наземный электротранспорт в Новосибирске всегда востребован



Второе дыхание

В Новосибирске системно модернизируется трамвайный парк



**Генеральный директор
ООО «БКМ Сибирь»
Александр Игонин**

Городской электрический транспорт является одной из важнейших составляющих пассажирских перевозок. Трамвайное сообщение в столице Новосибирской области работает уже более 90 лет. Был период, когда трамвай едва не исчез с улиц города, однако сейчас этот вид транспорта обрел второе дыхание – модернизацией новосибирских трамваев с 2016 года занимается ООО «БКМ Сибирь».

Страницы истории

Новосибирский трамвай был открыт в 1934 году и оставался основным видом транспорта до момента пуска метрополитена в столице области в середине 80-х годов. Первые трамвайные вагоны пришли с Мытищинского завода и были фанерными. При выходе и входе в вагон пассажир должен был самостоятельно открыть двери. Моторные вагоны были оборудованы двумя контроллерами управления и ходили вперед и назад по однопутной линии с разъездами, где к ним цеплялись прицепные вагоны. Средняя скорость трамвая составляла 6,7 км в час. С 60-х годов парк стал пополняться рижскими вагонами модели РВЗ-6 с полуавтоматической системой управления. Эксплуатировали эту модель в течение тридцати лет, и все это время трамвай в Новосибирске перевозил до 60% общего пассажиропотока.

Золотой век трамвая пришелся к началу 80-х годов: этим видом транспорта ежегодно перевозились без малого 187 млн пассажиров, ежедневно на линию выходили 470 единиц подвижного состава, работали четыре трамвайных депо: Дзержинское, Ленинское, Октябрьское и Кировское. Ситуация изменилась в 1990-х годах, когда роль трамвая в городских перевозках стала снижаться. Из-за возросшей интенсивности автомобильного транспорта были демонтированы линии с многих центральных улиц, а также ликвидировано трамвайное движение по Октябрьскому мосту через реку Обь. С тех пор действуют две не связанные друг с другом трамвайные системы на обоих берегах Оби – левобережная и правобережная. Последнее масштабное обновление подвижного состава пришлось на 1990-е годы, когда на линии вышли трамваи модели КТМ-5МЗ.

В настоящее время в Новосибирске 139 трамвайных вагонов работают на 11 маршрутах. Эксплуатационная длина трамвайных путей в городе составляет 147,5 км одиночного пути. Протяженность маршрутной сети – 124,8 км. В нулевые годы основной проблемой оставались накопленный недоремонт и общая изношенность трамвайного парка. В 2011–2012 годах власти изыскивали финансирование для модернизации десяти трамвайных вагонов силами белорусской компании «БКМ Холдинг» (известной как «Белкоммунмаш»), рассказал генеральный директор ООО «БКМ Сибирь» Александр Игонин. Программа модернизации зарекомендовала себя очень хорошо, поскольку решала актуальную и злободневную на тот момент задачу. Однако финансирование на этом

прекратилось, и проект поставили на паузу.

День сегодняшний

Администрация Новосибирска прорабатывала различные варианты дальнейшего развития городского общественного транспорта. Например, обсуждалась возможность замены системы трамвайного движения в городе на автобусное. Однако пришлось учитывать возрастающую интенсивность автомобильного трафика и дефицит улично-дорожной сети. Пробки и отсутствие выделенных линий для общественного транспорта не спасали ситуацию. Обсуждалось и строительство новых станций метрополитена, однако это непоставимо дорогой и сложный в реализации проект. На этом фоне трудно найти альтернативу трамвайному сообщению, исторически сложившемуся, объединяющему отдаленные спальные районы с центральными частями города и пользующемуся стабильным спросом со стороны населения.

С новой силой проблема зазвучала через несколько лет, когда износ подвижного состава трамвайного хозяйства достиг 95%. Стало очевидно, что нужна системная работа по комплексному обновлению парка. Мэрия приняла решение вернуться к модернизации подвижного состава трамваев, но на новых принципах. Для этого в 2016 году в Новосибирске было создано совместное российско-белорусское предприятие ООО «БКМ Сибирь», учредителями которого выступили город Новосибирск и ОАО «Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш» – ведущий производитель наземного городского электрического транспорта в странах СНГ. Контракт на выполнение этих работ был подписан с Муниципальным казенным предприятием города Новосибирска «Горэлектротранспорт» (МКП ГЭТ).

За это время силами ООО «БКМ Сибирь» были модернизированы в общей сложности 72 новосибирских вагона, в том числе вагоны модели 62103, а также модели Т701. Только в 2024 году силами предприятия обновлены 20 вагонов Т701 – они вышли на маршрут №13 – самый востребованный в городе. Выручка за тот же период выросла и составила 638 млн руб. В 2025 году запланирована модернизация 9 единиц, однако при увеличении финансирования это число может быть увеличено.

«В дискуссии о том, что выгоднее, надо исходить из того, что модернизация – это не замена и приобретение нового подвижного состава, – объясняет Александр Игонин. – Это программа, которая позволяет поддерживать существующий парк в рабочем состоянии, что обеспечивает выполнение социальных обязательств в части



Силами ООО «БКМ Сибирь» в Новосибирске модернизированы в общей сложности 72 вагона

бесперебойной и безопасной перевозки населения при очевидной экономии бюджетных средств». Для сравнения: модернизация одного трамвайного вагона для Новосибирска в 2025 году обходится в 50 млн руб., а приобретение нового вагона схожего класса – минимум 90 млн руб. и выше в зависимости от комплектации и оснащения.

Локализация – Сибирь

Александр Игонин также рассказал о сути модернизации: от вагона старого поколения берется вся механическая часть, на раму трамвайной тележки устанавливается новый машинокомплект со всей «начинкой» и электрооборудованием, после чего модернизированный вагон может вернуться в строй. То есть модернизированные трамвайные вагоны могли использовать действующую инфраструктуру и передвигаться по существующему трамвайному полотну наравне с вагонами предыдущего поколения. В то же время новые вагоны требуют более качественного трамвайного полотна и стабильной работы контактной сети. Конечно, в идеале это должна быть комплексная работа: закупка современных трамваев и строительство новой инфраструктуры (контактно-кабельной сети и т.д.). Но в этом случае многократно возрастает цена вопроса. Сама сборка, то есть сочленение машинокомплекта приходящей из Минска трамвайной тележки, происходит на производственных мощностях «БКМ Сибирь». Сборка производится с использованием специального современного оборудования, процесс капитального ремонта тележки максимально автоматизирован. В выпуске ряда деталей и агрегатов задействованы российские предприятия в таких городах, как Челябинск (комплектующие), Санкт-Петербург (системы

видеонаблюдения), Тверь (двери трамвайных вагонов), Екатеринбург (сиденья) и др. В целом локализация достигает более 70%.

При этом со специалистами МКП ГЭТ выстроено всестороннее взаимодействие, что позволяет оперативно решать рабочие моменты, в частности вопросы обслуживания. «Зачастую мы обсуждаем с механиками, слесарями и другими специалистами ГЭТ те или иные инженерные решения, которые могут быть воплощены в жизнь на промышленном уровне», – отметил Александр Игонин. Дополнительным плюсом модернизации вагонов он назвал то, что механизмы остаются хорошо знакомы специалистам. То есть для обслуживания и текущего ремонта подвижного состава не требуется переобучения или новых сотрудников – это могут делать те, кто работает с вагонами предыдущего поколения.

Комфорт зимой и летом

Несколько слов стоит сказать о том, что в конечном итоге получают новосибирцы. «Модернизированный вагон модели Т701 не уступает новому по уровню комфорта, – отмечает Александр Игонин. – К дизайну интерьера салона мы подошли со всей тщательностью». В вагоне длиной 16,5 метра расположены 32 сидячих места, а общая вместимость достигает 150 человек. То есть так называемая способность к перевозке возросла, но при этом не в ущерб общему комфорту. Салон оснащен удобными сиденьями, а также системой отопления и кондиционирования. Это немаловажно для Новосибирска с холодными зимами и жаркими летними месяцами, особенно если учесть, что в старых моделях на весь вагон была одна работающая печка и еще одна – в кабине водителя. Также трамвай оснащен современными

системами телематики, в салоне установлены валидаторы для безналичной оплаты проезда. Особое внимание уделено маломобильным группам граждан – вагон оборудован пандусом, что вкупе с низким полом по центру салона сделает процесс посадки и высадки пассажиров более комфортным и безопасным.

«В 2016 году мы выходили с предложениями о модернизации трамвайных вагонов в соседние города Сибирского федерального округа, но на тот момент большого отклика не получили, – добавил Александр Игонин. – Тогда считали, что выгоднее купить один новый трамвай, чем пять модернизированных. Однако экономическая ситуация в стране изменилась, и сейчас регионы Сибирского федерального округа, Дальнего Востока пересматривают свои подходы. Стало очевидно, что обновление подвижного состава – это хорошо, но без большой финансовой поддержки федерального правительства региону это сделать сложно. А в рамках нашей программы субъект РФ собственными средствами может обновить и поддерживать трамвайный парк в надлежащем состоянии».

Надо отметить, что в ряде российских регионов были попытки системной модернизации подвижного состава городского электротранспорта, и трамваев в частности. Однако комплексно подойти к этому вопросу и получить реальные результаты удалось пока только Новосибирску. «Мы проделали огромный путь, за это время отработаны технологические и организационные вопросы, – добавил Александр Игонин. – Мы открыты к сотрудничеству и готовы поделиться своим опытом и наработками с другими регионами. Ведь все больше регионов возвращают трамвайное сообщение, понимая преимущества этого вида городского пассажирского транспорта».

Добавим, что для трамвайного сообщения в Новосибирске могут открыться новые перспективы с продлением трамвайных путей до автовокзала на Гусинобродском шоссе в Дзержинском районе города рядом с Восточным въездом. Работы по строительству путей и Волочаевского электродепо планируется начать в 2026 году. В существующей инфраструктуре города новый хаб будет иметь огромное значение – он перераспределит пассажиропотоки между видами транспорта и направлением движения. «Сейчас основная задача трамвайного движения – объединить отдаленные спальные районы города с метро. Если трамвайные линии будут связаны с метрополитеном, то фактически хаб обеспечит новый качественный уровень логистики в городе», – объясняет Александр Игонин. В любом случае, только обновление трамвайного парка даст возможность увеличить пассажиропоток трамваев в Новосибирске в 2–2,5 раза.



В модернизированных трамваях пассажирам комфортно в любую погоду



**Начальник (МТУ)
Ространснадзора по СФО
Юрий Рожко**

Два с половиной года назад путем реорганизации территориальных управлений Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу было создано Межрегиональное территориальное управление (МТУ) Ространснадзора по СФО. Сегодня управление осуществляет деятельность по всем видам государственного контроля в сфере транспорта: надзор в гражданской авиации, на железнодорожном, автомобильном, морском и речном транспорте, контроль автомобильных дорог федерального значения, а также надзор в области транспортной безопасности. Всю эту колоссальную работу сейчас проводят 533 сотрудника 42 отделений управления, расположенных в 10 субъектах Российской Федерации на территории площадью 4360 кв. км, что представляет более 25,5% территории нашего государства.

В числе территорий, на которых Ространснадзор осуществляет свои полномочия, республики Алтай, Тыва, Хакасия, Алтайский, Красноярский края, Иркутская, Кемеровская, Новосибирская, Омская и Томская области, а также регионы транспортного обслуживания Восточно-Сибирской, Западно-Сибирской, Красноярской железных дорог и примыкающих к ним железнодорожных путей общего пользования.

– Основная задача при создании МТУ Ространснадзора по СФО заключалась не только в том, чтобы провести оптимизацию службы, сохранить достигнутый уровень федерального государственного контроля (надзора) на всех видах транспорта в СФО, но и повысить его эффективность в отношении безопасности на транспорте путем предупреждения рисков, – отметил начальник МТУ Ространснадзора по СФО Юрий Рожко.

За прошедший период достигнут общий рост активности контрольной (надзорной) деятельности, увеличение мероприятий по наблюдению за соблюдением обязательных требований, повышение числа выездных обследований. Усиливается внимание к дистанционному мониторингу, существенно уменьшилась финансовая нагрузка на контролируемые лица. Одна из основных целей реорганизации – проведение мероприятий по внедрению информационных технологий в контрольную (надзорную) деятельность. Сокращение бюрократических действий в результате позволило оптимизировать время на различные административные процедуры, связанные с контролем (надзором).

Как подчеркнул Юрий Рожко, государственные услуги по лицензированию перевозок пассажиров и иных лиц автобусами и лицензированию деятельности по перевозкам внутренним водным и морским транспортом на 100% оказываются в электронном формате.

Наибольшее количество поднадзорных службе организаций, индивидуальных предпринимателей – почти 20 тыс. – на автомобильном и городском наземном электрическом транспорте. Только автобусов, включенных в реестр лицензий, – более 40 тыс., еще почти 7 тыс. транспортных средств, допущенных к международным автомобильным перевозкам. Соответственно, и общее количество нарушений, выявляемых при проведении контроля (надзора), на этих видах транспорта значительно больше,

Профилактика вместо штрафов

МТУ Ространснадзора по СФО создает безопасную среду для транспорта

чем на других. К примеру, только по результатам государственного контроля (надзора) в режиме постоянного рейда в 2024 году на автомобильном транспорте были выявлены более 24 тыс. нарушений. При этом важно отметить, что Ространснадзор придерживается принципа, согласно которому при осуществлении госконтроля проведение профилактических мероприятий является приоритетным. Данная практика позволяет соблюсти баланс между административной нагрузкой на бизнес и исполнением им обязательных требований.

Больше всего нарушений правил безопасности движения и эксплуатации, противопожарной безопасности, нарушений при перевозке опасных веществ приходится на железнодорожный транспорт. Но в результате системной работы, предпринимаемых профилактических действий наблюдается тенденция к снижению аварийности, в частности количества схода и столкновений. В 2024 году число таких происшествий сократилось на 7,5%.

В результате применения методов дистанционного контроля количество проведенных мероприятий на воздушном транспорте с непосредственным взаимодействием снизилось более чем в 2 раза. Мероприятия без взаимодействия показали значительный рост. Усиление работы по предупреждению нарушений привело к их снижению на 7,3%, на 46% уменьшилось количество выданных предписаний.

При осуществлении контроля (надзора) на морском и внутреннем водном транспорте пристальное внимание уделяется соблюдению требований в области торгового мореплавания и судоходства, соблюдению лицензионных требований, соответствию техническим регламентам безопасности объектов морского и внутреннего водного транспорта.

Что касается автомобильных перевозок, то здесь во главе угла – контроль за прохождением водителем предрейсового медицинского осмотра, а транспортным средством – его предрейсового технического состояния, за соблюдением водителем режима труда и отдыха и другие требования правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов.

За 2024 год были выявлены 533 нарушения требований о проведении предрейсового медицинского осмотра водителей. В первом квартале 2025 года зафиксированы 117



Автоматический пункт весогабаритного контроля

нарушений (АППГ 2024 года – 156 нарушений). Удалось добиться значительного улучшения ситуации с соблюдением требований по проведению предрейсового медицинского осмотра водителей – количество нарушений сократилось на четверть по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Также за 2024 год были выявлены 717 нарушений требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортных средств. В первом квартале 2025 года зафиксированы 187 нарушений, а 2024-го – 215. Это свидетельствует о повышении качества контроля технического состояния транспортных средств в первом квартале текущего года.

По части дорожного хозяйства полномочия Ространснадзора включают в себя не только проверку выполняемых дорожными организациями ремонта и содержания федеральных автодорог, но и проведение весогабаритного контроля транспортных средств с целью предотвращения разрушения дорог и дорожных сооружений от движения по ним тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

На автомобильных дорогах Сибирского федерального округа функционирует 71 автоматический пункт весового и габаритного контроля (АПВГК). Из них два – на дорогах федерального значения, 69 – регионального значения. При необходимости у государственных инспекторов есть возможность провести контроль на любом участке дороги с помощью передвижных пунктов весогабаритного контроля.

Всего в рамках профилактической работы в 2024 году проведены

103 135 мероприятий, в результате которых были вынесены 14 260 предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований законодательства Российской Федерации, проведены 2229 профилактических выездов.

– Профилактические мероприятия проводятся в постоянном режиме. Считаю очень эффективным мониторинг безопасности, – подчеркнул Юрий Рожко. – Мероприятие осуществляется без взаимодействия с контролируемым лицом. Инспектор анализирует данные об объекте контроля на основании сведений, содержащихся в государственных и муниципальных информационных системах. Эффективным считаю также профилактические визиты, которые проводятся инспекторами в форме профилактической беседы по вопросам соблюдения обязательных требований. Допускается проведение профилактических мероприятий с использованием видео-конференц-связи (ВКС).

Административные штрафы за совершение правонарушений на транспорте достаточно суровы, но надо понимать, что транспортное средство – это источник повышенной опасности, и нарушение обязательных требований может явиться причиной транспортного происшествия, в котором могут пострадать или даже погибнуть люди.

Наиболее высокие штрафы установлены за осуществление перевозок пассажиров перевозчиком, риск гражданской ответственности которого за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров не застрахован в соответствии с законода-

тельством. Юрическое лицо за это нарушение может быть оштрафовано от 500 тыс. до 1 млн руб.

Еще одно серьезное нарушение – движение тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, в зависимости от величины превышения допустимых габаритов транспортного средства либо превышения допустимой массы транспортного средства или допустимой нагрузки на ось транспортного средства. В этом случае штраф на собственника (владельца) транспортного средства – от 300 до 600 тыс. руб. А нарушение правил перевозки опасных грузов влечет за собой штрафные санкции на юридических лиц от 400 тыс. до 500 тыс. руб.

Благодаря внедрению перспективных механизмов кадровой работы и улучшению условий труда государственных гражданских служащих удалось обновить кадровый состав управления, принять на государственную гражданскую службу профессионалов в транспортной отрасли. При этом большинство сотрудников реорганизованных территориальных управлений сохранили свои рабочие места во вновь образованном МТУ Ространснадзора по СФО. На сегодня укомплектованность инспекторского состава управления составляет 91,8%.

В целях более эффективного взаимодействия с гражданами сотрудники управления планируют активно использовать современные технологии: электронные сервисы и приложения, чтобы повысить уровень удовлетворенности гражданами государственных услугами, в том числе цифровыми, и снизить издержки бизнеса при взаимодействии с подразделениями МТУ Ространснадзора по СФО.

Как отметил Юрий Рожко, в период подготовки и проведения празднования 80-летия Победы в Великой Отечественной войне были усилены меры по контролю за обеспечением безопасности на транспорте, повышены меры антитеррористической защищенности объектов, усилен контроль за работой подразделений, обеспечивающих транспортную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры.

– Особую гордость наш коллектив испытывает за то, что пять сотрудников управления выполняют боевые задачи в зоне специальной военной операции. С начала СВО были закуплены рации, тепловизоры, специальное оборудование и отправлены в зону боевых действий. Каждому мобилизованному сотруднику оказывается материальная помощь. Всегда находим время посетить пожилых родителей участников СВО, проводим встречи с мобилизованными сотрудниками управления, находящимися здесь в краткосрочных отпусках, – подытожил Юрий Рожко.



Проверки на дорогах



800 тыс. – такое число поездок в пассажирском транспорте оплачивают жители Новосибирской области с помощью единой билетной системы «СберТройка». Одно из основных ее преимуществ – возможность рассчитаться безналичным способом. Сегодня новосибирцы делают это картой «Тройка», картой жителя, социальной или обычной банковской картой. Потому что безналичная оплата – это удобно.

По данным «СберТройки», в регионах присутствия единой билетной системы все реже используются наличные деньги для оплаты проезда в пассажирском транспорте. Эта тенденция продолжает укрепляться с каждым месяцем.

В январе 2024 года доля поездок за наличные составляла 12,2%. Через месяц она упала до 11%. Весной и летом показатель держался на уровне 9,9%. Осенью снижение продолжилось: в сентябре было зафиксировано 9,1%, в октябре – 8,5%, а в ноябре – 8,1%. В декабре показатель упал до 7,9%.

В 2025 году эта динамика сохраняется: за первый квартал доля поездок за наличные уменьшилась до 6,7%.

«Благодаря появлению современных платежных технологий с начала 2024 года использование наличных средств для оплаты проезда в пассажирском транспорте сократилось почти вдвое. Это подтверждает эффективность нашей работы по подключению регионов к единой билетной системе, позволяющей рассчитываться удобным безналичным способом», – отметила генеральный директор «СберТройки» Елена Колесникова.

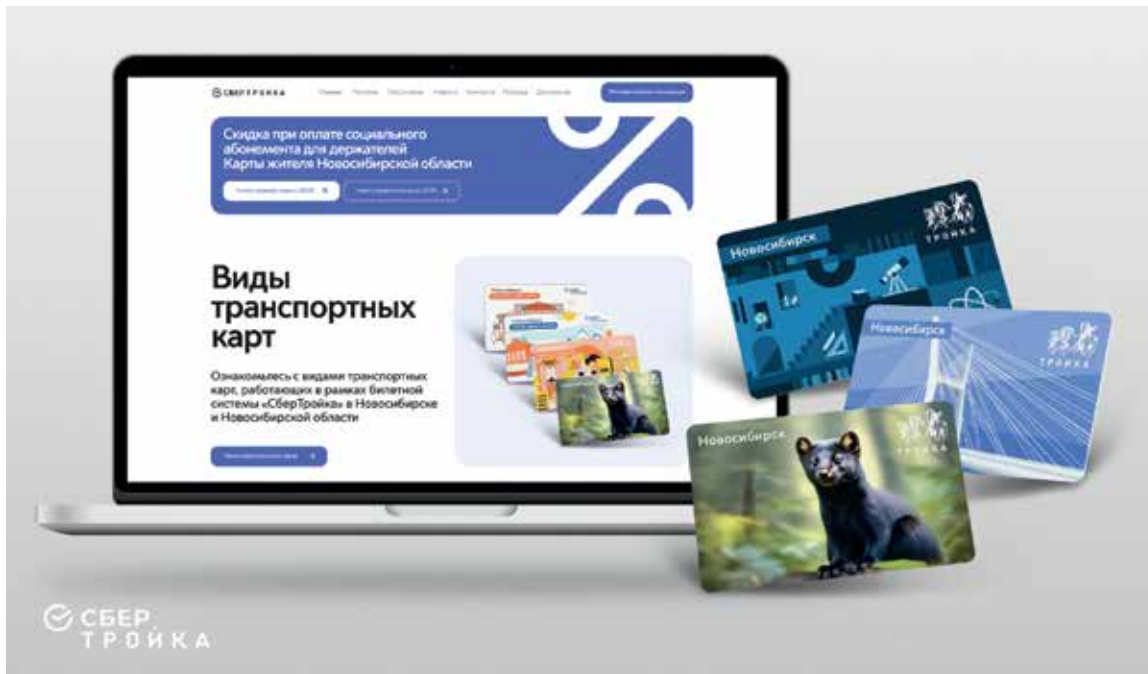
За 4 года существования компании услуга бесконтактной оплаты проезда стала доступной для 65 млн человек в более чем 30 регионах России. Проект в Новосибирской области, стартовавший с 1 января 2025 года, стал крупнейшим достижением «СберТройки», позволив миллионам жителей пользоваться современным способом оплаты транспортных услуг.

В регионе заработала новая билетная система, основной целью которой неизменно остается предоставление качественного сервиса обслуживания и создание условий для комфортного перемещения граждан по всей стране.

«Система, основанная на передовом многолетнем опыте Москвы, доказала свою эффективность и удобство для всех участников процесса – пассажиров, транспортных компаний и региональных властей. Благодаря современному оборудованию и специализированному программному обеспечению существенно повысилась прозрачность пассажирских потоков и денежных

Как «СберТройка»

изменила пассажирские перевозки в Новосибирской области



В Новосибирской области оплатить проезд можно картой «Тройка», картой жителя, социальной или обычной банковской картой

расчетов, появилась возможность детального анализа и оперативного контроля. Пассажиры могут выбрать удобный способ оплаты проезда, что значительно ускоряет процесс посадки и повышает комфорт передвижения. Уменьшилась нагрузка на перевозчиков за счет автоматизации расчета пассажиров, что позволило сосредоточить внимание на дороге и безопасности движения», – поделилась генеральный директор «СберТройки».

Подключение региона к единой билетной системе дало жителям Новосибирской области удобный билетный носитель – карту «Тройка», позволяющую свободно перемещаться по территории Томской области, республик Алтай, Тыва, Хакасия и других регионов, поддерживающих этот транспортный проект. Ежедневно этой картой пользуются около 4 тыс. новосибирцев. Дополнительный вариант классического пластикового носителя – компактный брелок с полным функционалом карты.

Для региона специально разработали несколько уникальных дизайнов: с традиционным символом Новосибирска и области – собором, видом четвертого моста через

Обь и элементами, отражающими атмосферу научного центра Академгородка.

«Кроме возможности оплачивать проезд на всех видах пассажирского транспорта Новосибирской области, карта «Тройка» позволяет активировать поездки на электро-самокатах сервиса Whoosh. Регион стал первым вне столичного округа, где появилась эта удобная функция, ранее доступная лишь жителям Москвы», – подчеркнула Елена Колесникова.

Запуск «СберТройки» в Новосибирской области открыл возможность интеграции цифрового сервиса «Карта жителя» в единую транспортную систему – подключить проездной к банковской карте платежной системы «Мир» любого банка.

Вместе с министерством транспорта и дорожного хозяйства, а также министерством цифрового развития и связи региона удалось объединить удобства личного идентификатора и преимущества единого транспортного билета.

Для льготников были созданы и введены специальные тарифные планы, которые позволяют экономить на транспортных расходах.

Жители региона могут оформить социальный, школьный или студенческий абонемент на сайте karta.pso.ru либо в мобильном приложении «Карта жителя НСО».

Также пользователям сервиса доступен единый проездной на городском транспорте с любым тарифом на выбор – безлимит, скидка на проезд в 1 рубль, возможность совершать выгодные пересадки благодаря внедрению сетевой поездки.

«Преимущества транспортного сервиса «Карта жителя»: банковская карта «Мир» как проездной абонемент без лишних карт; активация и продление проездного онлайн без очередей, сохранение проездного при замене карты «Мир» в личном кабинете, автоматическая скидка 50% школьникам и студентам без необходимости ежемесячного пополнения абонементов, история и остатки поездок в личном кабинете», – подчеркнул министр цифрового развития и связи Новосибирской области Сергей Цукар.

Популярность сервиса «Карта жителя» постоянно растет. Если в январе текущего года количество пользователей насчитывало более

16 тыс., то в начале мая были зафиксированы уже свыше 36 тыс. зарегистрированных пользователей.

Карта жителя позволяет оплачивать банковской картой, привязанной к цифровому сервису, проезд не только на наземном транспорте, но также на водном и подземном – все три вида транспорта интегрированы в билетную систему «СберТройка».

На водном транспорте оплата осуществляется через мобильные терминалы, установленные у перевозчиков, а в Новосибирском метрополитене расчет производится на специализированных турникетах, оснащенных функцией приема платежей безналичным способом.

«СберТройка» активно расширяет спектр способов оплаты проезда. Уже сейчас жители Новосибирска могут воспользоваться оплатой по биометрическим данным на станции метро «Октябрьская», а также рассчитываться посредством сканирования QR-кода на автобусных маршрутах № 88 и № 45к.

Всего в регионе к билетной системе «СберТройки» подключены более 2 тыс. транспортных средств, включая автобусы, троллейбусы и трамваи.

«Кроме замены терминального оборудования, мы также провели большую работу по созданию комфортных условий пополнения. Чтобы пополнить карту, необязательно быть клиентом банка. Пополнение происходит по номеру, указанному на самой карте. Важно отметить, что ранее держателям карты было доступно около 200 пунктов пополнения, теперь же более 700 физических пунктов и возможность пополнения онлайн. Вместе с операторами мы открыли центры обслуживания населения не только в Новосибирске, но и в районах области. Это повышает комфорт получения услуги и позволяет оперативно решать проблемные вопросы», – отметил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Евгений Тюрин.

Всего в Новосибирской области функционируют 7 центров обслуживания населения, предоставляющих консультации жителям Новосибирска, Бердска и Искитима по вопросам восстановления и обслуживания транспортных карт.

Благодаря усилиям «СберТройки» перевыпуск социальных карт теперь выполняется непосредственно в день обращения. Ранее, до появления в регионе нового транспортного оператора, процедура занимала до 45 дней.

Любые запросы, касающиеся обслуживания транспортных карт, можно оперативно решить, обратившись на горячую линию по телефону 8 (800) 700-34-46. Операторы работают круглосуточно, без перерывов и выходных.

«СберТройка» произвела революционные изменения в организации пассажирских перевозок Новосибирской области, сделав поездки удобнее, быстрее и безопаснее благодаря внедрению современной технологии безналичной оплаты. Система не только повысила уровень комфорта пассажиров, сократив долю наличных расчетов, но и облегчила работу транспортным компаниям, улучшив контроль над денежными потоками и обеспечив безопасность дорожного движения.

Единая билетная система объединила разные регионы страны, превратив Новосибирскую область в крупнейшую региональную точку внедрения проекта, демонстрируя успешность масштабируемости московского опыта. Помимо удобного способа оплаты, жители получили уникальные дизайнерские решения и дополнительные сервисы.

Внедрение «СберТройки» стало важнейшим этапом развития транспортной инфраструктуры региона, открывающим новые перспективы для повышения качества жизни горожан и эффективного функционирования городского хозяйства.



Новые турникеты с программным обеспечением СберТройки установили на станции метро «Площадь Ленина»



Эффективные решения

В приоритете – безопасность дорожного движения

Чуть более десяти лет назад, в 2014 году, на балансе государственного казенного учреждения Новосибирской области «Центр организации дорожного движения» (ГКУ НСО ЦОДД) числилось 28 комплексов фото- и видеонаблюдения.

На май 2025 года – 234 стационарных комплекса. В их числе 194 в Новосибирске, 78 передвижных и 21 мобильный. В 2025 году в регионе планируется установить еще 30 новых стационарных комплексов, из которых 14 – в областном центре.

Если в 2012 году на основе зафиксированных комплексами нарушений ПДД вынесено 218,5 тыс. административных постановлений, то уже через 5 лет, в 2017 году, эта цифра выросла до 1,2 млн. Еще через 5 лет – в 2022 году – вынесено уже 3,39 млн административных постановлений по взысканию штрафов за нарушение ПДД.

В 2024 году эта цифра составила более 5,53 млн, что на 18,6% больше, чем в 2023 году. Больше всего нарушений ПДД зафиксировано в августе 2024 года – вынесено 892,9 тыс. постановлений о штрафах.

В 2024 году водители Новосибирской области оплатили более 2,5 млрд руб. штрафов за нарушения ПДД. Все они были зафиксированы дорожными камерами.

Развитие ИТС

В 2020 году в Новосибирской области началось внедрение ИТС, предусматривающее автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях по нацпроекту «Безопасные качественные дороги».

В 2022 году внедрены такие элементы ИТС, как подсистемы мониторинга параметров транспортных потоков, светофорного управления, модули электронного КСОДД, внутренних и внешних сервисов, диспетчерского управления ИТС для ЧС и ВС, контроля эффективности ИТС, координированного управления движением, транспортного прогнозирования и моделирования. Тогда же приступили к работе центральный пункт управления и центр обработки данных.

На сегодняшний день ИТС Новосибирской агломерации включают в себя 113 светофорных объектов, более 500 детекторов помогают производить адаптивную ленту, которая обеспечивает более плавный и результативный подход и проезд автомобильного транспорта по дорогам.

В 2024 году силами ГКУ НСО ЦОДД внедрено модернизированное решение из области интеллектуальных транспортных систем на улице Большевикская. Анализ работы системы показал, что проходимость в часы пик повысилась



Визит губернатора Новосибирской области Андрея Травникова и министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Анатолия Костылева в центральный пункт управления ИТС ГКУ НСО ЦОДД. Начальник учреждения Павел Молочило докладывает о работе системы

более 13%, значительно снизилось количество и протяженность пробок, увеличилась скорость движения по всей улице.

Для оценки эффективности выстроенной координационной ленты управления светофорами на Большевикской улице проведена проверка с использованием контрольного автомобиля в утренние и вечерние часы пик. После введения адаптивного режима управления светофорами время в пути в вечерние часы пик на участке от перекрестка Пристанский переулок – улица Фабричная до въезда на Бугринский мост сократилось с 30–40 минут до 10–15 мин.

В период с 7:00 до 9:00 на участке от Бугринского моста до развязки Большевикской улицы с Ипподромской до введения координационной ленты управления время в пути составляло от 20 до 30 мин. После введения адаптивного режима время в пути сократилось от 8 до 12 минут.

Сегодня координационные ленты управления светофорными объектами функционируют на улицах Большевикская, Восход, Кирова. Увеличение средней скорости движения, пропускной способности составляет от 10 до 20%.

В 2025 году ГКУ НСО ЦОДД будет проведена масштабная работа по внедрению «умных светофоров» на четырех улицах: на всем протяжении Красного проспекта, улице Дуси Ковальчук от улицы Богдана Хмельницкого, на Мочищенском шоссе и Кедровой улице.

На протяжении нескольких лет на перекрестке улицы Жуковского и Мочищенского шоссе в связи со сложной планировкой перекрест-

ка и значительной интенсивностью движения транспорта регулярно возникали длительные заторы. Для увеличения пропускной способности перекрестка и средней скорости движения специалистами ГКУ НСО ЦОДД пересмотрена существующая схема организации дорожного движения. Во-первых, ликвидирована отдельная светофорная фаза для транспорта со стороны выезда из магазина «Гигант» в прямом направлении, установлен другой светофор. Во-вторых, увеличена длительность светофорных фаз других направлений. Наконец, введен адаптивный режим регулирования в зависимости от транспортной загруженности. «Умный светофор» работает автоматически благодаря анализу данных о трафике с детекторов транспорта: система распознает подъезжающие автомобили и решает, в каком из направлений необходим более длительный разрешающий сигнал светофора. Иными словами, система адаптируется под дорожно-транспортную ситуацию. Комплекс мероприятий позволил увеличить пропускную способность перекрестка и практически полностью ликвидировать заторы.

На 2026 год запланирована такая же масштабная работа на левом берегу реки Обь. Уже сейчас система находится в тестовом режиме на Станционной улице и наблюдается положительный эффект от испытаний. Специалисты ГКУ НСО ЦОДД активно обмениваются опытом с коллегами из других регионов. За последний год новосибирский ЦОДД посетили делегации из Барнаула, Сургута, Якутии, а также представители компании 2ГИС и студенты института искусственно-

го интеллекта НГУ. В свою очередь специалисты из Новосибирска побывали в Красноярске, Уфе, Москве, Екатеринбурге и Тюмени.

«Дорожный патруль»

В 2024 году ГКУ НСО ЦОДД запустило проект «Дорожный патруль» для безвозмездной помощи на дорогах водителям, оказавшимся в сложной ситуации из-за поломки автомобиля. Поломка машины на городских улицах, мостах и оживленных шоссе – это причина образования заторов и риск возникновения ДТП, а «Дорожный патруль» помогает минимизировать все эти негативные последствия.

Специалисты патруля осуществляют мелкий ремонт на месте – подзарядку аккумулятора, подкачку шин, ремонт колес, транспортировку до места ремонта при сложных поломках, консультируют по оформлению ДТП по европротоколу, если происшествие произошло без пострадавших.

Все автомобили «Дорожного патруля» интегрированы в ИТС Новосибирской агломерации, поэтому при возникновении заторных ситуаций оператор центрального пункта управления может отправить к проблемному участку ближайший экипаж. За время работы патруля поступило множество благодарностей от жителей Новосибирска за оказанную на дороге помощь.

Отметим также, что помощь автомобилистам на загородных трассах оказывают и экипажи автомобилей патруля с мобильными комплексами фото- и видеонаблюдения. В частности, автомобили

оборудованы автономными радиостанциями, которые позволяют в режиме реального времени доводить до водителей большегрузов информацию о дорожной ситуации на федеральных трассах в границах Новосибирской агломерации. Водителям сообщается, в частности, о погодных условиях, что особенно актуально зимой, когда бывают перекрытия трасс из-за снегопадов, метелей и сильного ветра. Дальнбойщики также могут самостоятельно по радиации запросить информацию об обстановке на дороге, состоянии дорожного полотна, наличии ДТП.

Профилактика

Одним из важных направлений работы ГКУ НСО ЦОДД является профилактическая работа с участниками дорожного движения – детьми, родителями, водителями автомобилей и мотоциклов. С начала 2025 года проведено 6 экскурсий в учреждение для юных участников дорожного движения. В проведении «Дней безопасности» помогают УТ МВД РФ, Госавтоинспекция, Росгвардия. Скорая медицинская помощь, МКУ «Служба аварийно-спасательных работ». Дети знакомятся со спецтехникой, которая помогает на дороге в различных ситуациях, посещают центральный пункт управления ИТС, а также на лектории вспоминают правила дорожного движения и поведения на железной дороге.

В социальных сетях и на сайте ГКУ НСО ЦОДД также проводится профилактическая работа с водителями, в рамках очных мероприятий на улицах Новосибирска и райцентра области автомобилистам и мотоциклистам раздаются памятки о важности соблюдения ПДД.

Планы развития

В 2025–2026 годах на базе ГКУ НСО ЦОДД планируется открытие диспетчерского центра, в который жители смогут сообщать обо всех ситуациях на дороге, таких как неработающий светофор, отсутствующий знак, или обратиться за помощью к «Дорожному патрулю». Диспетчер будет направлять заявки в подрядные организации для более быстрого реагирования на нестандартную ситуацию.

В этот же период времени планируется открытие центра по разбору ДТП, который безвозмездно будет помогать автомобилистам в кратчайшие сроки оформлять дорожно-транспортные происшествия без пострадавших. Помощь в составлении европротокола позволит более оперативно убирать автомобили с проезжей части и минимизировать образование заторов.



Замначальника ГКУ НСО ЦОДД Ирина Денисова. Работа «умных светофоров» позволяет значительно увеличить пропуск транспорта через перекрестки и минимизировать риск образования заторов



Автопарк ГКУ НСО ЦОДД превышает 20 автомобилей для помощи на дорогах, а также для фотовидеонаблюдения нарушений ПДД мобильными комплексами



«Код безопасности»

Социально значимый проект успешно реализуется в Новосибирской области



Председатель областной общественной организации «Форпост» Ирина Морозова

Общественная организация «Форпост» была создана в Новосибирской области в 2007 году по инициативе жителей города, чьи родные пострадали или погибли в результате дорожно-транспортных происшествий. Основная задача организации – привлечение общественного внимания к проблеме безопасности на дорогах и изменение сознания всех участников дорожного движения. За 18 лет активной просветительской деятельности «Форпост» инициировал и реализовал целый ряд социально значимых проектов в области пропаганды безопасного поведения на дороге, имевших широкий общественный резонанс в регионе и за его пределами.

В работе организации принимают участие представители органов законодательной и исполнительной власти, руководители коммерческих структур, крупнейших рекламных агентств, СМИ, а также общественные организации. Участвуя в разработке проектов и кампаний социальной рекламы, предоставляя собственные ресурсы для их реализации, они помогают существенно влиять на общественное сознание людей, формирование образа законопослушного гражданина и участника дорожного движения. В активе «Форпоста» – большое число добровольцев из числа педагогов, сотрудников автошкол и служб аварийных комиссаров, студентов и школьников, представителей профильных общественных организаций: мото- и велосообществ, автоклубов, таксомоторных и грузоперевозчиков.

«Сегодня наша общественная организация – заметная и значимая для региона общественная сила, к мнению которой прислушиваются специалисты, представители органов власти, население, средства массовой информации, – рассказала председатель областной общественной организации «Форпост» Ирина Морозова. – В ближайших планах – новые проекты, направленные на работу со всеми категориями участников движения».

Начиная с 2020 года в рамках государственной программы Новосибирской области «Повышение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах и обеспечение безопасности населения на транспорте в Новосибирской области» в регионе планомерно реализуются комплексные кампании социальной рекламы, цель которых – повышение уровня информированности населения для снижения аварийности и привлечения внимания к основным факторам риска в дорожном движении. Проект, получивший название «Код безопасности», осуществляется министерством транспорта совместно с Госавтоинспекцией Новосибирской области и общественной организацией «Форпост», финансируется за счет средств областного бюджета Новосибирской области и позволяет активно привлекать к работе средства и ресурсы постоянных партнеров – креативных компаний и агентств, представителей педагогического, журналистского и бизнес-сообщества.

«Код безопасности» – это комплексный проект, который позволяет создавать качественный контент и распространять его посредством различных каналов коммуникаций, включая наружную рекламу и рекламу в средствах массовой информации, в сети Интернет, в общественном транспорте, бизнес-центрах и медицинских учреждениях, в лифтах жилых домов. Отличие проекта в том, что он позволяет сочетать возможности и ресурсы различных институтов и групп общества, для того чтобы эффективнее реализовать идею по вовлечению людей в освоение правил безопасного поведения на дороге.

За весь период были организованы более 50 многопрофильных тематических кампаний – проекты для водителей и пешеходов, программы для начинающих водителей, акции для велосипедистов, комплексы мероприятий для мотоциклистов и водителей в период мотосезона, выпуск обучающих видеоматериалов для работы с детьми разного возраста, массовые акции с привлечением широкой общественности, приуроченные к Всемирному дню памяти жертв ДТП.

«В 2025 году планируется реализовать 12 комплексных кампаний по актуальной тематике. Программа мероприятий включает производство оригинальных концептов и качественных информационных материалов, а также расширение перечня информационных каналов для их распространения, – отметила Ирина Морозова. – Для обеспечения непрерывного информационного воздействия на участников дорожного движения и достижения эффекта необходимо вести работу с использованием принципов последовательности и непрерывности, поэтому работа будет продолжена и в предстоящие периоды».



В 2025 году в Новосибирской области планируется провести 12 кампаний по актуальной тематике безопасности дорожного движения

Над спецвыпуском работали:

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

Татьяна Шадрин – главный редактор
Людмила Изъюрова,
Валерий Будумян – спецкоры «ТР»

Редакция выражает благодарность за помощь в подготовке спецвыпуска администрации Новосибирской области и мэрию г. Новосибирск, а также руководителей предприятий транспортно-дорожного комплекса региона. Также благодарим мэрию г. Новосибирск за предоставленные фотографии.

Сергей Лебедкин – верстка

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

На правах рекламы